Nahverkehrsplan 2023 bis 2027

für den Landkreis Uckermark

Beschlussvorlage

U5423

Auftraggeber:
Landkreis Uckermark
Beteiligungsmanagement
Karl-Marx-Str. 1
17291 Prenzlau

Kontakt:
Bereich Mobilitätsberatung
T +49 30 230 809 0
iges@iges.com

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Nahverkehrsplan
für den Landkreis Uckermark für den Zeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2027

Auftraggeber:

Landkreis Uckermark
Beteiligungsmanagement
Karl-Marx-Str. 1
17291 Prenzlau

Kontakt:
Kreisverwaltung Uckermark
Frank Czeslick
T +49 3984 70-3120
frank.czeslick@uckermark.de

Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Kontakt:
Bereich Mobilitätsberatung
T +49 30 230 809 0
iges@iges.com

Autoren
Simon Fager
Christoph Gipp
Jennifer Hardt
Annkatrin Nickels

Dokumentenversion
Beschlussvorlage
Stand 09.09.2022

Inhalt

Zusammenfassung **13**

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen **15**
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP **15**
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben **15**
1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV 15
1.2.2 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung 17
1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung 18
1.3 Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten **22**
1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen **23**

2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung **27**
2.1 Struktur- und Bestandsanalyse **27**
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen 27
2.1.2 Verkehrsinfrastruktur 28
2.1.3 Bevölkerungsentwicklung 29
2.1.4 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen 30
2.1.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation 32
2.1.6 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Uckermark (Pendelnde) 33
2.1.7 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte 36
2.2 Schulen und Schülerverkehr **38**
2.2.1 Schulstandorte 38
2.2.2 Prognostizierte Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schüler sowie Schulstandorte im Landkreis Uckermark 39
2.2.3 Beförderung von Schülerinnen und Schülern 40
2.3 Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr **42**
2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV 42
2.3.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) 43
2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV 43
2.3.4 Alternative Mobilitätsangebote 50
2.3.5 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV 51
2.4 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte **52**
2.4.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte) 52
2.4.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen) 52
2.4.3 Verkehrsträgerverknüpfung 54
2.5 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing **55**
2.5.1 Tarife 55
2.5.2 Vertrieb 56
2.5.3 Fahrgastinformation 56
2.5.4 Kundenservice und Marketing 57

2.6 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot 58

3. Mobilitäts- und ÖPNV-Bedarf 61
3.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) 61
3.2 Pkw-Bestand und Motorisierung 61
3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV 63
3.3.1 Derzeitiges Fahrtgastaufkommen im SPNV 63
3.3.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV 64
3.3.3 Mittel- bis langfristige Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV 64

4. Angebotskonzept 66
4.1 Elemente des Angebotskonzeptes 66
4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität 67
4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung 68
4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche 68
4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität 69
4.3.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung 69
4.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV 70
4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz I 71
4.3.4 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II 72
4.3.5 Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II 73
4.3.6 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz 74
4.3.7 Verbindungsrelationen, Mindestbedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre 75
4.3.8 Verbindungsrelationen und Qualitätsempfehlung Netzebene Tourismusnetz 79
4.4 Anforderungen an die Schülerbeförderung 80
4.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV 82
4.6 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV 85
4.6.1 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote 85
4.6.2 Mischform Bürgerbus 86

5. Qualitätskonzept 87
5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte 87
5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität 87
5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität 87
5.1.3 Verknüpfungspunkte 88
5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad 89
5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi) 91
5.2 Infrastrukturqualität Haltestellen 92

5.3 Fahrzeugqualität 94
5.4 Qualität des Betriebsablaufs 97
5.5 Dienstleistungsqualität 98
5.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst 99
5.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität 100
5.7.1 Anwendung VBB-Tarif 100
5.7.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs 100
5.7.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen 100
5.7.4 Marketing unter der Dachmarke Landkreis Uckermark / VBB 101
5.8 Qualität der Fahrgastinformation 101
5.9 Zukunftskonzept - Nachhaltigkeits- und Umweltstandards 104
5.10 Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 sowie Ausnahmeregelungen 106
5.10.1 Rechtsgrundlagen 106
5.10.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit 108
5.10.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit 113
5.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich 113

6. Zielkonzept zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV 116
6.1 Maßnahmen im Schienenverkehr 116
6.2 Maßnahmen im kommunalen ÖPNV 118
6.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit 118
6.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen 119
6.2.3 Prüfung mögliche PlusBus-Linien 119
6.2.4 Weiterentwicklung der flexiblen Bedienformen 121
6.2.5 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte 121
6.2.6 Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten 123
6.3 Sonstige Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV 124

7. ÖPNV-Management: Investition, Finanzierung, Steuerung 128
7.1 ÖPNV-Management 128
7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination 128
7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation 128
7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen 130
7.3 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 131
7.4 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe 132
7.4.1 Linienbündel 132
7.4.2 Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV 132

7.5 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV 133
7.5.1 Finanzierungssystematik des kommunalen ÖPNV 133
7.5.2 Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung 135
7.5.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben 135
7.5.4 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes 136
7.6 Investitionsbedarf 138
7.6.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen 138
7.6.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur 139

Anhang 145
A1 Angebotsumfang im SPNV 146
A2 Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV 148
A3 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark 171

Abbildungen 7
Tabellen 8
Abkürzungsverzeichnis 10
Literaturverzeichnis 140

Abbildungen

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Uckermark 19

Abbildung 2: Raum- und Verwaltungsstrukturen im Landkreis Uckermark 27

Abbildung 3: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Uckermark 29

Abbildung 4: Einpendelnde in den Landkreis Uckermark 34

Abbildung 5: Auspendelnde aus dem Landkreises Uckermark 35

Abbildung 6: Pendelnde innerhalb des Landkreises Uckermark 36

Abbildung 7: Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark im Schuljahr 2020/2021 39

Abbildung 8: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern 40

Abbildung 9: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021 41

Abbildung 10: Status quo Liniennetz im Landkreis Uckermark (Übersicht) 44

Abbildung 11: Derzeitige Netzkategorien des kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark 45

Abbildung 12: Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV 46

Abbildung 13: Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen 54

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) 61

Abbildung 15: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2015 bis 2020 63

Abbildung 16: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV 67

Abbildung 17: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards 69

Abbildung 18: Netzhierarchie im Landkreis Uckermark 70

Abbildung 19: Zielnetz 2027 im Landkreis Uckermark (Übersicht) 71

Abbildung 20: Flexible Bedienformen im Landkreis Uckermark 84

Abbildung 21: Maßnahmenplan Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit 114

Abbildung 22: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen 125

Abbildung 23: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg 134

Tabellen

Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	21
Tabelle 2:	Bevölkerung im Landkreis Uckermark 2020 sowie Veränderung gegenüber 2016	30
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Uckermark	31
Tabelle 4:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Uckermark	32
Tabelle 5:	Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2020 im Landkreis Uckermark	38
Tabelle 6:	Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Uckermark im Schuljahr 2020/2021	38
Tabelle 7:	Status quo der SPNV-Angebote 2021 im Landkreis Uckermark	42
Tabelle 8:	Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit	46
Tabelle 9:	DFI-Anlagen im Landkreis Uckermark	53
Tabelle 10:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark	54
Tabelle 11:	Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Uckermark 2020 sowie Veränderung gegenüber 2015	62
Tabelle 12:	Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV	63
Tabelle 13:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	68
Tabelle 14:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I	72
Tabelle 15:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II	72
Tabelle 16:	Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II	74
Tabelle 17:	Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz	74
Tabelle 18:	Verbindungsrelationen Stadtverkehr Angermünde	75
Tabelle 19:	Bedienung Stadtverkehr Angermünde	76
Tabelle 20:	Verbindungsrelationen Stadtverkehr Prenzlau	76
Tabelle 21:	Bedienung Stadtverkehr Prenzlau	77
Tabelle 22:	Verbindungsrelationen Stadtverkehr Schwedt/Oder	77
Tabelle 23:	Bedienung Stadtgebiet Schwedt/Oder	78

Tabelle 24:	Verbindungsrelationen Stadtverkehr Templin	78
Tabelle 25:	Bedienung Stadtgebiet Templin	79
Tabelle 26:	Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So	79
Tabelle 27:	Mindestbedienanforderungen für die Schülerbeförderung	82
Tabelle 28:	Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen	83
Tabelle 29:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Uckermark	89
Tabelle 30:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen	92
Tabelle 31:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	93
Tabelle 32:	Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis	105
Tabelle 33:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV	109
Tabelle 34:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	110
Tabelle 35:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen	111
Tabelle 36:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur	112
Tabelle 37:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen	132
Tabelle 38:	Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadtverkehre zur Erreichung des Zielniveaus (Abschätzung)	136
Tabelle 39:	Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz	137
Tabelle 40:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Uckermark	146
Tabelle 41:	Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Uckermark	148
Tabelle 42:	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark mit Schüleranzahl	171

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg
BE	Berlin
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnendenzahl
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

Abkürzung	Erläuterung
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LEPro 2007	Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg
LNVP	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVFV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest *(„interessanter Ort")*
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (= kommunaler ÖPNV)
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VO	Verordnung

Abkürzung	Erläuterung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolenraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Zusammenfassung

Der Landkreis Uckermark schreibt in seiner Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum 2023 - 2027 fort.

Der NVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen des Landkreises Uckermark zu Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienung des kommunalen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur konsequenten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots werden als Ausgangspunkt der Fortschreibung aufgenommen.

Die Sicherstellung des kommunalen ÖPNV ist dabei entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises Uckermark, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist. Zur inhaltlichen und fachlichen Umsetzung wurde der Landkreis durch die IGES Institut GmbH begleitet.

Weiterentwicklung des Busangebots

Im vorliegenden NVP werden die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre ausgeweitet und präzisiert. Durch die Einführung einer umfassenden Netzhierarchie soll neben der verstärkten Anbindung und Erschließung der ländlichen Bereiche des Landkreises auch die Anbindung an die Mittelzentren gestärkt werden. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und -zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden dabei als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt. Hierbei sollen auch PlusBus-Verbindungen im Landkreis umgesetzt bzw. deren Umsetzung geprüft werden. Zusätzlich werden in den Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin die drei Netzebenen durch Stadtverkehre ergänzt. Darüber hinaus wird mit der Netzebene Tourismusnetz eine Qualitätsempfehlung eingeführt, die auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen abzielt (z.B. im Bereich Templin – Lychen – Fürstenberg/Havel oder Angermünde – Schmargendorf – Neukünkendorf (WelterbeBus)).

Zukünftige Herausforderungen bestehen in der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgervernetzung, in der Anpassung des ÖPNV-Netzes an die zukünftige Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung der Kommunen des Landkreises sowie die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung in den ländlichen Bereichen des Landkreises.

Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Mobilität und Verkehr, so dass der vorliegende NVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen auf ein verkehrliches Gesamtsystem des Landkreises ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der intermodalen Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV, aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, in der Ausweitung der Bedienzeiten (insbesondere am Abend und am Wochenende), der Prüfung der Einführung bzw. Weiterentwicklung bestehender Rufbussysteme zu digitalisierten Angeboten mit höherer Flexibilität zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz sowie in der Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten.

Handlungsschwerpunkt im Bereich Infrastruktur: Umsetzung der Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der NVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzenden barrierefrei zu gestalten.

NVP mit Blick in die Zukunft

Obwohl der NVP mit Blick auf den Gültigkeitszeitraum 2023 - 2027 zeitlich beschränkt ist, definiert der Landkreis Uckermark darin erstmals ein mittel- bis langfristig darüber hinauswirkendes Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung. So sollen zur Verbesserung der intermodalen Mobilität u.a. der Ausbau von Verknüpfungshaltestellen sowie die Umsetzung und Ausweitung flexibler Bedienformen gefördert werden.

Des Weiteren setzt der Landkreis Uckermark auf zukunftsweisende Technologien im Verkehrsbereich. Es sollen daher z.B. zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG und der Clean Vehicles Directive ein verstärkter Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben durch den Landkreis unterstützt werden.

1. Politische Zielstellungen und Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Uckermark für den Zeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2027.

Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB ist das Land Brandenburg damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB sind die Landkreise und kreisfreien Städte **Aufgabenträger des üÖPNV bzw. des kommunalen ÖPNV**.

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Uckermark wird entsprechend § 1 ÖPNVG BB bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Uckermark umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2023 bis 2027 nutzt der Landkreis Uckermark als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan u.a. mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark:

- Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,

- Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBI. I S. 822),
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]),
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691),
- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 02. Juni 2021 (BGBl. I S.1387),
- Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBI. I S. 1683),
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBI. I S.1328),
- Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNVFV)) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]),
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12. Dezember 2013 (ABl./14, [Nr. 01], S.3), zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 8. Juni 2017 (ABl./17, [Nr. 27], S.606),
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus).

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel wurden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert. Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ [1] (Verteilung des Geldes nach Einwohnendenzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Durch die Einbeziehung der Einwohnendenzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt haben, gibt es für die 2019 ausgelaufene Förderung nach dem EntflechtG keine einheitliche Folgeregelung. Brandenburg hat im Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2018 bis 2022 festgelegt, dass die Förderung von Investitionen in den SPNV und kommunalen ÖPNV nach Außerkrafttreten des EntflechtG ab 2020 aus Landesmitteln erfolgen soll[2]. Auch der Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2020 bis 2024 sieht eine Förderung von Investitionen in den SPNV und den kommunalen ÖPNV aus Bundes- und Landesmitteln vor.[3]

1.2.2 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

Der Landkreis Uckermark ist Träger der Schülerbeförderung und als solcher ist eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan das Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 35], S.15).

Die Sicherstellung der Schülerbeförderung ist eine Pflichtaufgabe des Landkreises, so dass dieser als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebots im Landkreis Uckermark eine besondere Bedeutung zukommt.

Schülerbeförderungssatzung

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Uckermark Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Uckermark wird dies durch die Satzung für die Schülerbeförderung im

---

1 Vgl. Verkehrsministerkonferenz 2014.

2 Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018.

3 Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2020.

Landkreis Uckermark vom 10. Dezember 2014, zuletzt geändert am 09. Dezember 2019, umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV bemüht sich der Landkreis Uckermark – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) – darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Schülerbeförderung soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 ÖPNVG BB in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden. Diese Vorgabe wurde im Landkreis Uckermark, dort wo möglich, bereits umgesetzt.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Uckermark für die Jahre 2017 – 2022

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend dem BbgSchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die aktuelle Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung des Landkreises Uckermark für den Planungshorizont 2017 bis 2022 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist u.a. das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.2.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklung

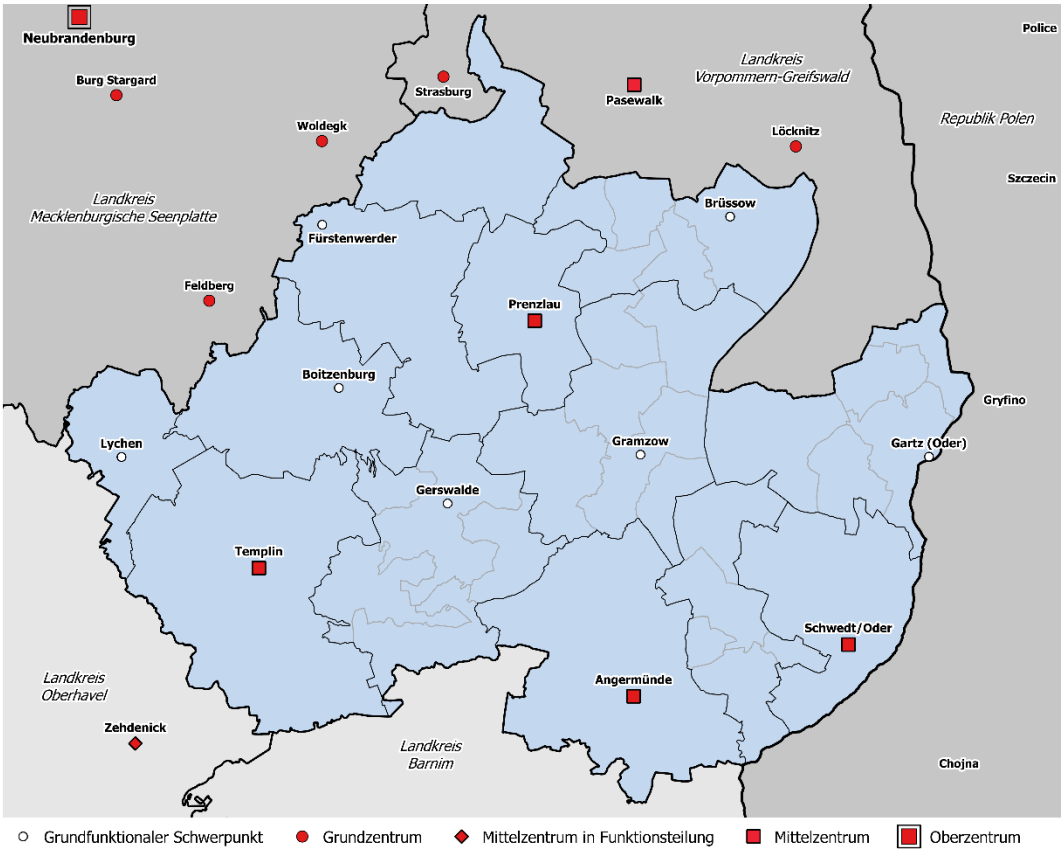
Seit 2019 gilt der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Dieser konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der LEP HR schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP HR weist **Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin als Mittelzentren** aus. Die dem Landkreis Uckermark nächstgelegenen **Oberzentren** sind die Metropole **Berlin** sowie die Stadt **Neubrandenburg** (vgl. Abbildung 1).

Des Weiteren wird im LEP HR die Hauptstadtregion, die sich aus den Ländern Berlin und Brandenburg zusammensetzt, in verschiedene Strukturräume gegliedert. Es wird nach den drei Strukturräumen Berlin (BE), Berliner Umland (BU) sowie Weiterer Metropolraum (WMR) unterschieden.

Der Landkreis Uckermark gehört in Gänze dem Strukturraum WMR an und ist überwiegend ländlich strukturiert.

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Uckermark



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: LEP HR 2019.

Darüber hinaus definiert der LEP HR mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung Erreichbarkeitsziele. Diese sind als anzustrebende Zielwerte zu verstehen:

- Erreichbarkeit Mittelzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 45 Minuten
- Erreichbarkeit Oberzentren aus Wohnstandorten mit ÖPNV: ≤ 90 Minuten
- Erreichbarkeit benachbarter Mittelzentren mit ÖPNV: ≤ 65 Minuten
- Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren mit dem ÖPNV: ≤ 150 Minuten

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Berlin aus den Mittelzentren innerhalb von 90 Minuten wird durch das bestehende Angebot im SPNV und kommunalen ÖPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist, mit Ausnahme der Verbindung zwischen Angermünde und Templin, ebenfalls innerhalb der geforderten Werte (max. 65 Minuten) sichergestellt.

Ergänzend zu den zentralen Orten werden im Regionalplan Uckermark-Barnim grundfunktionale Schwerpunkte ausgewiesen. Diese sollen der Grundversorgung der Bevölkerung dienen und bedarfsorientiert Wohnen und Angebote der Daseinsversorge unterhalb der Ebene der Mittelzentren bündeln[4]. Im Landkreis Uckermark sind dies die Kommunen Boitzenburg, Brüssow, Fürstenwerder, Gartz (Oder), Gerswalde, Gramzow und Lychen (vgl. Abbildung 1).

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung

Der vorliegende NVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV),
- Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsteile,
- Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Uckermark ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg gilt für den Zeitraum 2018 bis 2022[5].

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert.

---

4 Vgl. LEP HR 2019.

5 Vgl. MIL 2018.

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Anschlussmanagement Bahn-Bus	◆ Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten ◆ Angebot einer ausreichenden Anzahl von verknüpften Fahrten zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV (mindestens acht verknüpfte Fahrten pro Tag) ◆ Fahrtenangebot mindestens im Zeitraum von 6 Uhr bis 19 Uhr ◆ Einsatz von Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) zur Überwachung und Sicherung von Anschlüssen (VBB-Datendrehscheibe zum verkehrsunternehmensübergreifenden Austausch von Ist-Daten zur Anschlussüberwachung/-sicherung)
Angebotsnachsteuerung ab 2018	◆ Erhöhung der Fahrzeugkapazität einzelner Fahrten u.a. auf der Linie RB 12
Neue Linienführung	◆ Neue Linienführung RE 3 Stralsund / Schwedt – Berlin – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])
Angebotserweiterung	◆ RB 63: Probeweise Reaktivierung der Strecke Joachimsthal – Templin ◆ Taktverdichtung Angermünde – Stettin zu einem 60-Min-Takt (HVZ 30-Min-Takt)[1] ◆ Taktverdichtung Angermünde – Berlin zu einem 30 Min-Takt
Infrastrukturmaßnahmen	◆ Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau Angermünde – Passow – Szczecin (Stettin) für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ◆ Ausbau Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund für eine Geschwindigkeit von 160 km/h

Quelle: MIL 2018.
Anmerkung: [1] Umsetzung abhängig vom durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke.

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Schienennahverkehrs, liegt. Die Mobilitätsstrategie wird derzeit fortgeschrieben und soll im Laufe des Jahres 2022 fertiggestellt werden.

Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Dieses wird eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau und den Festlegungen des LEP HR.

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene und auf die Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem MIV ab. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 47 % (2008) auf mehr als 50,0 % angehoben werden. Im Koalitionsvertrag der Brandenburg-Koalition wurde 2019 festgelegt, dass die Mobilitätsstrategie

hinsichtlich der angestrebten Anteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehr (60,0 % bis 2030) überarbeitet werden soll[6].

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren,
- Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern,
- Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten,
- Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln,
- Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern,
- Mobilität umweltfreundlich gestalten,
- Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen,
- Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten.[7]

1.3 Rahmenvorgaben aus übergeordneten, kreislichen oder kommunalen Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV des Landkreises Uckermark haben bzw. haben könnten. Es wurden dabei u.a. die folgenden Planungen und Konzepte berücksichtigt:

- Derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark,
- Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise,
- Korridoruntersuchungen des VBB[8],
- Konzept zur barrierefreien Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark[9]
- Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Uckermark[10],
- Regionale Entwicklungsstrategie Uckermark 2014 – 2020[11],
- Sachlicher Teilregionalplan „Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“[12],
- Planungskonzept Gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte und regional bedeutsame Gewerbegebiete[13],

---

6 Vgl. https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf zuletzt abgerufen am 19.04.2022.

7 Vgl. MIL 2017.

8 Vgl. VBB (Hrsg.) 2017.

9 Vgl. Landkreis Uckermark 2020b.

10 Vgl. Landkreis Uckermark 2021.

11 Vgl. inspektour GmbH 2014.

12 Vgl. Regionale Planungsstelle Uckermark-Barnim 2020.

13 Vgl. Regionale Planungsstelle Uckermark-Barnim 2021.

- Recode Uckermark 2030 – Struktur-, Standort-, und Potenzialstudie[14],
- Weitere Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.:
  - Einzelhandelskonzept für die Stadt Angermünde[15],
  - Kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept Stadt Angermünde[16],
  - INSEK Angermünde 2040 – Die Gesamtstadt im Blick[17],
  - INSEK Prenzlau Fortschreibung 2013[18],
  - Einzelhandelskonzept für die Stadt Prenzlau 2019[19],
  - INSEK Schwedt/Oder 2025+ Integriertes Stadtentwicklungskonzept[20],
  - Integriertes kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept Schwedt/Oder[21],
  - Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Schwedt/Oder 2030[22],
  - Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder[23],
  - Standortentwicklungskonzept des Regionalen Wachstumskerns Schwedt/Oder[24],
  - INSEK Templin 2030[25],
  - „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ Stadt Templin[26],
  - Radwegekonzept für die Stadt Templin[27],
  - Energiekonzept Gemeinde Uckerland[28].

1.4 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Landkreis Uckermark orientiert sich bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

---

14 Vgl. IW Consult GmbH 2019.

15 Vgl. Junker + Kruse 2019.

16 Vgl. Stadt Angermünde (Hrsg.) 2016.

17 Vgl. Urban Catalyst GmbH 2019.

18 Vgl. B.B.S.M. 2014.

19 Vgl. GMA 2019a.

20 Vgl. complan 2015.

21 Vgl. Faktor-i³ GmbH 2015.

22 Vgl. complan 2018.

23 Vgl. GMA 2019b.

24 Vgl. Stadt Schwedt/Oder (Hrsg.) 2018.

25 Vgl. LPG Landesweite Planungsgesellschaft 2017.

26 Vgl. Stadtverwaltung Templin 2018.

27 Vgl. Stadt Templin o.J.

28 Vgl. Seecon Ingenieure GmbH o.J.

- Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.
- Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum MIV darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV soll der MIV zurückgeführt werden.
- Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
- Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen.
- An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (P+R-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder (B+R-Anlagen) geschaffen werden.
- Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
- Der ÖPNV soll als einheitliches System verfügbar sein. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.
- In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des ÖPNV, wie beispielsweise Linientaxi oder Rufbus genutzt werden.
- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
- Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Uckermark dabei weiterhin stetig zu.

Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben hinaus definiert der Landkreis Uckermark daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- **Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes** (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43,5 %[29] auf **über 50,0 %[30] bis zum Jahr 2030**, wobei nach Möglichkeit ein Modal-Split Anteil von 60,0 % angestrebt wird[31],
- **Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung der CO_2-Neutralität der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV** bis zum Jahr 2030 (auch bilanzielle CO_2-Neutralität möglich) durch den konsequenten Umbau der Fahrzeugflotte des ÖPNV unter Berücksichtigung der Vorgaben der Clean Vehicles Directive (=Richtlinie (EU) 2019/1161)[32] sowie des SaubFahrzeugBeschG (u.a. Einsatz saubere bzw. emissionsfreie Antriebsformen und Kraftstoffe und somit konsequente Unterstützung klimapolitischer Ziele),
- Definition **landkreisweiter Mindestbedienstandards** und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- Sicherung und Schaffung **integrierter Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehre**,
- **Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote**, insbesondere durch Erhalt aller SPNV-Strecken und Zugangsstellen,
- Stärkung regionaler Zentren,
- **Verbesserung der multimodalen Vernetzung** von Schienen- und Busverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung,
- Einsatz **bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote** in Räumen mit geringer Nachfrage sowie als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen,
- Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer **vollständigen Barrierefreiheit** im ÖPNV,

---

29 Vgl. MiD 2018b, Nennung Mittelwert aus den Ergebnissen der Small Area Schätzung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für den Landkreis Uckermark (vgl. Kapitel 3.1).

30 Vgl. MIL 2017 (S. 37).

31 Im Koalitionsvertrag der Brandenburg-Koalition wurde 2019 festgelegt, dass die Mobili-tätsstrategie des Landes hinsichtlich der angestrebten Anteile des Umweltverbundes am Gesamtverkehr (60,0 % bis 2030) überarbeitet werden soll (Vgl. https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf zuletzt abgerufen am 13.04.2022. Es ist jedoch zu beachten, dass der Landkreis Uckermark mit 43,5 % Modal Split-Anteil des Umweltverbundes unter den 47,0 % des Landes Brandenburg liegt.

32 Zielwert ist ein Anteil von mindesten 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025. Bis 31. Dezember 2030 sollen mindestens 65 % aller neu zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsfrei sein.

- Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Prüfung der Einrichtung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.) sowie
- **Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs**, u.a. durch Einführung eines umlagefinanzierten Gästekartenkonzeptes.

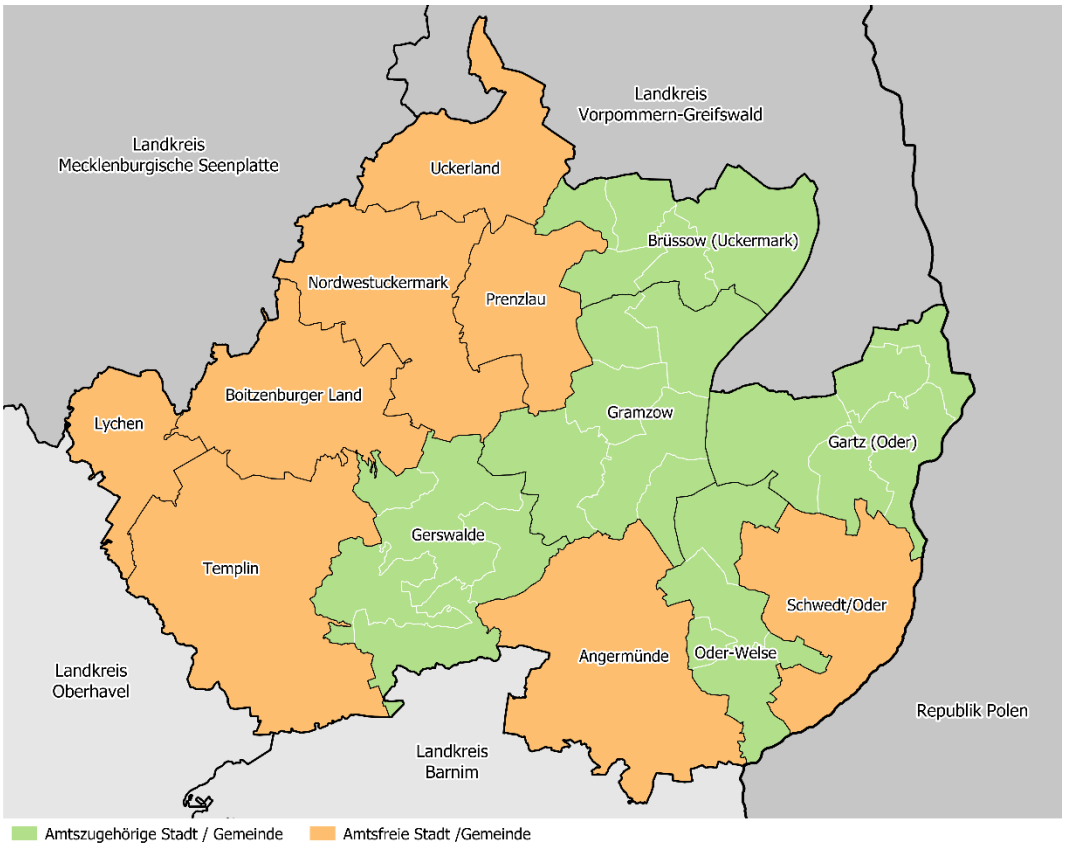
2. Angebots-, Nachfrage- und Strukturdatenentwicklung

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der Landkreis Uckermark liegt im Nordosten des Landes Brandenburg und gliedert sich in 33 kreisangehörige Kommunen. Diese sind verwaltungsmäßig in drei amtsfreie Gemeinden, fünf amtsfreie Städte sowie fünf Ämter mit 25 zugehörigen Kommunen gegliedert (vgl. Abbildung 2). Sitz der Kreisverwaltung ist Prenzlau.

Abbildung 2: Raum- und Verwaltungsstrukturen im Landkreis Uckermark



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datengrundlage: LEP HR 2019.

Anmerkung: Das Amt Oder-Welse wurde zum 19.04.2022 aufgelöst. Die Gemeinden Berkholz-Meyenburg, Mark Landin und Passow werden nach Schwedt/Oder eingemeindet. Die Gemeinde Pinnow wird zunächst nur von der Stadt Schwedt/Oder mitverwaltet.[33]

[33] Vgl. Gebietsänderungsgesetz für das Amt Oder-Welse – GebietsÄ-GOder-Welse.

Mit einer Fläche von 3.058 km² ist die Uckermark der flächengrößte Landkreis im Land Brandenburg.[34]

2.1.2 Verkehrsinfrastruktur

Der Landkreis Uckermark wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 3).

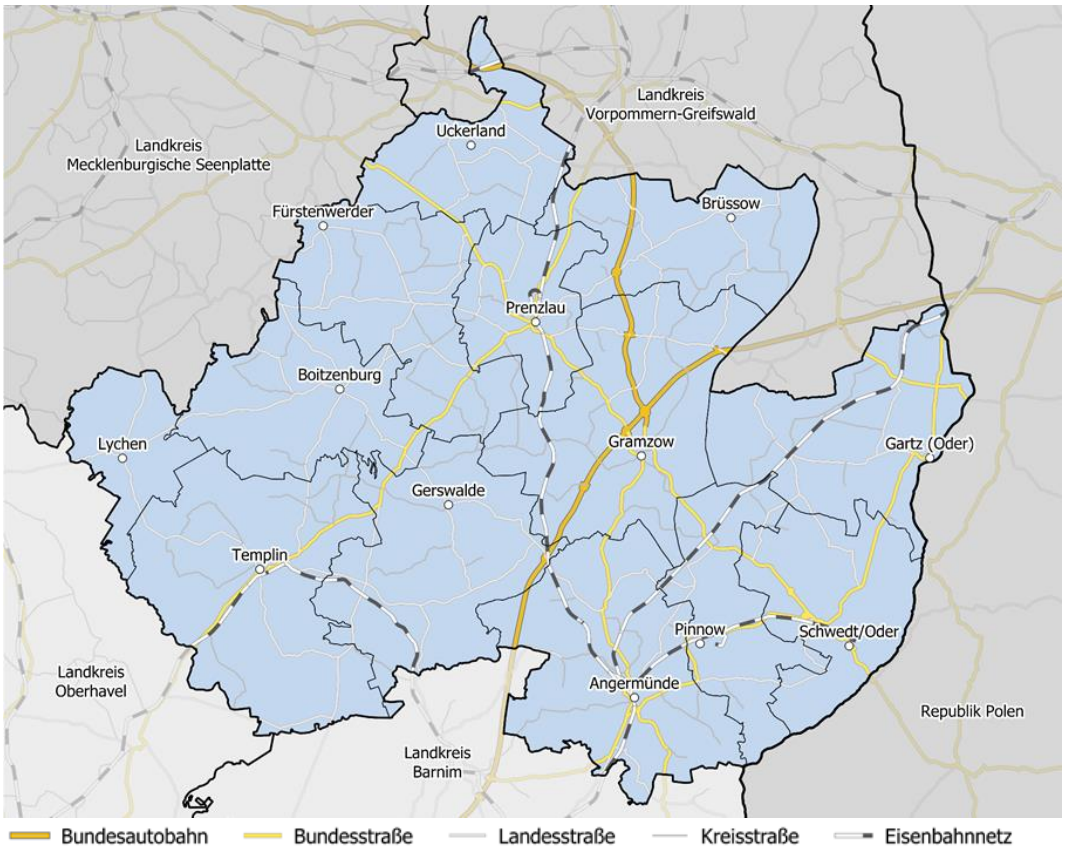
- BAB 11 Berlin - AD Kreuz Uckermark - Szczecin (Stettin),
- BAB 20 Lübeck - Rostock - AD Kreuz Uckermark,
- B 2 (Stettin -) Rosow - Schwedt/Oder - Angermünde - Anschluss B198 und BAB 11 (- Berlin)
- B 104 (Neubrandenburg -) Uckerland (OT Jahnkeshof) - Uckerland (OT Wilsickow) (- Pasewalk - Stettin),
- B 109 (Zehdenick -) Templin - Prenzlau - Anschluss B 198 (- Anschlussstelle BAB 20 - Anklam - Greifswald),
- B 113 (Anschlussstelle BAB 11 -) Tantow - Grenzübergang Mescherin/Gryfino,
- B 158 (Berlin - Anschlussstelle BAB 10 - Bad Freienwalde/Oder - Oderberg -) Angermünde,
- B 166 AD Kreuz Uckermark - Schwedt/Oder - Grenzübergang Schwedt/ Krajnik Dolny,
- B 198 (Woldegk -) Prenzlau - Anschluss B 109 - Anschlussstelle BAB 11 - Angermünde - Anschluss B 2 (- Anschlussstelle BAB 11).

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, z.B. zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Der Landkreis Uckermark ist darüber hinaus über verschiedene Streckenabschnitte an den **Schienenverkehr mit Personenverkehr** angebunden. Es handelt sich in Nord-Süd Richtung um die Strecke Berlin - Angermünde weiter nach Schwedt/Oder, Stettin oder Prenzlau - Stralsund. Von Templin verläuft in Richtung Westen die Strecke Templin - Löwenberg (Mark) – Berlin. Richtung Osten verläuft die Strecke über Joachimsthal nach Eberswalde (vgl. Abbildung 3).

[34] Vgl. LBV 2018a.

Abbildung 3: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Uckermark



Karte: IGES 2022, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021. © OpenStreetMap Mitwirkende 2022.

2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2020 lebten 118.250 Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis Uckermark. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Schwedt/Oder mit 29.433 Einwohnerinnen und Einwohnern gefolgt von Prenzlau mit 18.849 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Templin mit 15.636 Einwohnerinnen und Einwohnern. Insgesamt ist die Verteilung der Bevölkerung räumlich differenziert: knapp 66 % der Bevölkerung leben allein in den vier größeren Städten (Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder, Templin) mit jeweils mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. In den weiteren Kommunen leben dementsprechend nur ca. 34 % der Bevölkerung.

Die Bevölkerungsdichte des Landkreises liegt bei 38,63 EW/km² (Stand 31.12.2019). Damit weist der Landkreis Uckermark im Vergleich mit dem Land Brandenburg (85,04 EW/km²) eine deutlich geringere Bevölkerungsdichte auf. [35]

[35] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2021.

Tabelle 2: Bevölkerung im Landkreis Uckermark 2020 sowie Veränderung gegenüber 2016

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2020	Veränderung zu 2016 [%]
Angermünde	13.797	13.637	-1,2
Boitzenburger Land	3.169	3.112	-1,8
Lychen	3.222	3.154	-2,2
Nordwestuckermark	4.272	4.182	-2,2
Prenzlau	19.279	18.849	-2,3
Schwedt/Oder	30.182	29.433	-2,5
Templin	16.117	15.636	-3,1
Uckerland	2.693	2.578	-4,5
Amt Brüssow (Uckermark)	4.518	4.416	-2,3
Amt Gartz (Oder)	6.776	6.724	-0,8
Amt Gerswalde	4.488	4.448	-0,9
Amt Gramzow	6.934	6.773	-2,4
Amt Oder-Welse[1]	5.431	5.308	-2,3
Landkreis Uckermark	**120.878**	**118.250**	**-2,2**
Land Brandenburg	**2.449.511**	**2.521.893**	**+1,4**

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Anmerkung: [1] Das Amt Oder-Welse wurde zum 19.04.2022 aufgelöst . Die Gemeinden Berkholz-Meyenburg, Mark Landin und Passow werden nach Schwedt/Oder eingemeindet. Die Gemeinde Pinnow wird zunächst nur von der Stadt Schwedt/Oder mitverwaltet.[36]

Tabelle 2 zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis insgesamt sowie in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Kommunen im Vergleich der Jahre 2016 und 2020. Die Bevölkerung nimmt dabei im Betrachtungszeitraum kontinuierlich ab. Die größten Bevölkerungsverluste werden für die Gemeinde Uckerland (-4,5 %), die Stadt Templin (-3,1 %) und die Stadt Schwedt/Oder (-2,5 %) ausgewiesen (vgl. Tabelle 2).

2.1.4 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

In der aktuellen Bevölkerungsprognose[37] bis 2030 für das Land Brandenburg erfolgt die Betrachtung von drei Varianten für den Landkreis Uckermark. Dabei gehen alle drei Varianten von einem hohen Bevölkerungsrückgang aus. In der mittleren

[36] Vgl. Gebietsänderungsgesetz für das Amt Oder-Welse – GebietsÄ-GOder-Welse.

[37] Vgl. LBV 2021.

Variante liegt der prognostizierte Bevölkerungsrückgang bei ca. 9,2 % (vgl. Tabelle 3).[38]

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Uckermark

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2020 [%]	Anteil [%] < 15 Jahre 2030	Anteil [%] > 65 Jahre 2030
Angermünde	13.637	12.817	-6,4	11,5	36,2
Boitzenburger Land	3.112	2.787	-11,7	11,8	39,1
Lychen	3.154	2.742	-15,0	12,4	40,7
Nordwestuckermark	4.182	3.519	-18,8	11,5	36,2
Prenzlau	18.849	18.430	-2,3	12,9	33,5
Schwedt/Oder	29.433	25.087	-17,3	11,0	39,9
Templin	15.636	14.538	-7,6	11,9	39,0
Uckerland	2.578	2.475	-4,2	13,0	34,6
Amt Brüssow (Uckermark)	4.416	3.939	-12,1	12,8	35,7
Amt Gartz (Oder)	6.724	6.726	±0,0	13,2	28,1
Amt Gerswalde	4.448	3.954	-12,5	11,0	37,6
Amt Gramzow	6.773	6.158	-10,0	13,2	37,0
Amt Oder-Welse[1]	5.308	4.862	-9,2	12,8	37,8
Landkreis Uckermark	**118.250**	**108.035**	**-9,5**	**12,0**	**36,8**

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2018, LBV 2021.
Anmerkung Basisjahr der Prognose ist 2016. Dargestellt ist die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose.
[1] Das Amt Oder-Welse wurde zum 19.04.2022 aufgelöst. Die Gemeinden Berkholz-Meyenburg, Mark Landin und Passow werden nach Schwedt/Oder eingemeindet. Die Gemeinde Pinnow wird zunächst nur von der Stadt Schwedt/Oder mitverwaltet.[39]

Mit Ausnahme des Amtes Gartz (Oder) (+0,03 %) wird für alle Ämter und amtsfreien Kommunen des Landkreises von einem weiteren Bevölkerungsrückgang ausgegangen. Die stärksten Bevölkerungsrückgänge werden dabei für die Kommunen Nordwestuckermark (-18,8 %), Schwedt/Oder (-17,3 %) und Lychen (-15,0 %) ausgewiesen.

[38] Aktuell bestehende Trends könnten sich möglicherweise leicht positiv auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung auswirken (z.B. der Trend zu Stadt-Umland-Wanderungen auch in den Weiteren Metropolenraum auf Grundlage steigender Wohnungspreise oder der Etablierung neuer Arbeitsmodelle (Homeoffice etc.)).

[39] Vgl. Gebietsänderungsgesetz für das Amt Oder-Welse – GebietsÄ-GOder-Welse.

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten der mittleren Variante nach, entwickelt sich die Gruppe der unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, negativ. Erwartet wird ein Rückgang von ca. 7,8 % bis zum Jahr 2030. Bei der Gruppe der Älteren über 65 Jahre wird im Gegensatz zur Gruppe der unter 15-Jährigen eine deutliche Zunahme von bis zu 25 % erwartet.[40]

2.1.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Uckermark weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 4). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2015 bis zum Jahr 2019 um 3,5 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 10,8 %.

Tabelle 4: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Uckermark

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2015	37.792	14,7 %
2016	38.179	13,9 %
2017	38.797	12,4 %
2018	39.220	11,3 %
2019	39.166	10,8 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2021.

Mit über 87 % der insgesamt 3.934 Unternehmen im Landkreis Uckermark sind der Großteil Kleinstunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,2 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.[41]

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Uckermark vor allem die Wirtschaftsbereiche Mineralölwirtschaft/Biokraftstofferzeugung, die Papier- und Holzindustrie, das metallverarbeitende Gewerbe sowie die Energiewirtschaft. Auch Land- und Forstwirtschaft nehmen im Landkreis Uckermark eine wichtige Position ein. Mit einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von 192.000 ha (ca. 63 % der Kreisfläche) ist der Landkreis Uckermark der größte Landwirtschaftskreis in Brandenburg. Der

[40] Vgl. LBV 2021.

[41] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020c.

größte Wirtschaftsbereich im Landkreis ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 67,7 % aller Beschäftigten tätig.[42]

Die Mehrzahl der Arbeitsplätze im Landkreis Uckermark konzentriert sich auf die vier Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin. Die Wirtschaftsstruktur des Regionalen Wachstumskerns Schwedt/Oder wird insbesondere durch die Mineralölverarbeitung, die Chemie- und Papierindustrie sowie der metallverarbeitenden Industrie geprägt.[43]

In der Wirtschaftsstruktur der Stadt Prenzlau sind insbesondere die Branchen Metallindustrie/Maschinenbau/Armaturenherstellung, Ernährungswirtschaft und die diese beliefernden Betriebe sowie die Energiewirtschaft von Bedeutung. Richtungsweisend für den Energiestandort Prenzlau ist das seit 2011 betriebene weltweit erste Wasserstoff-Wind-Biogas-Hybridkraftwerk.[44]

Aufgrund der landschaftlich attraktiven Lage des Thermalsoleheilbads Templin ist der (Gesundheits-)Tourismus ein wesentlicher Wirtschaftszweig der Stadt Templin. Weitere wichtige Branchen sind die Gesundheits-, Forst- und Holzwirtschaft.[45]

Auch im staatlich anerkannten Erholungsort Angermünde ist der Tourismus ein wesentlicher Faktor für die Wirtschaft. Daneben bestehen kleinere Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe.[46]

2.1.6 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Uckermark (Pendelnde)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendelnde). Die Analyse der Pendelndendaten für den Landkreis erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl sowie Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2020).

Ein- und Auspendelnde

Insgesamt werden in den Pendelndendaten 6.370 Einpendelnde sowie 10.165 Auspendelnde ausgewiesen. Etwa 23,8 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Uckermark haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Damit weist der Landkreis eine höhere Anzahl an Auspendelnden als an Einpendelnden auf (=negatives Pendelndensaldo)[47].

---

42 Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

43 Vgl. IW consult 2019.

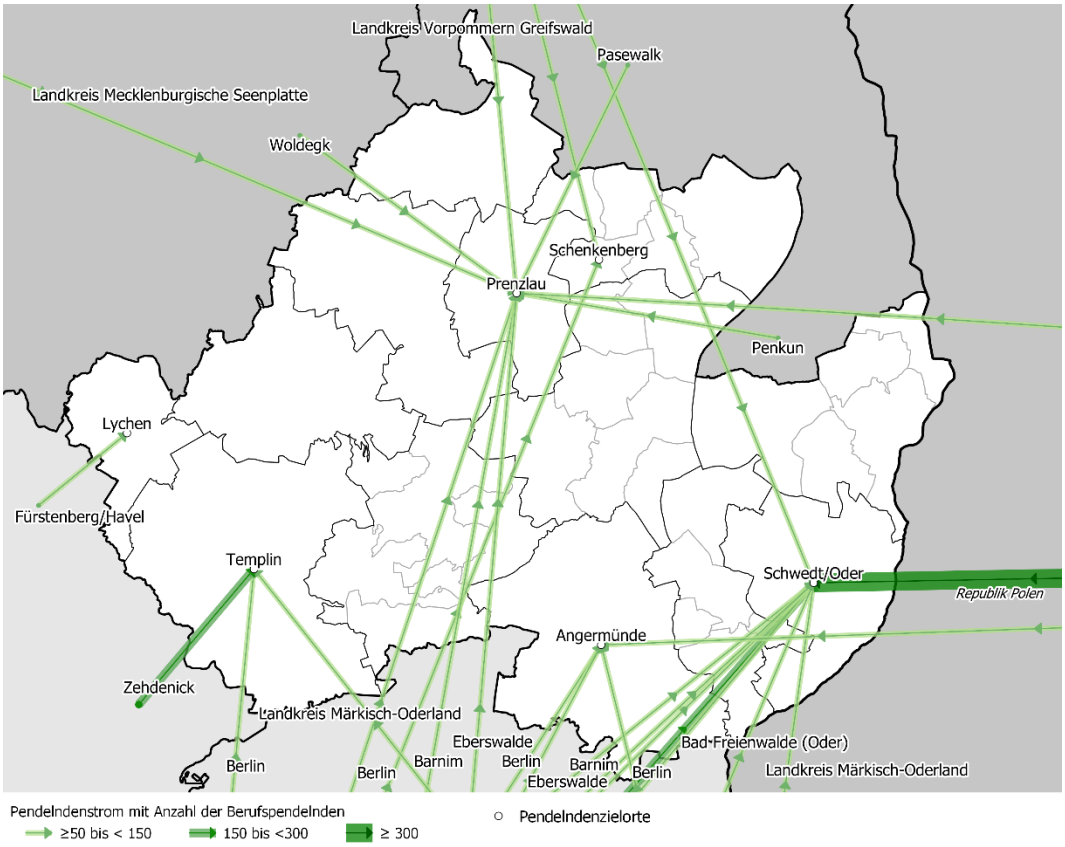
44 Vgl. ebenda.

45 Vgl. ebenda.

46 Vgl. Stadt Angermünde 2019.

47 Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020b.

Abbildung 4: Einpendelnde in den Landkreis Uckermark



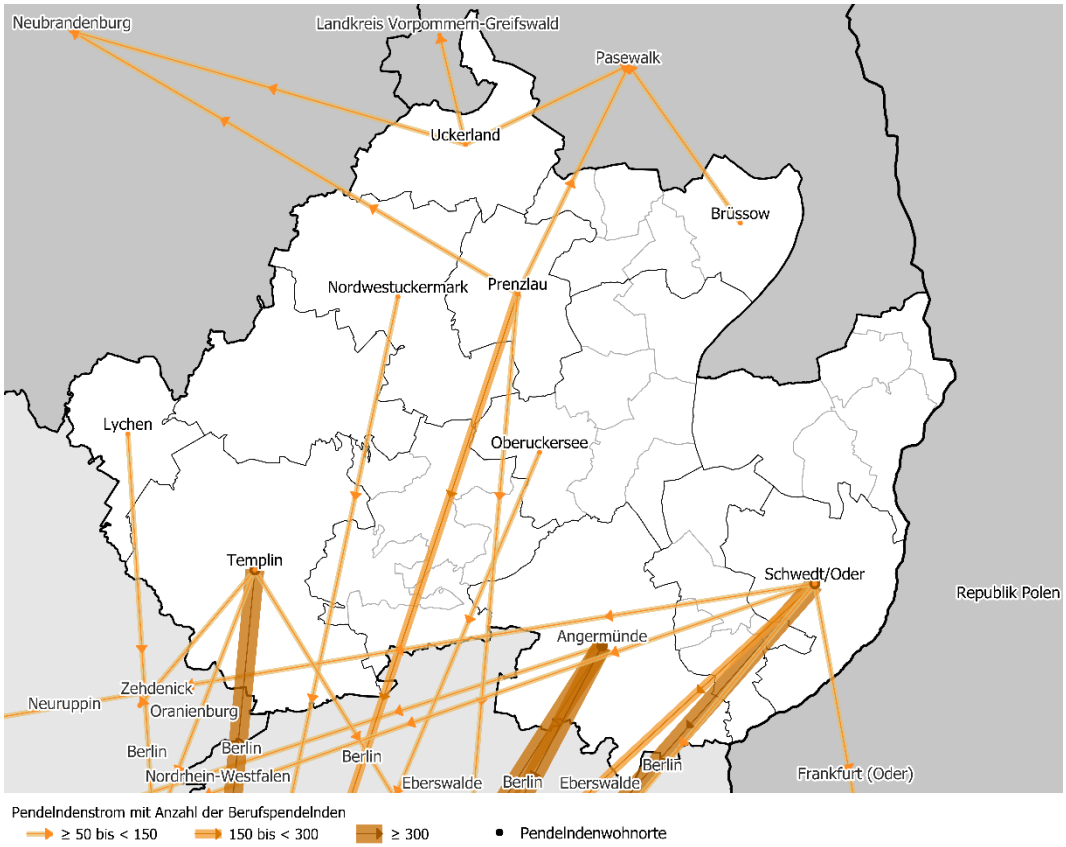
Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Datenbasis: Bundesagentur für Arbeit 2020b.
Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnden dargestellt.

Starke Pendelndenströme in den Landkreis hinein sind aus Berlin in die Kommunen Schwedt/Oder, Prenzlau und Angermünde festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Landkreis Oberhavel in Richtung Templin sowie Pendelndenbeziehungen aus dem Landkreis Barnim in Richtung Schwedt/Oder, Prenzlau und Angermünde. Darüber hinaus bestehen starke Einpendelndenströme aus Polen insbesondere von Szczecin (Stettin) und Gryfino nach Schwedt/Oder (vgl. Abbildung 4).[48]

Die Zielorte der Auspendelnden konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendelnden insbesondere auf Berlin sowie auf die Nachbarlandkreise Barnim, Oberhavel und Mecklenburgische Seenplatte (vgl. Abbildung 5). Dabei sind die Auspendelndenströme nach Berlin deutlich stärker ausgeprägt als die Einpendelndenströme aus Berlin in den Landkreis.

48 Vgl. IHK Ostbrandenburg 2020.

Abbildung 5: Auspendelnde aus dem Landkreises Uckermark

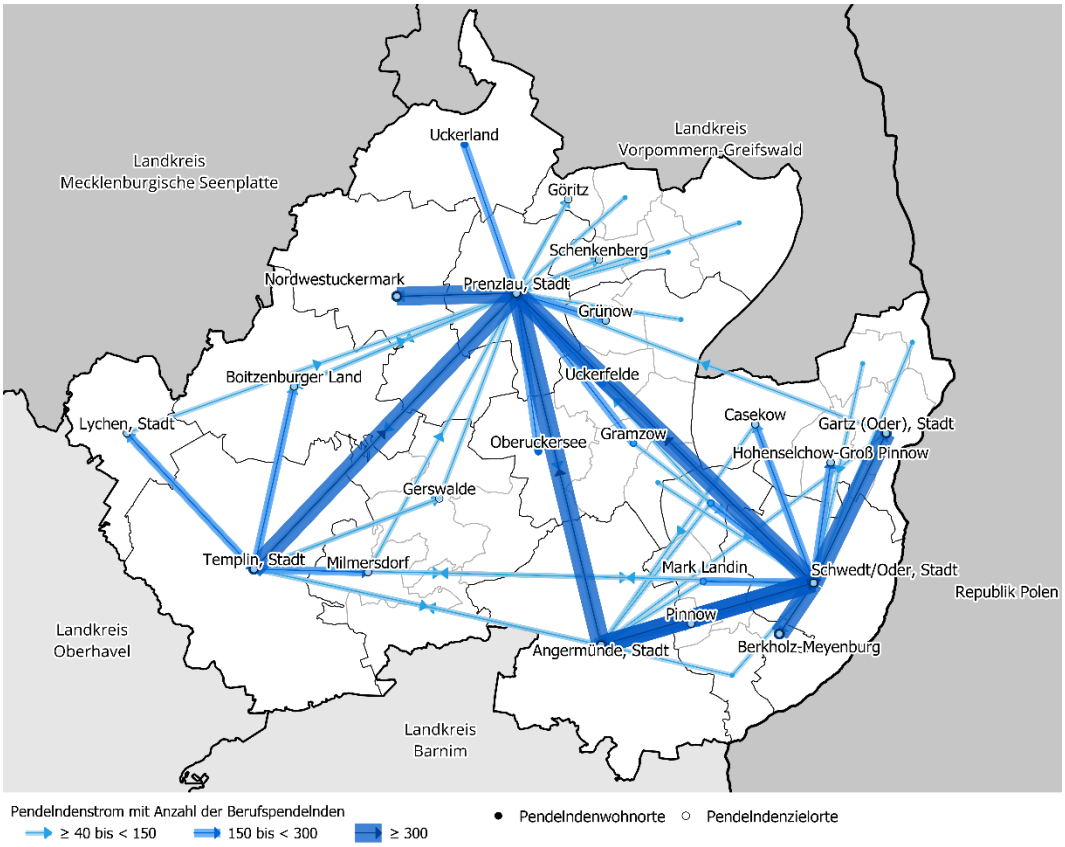


Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.
Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnden dargestellt.

Pendelnde innerhalb des Landkreis Uckermark (Binnenpendelnde)

Trotz des hohen Gewichts Berlins als Pendelndenquell- und -zielort für die Kommunen des Landkreises Uckermark sind die kreisinternen Pendelndenverflechtungen vergleichsweise stärker ausgeprägt. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. 12.468 Personen (ohne Binnenpendelnde innerhalb einer Gemeinde). Die Pendelndenverflechtungen sind dabei stark auf die zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Pendelnde innerhalb des Landkreises Uckermark



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2020.
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b.
Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 50 Pendelnden dargestellt.

2.1.7 Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

Der Landkreis Uckermark wird unter der gleichnamigen Tourismusregion vermarktet. Zur Region zählen über 500 Seen, Sölle, Flussläufe und Moore sowie Großschutzgebiete bzw. Nationale Naturlandschaften (Nationalpark Unteres Odertal, Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, UNESCO-Weltnaturerbe Buchenwald Grumsin und Naturpark Uckermärkische Seen).[49] Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen auf einer nachhaltigen Regionsentwicklung mit Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus. Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Rad-, Wander- und Wasserwege durch die Region wie z.B. der Uckermärkische Radrundweg, der Märkische Landweg oder die Kanutour auf den Uckerseen. Ergänzend

[49] Vgl. tmu 2021.

kommt ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen hinzu, wie z.B.[50,51]

- Oder-Neiße-Radweg,
- Radfernweg Berlin-Usedom,
- Radweg Spur der Steine,
- Kranichradtour,
- Tour Brandenburg,
- Naturparktour sowie
- Uckermärker Landrunde.

Im westlichen Teil des Landkreises erstreckt sich der Naturpark Uckermärkische Seen mit der Flößerstadt Lychen und dem Schloss Boitzenburg als touristische Schwerpunkte. Von dort ausgehend befindet sich in östlicher Richtung die Stadt Templin mit den Besucherzielen NaturTherme und El Dorado sowie das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin mit dem UNESCO-Weltnaturerbe Buchenwald Grumsin und dem NABU-Naturerlebniszentrum Blumberger Mühle. Entlang der deutsch-polnischen Staatsgrenze zählen u.a. der Nationalpark Unteres Odertal, das Gartzer Ackerbürgermuseum, das Tabakmuseum Vierraden und das Nationalparkhaus Criewen zu den wesentlichen touristischen Zielen. In der Stadt Schwedt/Oder befinden sich u.a. mit den Uckermärkischen Bühnen, als eines von zwei Landestheatern in Brandenburg, dem Freizeit- und Erlebnisbad AquariUM oder dem Kino FilmforUM wesentliche Freizeit- und Tourismusziele. Weiterhin stellen die kulturhistorischen Gebäude der Stadt Prenzlau, u.a. die St. Marien Kirche und das vollständig restaurierte Dominikanerkloster, weitere Attraktionen im touristischen und Freizeitverkehr dar.[52]

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte und Übernachtungen im Landkreis Uckermark weist in den letzten Jahren eine konstant positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2015 lagen die Gästezahlen im Jahr 2019 um 13,6 % und die Übernachtungszahlen um 12,5 % höher (vgl. Tabelle 5).

50 Vgl. tmu 2020a.

51 Vgl. tmu 2020b.

52 Vgl. tmu 2021.

Tabelle 5: Entwicklung Gästeankünfte 2015 bis 2020 im Landkreis Uckermark

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %	Übernachtungs-zahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2015	288.013	-	877.099	-
2016	301.483	+4,7	910.494	+3,8
2017	313.322	+3,9	943.438	+3,6
2018	326.356	+4,2	977.652	+3,6
2019	327.118	+0,2	986.976	+1,0
2020[1]	212.925	-34,9	734.781	- 25,6

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020a. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Anmerkung: [1] Bedingt durch die COVID-19-Pandemie sind die Zahlen aus dem Jahr 2020 nicht vergleichbar mit der vorherigen Entwicklung der Jahre 2015-2019.

2.2 Schulen und Schülerverkehr

2.2.1 Schulstandorte

Mit Stand Schuljahr 2020/2021 gibt es im Landkreis Uckermark insgesamt 56 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 43 Schulen in öffentlicher und 13 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 6).

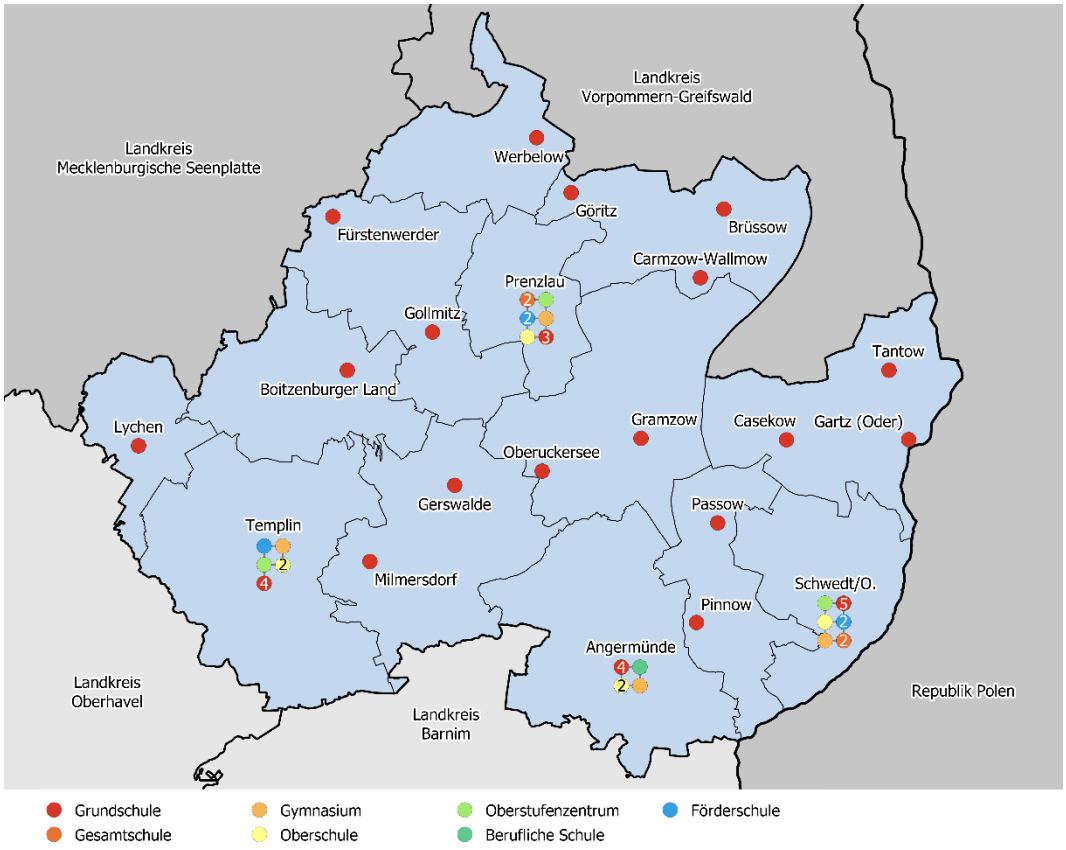
Tabelle 6: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Uckermark im Schuljahr 2020/2021

Schulform	Anzahl Schulen	Schülerzahl
Grundschulen	35 davon 8 in freier Trägerschaft	6.505
Gesamtschulen und Oberschulen	10 davon 4 in freier Trägerschaft	3.223
Gymnasien	4	1.865
Oberstufenzentren	2 davon 1 in freier Trägerschaft	1.516
Förderschulen	5	556
Gesamtanzahl im Landkreis	**56**	**13.665**

Daten: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg 2021, Landkreis Uckermark 2021.

Abbildung 7 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Uckermark. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im Anhang A3 dargestellt.

Abbildung 7: Schulstandorte allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark im Schuljahr 2020/2021



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
Daten: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg 2021.

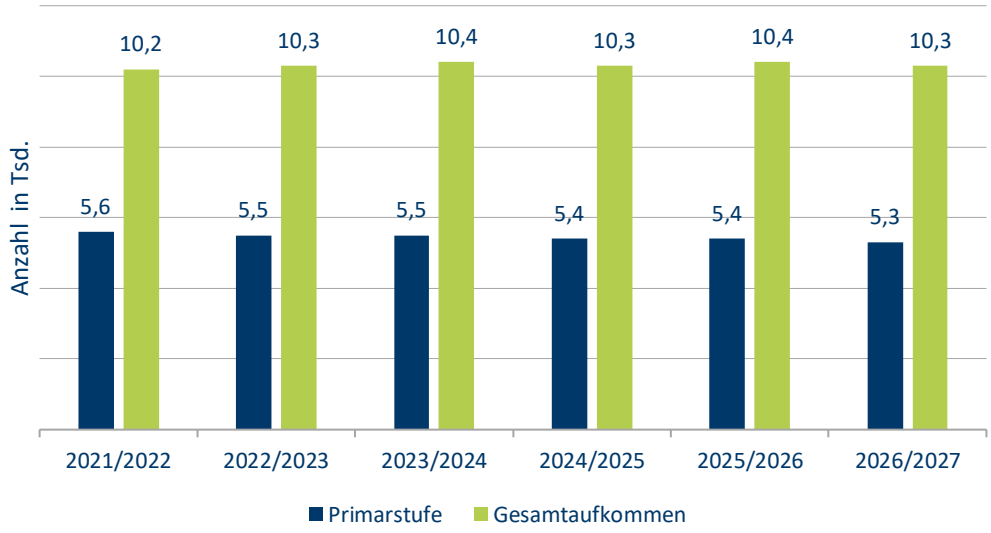
2.2.2 Prognostizierte Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schüler sowie Schulstandorte im Landkreis Uckermark

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Uckermark hat sich seit dem Schuljahr 2017/2018 bis zum Schuljahr 2020/2021 leicht positiv entwickelt. Lediglich an den Gymnasien ist eine negative Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern zu verzeichnen.[53]

[53] Vgl. Landkreis Uckermark 2020a.

Die 5. Fortschreibung des Schulentwicklungsplans des Landkreises Uckermark prognostiziert beginnend ab dem Schuljahr 2021/2022 einen leichten Rückgang der Schülerzahlen im Grundschulbereich (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Prognostizierte Entwicklung der Anzahl von Schülerinnen und Schülern



Daten: Landkreis Uckermark 2017.

Schulorganisatorische Maßnahmen sind innerhalb der nächsten Jahre für einen Schulstandort vorgesehen: Es wird für die Wilhelm-Busch-Grundschule Pinnow empfohlen, jahrgangsübergreifende Klassen einzuführen, um die erforderliche Schülerzahl zur Fortführung der Grundschule zu ermöglichen.[54]

Schulschließungen sind innerhalb der nächsten Jahre nicht vorgesehen.

2.2.3 Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Uckermark legt fest, dass die Schülerbeförderung grundsätzlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erfolgen hat (§ 4 Abs. 1 Schülerbeförderungssatzung). Entsprechend den Festlegungen des NVP 2015 - 2019 werden je Schulstandort drei Rückfahrten (nach der 6., 8. und 10. Unterrichtsstunde) auf allen nachgefragten Relationen im Schülerverkehr gewährleistet. Die Rückfahrt soll dabei nach Möglichkeit zeitnah, spätestens jedoch 30 Minuten nach Unterrichtsende erfolgen.

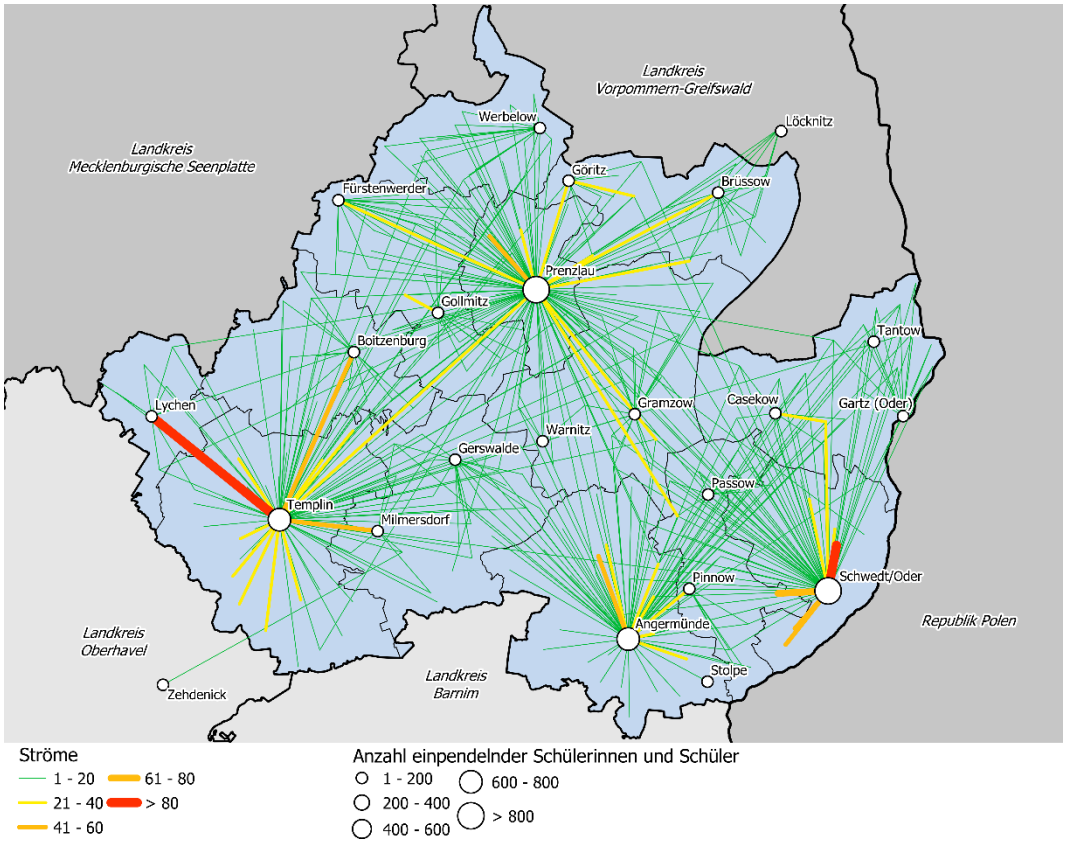
[54] Vgl. Landkreis Uckermark 2017.

Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Starke Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern bestehen insbesondere zwischen den größeren Kommunen des Landkreises, da dort oftmals die Standorte der weiterführenden Schulen sowie der Förderschulen liegen. Insgesamt werden die gemeindeüberschreitenden Verflechtungen hauptsächlich durch die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe bestimmt, wohingegen der überwiegende Teil der Grundschülerinnen und Grundschüler innerhalb ihrer Wohnortkommune die Schule besucht.

In Abbildung 9 erfolgt die Darstellung der einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler. Bei Schulen in freier Trägerschaft sowie bei öffentlichen Schulen in unmittelbarer Nähe zu anderen Gebietskörperschaften, z.B. in den Bereichen Angermünde, Brüssow oder Milmersdorf, stammt ein Teil der Schülerinnen und Schüler aus anderen Landkreisen.

Abbildung 9: Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2020/2021



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020.
Daten: Landkreis Uckermark 2020a.

Auswirkung der freien Schulwahl

Gemäß § 50 Abs. 4 Satz 2 BbgSchulG können Erziehungsberechtigte oder volljährige Schülerinnen und Schüler die weiterführende Schule bei verfügbarer Aufnahmekapazität selbst wählen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Satzung für die Schülerbeförderung einhergeht.

2.3 Netz und Angebotsentwicklung im Öffentlichen Verkehr

2.3.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 7 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Uckermark wird im Anhang A1 dargestellt.

Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG und die Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH (NEB) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern erbracht.

Tabelle 7: Status quo der SPNV-Angebote 2021 im Landkreis Uckermark

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 3 Stralsund – Pasewalk – Angermünde – Eberswalde – Berlin – Falkenberg (Elster)	Teilnetz Nord-Süd	DB Regio AG	120 Min[1]	12/2014 – 12/2026
RE 3 Schwedt (Oder) – Angermünde – Eberswalde – Berlin – Lutherstadt Wittenberg				
RB 12 Berlin-Ostkreuz – Oranienburg – Löwenberg – Templin-Stadt	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	60 Min	12/2014 – 12/2024
RB 61 Angermünde – Schwedt (Oder)	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	120 Min	12/2014 – 12/2024
RB 62 Angermünde – Prenzlau	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	120 Min[2]	12/2014 – 12/2024
RB 63 Templin Stadt – Joachimsthal – Eberswalde[3]	Teilnetz Ostbrandenburg	NEB	120 Min[4]	12/2014 – 12/2024
RE/RB 66 Stettin – Tantow – Angermünde/Berlin-Gesundbrunnen	Verkehre nach Polen	DB Regio AG	ca. 120 Min	08/2017 – 12/2022

Daten: VBB 2021b und MIL 2018.

Anmerkung: [1] Überlagerung beider Linienäste zu einem 60-Min-Takt auf der Relation Angermünde – Berlin.

[2] An Wochenenden werden lediglich Einzelfahrten angeboten.

[3] Relation Templin Stadt – Joachimsthal befindet sich zurzeit im Probebetrieb.
[4] Auf der Relation Joachimsthal – Eberswalde besteht ein 60-Min-Takt.

2.3.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

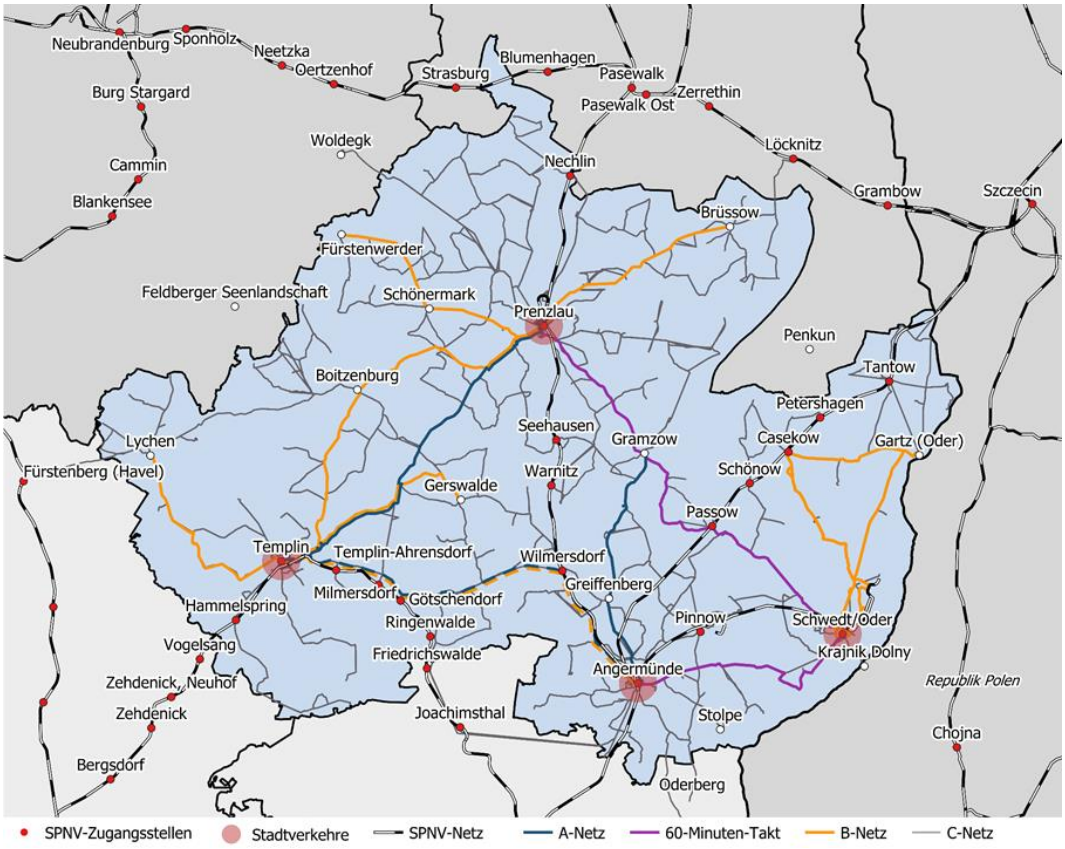
Im Landkreis Uckermark bestehen an den Zugangsstellen Angermünde und Prenzlau Anschlüsse zum SPFV. Mit der ICE-Verbindung Ostseebad Binz – Berlin – Leipzig – Nürnberg – München besteht ein täglich verkehrendes Angebot. Das Angebot wird während der Sommersaison durch weitere einzelne ICE/IC-Verbindungen gestärkt. Angermünde und Prenzlau verfügen damit über Direktverbindungen u.a. nach Leipzig, Jena, Magdeburg, Stralsund, Hannover, Bremen, Oldenburg, Dortmund und Köln.[55]

2.3.3 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

In Abbildung 10 wird das derzeitige Liniennetz (kommunaler ÖPNV sowie SPNV) des Landkreises Uckermark dargestellt. In Anhang A2 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag. Soweit vorhanden, werden derzeitige Taktfolgezeiten, aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

[55] Vgl. Deutsche Bahn AG 2021.

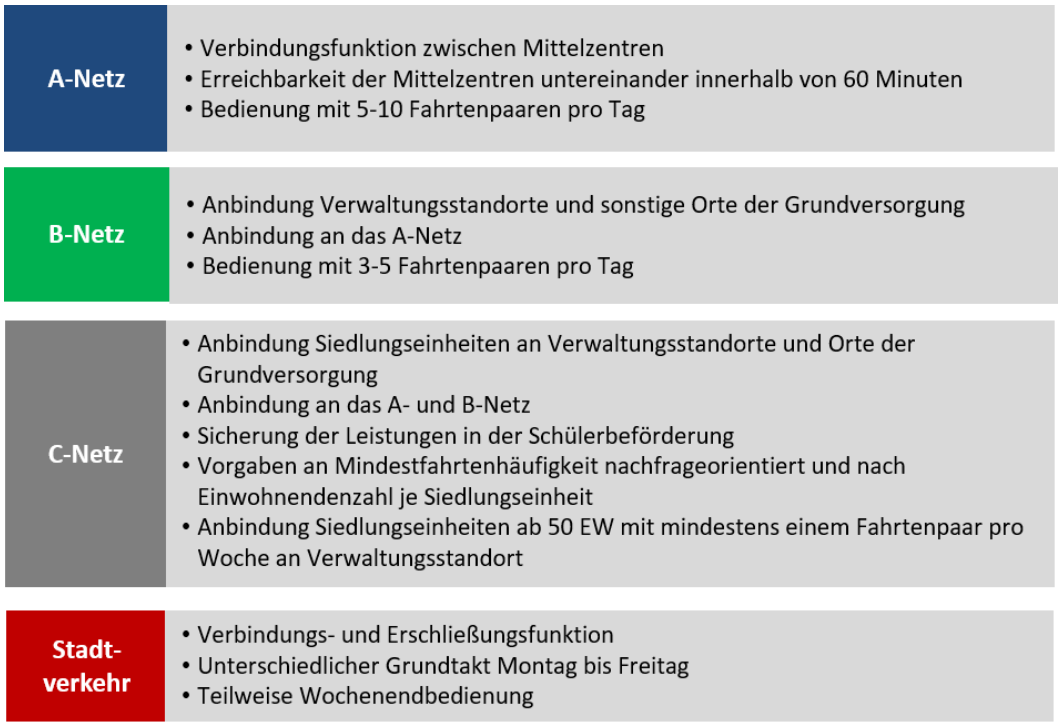
Abbildung 10: Status quo Liniennetz im Landkreis Uckermark (Übersicht)



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2021.
Daten: VBB 2021b, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand März 2021.

Die Angebote des kommunalen ÖPNV lassen sich entsprechend der im aktuell gültigen Nahverkehrsplan formulierten Kategorien A-Netz, B-Netz und C-Netz einteilen. Die Netzkategorien weisen jeweils unterschiedliche Bedienstandards auf und werden durch verschiedene Verbindungsrelationen charakterisiert (vgl. Abbildung 11). Die Angebotshäufigkeit sowie die Bedienungszeiträume unterscheiden sich dabei stark. Ein Großteil der Linien verkehrt nur an Wochen- bzw. Schultagen. Die Bedienung am Wochenende erfolgt auf ausgewählten Fahrten bzw. Fahrtenabschnitten als Rufbusangebot.

Abbildung 11: Derzeitige Netzkategorien des kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark



Quelle: IGES 2021. Datengrundlage: Landkreis Uckermark 2014.
Anmerkung: EW = Einwohnendenzahl.

Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen

Im kommunalen ÖPNV bedient das konzessionierte, kreiseigene Verkehrsunternehmen UVG zum Stand März 2021 insgesamt 72 Linien. Ein weiteres Verkehrsunternehmen bietet Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigung in Aufgabenträgerschaft des angrenzenden Landkreises Barnim liegt (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen und Liniengenehmigungen inkl. Laufzeit

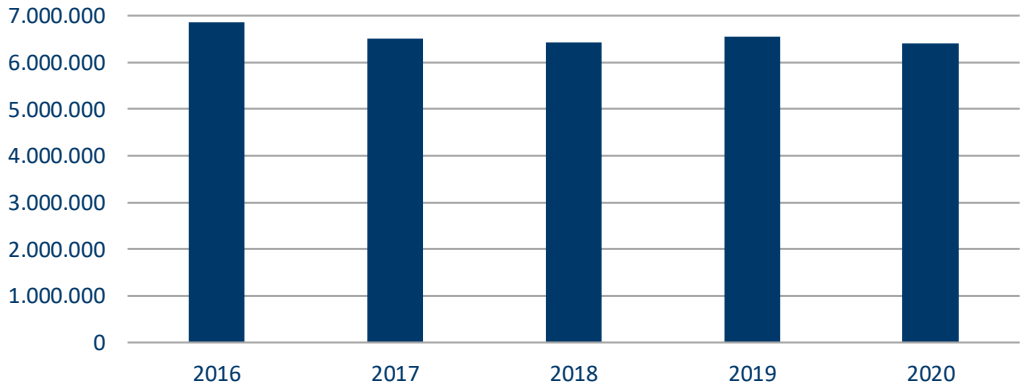
Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Landkreis Uckermark		
Uckermark Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)	72	31.05.2026
Landkreis Barnim		
Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)	1	31.12.2026
Landkreis Oberhavel		
Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH (OVG)	1	31.05.2026

Daten: Landkreis Uckermark sowie Angaben der Verkehrsunternehmen.

Betriebsleistung

Im Jahr 2020 betrug die Betriebsleistung der UVG im Landkreis Uckermark insgesamt ca. 6,4 Mio. Kilometer (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Entwicklung der Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV



Daten: Landkreis Uckermark 2020c. Darstellung ohne Betriebsleistung einbrechender Linie aus dem angrenzenden Landkreis Barnim.

Stadtverkehre

Im Stadtverkehr **Schwedt/Oder** verkehren insgesamt 7 Buslinien. Die beiden Ringlinien 481 und 482 verkehren von Mo-Fr im 30-Min-Takt sowie an den Wochenenden im 60-Min-Takt und erschließen das Stadtgebiet im Korridor ZOB – Steinstraße – Odercenter – CKS – Uckermärkische Bühnen – Klinikum – ZOB.

Die Linie 486 verbindet die Schwedter Papierfabrik sowie die PCK-Raffinerie mit dem Stadtzentrum Schwedts und verkehrt von Mo-Fr zwischen 5 und 8 Uhr sowie 12 und 18 ca. im 30-Min-Takt bzw. mit zwei Fahrten die Stunde. Am Wochenende

erfolgt auf allen Fahrten eine Rufbus-Bedienung. Diese findet nur nach Voranmeldung mindestens 60 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt statt.

Die Linie 491 verkehrt von Mo-Fr ca. im 60- bis 120-Min-Takt und bindet die Gemeinde Berkholz-Meyenburg an das Stadtzentrum Schwedts an. Auf einigen Fahrten erfolgt am Wochenende eine Rufbus-Bedienung. Diese findet nur nach Voranmeldung mindestens 60 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt statt.

Die Linie 484 verbindet das Stadtzentrum Schwedts mit dem u.a. mit dem Friedhof, dem Schwedter Hafen sowie den Ortsteilen Vierraden und Gatow. Von Mo-Fr werden an Schultagen 4 und an Ferientagen 3 Fahrtenpaare angeboten. Sowohl samstags als auch sonntags werden 7 Fahrtenpaare auf der Linie angeboten. Auf einigen Fahrten am Wochenende erfolgt eine Rufbus-Bedienung. Diese findet nur nach Voranmeldung mindestens 60-Minuten vor der planmäßigen Abfahrt statt.

Mit der Linie 492 besteht im Stadtverkehr Schwedt eine grenzüberschreitende Verbindung in die polnische Stadt Krajnik Dolny. Auf der Linie werden Mo-Sa jeweils 3 Fahrtenpaare mit einem Kleinbus angeboten.

Die Linie 489 verkehrt von Mo-Fr mit insgesamt 5 Fahrten und bedient die PCK-Raffinerie. Auf der Linie wird ein Kleinbus eingesetzt. Am Wochenende werden keine Fahrten angeboten.

Die Linien 481, 482, 484, 486, 491 und 492 bieten Mo-So einen Anschluss an den SPNV Richtung Berlin über Angermünde an der SPNV-Zugangsstelle Schwedt/Oder, Mitte oder Schwedt/Oder, Bahnhof.

Im Stadtverkehr **Prenzlau** verkehren die Linien 447 (Nord – Straße des Friedens – Schafgrund) und 448 (Berliner Straße – Straße des Friedens – Georg-Dreke-Ring – Ost) von Mo-Fr im 30-Min-Takt bzw. einmal die Stunde. Auf der Linie 447 besteht von Mo-Fr ganztägig sowie am Samstag bis mittags Anschluss an den SPNV in Richtung Berlin und Stralsund an der SPNV-Zugangsstelle Prenzlau, Bahnhof. Die Wochenendbedienung der Haltestellen findet nur samstags durch die Linien 447 (Gewerbestraße – Straße des Friedens – Schafgrund) und 448 (Straße des Friedens – Georg-Dreke-Ring – Ost) mit einem verkürzten Linienverlauf morgens bis mittags im 60-Min-Takt statt. Die Verknüpfung der beiden Linien an der Haltestelle Straße des Friedens ermöglicht die Erschließung des gesamten Stadtgebiets mit nur einem Umstieg.

Die Linie 446 (Sonnenkap Bus) verbindet die Prenzlauer Innenstadt mit dem Campingplatz Sonne und verkehrt täglich zwischen ca. 9 und 18 Uhr im 30-Min-Takt (vgl. auch Abschnitt Camping Express).

In **Angermünde** verkehrt die Linie 494 als Stadtverkehrslinie von Mo-Fr im 60-Min-Takt und erschließt das Stadtgebiet mit dem Linienverlauf Bahnhof – Krankenhaus – Finanzamt – Templiner Straße – Berliner Straße – Schillerplatz. Die Linie 494 bietet von Mo-Fr ganztägig sowie am Samstagmittag bis -nachmittag Anschluss an den

SPNV in Richtung Berlin, Stralsund, Stettin und Schwedt/Oder an der SPNV-Zugangsstelle Angermünde, Bahnhof. Am Samstag werden 6 Fahrtenpaare morgens bis nachmittags angeboten.

In **Templin** verkehrt die Linie 531 als Stadtverkehrslinie von Mo-Fr im 20-Min-Takt und erschließt das Gebiet Lychener Straße – Thermalbad – Seehotel/Postheim. Am Wochenende wird eine ganztägige Bedienung der Haltestellen im 30-Min-Takt angeboten. Die Linie 531 bietet ganztägig Anschluss zum SPNV an den Zugangsstellen Templin, Stadt Richtung Eberswalde und Templin, Bahnhof Richtung Berlin.

Flexible Bedienformen

Aufgrund von geringem Fahrgastaufkommen werden insbesondere zu Rand- und schwach ausgelasteten Verkehrszeiten **Elemente flexibler Bedienformen** bei Fahrten des Regional- und Stadtverkehrs angewendet.

Zum Fahrplanstand 2020/2021 werden auf einem überwiegenden Teil der Linien ausgewählte Fahrten und/oder Fahrtenabschnitte als Rufbusfahrt angeboten. Die Vermarktung erfolgt defensiv in Form einschränkender Fahrplanhinweise.

Zudem bestehen im **Raum Angermünde** (Linien 476, 477 und 478) sowie im **Amt Gartz (Oder)** (Linien 487 und 488) Rufbusangebote im Flächenbetrieb.

Die Nutzung des Rufbusses erfordert eine vorherige telefonische (08:00 bis 24:00 Uhr) oder online (rund um die Uhr möglich) Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 60 Minuten. Bei Gruppen ab 10 Personen (bei Kleinbussen ab 5 Personen) oder bei Nutzung eines Rollstuhls beläuft sich die Anmeldefrist auf 72 Stunden. Die Beförderung erfolgt Mo-Fr von 17:30 bis 22:00 Uhr und an Wochenenden sowie Feiertagen von 08:00 bis 22:00 Uhr von Haltestelle zu Haltestelle nach einem festgelegten Fahrplan. Die Rufbusangebote können zum VBB-Tarif genutzt werden. Am Wochenende wird einen Komfortzuschlag von 1 € erhoben.

Touristische Verkehre im kommunalen ÖPNV

BiberBus

Mit dem Biberbus (Linie 496) besteht eine Direktverbindung vom Bahnhof Angermünde ins Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin mit Anbindung der Orte nördlich des Wolletzsees sowie dem NABU - Naturerlebniszentrum. Der BiberBus verkehrt im Zeitraum April bis Oktober auf der Relation Angermünde – Blumberger Mühle – Wolletz. Die Bedienung erfolgt zwischen ca. 9 bis 18 Uhr täglich im 120-Min-Takt. Als Ergänzung zum bestehenden Angebot erfolgt die Bedienung ab 17:30 Uhr als Rufbusangebot.

WelterbeBus

Der WelterbeBus (Linie 497) verkehrt von Anfang April bis Ende Oktober täglich im 60-Min-Takt[56] von ca. 9 bis 18 Uhr. An Wochenenden und Feiertagen wird eine zusätzliche Fahrt nach 18 Uhr angeboten. Der WelterbeBus verbindet die Stadt Angermünde mit den Ausflugszielen Weltnatuerbe Buchenwald Grumsin und dem Hemme Milch Hofcafé in Schmargendorf.

StrandbadBus

Der StrandbadBus (Linie 452) verkehrt als saisonales Angebot der Linie 452 von Juni bis August mit täglich fünf Fahrtenpaaren. Von Mo-Fr besteht morgens eine zusätzliche Fahrt als Rufbusangebot. Der StrandbadBus verbindet den Bahnhof Angermünde mit dem Strandbad Wolletzsee.

Camping Express

Der Camping Express (Linie 446) pendelt saisonal von Juni bis Oktober im 30-Min-Takt[57] auf der Relation ZOB Prenzlau – Seebad Unteruckersee – Campingplatz „Sonnenkap“. Die Bedienung erfolgt täglich zwischen ca. 9 und 18 Uhr. Auf der Linie wird ein elektrisch betriebener Kleinbus eingesetzt.

Nationalparklinie

Die PlusBus Nationalparklinie (Linie 468) verbindet die Eingangstore Zützen, Criewen und Flemsdorf des Nationalparks Unteres Odertal mit den beiden Mittelzentren Schwedt/Oder und Angermünde. Die Linie verkehrt von Mo-Fr in einem 60-Min-Takt. An Wochenenden verkehrt die Nationalparklinie mit 8 Fahrtenpaaren und ist Teil des UckermarkShuttles.

Seit der Saison 2021 werden auf der Linie zwei mit einem wasserstoffbasierten Antrieb ausgerüstete Fahrzeuge eingesetzt. Zudem wurde der Fahrgastraum in den Fahrzeugen umgestaltet, um den Reisenden während der Fahrt audiovisuell über das untere Odertal zu informieren. Alle Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten der 16 Nationalparkhaltestellen werden in kurzen Filmclips vorgestellt.[58]

UckermarkShuttle

Der UckermarkShuttle (Linien 403 (PlusBus Uckermark), 460, 468 (PlusBus Nationalparklinie), 503, 504) verbindet an Wochenenden und Feiertagen umsteigefrei die Städte Templin, Prenzlau, Schwedt/Oder und Angermünde miteinander. Von Anfang April bis Ende Oktober besteht zudem die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme. Das zugehörige Ticket ist zu einem Festpreis von 18,90 € erhältlich und gilt

---

[56] Status-quo wird aktuell über Richtlinie zur Förderung von innovativen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg realisiert.

[57] Status-quo wird aktuell über Richtlinie zur Förderung von innovativen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg realisiert.

[58] Vgl. busplaner 2021.

für einen Erwachsenen mit bis zu 3 Kindern für eine beliebige Anzahl an Fahrten auf dem UckermarkShuttle.

TheaterBus

Der TheaterBus ist ein Angebot der Uckermärkischen Bühnen Schwedt/Oder in Zusammenarbeit mit der UVG und ermöglicht es den Besucherinnen und Besuchern 2 Stunden vor und nach einer Veranstaltung kostenfrei die Linien des Schwedter Stadtverkehrs zu nutzen. Aus weiteren Teilen des Landkreises Uckermark, aus dem Landkreis Barnim sowie dem Altlandkreis Bad Freienwalde kann der TheaterBus, nach vorheriger telefonischer Anmeldung, zum Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) genutzt werden. Der TheaterBus verkehrt von Montag bis Freitag zu den Abendveranstaltungen und an Wochenenden sowie Feiertagen zu allen Kulturveranstaltungen.[59]

HeideLiner

Der HeideLiner (Schorfheidebus) verbindet den Bahnhof Groß Schönebeck (Barnim) mit dem Wildpark Schorfheide, dem Kletterwald Groß Schönebeck sowie dem Feriendorf Groß Väter. Der Shuttle verkehrt im Zeitraum April bis Oktober von Freitag bis Sonntag. In den Sommerferien besteht das Angebot täglich. In Groß Schönebeck besteht Anschluss an die RB 27 (Heidekrautbahn) von/nach Berlin. Beim HeideLiner handelt es sich um ein Freizeit- und touristisches Mobilitätsangebot, welches durch den Landkreis Barnim, anliegender Gemeinden sowie touristischer Anbieter initiiert und finanziert wird.

2.3.4 Alternative Mobilitätsangebote

Sharing und Mitfahrplattformen

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Uckermark bis dato kaum eine Rolle. Aktuell gibt es weder Angebote stationsbasierter Carsharing-Betreiber noch Angebote im freefloat-Betrieb. Die Carsharing-Angebote beschränken sich auf wenige Anbieter, bei denen private Pkw über Internetportale wie getaround zur Vermietung angeboten werden. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Ein einheitliches Bikesharing-System ist im Landkreis noch nicht vorhanden. Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten.

Der Verleih von E-Scootern bzw. E-Tretrollern findet im Landkreis aktuell noch nicht statt.

[59] Vgl. Uckermärkische Bühnen Schwedt 2021.

Mitfahrgelegenheiten, z.B. über internetbasierte Pendlerportale, werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken nach Berlin. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV-Knotenpunkten.

Mitfahrbänke

In einigen Bereichen des Landkreises werden Mitfahrbänke angeboten, so z.B. in Angermünde, Brüssow, Lychen oder Prenzlau. Das Konzept der Mitfahrbank kann als eine Ergänzung zum kommunalen ÖPNV gesehen werden. An zentralen Punkten in einer Gemeinde werden gut sichtbare Bänke mit einem Haltestellenschild aufgestellt, auf denen jede Person auf eine Mitfahrgelegenheit warten kann. Es besteht die Möglichkeit, einen Zielort oder auch mehrere Zielorte zur Auswahl am Haltestellenschild anzugeben. Somit können vorbeikommende Pkw-Fahrende direkt erkennen, zu welchem Ort die jeweilige Person mitgenommen werden möchte.

Uckerwarentakt (Kombibus)

Im Landkreis Uckermark wird derzeit in den Orten Gerswalde und Flieth sowie den jeweils angrenzenden Ortschaften das Konzept Kombibus, bei dem Personenbeförderung und Gütertransport kombiniert werden, erprobt. Dabei werden freie Kapazitäten in vorhandenen ÖPNV-Angeboten für Fracht-, Kurier oder Fahrdienste genutzt.

Die Kombination der einzelnen Dienstleistungen in Verbindung mit einer bedarfsgerechten Ausrichtung von Liniennetz und Fahrplanangebot in bestimmten Regionen soll somit die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes steigern sowie dessen Wirtschaftlichkeit verbessern.

2.3.5 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV

Derzeit werden im kommunalen ÖPNV des Landkreises 199 Fahrzeuge[60] eingesetzt. Überwiegend kommen Standardbusse zum Einsatz, wobei der derzeitige Fuhrpark durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet ist. Das Durchschnittsalter beträgt 6,1 Jahre.

Der Anteil von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen liegt zurzeit bei 55 %. Somit sind 45 % der Fahrzeuge derzeit nicht barrierefrei zugänglich[61]. Zur Erreichung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG besteht somit weiterer Handlungsbedarf und wird daher bei den Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV aufgegriffen.

Der Großteil der von der UVG eingesetzten Fahrzeuge verfügt über eine elektronische Fahrtziel- und Haltestellenanzeige sowie eine Haltestellenansage. Darüber hinaus verfügen 92 % der eingesetzten Fahrzeuge (Standardlinienbusse) über ein

[60] Inkl. Fahrzeuge von Subunternehmen.

[61] Datenstand April 2021, Angabe inkl. Fahrzeuge von Subunternehmen.

Videosicherheitssystem sowie über ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS). Alle Fahrzeuge besitzen zudem eine Vollklimatisierung. Aktuell verfügen nur zwei Fahrzeuge über Monitore zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige.[62]

2.4 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte

2.4.1 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Landkreis Uckermark wird durch 21 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. Anhang A1). Davon sind alle Zugangsstellen mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet (Rampen oder Aufzüge). Am Bahnhof Wilmersdorf ist die Barrierefreiheit nur an einem Bahnsteig gegeben.

2.4.2 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Uckermark verfügt derzeit über **ca. 1.039 Haltestellen mit insgesamt ca. 1.862 Haltestellenpositionen** im kommunalen ÖPNV.[63]

Einheitliche Kriterien für die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der VBB-Haltestellenkategorisierung und den zugehörigen Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden die Haltestellenkategorien A, B und C unterschieden (vgl. auch Kapitel 5.2).

Im Landkreis Uckermark werden 19 Haltestellen der Kategorie A zugeordnet. Diese befinden sich ausschließlich in den vier Mittelzentren Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin.

Die Kategorie B umfasst insgesamt 29 Haltestellen, dazu gehören u.a. Casekow, Bahnhof, Gartz, Busbahnhof, Gramzow, Markt, Lychen, Markt, Passow, Bahnhof, Seehausen, Bahnhof oder Tantow, Bahnhof.

Alle weiteren ÖPNV-Zugangsstellen des Landkreises Uckermark sind der Haltestellenkategorie C zugeordnet. Haltestellen, die derzeit nicht bedient werden, sind keiner Kategorie zugeordnet.

Dynamische Fahrgastinformation

Tabelle 9 zeigt die derzeitigen Standorte von Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) [64] im Landkreis Uckermark. Insgesamt werden derzeit 25 DFI-Anlagen betrieben.

---

62 Vgl. ebenda.

63 Vgl. UVG 2021.

64 DFI-Anlagen können, im Gegensatz zu z.B. Fahrplanaushängen, auch Echtzeitinformationen wie etwa Verspätungen oder ähnliches anzeigen und ermöglichen somit eine bessere Fahrplankommunikation gegenüber dem Kunden.

Tabelle 9: DFI-Anlagen im Landkreis Uckermark

Stadt/Gemeinde	Haltestellenname (Anzahl der DFI-Anlagen)	
Angermünde	Bahnhof DB	
Boitzenburg	Schule	
Gramzow	Schule	
Haßleben	B109	
Lychen	Markt (2x)	
Prenzlau	Straße des Friedens (2x)	ZOB
Schwedt	Bahnhof Berliner Str. CKS Kastanienallee Marchlewski Ring Odercenter	PCK Busbahnhof Sporthalle Sportplatz Talsand Vierradener Platz ZOB
Templin	Stadtbahnhof (2x) Thermalbad	ZOB

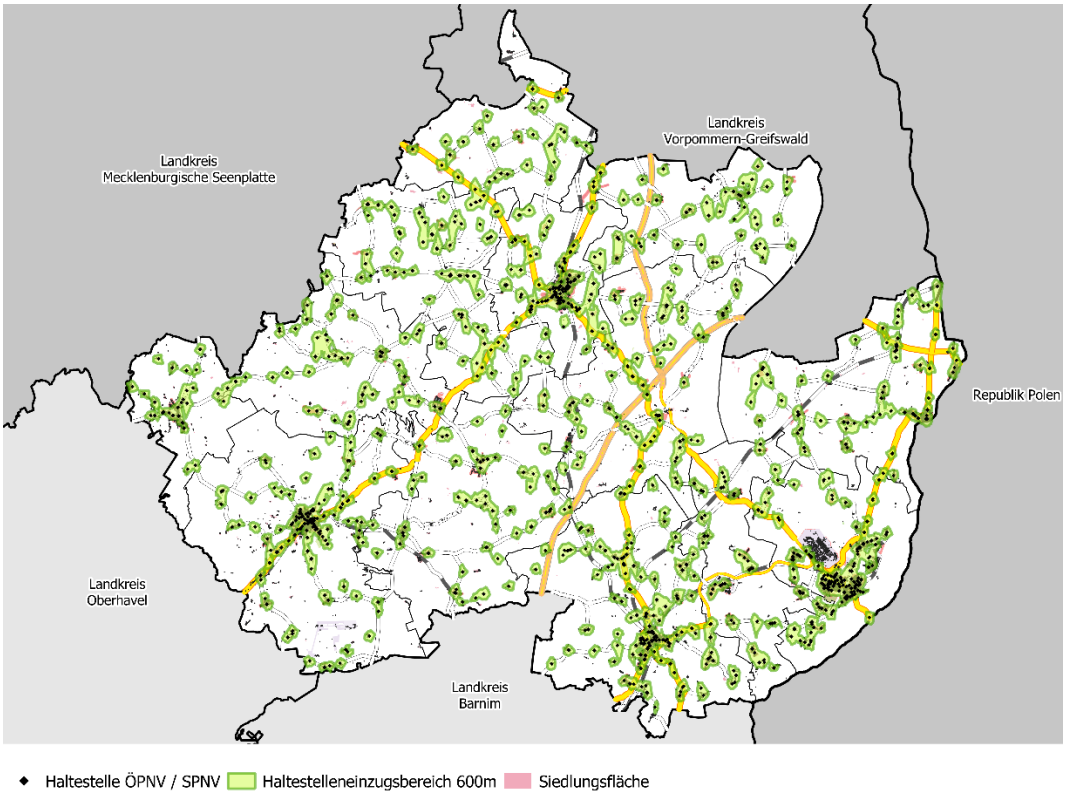
Daten: UVG 2021.

Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Uckermark

Die derzeitige räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend in Abbildung 13 anhand der in Kapitel 4.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität für den Landkreis Uckermark geprüft.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass nicht alle Teile der Siedlungsgebiete gleichermaßen durch Haltestellen des ÖPNV und SPNV erschlossen sind und somit zukünftig zum Teil zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht. Dies gilt sowohl für bestehende Wohn- und Gewerbeflächen als auch z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung. Bedarfe werden z.B. in einzelnen Bereichen der Kommunen Lychen oder Templin sichtbar. Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 6 eingegangen.

Abbildung 13: Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2020. Datengrundlage Haltestellen: UVG 2021.

2.4.3 Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Landkreis Uckermark sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe v.a. bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander erkennbar.

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Angermünde, Bahnhof	x	x	x	x
Casekow, Bahnhof	x	x	x	
Hammelspring, Bahnhof	x	x		
Nechlin, Bahnhof	x	x	x	

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Passow, Bahnhof	x	x	x	
Petershagen, Bahnhof	x	x		
Pinnow, Bahnhof	x	x	x	
Prenzlau, Bahnhof/ZOB	x	x	x	x
Schönow, Bahnhof	x	x		
Seehausen, Bahnhof	x	x	x	
Schwedt (Oder), Bahnhof	x	x	x	X
Schwedt (Oder), Mitte	x	x	x	X
Schwedt (Oder), ZOB	x	x	x	X
Tantow, Bahnhof	x	x	x	X
Templin, Bahnhof	x	x	x	
Templin, Stadtbahnhof	x	x	x	X
Templin, ZOB		x	x	
Warnitz, Bahnhof	x	x	x	
Wilmersdorf, Bahnhof	x	x	x	

Daten: IGES 2021, VBB 2021b.

2.5 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.5.1 Tarife

VBB-Tarif

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Uckermark wenden einheitlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) an.

Der VBB-Tarif ist als Flächenzonentarif in Form von Tarifwaben, Landkreisen und Tarifbereichen ausgebildet. Alle Haltestellen des Landkreises sind entsprechenden Tarifwaben zugeordnet, wobei jede Tarifwabe meist mehrere Haltestellen beinhaltet.

Der VBB-Tarif bietet ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, 24-Stunden-Karten, Gruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst. Diese Fahrausweise werden für den gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vertrieben.

Zusätzlich zum Fahrausweissortiment des VBB bietet die UVG insbesondere für den Freizeit- und Tourismusbereich spezielle Ticketprodukte wie u.a. das AquariUM-Ticket, das Uckermark-Thermenticket oder das Uckermarkshuttle-Ticket.[65]

Ein- und ausbrechende Tarife

Im SPNV gilt auf den Strecken des schienengebundenen Nahverkehrs auf Fahrten nach Mecklenburg-Vorpommern der Tarif des Deutschlandtarifverbundes (DTV-Tarif). Gleichzeitig können mit dem angebotenen Länderticket Brandenburg-Berlin, neben Fahrten im Nahverkehr der Länder Berlin und Brandenburg, auch Fahrten auf Strecken im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (bis Neubrandenburg und Waren (Müritz)) und im Landkreis Vorpommern-Greifswald (bis Ueckermünde Stadthafen) zurückgelegt werden.

2.5.2 Vertrieb

Durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen UVG werden vier Kundencenter, in denen der Verkauf von Fahrausweisen erfolgt, betrieben. Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im kommunalen ÖPNV des Landkreises Uckermark in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Der Vertrieb von Jahres- und Abo-Karten erfolgt über die Kundencenter der UVG.

Des Weiteren besteht automatenbasierter Vertrieb durch Fahrausweisautomaten an einzelnen Zugangsstellen zum SPNV.

Daneben können Fahrausweise über die VBB-App „Bus & Bahn“, über die App „DB Navigator“ der DB AG als Handytickets erworben werden. Zusätzlich können VBB-Abos auch über die Website der DB Vertrieb GmbH[66] erworben werden.

2.5.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über linienbezogene Fahrpläne der UVG angeboten. Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie Liniennetzpläne über die Webseiten der UVG und des VBB abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. VBB-App Bus & Bahn oder BVG-App FahrInfo Plus) verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim VBB sowie bei der UVG telefonisch, per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen erfragt werden.

---

65 Vgl. www.uvg-online.com

66 Vgl. https://www.bahn.de/angebot/regio/verbuende/vbb, zuletzt abgerufen am 30.05.2022.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtzeit, Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des kommunalen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Landkreis derzeit nur teilweise vorhanden (vgl. Tabelle 9 in Kapitel 2.4.2).

Echtzeitinformationen

Die UVG betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)[67] zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. in Kapitel 2.4.2). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps für die ÖPNV-Nutzenden angeboten. Darüber hinaus können Echtzeitinformationen über die Homepage https://www.vbb.de/ abgerufen werden.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle eingesetzten Fahrzeuge mit elektronischen Haltestellenanzeigen und akustischen Haltestellenansagen ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt.

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV dargestellt. Demgegenüber ist dies in Fahrzeugen des SPNV bereits umgesetzt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. www.vbb.de), über die vom VBB versorgten Apps sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

2.5.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig zur Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV. Sie sind als permanenter Prozess wirksam zu etablieren. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen wird neben dem Corporate Design des Verkehrsunternehmens auch das Corporate Design des VBB angewendet.

---

[67] Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Fundsachenbearbeitung und Mobilitätstrainings

Die UVG verfügt an jedem ihrer Standorte über Fundbüros für in den Fahrzeugen verlorene Gegenstände. Hierzu können Fahrgäste das Verkehrsunternehmen telefonisch kontaktieren.

Darüber hinaus werden unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings angeboten. Zum Beginn des Schuljahres wird eine Busschule für Erstklässlerinnen und Erstklässler des Landkreises Uckermark angeboten. Es werden u.a. Inhalte zu den Themen Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten am und im Bus und an Haltestellen vermittelt.

Des Weiteren werden in regelmäßigen Abständen Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und insbesondere Senioren durchgeführt. Hierbei wird gemeinsam mit den Teilnehmenden u.a. sicheres Ein- und Aussteigen, insbesondere mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren oder Rollstühlen, erläutert und geprobt.

Fahrradmitnahme und kommunaler ÖPNV

Im VBB-Tarifgebiet können Fahrräder in S-, U- und Regionalbahnen sowie auf Fähren im gesamten Verkehrszeitraum mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, außer diese sind entsprechend gekennzeichnet und hergerichtet. Im Zweifelsfall entscheidet das Personal, ob die Mitnahme eines Fahrrads gestattet ist. Ist wenig Platz vorhanden, haben Rollstuhlfahrende und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Fahrrads besteht nicht.[68] Mit dem Uckermark-Shuttle besteht die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme von Anfang April – Ende Oktober (vgl. auch Kapitel 2.3.3).

Für die Fahrradmitnahme ist ein Fahrausweis Fahrrad zu erwerben.[69]

2.6 Mängelfeststellung und Handlungsbedarfe: Stärken und Schwächen vorhandenes Angebot

Bewertung vorhandenes Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Die Netz- und Angebotsstruktur des kommunalen ÖPNV hat sich im Landkreis Uckermark in den vergangenen Jahren bereits verbessert und ausgeweitet.

Ein wesentliches Element der Angebotsmaßnahmen ist die sukzessive Ausweitung moderner Taktverkehre. Derzeit verkehren insbesondere die Hauptlinien in einem

---

68 Vgl. VBB 2020.

69 Vgl. https://www.vbb.de/fahrplan/umsteigen-weiterfahren/weiterfahren-fahrrad/tickets-tarife-fahrradfahrer, zuletzt aufgerufen am 22.04.2021.

regelmäßigen Takt (Mo-Fr mindestens 60-Min-Takt und an Wochenenden überwiegend 120-Min-Takt).

Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Eine integriert ausgerichtete Verkehrsorganisation mit einer differenzierten Gestaltung der Teilangebote nach deren Funktion sowie wenn möglich eine **Ausweitung der Vertaktung** ist noch nicht in allen Teilen des Landkreises umgesetzt. Es besteht daher Weiterentwicklungsbedarf.

Weiterhin ist die **Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten** bisher nur teilweise in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung, aber auch die weitere **Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten** Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Eine **flächendeckende Erreichbarkeit** ist neben den Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Beförderung von Schülerinnen und Schülern resultierenden Fahrtenangebote zumindest an Schultagen gegeben. Außerhalb dieser Verbindungsrelationen sind die Fahrtenlagen und Angebotshäufigkeiten noch nicht überall geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen. Es wird daher vor allem Handlungsbedarf **hinsichtlich der Ausweitung von Taktverkehren** sowie auch beim **Angebotsumfang an Wochenenden und in Ferienzeiten gesehen**.

Darüber hinaus besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich

- der **Weiterentwicklung bestehender Angebote mit flexibler Bedienung** bzw. der **Einführung von On Demand-Verkehren** in weiteren Bereichen des Landkreises,
- der Sicherstellung der **Erreichbarkeit von Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen** durch eine **verbesserte Erschließung**,
- der **Verbesserung der Anbindung bestehender Gewerbegebiete**,
- der **Ausweitung des touristischen ÖPNV-Angebotes,**
- der **Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung** und **Anschlussgestaltung**,
- des **weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus**,
- des **weiteren Ausbaus der Hauptverknüpfungspunkte** zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV,
- des Ausbaus der **Verknüpfung von Radverkehr und kommunalem ÖPNV**,
- dem **weiteren Ausbau von DFI-Anlagen** an Haltestellen u.a. zur **Verbesserung der Fahrgastinformation zu ÖPNV-Angeboten** sowie
- der **Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung**.[70]

[70] Vgl. auch MIL 2018.

Insgesamt ist somit das Verkehrsangebot im Landkreis integriert weiterzuentwickeln, eine verbesserte Hierarchisierung und, wenn möglich, taktähnliche Organisation der einzelnen Linien umzusetzen sowie die Anschlusssicherung konsequent auszubauen.

Bewertung flexibler Bedienformen

Flexible und alternative Bedienformen werden bisher vor allem in ländlichen Teilbereichen des Landkreises angeboten. Flexible Bedienformen werden dabei als Rufbus vermarktet, für den die Nutzung eine vorherige telefonische Anmeldung mit einer Voranmeldefrist von 60 Minuten erfordert. Die Beförderung erfolgt zum VBB-Tarif und von Haltestelle zu Haltestelle auf festgelegten Linien. Die Fahrten des Rufbus sind in das Fahrplanangebot integriert. Das Rufbusangebot kann sowohl telefonisch als auch online bestellt werden (vgl. auch Kapitel 2.3.3). Informationen zum Angebot sind z.B. über die Homepage der UVG verfügbar. Fahrten des Rufbus werden mit Ausnahme der Rufbusangebote im Raum Angermünde und im Amt Gartz (Oder) als Verkehrshinweise in den jeweiligen Linienfahrplänen gekennzeichnet.

Handlungsbedarf wird insbesondere in der weiteren **Flexibilisierung und Digitalisierung des Angebotes sowie in der Integration in das Angebot des Linien-ÖPNV bzw. des SPNV,** bezogen auf Umsteigehinweise in Fahrplänen, Verknüpfungsstellen und Anschlusssicherung, gesehen. Des Weiteren sollten die Möglichkeiten der Ausweitung flexibler Bedienformen auf weitere Bereiche des Landkreises geprüft werden.

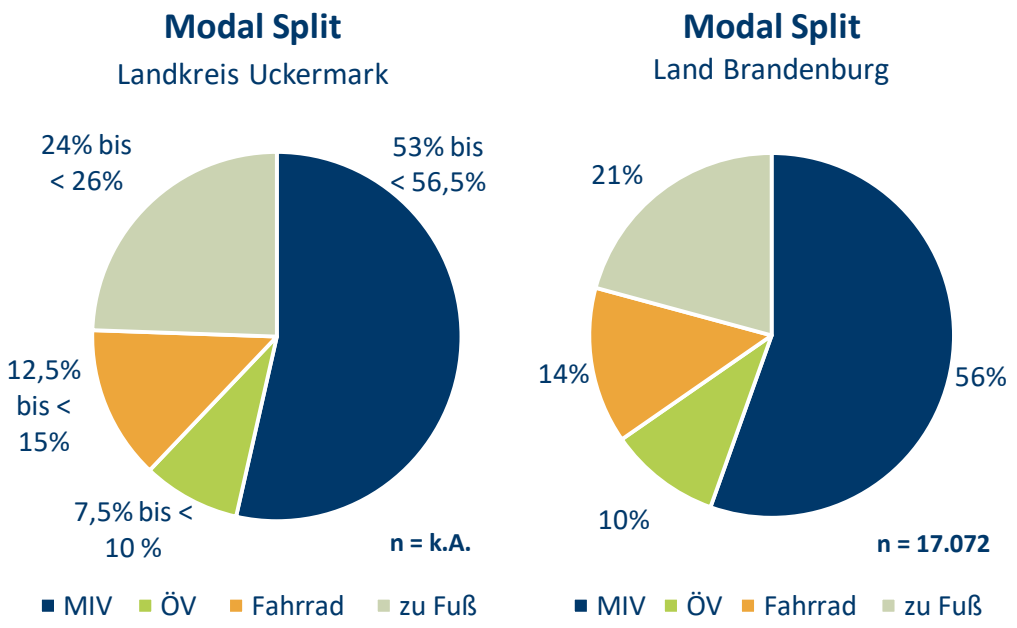
3. Mobilitäts- und ÖPNV-Bedarf

3.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Zur Beschreibung der Ausgangssituation kann auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen werden, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Brandenburg, dass 59 % der Wege mit dem MIV, 11 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 11 % mit dem Fahrrad und 20 % zu Fuß zurückgelegt werden.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Landkreis Uckermark von einer leicht abweichenden Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 56,5 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrender und Mitfahrender), 24 bis 26 % zu Fuß sowie bis zu 15 % mit dem Fahrrad und bis zu 10 % mit dem ÖV zurückgelegt (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2021. MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

3.2 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Landkreis Uckermark von 2015 bis 2020 um +0,6 % angestiegen (vgl. Tabelle 11). Damit war der Anstieg im Landkreis Uckermark wesentlich geringer als die durchschnittliche Entwicklung im Land Brandenburg (+7,1 %). Die höchsten Steigerungen verzeichnen dabei die Kommunen Nordwestuckermark (+6,2 %), Angermünde (+4,0 %) sowie das Amt Gramzow (+3,7 %). Im Gegensatz dazu ist in den amtsfreien Kommunen Schwedt/Oder (-3,7 %), Prenzlau (-2,8 %) sowie Uckerland (-0,6 %) der Bestand an zugelassenen Pkw leicht zurückgegangen (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Uckermark 2020 sowie Veränderung gegenüber 2015

Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2015	Pkw-Bestand 2020	Veränderung zu 2015 [%]
Angermünde	7.630	7946	+4,0
Lychen	1.776	1848	+3,9
Prenzlau	10.005	9732	-2,8
Schwedt/Oder	16.782	16185	-3,7
Templin	8.302	8586	+3,3
Boitzenburger Land	1.948	2003	+2,7
Nordwestuckermark	2.637	2812	+6,2
Uckerland	1.637	1628	-0,6
Amt Brüssow (Uckermark)	2.773	2852	+2,8
Amt Gartz (Oder)	3.653	3736	+2,2
Amt Gerswalde	2.753	2816	+2,2
Amt Gramzow	4.339	4505	+3,7
Amt Oder-Welse[1]	3.142	3149	+0,2
Landkreis Uckermark	**67.377**	**67.798**	**+0,6**
Land Brandenburg	**1.353.356**	**1.439.194**	**+7,1**

Daten: KBA 2021.
Anmerkung: [1] Das Amt Oder-Welse wurde zum 19.04.2022 aufgelöst Die Gemeinden Berkholz-Meyenburg, Mark Landin und Passow werden nach Schwedt/Oder eingemeindet. Die Gemeinde Pinnow wird zunächst nur von der Stadt Schwedt/Oder mitverwaltet.[71]

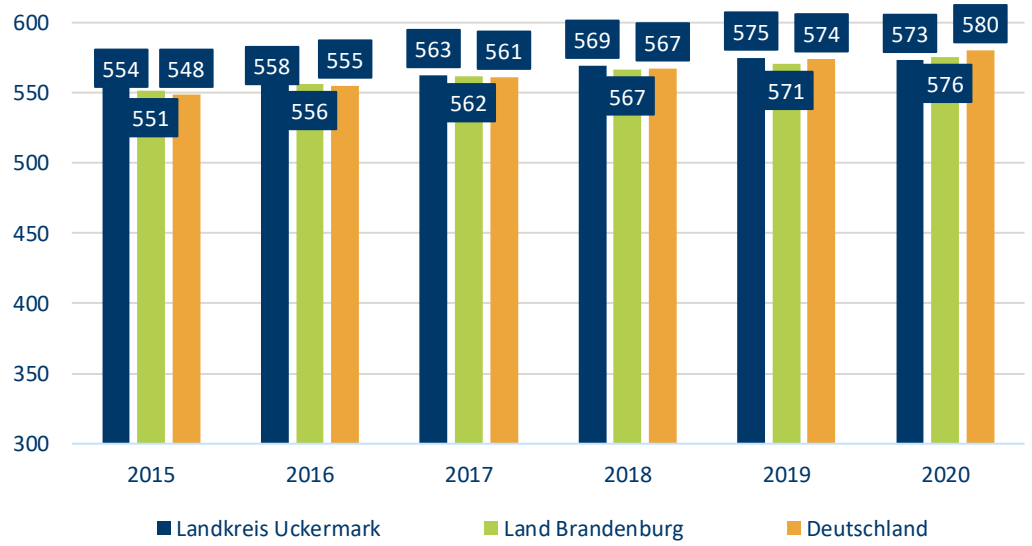
Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnende) im Landkreis Uckermark verzeichnet zwischen 2015 und 2020 eine leichte Steigerung. Dieser Anstieg

[71] Vgl. Gebietsänderungsgesetz für das Amt Oder-Welse – GebietsÄ-GOder-Welse.

ist geringer ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Brandenburg und die gesamte Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 15).

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnende) im Landkreis Uckermark verzeichnet zwischen 2015 und 2020 eine leichte Steigerung. Dieser Anstieg ist geringer ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Brandenburg und die gesamte Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl der Pkw je 1.000 Einwohnende) 2015 bis 2020



Quelle: IGES 2021. Eigene Berechnung. Datengrundlage: DESTATIS 2020, KBA 2020.

3.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV

3.3.1 Derzeitiges Fahrtgastaufkommen im SPNV

Ein- und Aussteigendenzahlen für die Zugangsstellen zum SPNV (Regionalverkehr) des Landkreises Uckermark liegen für das Jahr 2019 vor (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV

Zugangsstelle	Regionalverkehr	Zugangsstelle	Regionalverkehr
Angermünde	> 1.000	Schönow (Angerm)	< 50
Casekow	50 - 100	Schwedt (Oder)	500 - 1.000
Götschendorf	< 50	Schwedt (Oder) Mitte	500 - 1.000
Hammelspring	< 50	Seehausen (Uckermark)	50 - 100
Milmersdorf	< 50	Tantow	50 - 100

Nechlin	50 - 100	Templin	100 - 500
Passow (Uckermark)	< 50	Templin-Ahrensdorf	< 50
Petershagen (Uckermark)	< 50	Templin Stadt	500 - 1.000
Pinnow (Uckermark)	100 - 500	Warnitz (Uckermark)	100 - 500
Prenzlau	500 - 1.000	Wilmersdorf (Angerm)	100 - 500
Ringenwalde (Templin)	< 50		

Daten: VBB 2021a. Datenstand 2019, Werte entsprechend Anforderungen des Datengebers gerundet bzw. kategorisiert.

3.3.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV

Im Jahr 2019 wurden im kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark nach Angaben der UVG ca. 5 Mio. Fahrgäste befördert.

3.3.3 Mittel- bis langfristige Entwicklung der Fahrgastnachfrage im kommunalen ÖPNV

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im kommunalen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig bestehen jedoch Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer qualitativen Prognose, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt. Diese qualitative Prognose ermöglicht das Aufzeigen der zu erwartenden Trends, nicht jedoch die exakte Vorhersage von Entwicklungen.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann.

Eine *Modellierung von pandemiebedingten Effekten erfolgt nicht*, da hierfür keine belastbaren Prognoseparameter vorliegen (etwa aus Erhebungen etc.).

Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage: Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, die Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des kommunalen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. Kapitel 2.1.4), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibenden Level des Tourismus mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnendenzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der Bevölkerungsprognose für den Landkreis Uckermark von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2019 und 2025 um ca. 4,3 % ausgegangen. Bis 2030 wird ein Bevölkerungsrückgang von ca. 9,2 % erwartet.

Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen wird der Anteil der Altersgruppe der bis unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 deutlich zurückgehen (-7,8 %). Deutlich zunehmen wird dagegen v.a. der Anteil der Altersgruppe der Senioren über 65 Jahre (bis zu +25,0 % bis 2030).

Ergebnisse: Insbesondere aufgrund der rückläufigen Entwicklung der für den kommunalen ÖPNV besonders relevanten Altersgruppe der bis unter 15-Jährigen ist mittel- bis langfristig von einer Abnahme der Fahrgastnachfrage auszugehen.

4. Angebotskonzept

4.1 Elemente des Angebotskonzeptes

Der NVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des kommunalen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Landkreis Uckermark als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des kommunalen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb u.a. an

- den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,
- den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Uckermark eine ausreichende Bedienung im kommunalen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5. Das Angebotskonzept beinhaltet dabei folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Uckermark die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im kommunalen ÖPNV unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 16).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnenden je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des kommunalen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienungshäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption[72].

[72] Basierend auf der Netzhierarchie des Landkreises, die sinnentsprechend aus dem NVP 2015 - 2019 übernommen wurde und weiterentwickelt wird.

Schülerbeförderung: Da die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen ist und Schülerinnen und Schüler derzeit die größte einzelne Kundengruppe im kommunalen ÖPNV ausmachen, erfolgt zur Definition der Mindestbedienqualität in der Schülerbeförderung eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Uckermark (Schülerbeförderungssatzung). Die Verzahnung von NVP und Satzung sichert ab, dass neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler abgesichert ist.

Abbildung 16: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV

Quelle: IGES 2021.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Ortsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des NVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV.

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Uckermark angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnenden als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt.

4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnenden sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 13) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV erfolgen. Im kommunalen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen sind durch den Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den kommunalen ÖPNV sowie eine frühzeitige Beteiligung des Aufgabenträgers zu berücksichtigen.

4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 13 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im kommunalen ÖPNV.

Tabelle 13: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Kategorie	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit[1]
Stadtverkehr	Mittelzentren	500 m	8 min
Regionalverkehr	Kommunen und Ortsteile mit mehr als 100 Einwohnenden (ohne Mittelzentren)	600 m	10 min

Quelle: IGES 2021.
Anmerkung: [1] Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 13 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität

4.3.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung

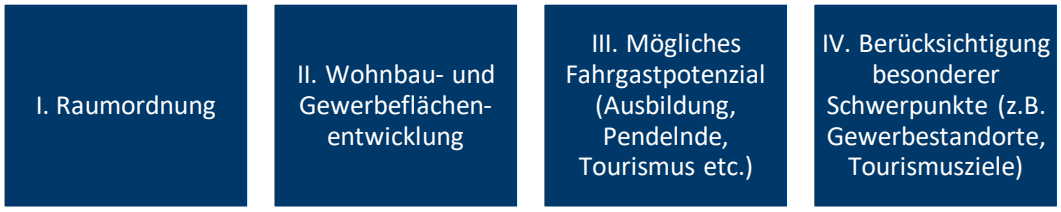
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Landkreis als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV entsprechend ÖPNVG BB im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll. Dieser Verpflichtung kommt der Landkreis mit den im NVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Mindestbedienstandards nach.

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und kommunalen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- vorherrschenden Wegebeziehungen von Schülerinnen und Schülern sowie Pendelnden, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- derzeitigem und erwartetem Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten die in Abbildung 17 dargestellten wesentlichen Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt.

Abbildung 17: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2021.

4.3.2 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV

In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Uckermark hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 18 sowie für die derzeitige Netzhierarchie Abbildung 11 in Kapitel 2.3.3).

Abbildung 18: Netzhierarchie im Landkreis Uckermark

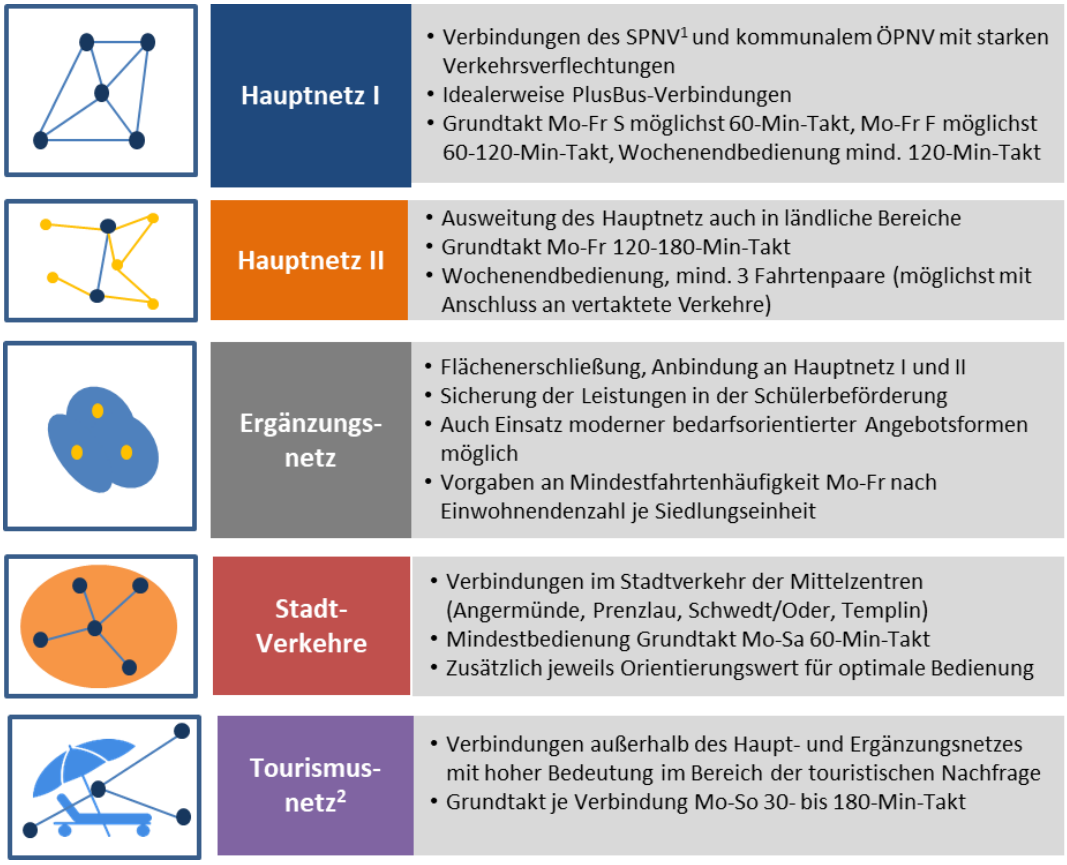


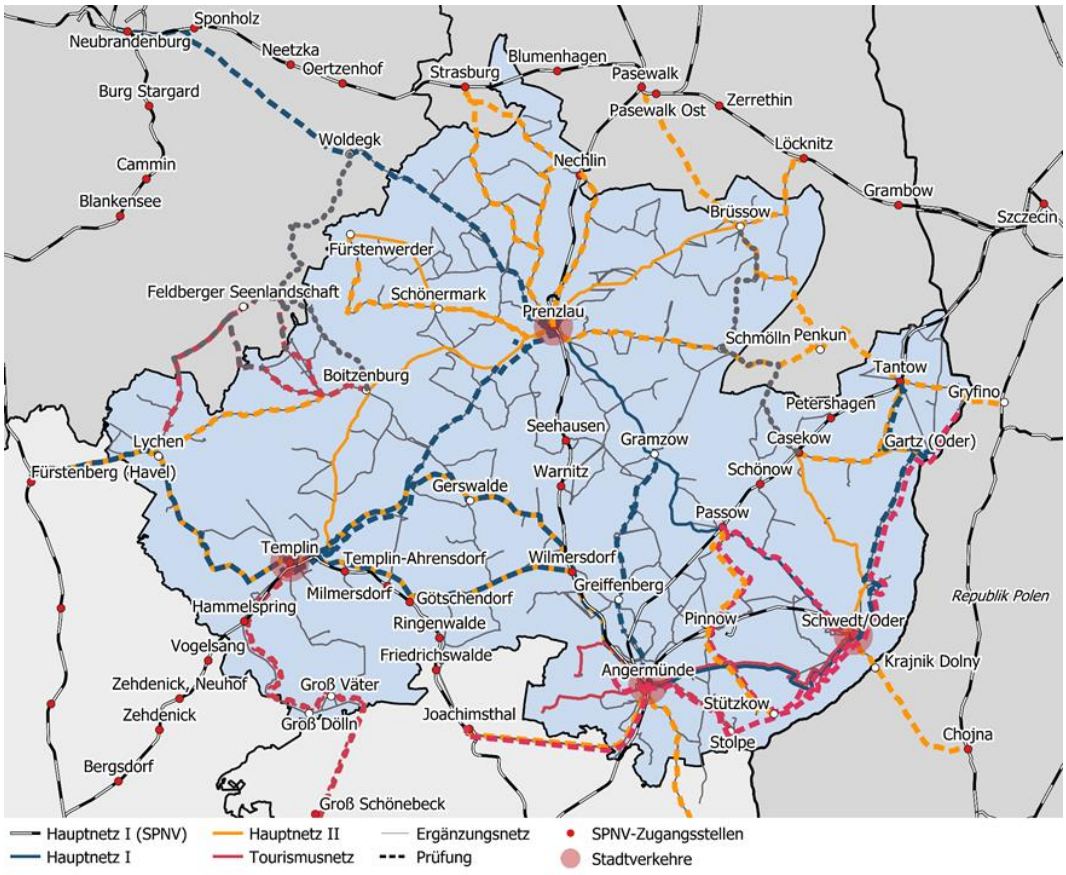
Abbildung: IGES 2022.
Anmerkung: [1] Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch des Landkreises an das Land Brandenburg zu verstehen.
[2] Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 19 dargestellt. Basis für die Netzebenenzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen

Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerbeförderung übernimmt. Die Netzebenen werden in den vier Mittelzentren des Landkreises durch Stadtverkehre ergänzt. Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 19: Zielnetz 2027 im Landkreis Uckermark (Übersicht)



Karte: IGES 2022. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2021.

4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz I

Die Netzebene Hauptnetz I umfasst Verbindungen des SPNV und Verbindungen des kommunalen ÖPNV zwischen den Mittelzentren sowie Verbindungen mit starker Fahrgastnachfrage (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I

SPNV[1]	Entspricht ca. den heutigen Linien
Stralsund – Prenzlau – Angermünde – Berlin Südkreuz	RE 3, RB 62
Schwedt/Oder – Angermünde – Berlin Südkreuz	RE 3, RB 61
Szczecin (Stettin) – Casekow – Angermünde – Berlin-Gesundbrunnen	RE 66, RB 66
Templin – Löwenberg – Oranienburg – Berlin-Ostkreuz	RB 12
Templin – Joachimsthal – Eberswalde	RB 63
Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Prenzlau – Gramzow – Schwedt/Oder (PlusBus)	403
Angermünde – Flemsdorf – Criewen – Schwedt/Oder (PlusBus)	468
Prüfauftrag der Zuordnung zu Hauptnetz I	
Prenzlau – Woldegk – Neubrandenburg	401, 540[2]
Angermünde – Greiffenberg – Gramzow	450
Angermünde – Wilmersdorf – Templin	460, 504
Gartz (Oder) – Vierraden – Gatow – Schwedt/Oder	469
Gartz (Oder) – Tantow	473
Templin – Milmersdorf – Haßleben – Prenzlau	502
Templin – Lychen – Fürstenberg/Havel	517

Anmerkung: [1] Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Brandenburg. Hinweise zum SPNV sind daher als Wunsch des Landkreises an das Land Brandenburg zu verstehen.
[2] Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark.

4.3.4 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II ergänzt die Netzebene Hauptnetz I, um Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten untereinander sowie Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und zentralen Orten abzubilden. Gegenüber dem Hauptnetz I ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird erwartet (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Prenzlau – Schönermark – Fürstenwerder	416
Prenzlau – Brüssow	425, 427
Angermünde – Greiffenberg – Gramzow	450

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Angermünde – Wilmersdorf – Templin	460, 504
Gartz (Oder) – Hohenselchow – Groß Pinnow – Casekow	471
Casekow – Kunow – Vierraden – Schwedt/Oder	472
Templin – Milmersdorf – Haßleben – Prenzlau	502
Templin – Boitzenburg – Prenzlau	503
Templin – Gerswalde/Milmersdorf – Wilmersdorf	504, 510
Templin – Lychen – Fürstenberg/Havel	517
Prüfauftrag der Zuordnung zu Hauptnetz II	
Prenzlau – Werbelow – Strasburg	413
Prenzlau – Parmen – Fürstenwerder	419
Prenzlau – Göritz – Nechlin	421
Brüssow – Löcknitz	424
Angermünde – Oderberg	463
Schwedt/Oder – Krajnik Dolny – Chojna	492
Lychen – Hardenbeck – Boitzenburg	505
Angermünde – Groß Ziethen – Joachimsthal	920[1]
Brüssow – Pasewalk	-[2]
Brüssow – Penkun	-[2]
Prenzlau – Penkun	-[2]
Tantow – Penkun	-[2]
(Schwedt/Oder –) Tantow – Gryfino	-[2]
Stützkow – Felchow – Pinnow – Landin – Passow	-[2]

Anmerkung: [1] Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark.
[2] Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.

4.3.5 Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II

Für die Netzebenen Hauptnetz I und II werden jeweils ein Mindestbedienungszeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte definiert (vgl. Tabelle 16). Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit. Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Tabelle 16: Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und Hauptnetz II

Verkehrszeit-raum	Mindest-bedienzeitraum	Mindesttakt	
		Hauptnetz I	Hauptnetz II
Mo-Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	Mo-Fr S: 60-Min-Takt[1] Mo-Fr F: 60-120-Min-Takt	-
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	-	120-180-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre
So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt	Mind. 3 Fahrtenpaare, möglichst mit Anschluss an vertaktete Verkehre

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

4.3.6 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I, II oder Stadtverkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- zur Anbindung an die Verbindungen des Hauptnetzes I und II sowie
- zur Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Zahl der Einwohnenden der jeweiligen Siedlungseinheit definiert (vgl. Tabelle 17). Sofern sich die Einwohnendenzahl einer Siedlungseinheit verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Mindestbedienvorgaben.

Tabelle 17: Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Verkehrszeitraum	Mindestanzahl Fahrtenpaare [1,2]
Mo-Fr	≥ 5.000 EW: mind. 5 Fahrtenpaare 3.000 - 4.999 EW: mind. 4 Fahrtenpaare 1.000 - 2.999 EW: mind. 3 Fahrtenpaare 100 - 999 EW: mind. 2 Fahrtenpaare
Sa, So & Feiertag	Bei Bedarf (empfehlender Charakter)

Anmerkung: EW = Einwohnendenzahl.
Siedlungseinheiten mit 50 bis 99 Einwohnende sind mindestens einmal in der Woche an den zuständigen Verwaltungsstandort anzubinden.

[1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.
[2] Bedienung kann mit konventionellen oder flexiblen Bedienformen erfolgen.

Mit der Festlegung von mindestens zwei Fahrtenpaaren Mo-Fr für jeden Ortsteil ab 100 Einwohnenden soll das Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, sichergestellt werden.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die vorgesehene Einführung bzw. Weiterentwicklung flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV des Landkreises hingewiesen (vgl. Kapitel 6.2). Diese stellen aufgrund ihrer Flexibilität eine deutliche **Verbesserung der Erreichbarkeit für die Netzebene Ergänzungsnetz** dar.

4.3.7 Verbindungsrelationen, Mindestbedienvorgaben und Orientierungswerte für die Stadtverkehre

Im Sinne der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV sollen die Mittelzentren im Landkreis durch Stadtverkehre erschlossen werden. Das Angebot der Stadtbusverkehre wird dabei aus der Überlagerung ein- und ausfallender Regionalverkehrslinien sowie eigenständiger Stadtverkehrslinien realisiert und beinhaltet Verbindungsrelationen innerhalb und im Umfeld der Städte Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin.

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

Stadtverkehr Angermünde

In Tabelle 18 ist die Verbindungsrelation des Stadtverkehrs Angermünde dargestellt. Daneben wird die Stadt Angermünde durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II erschlossen, so dass weitere Fahrtmöglichkeiten im innerstädtischen Verkehr, aber auch zur Anbindung der Ortsteile angeboten werden. Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. der Hauptnetze I und II liegen, werden mindestens durch das Ergänzungsnetz angebunden.

Tabelle 18: Verbindungsrelationen Stadtverkehr Angermünde

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Angermünde, Bahnhof – Krankenhaus – Finanzamt – Templiner Str. – Berliner Str. – Schillerplatz	494

Nachfolgend werden in Tabelle 19 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Stadtverkehr Angermünde dargestellt.

Tabelle 19: Bedienung Stadtverkehr Angermünde

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 12:00 Uhr	60-Min-Takt
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	60- Min-Takt
So & Feiertag	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadtverkehr Prenzlau

In Tabelle 20 sind die Verbindungsrelationen des Stadtverkehrs Prenzlau dargestellt. Daneben wird die Stadt Prenzlau durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II erschlossen, so dass weitere Fahrtmöglichkeiten im innerstädtischen Verkehr, aber auch zur Anbindung der Ortsteile angeboten werden. Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. der Hauptnetze I und II liegen, werden mindestens durch das Ergänzungsnetz angebunden.

Tabelle 20: Verbindungsrelationen Stadtverkehr Prenzlau

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Prenzlau, Nord – Straße des Friedens – Schafgrund	447
Prenzlau, Berliner Str. – Straße des Friedens – Georg-Dreke-Ring – Prenzlau, Ost	448
Ergänzende Verbindungsrelationen des Regionalverkehrs mit Mindestbedienung entsprechend anderer Netzkategorien	
Prenzlau – Campingplatz Sonnenkap Mindestbedienung entsprechend Tourismusnetz (vgl. Kapitel 4.3.8): Mo-So, ca. 09-18 Uhr, 30-Min-Takt	446

Nachfolgend werden in Tabelle 21 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Stadtverkehr Prenzlau dargestellt.

Tabelle 21: Bedienung Stadtverkehr Prenzlau

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 12:00 Uhr	60-Min-Takt
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadtverkehr Schwedt/Oder

Tabelle 22 stellt die Verbindungsrelation des Stadtverkehrs Schwedt/Oder dar. Weitere im Stadtbereich Schwedt/Oder verkehrende Linien des kommunalen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. der Hauptnetze I und II liegen, werden mindestens durch das Ergänzungsnetz angebunden.

Tabelle 22: Verbindungsrelationen Stadtverkehr Schwedt/Oder

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
ZOB – Steinstr. – Ärztehaus – CKS – Berliner Str. – Sportplatz – Klinikum – Festwiese – Stadthäuser – ZOB	481, 482
Ergänzende Verbindungsrelationen des Regionalverkehrs mit Mindestbedienung entsprechend anderer Netzkategorien	
Schwedt, ZOB – Odercenter – Bahnhofstraße – Friedhof – Vierraden – Gatow, Nord Mindestbedienung: Einzelfahrten (Ergänzungsnetz)	484
Schwedt, PCK Busbahnhof – Schwedt, Papierfabrik Mindestbedienung: Einzelfahrten (Ergänzungsnetz)	486
Schwedt, PCK Busbahnhof – Schwedt, An den Schloßwiesen Mindestbedienung: Einzelfahrten (Ergänzungsnetz)	489
Schwedt, ZOB – Meyenburg – Berkholz – Heinersdorf – Schwedt, ZOB	491

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Mindestbedienung: Einzelfahrten (Ergänzungsnetz)	
Schwedt, ZOB – CKS – Krajnik Dolny Mindestbedienung: Einzelfahrten (Ergänzungsnetz), Prüfauftrag der Zuordnung zu Hauptnetz II	492

Nachfolgend werden in Tabelle 23 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Stadtverkehr Schwedt/Oder dargestellt.

Tabelle 23: Bedienung Stadtgebiet Schwedt/Oder

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 12:00 Uhr	60-Min-Takt
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr ca. 20:00 - 22:00 Uhr	30-Min-Takt[1] 60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 05:00 - 23:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadtverkehr Templin

In Tabelle 24 ist die Verbindungsrelationen des Stadtverkehrs Templin dargestellt. Weitere im Stadtbereich Templin verkehrende Linien des kommunalen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

Tabelle 24: Verbindungsrelationen Stadtverkehr Templin

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Templin, Lychener Straße – Thermalbad – Templin, Seehotel/ Postheim	531

Nachfolgend werden in Tabelle 25 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung in Templin dargestellt.

Tabelle 25: Bedienung Stadtgebiet Templin

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 12:00 Uhr	60-Min-Takt
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 18:00 Uhr	20-Min-Takt[1]
Sa	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	30-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	30-Min-Takt

Anmerkung: [1] Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

4.3.8 Verbindungsrelationen und Qualitätsempfehlung Netzebene Tourismusnetz

Die Netzkategorie Tourismusnetz zielt als **Qualitätsempfehlung** auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen. Teilweise würden die Verbindungen entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Tabelle 26: Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So

Verbindungsrelation	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
Prenzlau – Campingplatz Sonnenkap	446	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	30-Min-Takt
Angermünde – Blumberger Mühle – Wolletz (Biberbus)	496	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Angermünde – Schmargendorf – Altkünkendorf (WelterbeBus)	497	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt
Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz			
Angermünde – Strandbad Wolletzsee (StrandbadBus)	452	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Angermünde – Stolpe	456	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Angermünde – Stolpe – Stützkow – Criewen – Schwedt/Oder – Gatow – Gartz – Mescherin	468[3]	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Verbindungsrelation	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz			
Lychen – Triepkendorf – Feldberg	501	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Templin – El Dorado – Groß Dölln – Groß Väter	509	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Groß Schönebeck – Groß Dölln – Groß Väter (HeideLiner)	904[2]	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Angermünde – Joachimsthal	920[2]	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
Boitzenburg – Feldberger Seenlandschaft	-[1]	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
Schwedt/Oder – Stützkow – Pinnow – Passow – Schwedt/Oder	-[1]	ca. 09:00 – 18:00 Uhr	180-Min-Takt

Anmerkung:
[1] Neues Angebot, wird derzeit in dieser Form nicht angeboten.
[2] Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark. Eine Umsetzung erfordert eine Abstimmung mit dem Landkreis Barnim als Aufgabenträger.
[3] Ergänzendes Angebot zur bestehenden PlusBus-Verbindung, um aufgrund der touristischen Bedeutung zur Anbindung des Nationalparks Unteres Odertal eine saisonale Verdichtung zu ermöglichen.

4.4 Anforderungen an die Schülerbeförderung

Wirkungsbereich Schülerbeförderung im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülerinnen und Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

Schulentwicklungsplanung und Schulbezirke

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Uckermark[73] definiert die Schulbezirke für die Schulen im Landkreis und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für

[73] Vgl. Landkreis Uckermark 2017.

die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler. Die Schulbezirke bilden damit den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Schülerbeförderung als Bestandteil des übrigen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schulbezirke resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Schülerbeförderung.

Beförderungspflicht in der Schülerbeförderung

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerbeförderungen werden in der Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten in der jeweils geltenden Fassung bestimmt. Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 1 Schülerbeförderungssatzung für alle Schülerinnen und Schüler, die im Landkreis Uckermark ihre Wohnung haben und eine der nachfolgend genannten Schulen in öffentlicher Trägerschaft oder Bildungsgänge besuchen:

- Primarstufe,
- Sekundarstufe,
- Sekundarstufe II (gymnasiale Oberstufe, Bildungsgänge des Oberstufenzentrums),
- Förderschulen sowie
- Schulen mit besonderer Prägung (Spezialschulen entsprechend § 106 Abs. 1 BbgSchulG ohne räumliche Einschränkung).

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schülerinnen und Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schulbezirks ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Der Landkreis Uckermark bemüht sich durch die in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des kommunalen ÖPNV existieren.

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Schülerbeförderungssatzung definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Entsprechend den Festlegungen des NVP 2015 - 2019 erfolgt derzeit im Landkreis Uckermark eine Bedienung je Schulstandorte mit mindestens einer Hin- und drei Rückfahrten nach der 6., 8. und 10. Unterrichtsstunde. Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes wird dieser Ansatz daher als Mindestbedienanforderungen zur Gestaltung des kommunalen ÖPNV fortgeschrieben (vgl. Tabelle 27).

Die Rückfahrten sollen dabei nach Möglichkeit zeitnah, spätestens jedoch 30 Minuten nach Unterrichtsende bzw. der zwischen Schule und Landkreis als Träger der Schülerbeförderung abgestimmten Endzeit, erfolgen.

Tabelle 27: Mindestbedienanforderungen für die Schülerbeförderung

	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	3
Weiterführende Schulen	1	3

Die genannten Mindestbedienanforderungen beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Wenn beispielsweise in einer Gemeinde zwei Standorte vorhanden sind (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist das Verständnis der Mindestbedienanforderungen kumulativ gemeint, **sofern keine Bündelung der Fahrten erfolgen kann.**

Ausnahmen von den genannten Mindestbedienanforderungen sind in begründeten Fällen mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV und dem Träger der Schülerbeförderung abzustimmen.

Abstimmung von Schulzeiten und ÖPNV-Fahrzeiten

Grundsätzlich obliegt es den Schulen selbst, die Endzeiten so zu gestalten, dass eine kurze Wartezeit bis zur Abfahrt gewährleistet wird. Im Landkreis Uckermark werden regelmäßig Schulkonferenzen zwischen den Schulen und den Trägern der Schülerbeförderung, zur einvernehmlichen Abstimmung des Unterrichtsbeginns, durchgeführt[74].

Während der Laufzeit des NVP ist weiterhin, unter der Maßgabe des Sparsamkeitsgrundsatzes, eine sinnvolle Staffelung der Schulanfangszeiten anzustreben. **Darüber hinaus sollte nach Möglichkeit eine stärkere Orientierung der Schulzeiten an den Fahrzeiten des kommunalen ÖPNV angestrebt werden. Hierzu sollen jährlich Fahrplankonferenzen mit den Schulen durchgeführt werden.**

4.5 Einsatz flexibler Bedienformen im kommunalen ÖPNV

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Uckermark wird derzeit **überwiegend** in Form von Linienverkehren sowie im Bereich des flexiblen ÖPNV als Rufbus bzw. Bedarfsfahrt angeboten. Zukünftig werden die Angebote des kommunalen ÖPNV im Landkreis **gleichberechtigt** sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen erbracht.

Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen (vgl. Tabelle 28) abzugrenzen, da der Landkreis als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des kommunalen ÖPNV hat. Die Abgrenzung wird in Tabelle 28 dargestellt.

Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. in Zeiten mit geringer Nachfrage angewendet. Der Landkreis Uckermark

[74] Vgl. Verwaltungsvorschriften über die Organisation der Schulen in inneren und äußeren Schulangelegenheiten (VV-Schulbetrieb - VVSchulB).

strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG bzw. § 44 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen.

Tabelle 28: Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im kommunalen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadtverkehr)
Flexible Bedienung im kommunalen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr oder fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb, fahrplanbasierter Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb (insbesondere auf Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (kein ÖPNV)	Ergänzendes Angebot zum kommunalen ÖPNV (z.B. Ridepooling, gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

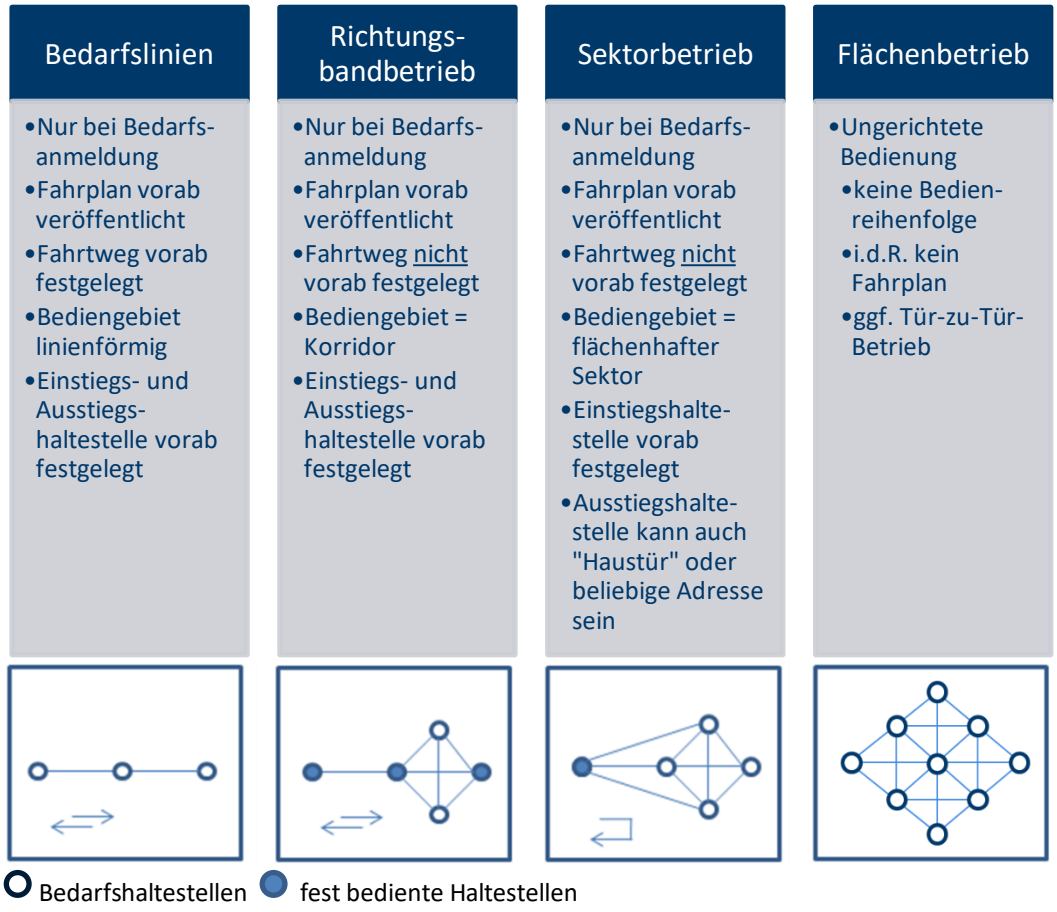
Daten: BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

Grundsätzlich können für den Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 20 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

Zur Ermittlung einer geeigneten Bedienform zur Umsetzung im Landkreis wurden verschiedene Best-Practices aus den Ländern Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und weiteren Bundesländern mit unterschiedlichen Flexibilitätsgraden sowie organisatorischen und technischen Umsetzungsoptionen gegenübergestellt. Im Ergebnis wurden für den Landkreis Uckermark mehrere Entwicklungsmöglichkeiten herausgestellt (vgl. auch Maßnahmen in Kapitel 6.2.4):

- Weiterentwicklung und insbesondere Digitalisierung des Bestandes im Bedarfslinienbetrieb
- Festlegung neuer Bereiche, z.B. im Umland der Mittelzentren Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin oder im Boitzenburger Land mit möglicher Bedienung als Flächenbetrieb.

Abbildung 20: Flexible Bedienformen im Landkreis Uckermark



Quelle: IGES 2021 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen im Landkreis Uckermark soll dabei einheitlichen Standards und unter Berücksichtigung des Handbuchs alternative Bedienung des VBB[75] entsprechen:

- Aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen **bis 60 Minuten vor Wunschabfahrt** zu ermöglichen.
- Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie perspektivisch auch **digital** z.B. über die VBB-Fahrinfo möglich sein.
- Die Bezahlung sollte sowohl beim Fahrer als auch online und/oder app-basiert erfolgen können.
- Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- Es sollen **einheitliche Liniennummern** verwendet werden.

[75] Vgl. VBB 2016.

- Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden. Ebenso soll ein **eigenes Branding** angewendet werden.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen,
- die Abrechnung von Fahrtaufträgen,
- etc.

4.6 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Betriebsformen des kommunalen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum kommunalen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste[76]).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels von wachsender Bedeutung.

4.6.1 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Uckermark ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des kommunalen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des kommunalen

[76] Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten aus den Bereichen **Car- und Bike-Sharing sowie E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing.** Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

4.6.2 Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Bedienformen im Schnittbereich zwischen dem kommunalem ÖPNV und den alternativen Angebotsformen.

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da der **Landkreis kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises sollte die Betriebsdurchführung von Bürgerbusangeboten immer integriert in den kommunalen ÖPNV (z.B. als Linienverkehr entsprechend § 42 PBefG oder als Sonderform des Linienverkehrs entsprechend § 43 PBefG bzw. als Verkehr mit Mietomnibussen oder Mietwagen entsprechend § 49 PBefG) erfolgen. Darüber hinaus ist eine Integration in den VBB-Tarif und in die elektronischen und sonstigen VBB-Fahrplanauskunftsmedien sicherzustellen.

Der Landkreis unterstützt Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum ÖPNV insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden kann.

Bürgerbusse dürfen bestehende Angebote des kommunalen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen. Der Landkreis Uckermark unterstützt daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln. Der Landkreis beabsichtigt nicht, Bürgerbusse über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu organisieren.

Es wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber abzudecken. Darüber hinaus wird angeregt, für die Einführung etwaiger Bürgerbusse das Handbuch Bürgerbus des VBB[77] zu berücksichtigen.

[77] Vgl. VBB 2012.

5. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.3) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des kommunalen ÖPNV. Die Aspekte der Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit den Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.10). Die nachfolgend definierten Qualitätsstandards berücksichtigen dabei die Qualitätsstandards des VBB[78].

5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Landkreis Uckermark sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des kommunalen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus oder Rufbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des kommunalen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Landkreises Uckermark. Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- Die Anschlusssicherung zwischen Linien des kommunalen ÖPNV (Bus-Bus) sowie zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 5.4), überwacht werden.

[78] Vgl. VBB 2015.

- Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Uckermark ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **PlusBus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im **Schülerverkehr** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Potenzial an Umsteigenden, im Stadtverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse der letzten Fahrverbindung des Tages sollen als garantierte Anschlüsse durchgeführt werden.
- In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Anschlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten vorgesehen werden (vgl. Kapitel 5.1.3).

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen sowie der Anforderungen des Anschlusssicherungskonzepts der UVG konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

5.1.3 Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP 2015-2019 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus sowie Bus-Bahn (vgl. Tabelle 29). Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die in Tabelle 29 dargestellten Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Tabelle 29: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Uckermark

Verknüpfung zwischen	Schienenverkehr, kommunalem ÖPNV	Innerhalb des kommunalen ÖPNV
Zugangsstelle im Landkreis Uckermark	Angermünde, Bahnhof Casekow, Bahnhof Hammelspring, Bahnhof Nechlin, Bahnhof Passow, Bahnhof Petershagen, Bahnhof Pinnow, Bahnhof Prenzlau, Bahnhof/ZOB Schönow, Bahnhof Seehausen, Bahnhof Schwedt/Oder, Bahnhof Schwedt/Oder, Mitte Tantow, Bahnhof Templin, Bahnhof Templin, Stadtbahnhof Warnitz, Bahnhof Wilmersdorf, Bahnhof	Angermünde, Bahnhof Brüssow, Markt Casekow, Bahnhof Gartz (Oder), Busbahnhof Gramzow, Markt Haßleben, B109 Lychen, Markt MilmersdorfPrenzlau, Bahnhof/ZOB Schwedt/Oder, ZOB Templin, ZOB Wilmersdorf, Bahnhof
Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Uckermark	Eberswalde, Bahnhof Fürstenberg/Havel, Bahnhof Joachimsthal, Bahnhof Löcknitz, Bahnhof Pasewalk, Bahnhof Strasburg (Uckermark), Bahnhof	Fürstenberg/Havel, Bahnhof

Darstellung: IGES 2021.

Ergänzend können auch alle nicht aufgeführten SPNV-Zugangsstellen im Landkreis durch die Verkehrsunternehmen für eine Verknüpfung mit dem kommunalen ÖPNV genutzt werden.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 5.1.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 5.10 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.3) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und kommunalem ÖPNV spielt im Landkreis Uckermark im Unterschied zur Verknüpfung von Fahrrad und SPNV eine ausbaufähige

Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegeketten zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Im Vordergrund steht dabei der Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV durch den jeweils zuständigen Baulastträger.

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Uckermark wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises Uckermark für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. Kapitel 5.1.3) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Brandenburg, VBB, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Uckermark misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von intermodalen Wegeketten unterstützt werden. Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung kommunaler ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und kommunalem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

Fahrradmitnahme im SPNV

Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV. In diesem Zusammenhang wird angeregt, das erfolgreich eingeführte Projekt „Rad im Regio“ auch auf die Linie RE 66/RB 66 auszuweiten.

Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf die Beförderungsbedingungen des VBB[79] unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Der Landkreis Uckermark unterstützt die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)

Aus Sicht des Landkreises Uckermark wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs sollte jedoch aus Sicht des Landkreises vermieden werden. Ebenso müssen konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden.

Verknüpfung mit dem Taxi bzw. zu taxiähnlichen Verkehrsformen

Insbesondere im Bereich der Verknüpfungspunkte sollen auch Taxistellplätze berücksichtigt werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Integration taxiähnlicher Verkehrsformen (z.B. uber, moia, clevershuttle etc.) geprüft werden.

5.1.6 Berücksichtigung der PBefG-Novelle

Mit der im August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV (§ 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert. Somit wer-

[79] Vgl. VBB 2020.

den für Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen zwei Genehmigungstatbestände vorliegen. Die Regulierung soll dabei durch den jeweilig zuständigen Aufgabenträger erfolgen.[80]

5.2 Infrastrukturqualität Haltestellen

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des kommunalen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 30: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigendenzahlen

Haltestellenkategorie		Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigenden
Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen	A	◆ SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigenden (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigen pro Tag
Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung	B	◆ SPNV-Zugangsstelle zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigenden (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigenden pro Tag
Standardhaltestelle	C	◆ Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Linien des kommunalen ÖPNV

Quelle: IGES 2021. In Anlehnung an VBB 2022.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 31). Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der jeweiligen Straßenbaulastträger liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 5.10 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

[80] Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund 2020 und 2021.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Tabelle 31: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X
VBB-Logo	X	X	X
Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	X	X	X
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	X	X	(X)
Liniennetzplan	X	X	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	(X)	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	-
Hinweis Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X
Personalbediente Vertriebsstelle	X	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/Entwerter	X	(X)	-
Kundencenter	(X)	-	-
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	(X)
Sitzgelegenheit	X	X	(X)
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	(X)
Abfallbehälter	X	X	(X)
Info- und Notrufsäule	X	-	-
Uhr	X	(X)	-
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X	(X)	-

Quelle: IGES 2021. In Anlehnung an VBB 2022.
Anmerkung: (X) = anzustreben bzw. bei Bedarf.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch eine flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung **angestrebt**. Dazu zählen z.B. eine einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Fahrgastunterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen des VBB und der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers.

Mit Blick auf die Umsetzbarkeit ist eine zu starke Detaillierung der Vorgaben zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in den einheitlichen Vorschlag integriert werden kann.

Wartung und Instandhaltung

Die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausstattung und Fahrgastinformation (Haltestellenbeschilderung, Fahrpläne, Tarifinformationen) verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausstattung und Fahrgastinformation zuständig.

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Für Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte sind im Landkreis Uckermark die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen. Die Verkehrsunternehmen stellen darüber hinaus die Reinigung der Haltestellenmasten sowie die Lesbarkeit der Fahrpläne sicher.

5.3 Fahrzeugqualität

Der Landkreis Uckermark wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im kommunalen ÖPNV hin. Es werden nachfolgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**[81] gestellt:

- **Technische Merkmale:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.

[81] Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringenden Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

- **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneelingfunktion, ggf. können auch Fahrzeuge mit Hublift-systemen eingesetzt werden, falls der Einsatz von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen nur unter Schwierigkeiten möglich ist. Fahrten mit nicht barrierefreien Fahrzeugen sind im Fahrplan kenntlich zu machen).
- **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.
- **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Je nach Witterung und Verschmutzungsgrad ist das Fahrzeug regelmäßig innen und außen zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.

Ausstattung

- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens, VBB-Logo).
- Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
- Im Fahrzeug ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation zur Information über die nächsten Haltestellen und der dortigen Anschlüsse vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist.
- Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Haltanforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
- Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik inkl. kontaktloser elektronischer Bezahlfunktion, Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationsein-

richtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Uckermark und in den angrenzenden Landkreisen eingesetzten Technik etc.

- Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
- Neufahrzeuge sollen mit einer Klimatisierung sowie einem Videosicherheitssystem ausgerüstet werden.
- Neufahrzeuge sollen mit einem System zur Erfassung der Auslastung ausgestattet werden.
- Neufahrzeuge sind mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) auszustatten.

Werbeflächen

- Die Fenster im Fahrgastbereich dürfen generell nicht ganzflächig beklebt werden.
- Der Sichtbereich der Fahrerin bzw. des Fahrers muss generell gewährleistet bleiben.

Umweltstandards und Fahrzeugalter

- Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, sollen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.
- Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- Die Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“[82] bzw. emissionsfreien[83] Fahrzeugen soll entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive (= Richtlinie (EU) 2019/1161) erfolgen.
- Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf 10 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 16 Jahre sein.

---

82 „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO_2-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

83 Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO_2/km bzw. 1 g CO_2/kWh ausstößt.

- Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“[67]: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeugalter definiert.

5.4 Qualität des Betriebsablaufs

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den kommunalen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Digitales Datenmanagement / Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ITCS oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe des VBB,
- Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein- /Aussteigenden sowie

- Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen, Anschlusssicherungen, Auslastungsinformationen und Störungsmeldungen.

Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten. Grundsätzlich ist der Betrieb der Leitstellen zeitlich auf die Erfordernisse der verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

5.5 Dienstleistungsqualität

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden in der Regel innerhalb von zwei Wochen nach Beschwerdeeingang.

Fahrgastgarantien

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollen sich mindestens auf die Bereiche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit,

Fahrkomfort) beziehen. Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im Landkreis Uckermark sicher.

5.6 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den kommunalen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst gestellt:

- Fachliche Kompetenz,
- Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele,
- Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- Vertrautheit mit den elektrischen Bordgeräten,
- Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- Serviceorientiertes Auftreten,
- Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen,
- Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere Dienstkleidung,
- Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

5.7 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

5.7.1 Anwendung VBB-Tarif

Im kommunalen ÖPNV im Landkreis Uckermark sind grundsätzlich die Tarifbestimmungen sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt.

5.7.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Ziel einer möglichen Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist es, einen attraktiven und kundenorientieren Verbundtarif anzubieten. In diesem Zusammenhang begrüßt der Landkreis Uckermark die vom Land Brandenburg im LNVP vorgesehenen Schwerpunkte der Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet[84], u.a. sind dies:

- Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten sowie
- Konzeption und Durchführung von Modellprojekten zur nutzendenfreundlichen Angebotsgestaltung in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (z.B. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“).

Aus Sicht des Landkreises Uckermark sollten darüber hinaus im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung im Zusammenwirken mit dem Tarifführer VBB und den Verkehrsunternehmen die weitere Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme geprüft werden, da es bisher nur Monatskarten für das VBB-Gesamtnetz gibt, nicht jedoch Angebote für das Gebiet einzelner Landkreise.

Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendelnde

Der Landkreis Uckermark unterstützt die Erhaltung und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendelnde. In diesem Zusammenhang wird die Weiterführung der seit dem Jahr 2019 geltenden Regelung des VBB-Firmentickets unterstützt, mit der auch Klein- und Kleinstunternehmen eine einfache Nutzung des VBB-Firmentickets ermöglicht wird.

5.7.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV.[85]

---

84 Vgl. MIL 2018.

85 Darüber hinaus erfolgt an einzelnen Zugangsstellen des SPNV der Vertrieb von Fahrausweisen des VBB-Tarifs über Fahrausweisautomaten und personalbedienten Vertrieb.

Aus Sicht des Landkreises Uckermark sollen weiterhin folgende Vertriebsformen der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen angeboten werden:

- Personalbedienter Vertrieb im Fahrzeug (Anteil dieses Vertriebskanals zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit soll z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle gesenkt werden),
- Vorhaltung ausgewählter stationärer Vorverkaufsmöglichkeiten (z.B. durch Agenturen etc.) sowie
- Anbieten elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebswege (z.B. über die VBB-App oder die App DB Navigator).

Des Weiteren wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Abonnements über die VBB-fahrCard fokussiert.

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

Der Landkreis regt an, die durch das Land im LNVP vorgesehene Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von innovativen Verfahren wie Check in/Check out, digitalen Luftlinientarifen zur Vereinfachung der Tarifarchitektur etc. zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) konsequent und rasch voranzutreiben.

Weiterhin regt der Landkreis an die Buchungsmöglichkeiten digitaler Vertriebswege auf flexible Bedienformen wie Rufbusse auszuweiten sowie einen Ticketverkauf für Folgetage zu ermöglichen.

5.7.4 Marketing unter der Dachmarke Landkreis Uckermark / VBB

Die Marketingaktivitäten der Verkehrsunternehmen im Landkreises Uckermark sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien soll einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.[86]

5.8 Qualität der Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen. Im Rahmen des VBB wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige

[86] Vgl. https://www.vbb.de/handbuch und https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/vbb-him-handbuch-v1.7.pdf, zuletzt abgerufen am 30.05.2022.

Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.[87]

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Der Inhaber der Liniengenehmigungen stellt dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten sowie Fahrten der flexiblen Bedienformen zur Verfügung. Nach Möglichkeit sollen auch Daten zur Barrierefreiheit und Auslastung (Fahrzeugeinsatz, Kapazität, Belegung) zur Verfügung gestellt werden. Der VBB nutzt diese für seine Auskunftssysteme und stellt die Daten weiteren Nutzenden zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Der Inhaber der Liniengenehmigung soll einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zur VBB-Fahrinfo) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VBB-Infocenter) anzubieten.

Nach Möglichkeit sollen darüber hinaus Informationen für spezifische ÖPNV-Angebote (z.B. touristische oder flexible ÖPNV-Angebote) bereitgestellt werden.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VBB für die VBB-Datendrehscheibe zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung an den DFI-Anlagen oder in der App.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten, z.B. über eine durch den VBB zu entwickelnde App, auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS® Talk oder aber die ivanto-App. Der Landkreis Uckermark begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und zu Anschlussmöglichkeiten sollen mindestens in allen Neufahrzeugen vorhanden sein.

---

87 Vgl. ebenda.

Die visuellen Informationen sollen mindestens die nächsten beiden Haltestellen und die Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) dargestellt werden.

Der Landkreis Uckermark sieht es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.3 und 5.10.2 definiert.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 35 in Kapitel 5.10.2) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 5.2) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität soll ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen, v.a. der Kategorie B und in der Nähe von Bildungseinrichtungen erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- internetbasiert (z.B. www.vbb.de),
- über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. App VBB Bus & Bahn und BVG FahrInfo),
- über die DFI-Anlagen sowie
- in den Fahrzeugen

zu informieren. Die Regelungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden[88]. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

Mobilitätstrainings

Bestehende Formate von Mobilitätstrainings sollen weiter fortgesetzt werden. Dies umfasst:

- Jährliche Durchführung der Busschule für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen zum Schuljahresbeginn sowie

[88] Vgl. https://www.vbb.de/handbuch, zuletzt abgerufen am 30.05.2022.

- Regelmäßige Durchführung von Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Rollator- und Sicherheitstrainings).

5.9 Zukunftskonzept - Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Landkreis Uckermark setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und klimaschutzfördernd zu gestalten.

Für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden müssen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive[89], so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

Des Weiteren sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden:

- Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst,
- Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise,
- Etc.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitsgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
- Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
- Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** (z.B. Sonderfahrstreifen für den ÖPNV, Busschleusen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen etc.) bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im kommunalen ÖPNV zu erreichen.

---

[89] Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei, sowie mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenen Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

Einsatz alternativer Antriebstechnologien im kommunalen ÖPNV

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen und die am besten geeignete alternative Antriebstechnologie für den Landkreis ermitteln zu können, wird bereits ein Pilotprojekt gemeinsam mit der UVG durchgeführt. Dabei werden zwei Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb auf der Nationalparklinie 468 getestet (vgl. Kapitel 2.3.3). Die Ergebnisse dieses Projektes können anschließend u.a. als Entscheidungsgrundlage für die zukünftig gewünschten Fahrzeugtechnologien herangezogen werden.

Dabei verfolgt der Landkreis beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Grundsätzlich ist daher die Anwendung der in Tabelle 32 dargestellten alternativen Antriebstechnologien möglich.

Tabelle 32: Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis

Antriebs-technologie	Ladeort	Anschaffungs-kosten[1]	Reichweite[2]	Infrastrukturel-ler Aufwand
(Batterie-)Elektrische Antriebstechnologien[3]				
Oberleitung (Trolley)	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Keine Begrenzung (nur bei vorhande-ner Oberleitung)	Sehr hoch
Streckenlader *(Oberleitungsbus mit Batterie)*	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Ca. 5 - 15 km (ohne Oberleitung)	Hoch - Sehr hoch
Gelegenheits-lader[3]	Streckenpunkte (unterwegs)	Ca. 550 - 650 T €	Keine Begrenzung (bei vorhandener Ladeinfrastruktur)	Mittel - Hoch
Nachtlader[3]	Betriebshof	Ca. 550 T €	Ca. 150 - 250 km	Gering
Hybrid-elektrische Antriebstechnologien				
Wasserstoff-Hybrid (Brennstoffzelle)	Wasserstoff-tankstelle (Betriebshof)	Ca. 600 T €	Ca. 300 - 400 km	Gering
Diesel-Hybrid	Tankstelle (Betriebshof)	Ca. 240 - 300 T €	Ca. 400 km	Gering
Erdgas-Hybrid	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 350 T €	Ca. 400 km	Gering
Weitere alternative Antriebstechnologien				
Erdgas (CNG, LNG)	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 250 T €	Ca. 400 km	Gering

Quelle: IGES 2021 sowie Land Berlin (Hrsg.) 2019.
Anmerkung: [1] Angegeben sind die Anschaffungskosten für einen Standardbus.
[2] Reichweite kann je nach vorliegender Energiespeicherkapazität, der Ladeinfrastruktur (Normal- oder Schnellladeinfrastruktur) sowie der Witterung (z.B. Betrieb der Klimaanlage im Sommer oder der Heizung im Winter) variieren.

[3] Es existieren daneben auch Fahrzeuge, die die Funktionen Gelegenheits- und Depotladung kombinieren (Schnellladung an Streckenpunkten, Langsamladung auf dem Betriebshof).

Es muss jedoch beachtet werden, dass z.B. je nach Umlauflänge der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antriebstechnologien nur eingeschränkt erfolgen kann bzw. dieser einen entsprechenden Ladeinfrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf nach sich zieht. Darüber hinaus sind die Antriebstechnologien „Oberleitung (Trolley)“ und „Streckenlader“ aufgrund des sehr hohen infrastrukturellen Aufwandes für Regionalverkehre nicht geeignet.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass nur die dargestellten (batterie-) elektrischen Antriebstechnologien sowie der Brennstoffzellenantrieb emissionsfrei entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive sind, wohingegen die übrigen Antriebstechnologien in die Kategorie „saubere“ Antriebstechnologien fallen. Weitere Entwicklungen wie etwa im Bereich synthetischer Kraftstoffe bleiben abzuwarten.

Es sollen bei der Auswahl der alternativen Antriebstechnologien die Möglichkeiten der regionalen bzw. lokalen Ressourcenproduktion und Einsatzmöglichkeit geprüft werden. So könnten z.B. regional produzierte Wasserstoffressourcen für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV genutzt werden[90].

Als geeignete Einsatzbereiche erscheinen dabei für batterieelektrische Antriebe insbesondere die verdichteten Bereiche der Mittelzentren und für Brennstoffzellenantriebe Bereiche mit großen Haltestellenabständen, z.B. im Boitzenburger Land oder in der Nordwestuckermark.

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.[91]

5.10 Anforderungen zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 sowie Ausnahmeregelungen

5.10.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 BGG sind „[…] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr […] barrierefrei zu gestalten“.

---

90 Seit 2021/2022 ist der Landkreis Uckermark gemeinsam mit dem Landkreis Barnim eine geförderte Wasserstoffregion im Land Brandenburg. Ein entsprechendes Regionalmanagement befindet sich derzeit im Aufbau.

91 Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen[92], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022[93] eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit" entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.[94]

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit" nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im BbgBGG wurden im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, „[…] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind**". Der Begriff „Barrierefreiheit" gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit" gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 3 ÖPNVG BB müssen bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden. Des Weiteren müssen laut

---

92 Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im BbgBGG, sowie im ÖPNVG BB festgeschrieben.

93 Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Brandenburg hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

94 Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

§ 7 Abs. 5 ÖPNVG BB im Landesnahverkehrsplan Angaben zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP zumindest teilweise enthalten. Es wird u.a. auf folgendes hingewiesen[95]:

- die Investitionen des Landes zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen,
- auf die Berücksichtigungsvorgabe der TSI PRM[96] bei Ausschreibungen für SPNV-Verkehrsleistungen,
- die Vorgabe an die Ausrüstung von SPNV-Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (bei SPNV-Leistungen, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen) sowie
- den Einsatz von Zugbegleitern als Servicepersonal für Hilfestellungen bei mobilitätseingeschränkten Personen.

5.10.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Der Landkreis Uckermark bekennt sich zur **Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV**. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzende. Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein **ganzheitliches System** aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen bzw. Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. **Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb** sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden nachfolgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

---

95 Vgl. MIL 2018.

96 Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

Tabelle 33: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV

Bereich	Empfohlene Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Zugangsstellen	◆ Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) ◆ Einbau von Rampen / Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden ◆ Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m ◆ Mindestbreite von Rampen 2,00 m ◆ Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge ◆ Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Ausführung Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen ◆ Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	◆ Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) ◆ Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) ◆ Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs ◆ Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) ◆ Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen (Rollstuhlfahrende sollen dabei eine Stellfläche neben den Sitzgelegenheiten erhalten) ◆ Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür ◆ Max. Längsneigungen (3 %) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5 %) ◆ Sicherheitsbereich sowie Konfliktfreiheit zu anderen Verkehrsflächen ◆ Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren ◆ Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug: 5 cm ◆ Minimierung der Einstiegshöhe, Mindestwert Bordsteinhöhe = 18 cm, idealerweise 22 cm (geradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten). Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs. ◆ Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand) ◆ Unterlaufen von Hindernissen mit dem Blindenlangstock vermeiden (z.B. Außenhülle Fahrgastunterstand)

Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
Erreichbarkeit von Informationseinrichtungen	◆ Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein und auch durch Rollstuhlfahrende bedient werden können ◆ Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m
Bodenindikatoren	◆ Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast, taktiles Einstiegsfeld) ◆ Bodenindikatoren nicht erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorgesehen sind (z.B. Endhaltestellen)

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 34: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Empfohlene Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug (ggf. unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften)

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 35: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunfts- und Informationssystemen

Bereich	Empfohlene Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	◆ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	◆ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderte geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ◆ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m) ◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ◆ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	◆ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) ◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ◆ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.
Barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Angeboten	◆ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. per E-Mail, Fax oder app-gestützt) ◆ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.) ◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 36: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur

Bereich	Empfohlene Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur	◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens ▪ Durchführung von Kleinstreparaturen ▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans ▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind ▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten ◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle ◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen)
Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal	◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonal der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen ◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein ◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiles Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle
Freihaltung von Flächen	◆ Freihaltung der notwendigen Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarkeit der Haltestelle

Darstellung: IGES 2021.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt, 2006
- DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

Bei der Planung sollte der Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ des VBB[97] berücksichtigt werden.

[97] Vgl. VBB 2021b.

5.10.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgender Kriterien festgelegt werden[98]:

- Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- Sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im On-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

Im Übrigen wird auf das im Landkreis Uckermark in 2021 beschlossene Barrierefreiheitskonzept verwiesen, das gleichzeitig als Anlage diesem NVP beigefügt wird.

5.10.4 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich

Prioritätensetzung

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.[99]

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

---

98 Vgl. BAG ÖPNV 2014.

99 Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis **ausdrücklich unterstützt**. Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 21 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Abbildung 21: Maßnahmenplan Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Kurzfristig realisierbar (bis 2024)

- Durchführung Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen
- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Stadtverkehre
- Barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie A und B sowie von wichtigen Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C

Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2024)

- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auch auf Linien der Netzebene Ergänzungsnetz
- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C

Darstellung: IGES 2022.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- Anzahl Ein-, Aus- und Umsteigende
- Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten etc.)
- Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzendenfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I und Stadtverkehre, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).[100]

[100] Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

Bus & Bahn-Begleitservice zur Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Landkreis Uckermark prüft Möglichkeiten der Finanzierung und Erweiterung des VBB Bus & Bahn-Begleitservice auf den Bereich des Landkreises.

Vorrangig soll das Angebot damit auf Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, seheingeschränkte oder blinde Menschen, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen ausgerichtet sein.

Der Bus & Bahn-Begleitservice soll die Sicherheit der Nutzenden bei der Nutzung der Angebote des kommunalen ÖPNV erhöhen und kann sowohl als Einzelfahrtbegleitung einzelner Fahrgäste aber auch als Bus & Bahn-Begleitservice ausgewiesener Fahrten angelegt sein. Gute Erfahrungen mit vergleichbaren Ansätzen wurden im VBB im Berliner Stadtgebiet gesammelt.

5.11 Anforderungen und Maßnahmen in Notfällen

Außergewöhnliche Ereignisse können die Versorgung mit ÖPNV-Leistungen und die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen massiv gefährden. Daher soll mit Bezug zu den aktuellen Geschehnissen (COVID-19-Pandemie) und zu anderen Fällen wie Streiks, Waldbränden und anderen Naturkatastrophen sowie bei sonstigen Ereignissen höherer Gewalt ein Vorschlag für Anpassungsmechanismen des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität (Notbetriebspläne) erarbeitet werden.

Der Landkreis unterstützt somit die Erarbeitung von „Notbedienstandards“, Schutzmaßnahmen für Fahrgäste und Beschäftigte im Fahrdienst, Hygieneplänen etc., um auch bei außergewöhnlichen Ereignissen ein angepasstes Maß an ausreichender Verkehrsbedienung im kommunalen ÖPNV sicherstellen zu können. Etwaige Notbetriebspläne sollen in enger Abstimmung zwischen dem Landkreis und den zuständigen Verkehrsunternehmen erarbeitet werden.

6. Zielkonzept zur Entwicklung des kommunalen ÖPNV

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 4 und 5 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Uckermark innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

Sofern nachfolgend zu prüfende Ausweitungsperspektiven formuliert werden, erfordert dies in der Laufzeit des NVP weitere Bewertungen sowie ggf. die Durchführung bzw. Einholung gutachterlicher Expertise. Ebenso ist in diesen Fällen mit allen beteiligten Akteuren die finanzielle Absicherung für eine ggf. erfolgende Umsetzung nach erfolgreicher Prüfung zu klären und sicherzustellen.

6.1 Maßnahmen im Schienenverkehr

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend § 2 und § 3 ÖPNVG BB und dem LNVP eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV. Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem kommunalen ÖPNV.

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. Der Landkreis fordert daher, dass das bestehende Angebotsniveau mindestens gehalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden soll. Der Landkreis geht von der zeitnahen Umsetzung der im LNVP[101] des Landes Brandenburg erarbeiteten Maßnahmen aus.

Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV

Das Leistungsangebot im SPNV ist derzeit nur für die bisher bestellten Leistungen gesichert. Der Landkreis Uckermark fordert das Land auf, mindestens die heutige Angebotsqualität auch in Zukunft zu bestellen und bei zukünftigen Ausschreibungen keine Leistungen zu reduzieren.

Ausbau der Strecke Angermünde – Passow – Szczecin (Stettiner Bahn)

Der Landkreis unterstützt den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen, durchgängig zweigleisigen Ausbau der Stettiner Bahn auf der Strecke Angermünde – Passow – Szczecin (Stettin) zur Umsetzung eines 60-Min-Taktes zwischen Berlin und Szczecin (Stettin). Auch die in diesem Zusammenhang vorgesehene Elektrifizierung und Beschleunigung der Bahnstrecke auf 160 km/h, zur Reduzierung der

[101] Vgl. MIL 2018.

Fahrzeit zwischen Berlin und Szczecin (Stettin) um 20 Minuten auf 90 Minuten, wird ausdrücklich begrüßt.

Sicherung von weiteren Eisenbahninfrastrukturen, gewidmeten Trassen und ggf. reaktivierbaren Trassen

Der Landkreis spricht sich dafür aus, dass gewidmete Trassen, vorhandene Eisenbahninfrastrukturen und etwaig für eine Reaktivierung denkbare Trassen erhalten bleiben und damit zukünftige Reaktivierungen nicht erschwert werden.

Taktverdichtung auf den bestehenden SPNV-Linien

Um das bestehende SPNV-Angebot weiter zu verbessern, begrüßt der Landkreis die nachfolgenden geplanten Taktverdichtungen:

- Taktverdichtung Angermünde – Szczecin (Stettin) auf einen 60-Min-Takt (HVZ ca. 30-Minuten)
- Taktverdichtung Angermünde – Berlin auf einen 30-Minuten-Takt

Schaffung SPNV-Anbindung zum Flughafen BER

Zur Realisierung einer guten Erreichbarkeit des Flughafenstandortes BER mit attraktiven Fahrtzeiten fordert der Landkreis die Sicherstellung einer möglichst direkten SPNV-Anbindung.

Die perspektivische Anbindung über die Züge der Linie RE 3 (und ab Dezember 2026 auch die Züge der Linie RE 9) mit Anschlusssicherung an den Flughafen-Express FEX in Berlin Gesundbrunnen wird durch den Landkreis begrüßt. Aus Sicht des Landkreises sollte jedoch trotzdem die Durchbindung des RE 9 (RE 66) über Angermünde und Berlin-Hauptbahnhof/Berlin-Ostkreuz geprüft werden.

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen

Für die derzeit noch nicht vollständig barrierefrei ausgebauten SPNV-Zugangsstellen wird Handlungsbedarf für einen barrierefreien Ausbau gesehen. Die SPNV-Zugangsstellen Petershagen (Uckermark), Schönow (Uckermark), Passow und Casekow sollen bis zur Betriebsaufnahme des neuen Netzes Berlin-Stettin im Dezember 2026 baulich barrierefrei ausgebaut werden.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Aus Sicht des Landkreises sollen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im LNVP selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können[102].

[102] SPNV-Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfen auszustatten, sofern es sich um SPNV-Leistungen handelt, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen.

Sicherung und Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs

Der SPFV soll mindestens im derzeitigen Umfang gesichert und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden. Zur Weiterentwicklung des Anschlusses an den SPFV im Landkreis wird daher der weitere Ausbau der Angebote im Schienenverkehr auf den bestehenden Fernverkehrsverbindung Berlin – Angermünde – Prenzlau – Greifswald – Stralsund begrüßt.

Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr

Weiterhin sind aus Sicht des Landkreises Uckermark folgende Maßnahmen im Schienenverkehr erforderlich:

- Prüfung einer Taktverdichtung Angermünde – Schwedt/Oder auf einen 30-Min-Takt
- Prüfung einer Taktverdichtung der Linien RB 12 und RB 63, insbesondere in der Hauptverkehrszeit
- Prüfung einer Verlängerung der Linie RB 24 von Eberswalde nach Schwedt/Oder
- Erhalt der Linie RB 63 sowie perspektivisch Ausweitung des Bedienzeitraums auf dem Abschnitt Joachimsthal – Templin
- Prüfung des Ausbaus der Strecke Templin – Joachimsthal für eine Geschwindigkeit von 80 km/h
- Prüfung der Elektrifizierung der Strecke Templin – Joachimsthal bzw. Prüfung des Einsatzes von Wasserstoffzügen
- Strategische Prüfung der Verknüpfung der RB12 und RB 63 zu einem „Rundkurs“
- Ausbau der Strecke Berlin – Angermünde – Prenzlau – Pasewalk – Stralsund für eine Geschwindigkeit von 160 km/h
- Kapazitätserhöhung auf einzelnen Fahrten der RB 12

6.2 Maßnahmen im kommunalen ÖPNV

6.2.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt, sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.3 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz und Stadtverkehre erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.3.3 bis 4.3.8). Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Mindestbedienhäufigkeiten entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzenden angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung

mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird der Landkreis Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen oder der Mindestbedienvorgaben definieren.

Die Umsetzung des Verkehrsangebotes auf der Netzebene „Tourismusnetz“ hat empfehlenden Charakter, so dass eine Umsetzung die Einbindung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erforderlich macht.

6.2.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Neben der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit (vgl. Kapitel 6.2.1) sollen die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene **Hauptnetz I** die folgenden Verbindungsrelationen:

- Prenzlau – Woldegk – Neubrandenburg
- Angermünde – Greiffenberg – Gramzow
- Angermünde – Wilmersdorf – Templin
- Gartz (Oder) – Vierraden – Gatow – Schwedt/Oder
- Templin – Milmersdorf – Haßleben – Prenzlau
- Templin – Lychen – Fürstenberg/Havel
- Gartz (Oder) – Tantow

Für die Netzebene **Hauptnetz II** betrifft dies die folgenden Verbindungsrelationen:

- Prenzlau – Werbelow – Strasburg
- Prenzlau – Parmen – Fürstenwerder
- Prenzlau – Göritz – Nechlin
- Brüssow – Pasewalk
- Brüssow – Penkun
- Brüssow – Löcknitz
- Prenzlau – Penkun
- Tantow – Penkun
- Angermünde – Oderberg
- Lychen – Boitzenburg – Prenzlau
- Angermünde – Groß Ziethen – Joachimsthal
- Schwedt/Oder – Krajnik Dolny – Chojna
- (Schwedt/Oder –) Tantow – Gryfino
- Stützkow – Felchow – Pinnow – Landin – Passow

6.2.3 Prüfung mögliche PlusBus-Linien

PlusBus-Linien sind höherwertige Linien des kommunalen ÖPNV, die insbesondere die in der VVPlusBus vorgegebenen Merkmale erfüllen. Die wesentlichen Vorgaben dieser Vorschrift werden nachfolgend zusammengefasst:

- Regelmäßiger Taktverkehr: Montag bis Freitag mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt zwischen 5:30 bzw. 6:30 Uhr und 19:30 Uhr bzw. 20:30 Uhr über die gesamte Linienlänge,
- Wochenendbedienung: über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare (Samstag mindestens sechs und an Sonn- und Feiertagen mindestens fünf Fahrtenpaare),
- Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem SPNV-Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verknüpfung der Hauptrelationen gesichert sein,
- Anbindung von mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung,
- Geradlinige direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken,
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der Einführung bzw. der Prüfung möglicher PlusBus-Verbindungen die durch den Landkreis geforderte, langfristig gesicherte Finanzierung durch das Land sichergestellt werden sollte (vgl. Kapitel 7.5.2).

Entwicklung der Achse Templin – Lychen – Fürstenberg/Havel (– Rheinsberg)

Zur Berücksichtigung von bestehenden Pendelndenverflechtungen, Verkehrsströmen in den Bereichen Daseinsvorsorge, Freizeit und Tourismus sowie zur Verbindung zentraler Orte soll die Einführung einer Verbindung im Südwesten des Landkreises geprüft werden. Diese soll die Bereiche Templin und Lychen im Landkreis Uckermark, Fürstenberg/Havel im Landkreis Oberhavel sowie Rheinsberg im Landkreis Ostprignitz-Ruppin verbinden. Die Einführung könnte dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes im südwestlichen Landkreisbereich zu erhöhen und somit Fahrten vom MIV auf den ÖPNV zu verlagern.

Die Umsetzbarkeit einer solchen ÖPNV-Achse als PlusBus-Relation wurde dabei bereits in einer Studie untersucht[103]. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Studie wird der Landkreis prüfen, ob folgende Maßnahme auf der Verbindungsrelation Rheinsberg – Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin umgesetzt werden kann: Ganzjährige Bedienung im 120-Min-Takt inkl. einer saisonalen Verdichtung im Abschnitt Fürstenberg/Havel – Lychen – Templin auf einen 60-Min-Takt (Hauptnetz I, vgl. auch Kapitel 4.3.3) (= Einführung eines „saisonalen PlusBus“).

In Fürstenberg/Havel soll dabei eine Anschlusssicherung zum SPNV erfolgen. Es ist darüber hinaus verkehrlich zu prüfen, ob die Gestaltung als durchgehende Verkehre oder gebrochene Verkehre mit einer Anschlusssicherung, z.B. in Fürstenberg/Havel oder Templin, erfolgen kann.

[103] Vgl. Spreeplan Verkehr GmbH 2021.

Während der Laufzeit des NVP soll darüber hinaus geprüft werden, ob für die Verbindungsrelation Prenzlau – Templin eine Aufwertung als PlusBus in Frage kommt.

6.2.4 Weiterentwicklung der flexiblen Bedienformen

Um auch weiteren Kommunen des Landkreises den Zugang zu flexibler und bedarfsgerechter Mobilität zu ermöglichen, soll das bestehende Rufbusangebot sukzessive auf weitere Kommunen des Landkreises ausgeweitet werden (vgl. Kapitel 4.5).

Wichtig ist dabei insbesondere auch die Anbindung der im jeweiligen potenziellen Bediengebiet liegenden SPNV-Zugangsstellen um eine Verknüpfung mit dem SPNV und somit übergeordneten Zielorten (z.B. Prenzlau, Schwedt/Oder, Berlin, Eberswalde etc.) zu gewährleisten. Darüber hinaus soll eine Anbindung an die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II sichergestellt werden.

Für das bestehende Rufbussystem im Amt Gartz (Oder) soll u.a. die Ausweitung des Fahrtenangebots auf eine tägliche Bedienung geprüft werden, da das Rufbus-Angebot aktuell nur am Wochenende besteht.

6.2.5 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung Freizeit- und touristischer Schwerpunkte

Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedienvorgaben der Netzkonzeption (vgl. Kapitel 4.3) und insbesondere durch das definierte Tourismusnetz (vgl. Kapitel 4.3.8) weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen.

Konkrete Verbesserungen der Erreichbarkeiten sollen nicht nur auf die Tourismusräume und Tourismusziele wie dem Nationalpark Unteres Odertal oder dem Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin ausgerichtet sein, sondern auch auf die Anbindung weiterer Tourismusräume und Tourismusziele, wie z.B. in Richtung Mecklenburgische Seenplatte oder Naturpark Uckermärkische Seen.

Angebotsausweitungen im Bereich des Tourismusnetzes (vgl. Kapitel 4.3.8) haben einen empfehlenden Charakter und sollen möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend.

Einführung umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle

Zur Förderung eines nachhaltigen und umweltfreundlichen Tourismus sowie zur Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten begrüßt und unterstützt der Landkreis Uckermark die Ausweitung des Einsatzes von Gästekartenmodellen auf wei-

tere touristische Regionen im Landkreis. Dabei wäre ein landkreisweites bzw. kreisgrenzenüberschreitendes Gästekartenkonzept ideal (z.B. BrandenburgCard)[104]. Des Weiteren sollte aus Sicht des Landkreises auch die Möglichkeit der Einführung einer sogenannten „ZielgruppenCard“ für Fachkräfte und Einheimische (Anwohnerkarte) geprüft werden[105].

Prüfung der Aufnahme von Verbindungsrelationen in das Tourismusnetz

Für folgende Verbindungsrelationen sollen die Möglichkeiten einer Aufnahme in das Tourismusnetz geprüft werden:

- Lychen – Triepkendorf – Feldberg
- Templin – El Dorado – Groß Dölln – Groß Väter
- Groß Schönebeck – Groß Dölln – Groß Väter
- Angermünde – Stolpe – Stützkow – Criewen – Schwedt/Oder – Gatow – Gartz – Mescherin[106]
- Angermünde – Stolpe
- Angermünde – Joachimsthal
- Angermünde – Strandbad Wolletzsee (StrandbadBus)
- Boitzenburg – Feldberger Seenlandschaft
- Schwedt/Oder – Stützkow – Pinnow – Passow – Schwedt/Oder

Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der Freizeit- und touristischen Verkehre

Neben den genannten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Freizeit- und touristischen Verkehre im Landkreis Uckermark, sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- Sukzessive Integration weiterer Zugangspunkte zum Nationalpark Unteres Odertal auf der Nationalparklinie (insbesondere im nördlichen Bereich)[107],
- Anbindung von touristischen Zielen innerhalb des Nationalpark Unteres Odertal,
- Ausbau der Kooperation zwischen kommunalen ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen,

---

104 Vgl. IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH 2021.

105 BasisCard = Einheitliche Grundlage in Bezug auf Technik, Finanzierungsmodell, Verwaltungsstruktur etc. sowie Basisleistungsinhalte (z.B. ÖPNV-Nutzung oder Eintritt in Museen oder Schlösser und Gärten). RegionalCard = Destinationsspezifisches Leistungspaket aufbauend auf BasisCard mit eigenem Branding (beinhaltet z.B. weitere touristisch relevante regionale Leistungsträger und POIs). ZielgruppenCard = Zielgruppenspezifisches Angebot aufbauend auf BasisCard (z.B. für Tagesgäste, Einheimische, Bürger, Mitarbeitende in touristischen Betrieben etc.).

106 Die Prüfung soll in Zusammenhang mit der zu prüfenden Maßnahme der sukzessiven Integration weiterer Zugangspunkte zum Nationalpark Unteres Odertal auf der Nationalparklinie (insbesondere im nördlichen Bereich) erfolgen.

107 Die Prüfung soll in Zusammenhang mit dem Prüfauftrag der Zuordnung zum Tourismusnetz der Verbindungsrelation Angermünde – Stolpe – Stützkow – Criewen – Schwedt/Oder – Gatow – Gartz – Mescherin erfolgen.

- Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation bezüglich touristischer Angebote sowie
- Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes durch den jeweils zuständigen Baulastträger (z.B. entlang des Radfernwegs Berlin-Usedom).

6.2.6 Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP soll die Anbindung von Gewerbegebieten durch den kommunalen ÖPNV auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Dies umfasst dabei z.B. insbesondere folgende Gewerbegebiete und große Gewerbestandorte:

- Gewerbegebiet Tantower Weg in Gartz (Oder),
- Industriepark Schwedt/Oder (PCK-Raffinerie),
- Industriegebiet Papierwerke in Schwedt/Oder,
- Innovationscampus Schwedt/Oder,
- Industriegebiet Schwedter Hafen,
- Gewerbegebiet Berkholzer Allee in Schwedt/Oder,
- Gewerbegebiet Berkholz-Meyenburg,
- Industriegebiet Pinnow,
- Gewerbegebiet Oderberger Straße in Angermünde,
- Gewerbepark Templin Süd,
- Gewerbegebiet Milmersdorf,
- Industriegebiet Gramzow West,
- Industrie- und Gewerbegebiet Prenzlau Ost und Nord
- Gewerbegebiet Blindow in Prenzlau sowie
- Gewerbezentrum Beenzer Landstraße in Lychen.

Aus Sicht des Landkreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
- Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des sonstigen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Netzhierarchie und den entsprechenden Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.3.5 ff.),
- Überplanung der Verbindungsrelationen,
- Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
- Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.3).

6.3 Sonstige Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV

Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung

Während der Laufzeit des NVP sollen die nachfolgenden Maßnahmen auf Umsetzbarkeit geprüft werden:

- Einführung zusätzlicher Direktverbindungen im Ergänzungsnetz auf der Verbindungsrelation Casekow – Schmölln (– Penkun) – Prenzlau zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Krankenhausstandortes Prenzlau.
- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zur Anbindung von Kultur- bzw. Bildungseinrichtungen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung

Grundsätzlich soll die Anbindung aller SPNV-Zugangsstellen durch den kommunalen ÖPNV sichergestellt werden und dabei insbesondere auch der SPNV-Zugangsstellen, die heute noch nicht durch den kommunalen ÖPNV bedient werden (z.B. Götschendorf, Petershagen oder Warnitz). Eine entsprechende Prüfung auf Umsetzbarkeit soll während der Laufzeit des NVP erfolgen.

Um den Innovationsstandort Schwedt/Oder besser an die Metropolregion Szczecin anzubinden und den starken Pendelndenverflechtungen gerecht zu werden, soll grundsätzlich geprüft werden, ob die Verbindungsrelation eher über einen Anschluss in Tantow oder in Passow zu realisieren ist. In diesem Zusammenhang soll u.a. auch geprüft werden, ob eine Anpassung der Fahrtzeiten der PlusBus-Linie 403 erfolgen kann, um einen optimalen Anschluss in Passow an den RE 66/RB 66 von/nach Szczecin herzustellen.

Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Landkreis Uckermark die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 22 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst.

Abbildung 22: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen

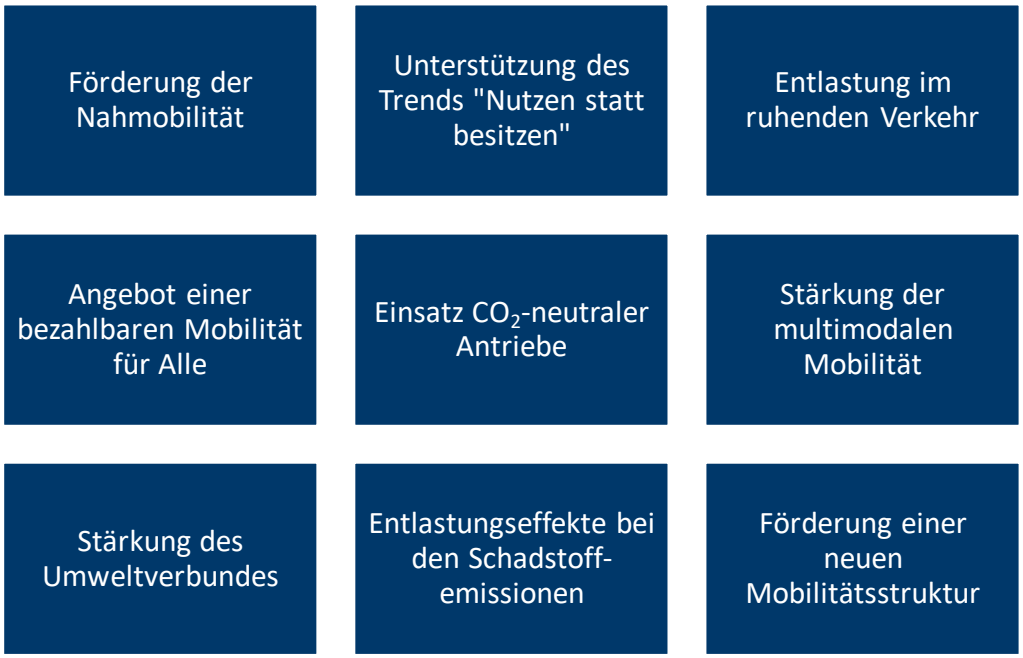


Abbildung: IGES 2021.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw, Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei:

- Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Hochwertige Haltestellenausstattung,
- Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstationen durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie

- Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike- und E-Scooter bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- Sichere Fahrradabstellanlagen, z.B. Fahrradboxen,
- Ladeinfrastruktur für Pedelecs,
- Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- Taxi-Stellplätze,
- Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- Weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Kapitel 5.1.3 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert zu entwickeln, dass die regionale Identität des Landkreises repräsentiert.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Kommune, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen.

Unterstützung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Der Landkreis Uckermark verfolgt das Ziel der Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und klimaschutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzendenzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten zu erhöhen.

Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- Verbesserung/Erleichterung der Mitarbeitermobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,

- Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- Fuhrparkmanagement,
- Dienstreisemanagement,
- ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- Förderung von Fahrgemeinschaften,
- Etc.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- Firmentickets,
- Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahrräder, Firmen-E-Fahrräder),
- Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
- Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
- Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
- Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
- Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
- Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
- Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Landkreis Uckermark strebt an, die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV durch eine zeitnahe strategische Planung bzw. ein Monitoring im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung zu unterstützen.

Es sollten zur Maßnahmenumsetzung Unternehmen oder öffentliche Institutionen als Vorreiter gewonnen werden, die eine entsprechende regionale Vorbildfunktion wahrnehmen, indem sie Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen und ihre positiven Erfahrungen mit interessierten Unternehmen teilen und über die Vorteile der Maßnahmenumsetzung regional berichten. Der Landkreis Uckermark unterstützt die Unternehmen und Arbeitgeber dabei soweit möglich.

7. ÖPNV-Management: Investition, Finanzierung, Steuerung

7.1 ÖPNV-Management

7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Landkreis Uckermark ist Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch das Beteiligungsmanagement der Kreisverwaltung Uckermark wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management führt das betriebsführende Verkehrsunternehmen UVG durch.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVFV BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger entsprechend durch die VBB GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter er ist.

7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Landkreis Uckermark als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

Aufgaben Aufgabenträger

- Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
- Gesellschafterfunktionen im VBB
- Gesellschafterfunktionen bei der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH
- Abschluss Verkehrsvertrag mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
- Erstellung und Beschlussfassung NVP, einschließlich Linienbündelung und Richtlinie zur Investitionsförderung
- Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus Sicht des Aufgabenträgers
- Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle

- Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren
- Wahrnehmung der Veröffentlichungs- und Berichtspflichten nach VO (EG) Nr. 1370/2007
- Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
- Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis
- Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
- Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
- Betreuung Nahverkehrsbeirat

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- Durchführung der bestellten ÖPNV-Leistungen
- Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VBB und dem Aufgabenträger
- Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgegoltenen Investitionsförderung für Fahrzeuge
- Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- Vertrieb von Fahrausweisen
- Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen
- Sicherstellung einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung unter permanenter Überprüfung und Verbesserung der Effizienz in allen verkehrlichen und organisatorischen Aufgabenbereichen

Aufgaben Straßenbaulastträger[108]

- Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)

---

108 Der Bund ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen. Das Land Brandenburg ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Der Landkreis Uckermark ist i.d.R. Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen im Kreisgebiet. Die kreisangehörigen Kommunen sind i.d.R. Baulastträger für Gemeindestraßen. Abweichungen können dann zutreffen, wenn die Baulast anderen Akteuren nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt.

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- Funktion als mögliche Gestaltungs- und Finanzierungspartner, z.B. für Verkehre, die über den festgelegten Mindestbedienstandard hinausgehen
- Durchführung verkehrlicher bzw. Mobilitätsplanungen im eigenen Wirkungskreis, die ggf. auch Weiterentwicklungswünsche im Bereich kommunaler ÖPNV beinhalten können
- Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des NVP entsprechen und werden auf Basis der Vorabbekanntmachungen spezifiziert.

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

Der Landkreis wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden in den Vorabbekanntmachungen spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachweisen zu können sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen werden.

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen entstehen.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe des VBB sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VBB-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch den Landkreis Uckermark eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- Daten über die Auslastung einzelner Linien, z.B. als Tagesganglinie,
- Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform (Jahreswerte etc.)).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollten regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Bei Befragungen soll dabei nach Möglichkeit auf die ausgewogene Beteiligung von Nutzendengruppen wie Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc. geachtet werden.

7.3 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Uckermark ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH). Die UVG als im kommunalen ÖPNV des Landkreises tätiges Verkehrsunternehmen ist Partner im VBB und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den VBB nebst seinen Ergänzungen,
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten, Echtzeitdaten und Informationen über die Auslastung, aktuellen Störungsinformationen mit dem vom VBB zur Verfügung gestellten HAFAS Information Manager sowie die Gewährleistung eines aktiven ITCS-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,
- die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),
- den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des VBB und des Aufgabenträgers,

- die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des VBB sowie
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

7.4 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe

7.4.1 Linienbündel

Die Linien des kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark sind zu einem Linienbündel zusammengefasst, welches fortgeschrieben wird (vgl. Tabelle 37).

Tabelle 37: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Linienbündel	Liniennummern	Laufzeit bis
Uckermark	401, 403, 411, 413, 414, 416, 419, 421, 424, 425, 427, 428, 431, 432, 435, 441, 445, 447, 448, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 459, 460, 462, 463, 464, 465, 467, 468, 469, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 481, 482, 484, 486, 487, 488, 489, 491, 492, 494, 496, 497, 501, 502, 504, 505, 506, 508, 509, 510, 511, 512, 514, 515, 517, 518, 519, 531	31.05.2026

Daten: Landkreis Uckermark 2021.
Anmerkung: Konkrete Angaben zu den Linienverläufen werden in Anhang A2 dargestellt.

7.4.2 Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uckermark.

Der Landkreis Uckermark hat das Verkehrsunternehmen UVG als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Landkreis Uckermark als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung im bisherigen Linienbündel direkt betraut.

Beabsichtige Form der Leistungsvergabe

Der Landkreis Uckermark tendiert derzeit vorbehaltlich des Vorliegens von eigenwirtschaftlichen Verkehren für den Zeitraum ab 01.06.2026 zu einer erneuten Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an einen internen Betreiber.

7.5 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV

7.5.1 Finanzierungssystematik des kommunalen ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im ÖPNV sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken. **Deckungsfehlbeträge** werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen.

Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 85 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung** beinhaltet Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Weiterhin wurde den Aufgabenträgern entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB zusätzlich für die Jahre 2019 bis 2022 ein Betrag von 2 Mio. Euro jährlich zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 BbgBGG verwendet werden sollen.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Uckermark entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVFV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 50 Mio. Euro in den Jahren 2019 bis 2022 Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendeten Eigenmittel und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer und die Anzahl von Schülerinnen und Schülern (vgl. auch Abbildung 23).

Langfristig besteht das Risiko, dass die Höhe der Landesfinanzierung aufgrund von Veränderungen in der Bundesfinanzierung, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen sowie sich verändernden Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend ist.

Darüber hinaus wurde 2017 im ÖPNVG BB verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Eine konkrete Ausgestaltung hierzu findet sich in der **VVPlusBus** vom 24. August 2018. Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer** im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

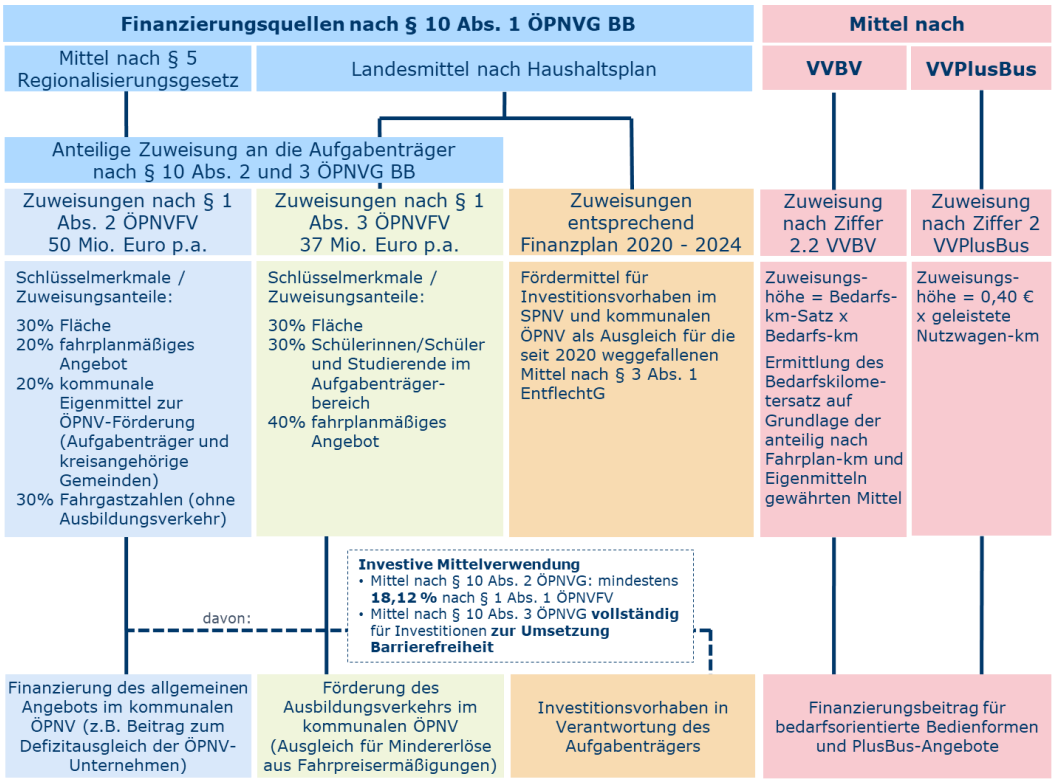
Es werden daneben weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- **Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen** auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sowie
- Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 23 zusammenfassend dargestellt. Weitere wesentliche Finanzierungsquellen sind darüber hinaus:

- Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- Mittel aus dem Ausgleich von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX),
- Kostenbeiträge von Kommunen,
- Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen).

Abbildung 23: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg



Quelle: IGES 2021.
Anmerkung: Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Uckermark ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Uckermark nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des kommunalen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Uckermark sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

7.5.2 Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung

Die VVPlusBus tritt nach derzeitigem Stand zum 31.12.2022 außer Kraft. Zur Sicherstellung der bestehenden und zukünftigen hochwertigen Verkehrsangebote des kommunalen ÖPNV ist eine **Weiterentwicklung der VVPlusBus bzw. die Überführung in eine langfristig gesicherte Finanzierung** von entscheidender Bedeutung.

Aus Sicht des Landkreises Uckermark sollten dabei die Kriterien für PlusBus-Linien in der Form weiterentwickelt werden, dass auch vertaktete Angebote im ländlichen Raum unterstützt werden, die jedoch zum Teil nur einen 2-Stunden-Takt rechtfertigen. Gute Erfahrungen dazu gibt es unter anderem im Freistaat Sachsen (TaktBus). Darüber hinaus sollten auch temporäre Streckenabweichungen möglich sein.

Weiterhin sollte die Finanzierung hochwertiger Busverkehre auch mit Blick auf die Ziele der Landesregierung zur Erreichung eines Modal Split von 60 % im Umweltverbund bis 2030 entsprechend dem derzeitigen Koalitionsvertrag entfristet werden.

7.5.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadtverkehre grob abgeschätzt werden.

In Tabelle 38 ist die **Abschätzung** des ungefähr **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 38: Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II sowie Stadtverkehre zur Erreichung des Zielniveaus (Abschätzung)

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr[1]
Hauptnetz I	-
Hauptnetz II	Ca. 399 TEUR
Hauptnetz II mit durchgehendem 120-Min-Takt	Ca. 532 TEUR
Stadtverkehre	-

Darstellung: IGES 2022.
Anmerkung: [1] Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar, so dass nur die dargestellte, grobe Kostenschätzung erfolgt.[109]

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird aus Sicht des Landkreises eine **stufenweise Umsetzung angestrebt**.

Den geschätzten Mehrkosten können auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar**, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Es ist daher bei den ausgewiesenen Kosten zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

7.5.4 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes

Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung verschiedener Prüfaufträge sowie des Tourismusnetzes aus dem Kapitel 4.3.8 in der empfohlenen Qualität wird in der nachfolgenden Tabelle 39 grob abgeschätzt.

[109] Es ist bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für deren Betrieb im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

Tabelle 39: Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung Prüfaufträge und Tourismusnetz

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr[1]
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz I	Ca. 1.244 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II	Ca. 1.231 TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II (120-Min-Takt)	Ca. 1.476 TEUR
Umsetzung Tourismusnetz	Ca. - TEUR
Umsetzung Prüfaufträge Tourismusnetz	Ca. 295 TEUR

Darstellung: IGES 2022.
Anmerkung: [1] Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

7.5.5 Sonstige Finanzierungsinstrumente zur (Mit-) Finanzierung von Angeboten des kommunalen Nahverkehrs (über die definierten Mindestbedienstandards hinaus)

Finanzierung touristischer Verkehre

Für die Finanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht. Dabei besteht insbesondere die Möglichkeit, z.B. bei **Gästekarten einen ÖPNV-Anteil** zu erheben, welcher in Angebotsausweitungen des ÖPNV investiert werden kann.

Gästekarten zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragssatzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten. Ein entsprechender Ansatz wird mit der geplanten Umsetzung der BrandenburgCard verfolgt (vgl. auch Kapitel 6.2.5)[110]. Der Landkreis unterstützt die Einführung ausdrücklich.

Die Nutzung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für kommunale ÖPNV-Angebote im Tourismusnetz ist seit der Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Brandenburg (KAG BB) auch für alle Kommunen und damit auch nicht prädikatisierte Kommunen möglich (vgl. § 11 KAG BB). Der Landkreis regt daher an, dass die kreisangehörigen Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für

[110] Vgl. IGES Institut GmbH / Kohl & Partner GmbH 2021.

den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen etc.) zu fördern.

Beiträge aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement

Arbeitgeber könnten sich bei Leistungsveränderungen, die zu einer besseren Mobilität der Mitarbeitenden beitragen (z.B. zusätzliche ÖPNV-Fahrten zu Schichtanfangs-/-endzeiten), z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, am Finanzierungsmehrbedarf beteiligen. Beispiele, z.B. aus Süddeutschland zeigen jedoch, dass das Potenzial hierfür bzw. die Bereitschaft der Unternehmen zur finanziellen Beteiligung allerdings als gering einzuschätzen ist.

Sonstige Elemente der Drittnutzerfinanzierung

Es besteht weiterhin die Möglichkeit, Finanzierungsmehrbedarfe ggf. auch (teilweise) über alternative Finanzierungsmöglichkeiten abzudecken. Ansätze wie z.B. eine anteilige Nutzendenfinanzierung (z.B. als umlagefinanzierter „Mobilitätspass“ für Einwohnende (Bürgerumlage)), Erschließungsbeiträge von Gewerbe- und Industriebetrieben oder Parkraumbewirtschaftung mit Verwendung der Einnahmen für das ÖPNV-Angebot können bei der Umsetzung der Maßnahmen auf Eignung geprüft werden.

Für die diskutierten Modelle der Drittnutzerfinanzierung fehlen aktuell jedoch zumeist die erforderlichen rechtlichen Grundlagen (Ausnahmen sind landesrechtliche Regelungen zu touristischen Gästekarten). Erforderlich ist eine abgabenrechtliche Ermächtigungsnorm, die Kommunen bzw. Landkreise ermächtigt, mittels entsprechender Satzungen Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV zu erheben. Die rechtswissenschaftliche Literatur geht derzeit davon aus, dass die Gesetzgebungszuständigkeit für die meisten Modelle der Drittnutzerfinanzierung bei den Bundesländern liegt (umstritten ist dies z.B. bei der sogenannten Arbeitgeberabgabe).[111]

7.6 Investitionsbedarf

Entsprechend § 10 ÖPNVG BB gewährt das Land Brandenburg den Aufgabenträgern Zuwendungen für Investitionen für den ÖPNV.

7.6.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Ein Teilbetrag der in Kapitel 7.5.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BB einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3 Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des

[111] Vgl. hierzu die Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“ des HIR Hamburg Institut Research gGmbH im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg aus dem Jahr 2016.

BbgBGG zu verwenden. Der Landkreis Uckermark nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die Richtlinie des Landkreises Uckermark zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr wahr.

7.6.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV ist die regelmäßige Neubeschaffung von Fahrzeugen vorgesehen. Dabei besteht für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die Möglichkeit, mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten fördern zu lassen.[112]

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur werden weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur bestehen. Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten, die derzeit nur teilweise grob abschätzbar sind. So wird z.B. für die Bereitstellung von Lademöglichkeiten an wichtigen Anfangs- und Endhaltestellen je Anlage von einem Orientierungswert in Höhe von ca. 500 TEUR ausgegangen. Weitere erforderliche Infrastrukturausstattungen sind z.B. die Einrichtung von Lademöglichkeiten in den Betriebshöfen, die Umrüstung der Werkstatt, ggf. notwendige Betriebshoferweiterungen sowie ggf. notwendige Einrichtung einer Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur.

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur können voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) nach Ende der Förderperiode 2014 bis 2020 auch für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr beantragt werden.[113]

---

112 Vgl. Vgl. Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 07. September 2021.

113 Vgl. https://efre.brandenburg.de/efre/de/foerderperiode-2021-2027/, zuletzt abgerufen am 28.06.2021.

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2021): Bevölkerung im Land Brandenburg von 1990 bis 2020 nach Kreisfreien Städten, Landkreisen und Gemeinden. Potsdam. URL: https https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/b8859d475fff1dd7/c95ab925122e/SB_A01-07-00_2020m12_BB.pdf, zuletzt abgerufen am 22.07.2021.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020a). Statistischer Bericht. Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden 2014 bis 2020. Potsdam.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020b): Statistischer Bericht. Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg, 2015 bis 2019. Potsdam. URL: https://www.statistik-berlin-branden-burg.de/statistiken/statistik_sb.asp?sageb=45005&PTyp=700&creg=BB&anzwer=7&bok=1&bbok=1, zuletzt abgerufen am 22.04.2021.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2020c): Statistischer Bericht. Unternehmen und Betriebe im Land Brandenburg 2018 (Stand: Unternehmensregister 30.09.2019). Potsdam.

BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 27.09.2021.

B.B.S.M. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH (2014): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Prenzlau Fortschreibung 2013. Potsdam.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2018a): Mobilität in Deutschland 2017 – Regionalisierung von MiD-Ergebnissen: Small-Area-Methode zur Schätzung von Verkehrskennzahlen in kleinräumiger Gliederung. Bonn.

BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) (2018b): Mobilität in Deutschland − MiD. Ergebnisbericht. Bonn.

Bundesagentur für Arbeit (2021): Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/328/2020/employrate/?r=, zuletzt abgerufen am 22.07.2021.

Bundesagentur für Arbeit (2020a): Regionalreport über Beschäftigte. Uckermark. Nürnberg.

Bundesagentur für Arbeit (2020b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.

Complan Kommunalberatung GmbH (2015): INSEK Schwedt/Oder 2025+. Fortschreibung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Schwedt/Oder. Potsdam.

Complan Kommunalberatung GmbH (2018): Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Schwedt/Oder. Potsdam.

DESTATIS (Statistisches Bundesamt) (Hrsg.) (2020): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. URL: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online, zuletzt abgerufen am 17.03.2021.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2021): Kursbuch der Deutschen Bahn 2021. Frankfurt am Main.

Faktor-i³ GmbH (2015): Integriertes kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept Schwedt/Oder. Ehrenfriedersdorf.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Potsdam.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2019a): Einzelhandelskonzept für die Stadt Prenzlau 2019. Dresden.

Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2019b): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Schwedt/Oder 2019. Dresden.

Inspektour GmbH (2014): Regionale Entwicklungsstrategie Uckermark 2014 – 2020. Hamburg.

IW Consult GmbH (2019): Recode Uckermark 2030 – Struktur-, Standort- und Potenzialstudie. Köln.

Junker+Kruse Stadtforschung Planung (2019): Einzelhandelskonzept für die Stadt Angermünde. Dortmund.

KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) (2021): Fahrzeugzulassungen: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2015 – 2020. Flensburg.

Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM) (Hrsg.) (2021): Bildungsserver Berlin-Brandenburg. Ludwigsfelde.

Landkreis Uckermark (2021): Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Uckermark. Prenzlau.

Landkreis Uckermark (2020a): Fahrschüler Bus.

Landkreis Uckermark (2020b): Konzept zur barrierefreien Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark. Prenzlau.

Landkreis Uckermark (2020c): Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV. Prenzlau.

Landkreis Uckermark (2017): Vierte Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung für den Landkreis Uckermark (Planungszeitraum 2017-2022). Prenzlau.

Landkreis Uckermark (2014): Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark. Fortschreibung für den Zeitraum 2015 bis 2019.Prenzlau.

LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2021): Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030. Hoppegarten.

LPG Landesweite Planungsgesellschaft mbH (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Templin 2030. Berlin.

Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2020): Finanzplan des Landes Brandenburg 2020 bis 2024. Potsdam.

Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2018): Finanzplan des Landes Brandenburg 2018 Bis 2022. Potsdam.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030. Potsdam.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam.

NEB (Niederbarnimer Eisenbahn-AG) (2021): NEB-FahrInfo. Berlin. URL: https://www.neb.de/, zuletzt abgerufen am 09.09.2021.

Regionale Planungsstelle Uckermark-Barnim (2021): Planungskonzept Gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte und regional bedeutsame Gewerbegebiete. Eberswalde.

Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2020): Sachlicher Teilregionalplan „Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ Satzung 2020. Eberswalde.

Seecon Ingenieure GmbH (o.J.): Energiekonzept Gemeinde Uckerland. Leipzig.

Stadt Schwedt/Oder (Hrsg.) (2018): Standortentwicklungskonzept des Regionalen Wachstumskerns Schwedt/Oder (StEK). Schwedt/Oder.

Stadtverwaltung Angermünde (Hrsg.) (2016): Kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept. Angermünde.

Stadtverwaltung Templin (2018): „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ Stadt Templin. Templin.

Stadt Templin (o.J.): Radwegekonzept für die Stadt Templin. Templin.

tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH (2021): Die Uckermark. URL: https://www.tourismus-uckermark.de/die-uckermark.html, zuletzt abgerufen am 22.05.2021.

tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH (2020a): Broschüre Wandern. Märkischer Landweg, Uckermärker Landrunde. URL: https://www.tourismus-

uckermark.de/fileadmin/user_upload/uckermark/broschueren/pdf-dateien/Brosch_Wandern_UML_ML_WEB_2019.pdf, zuletzt abgerufen am 22.05.2021.

tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH (2020b): Broschüre Radfahren. Tagestouren und Fernwege. URL: https://www.tourismus-uckermark.de/fileadmin/user_upload/uckermark/broschueren/pdf-dateien/Brosch_Rad_PDF_2020__09.pdf, zuletzt abgerufen am 22.05.2021.

Uckermärkische Bühnen Schwedt (2021). Mit dem Bus ins Theater… URL: https://www.theater-schwedt.de/ubs/page/155/, zuletzt abgerufen am 29.04.2021.

Urban Catalyst GmbH (2019): INSEK Angermünde 2040. Die Gesamtstadt im Blick. Fortschreibung. Berlin.

UVG (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft) (2021): Verkehrs- und Leistungsdaten der UVG. Schwedt/Oder.

UVG (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft) (2020): UVG-Fahrinfo. Schwedt/Oder. URL: https://uvg-online.com/, zuletzt abgerufen am 09.09.2021.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2022): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021a): Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteigende Mo-Fr) im SPNV. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021b): VBB-FahrInfo. Berlin. URL: https://fahrinfo.vbb.de/, zuletzt abgerufen am 29.04.2021.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021c): Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“. Entwurf Stand Januar 2021. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021d): Beförderungsbedingungen. Berlin. URL: https://www.vbb.de/fahrpreise/befoerderungsbedingungen, zuletzt aufgerufen am 29.04.2021.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2021): Arbeiten mit dem VBB-HIM. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2017): Korridoruntersuchungen Regionalverkehr Brandenburg inkl. Korridorfaktenblätter. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2016): Handbuch Alternative Bedienung. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2015): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. 4. Aktualisierung. Berlin.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2012): Handbuch Bürgerbus. Berlin.

Verkehrsministerkonferenz (2014): Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 1./2. Oktober 2014 in Kiel. Berlin. URL: https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-10-01-02-vmk/14-10-01-02-beschluss.pdf;jsessionid=39F25131EE08788FC4C6C9462E5EFBCC.1_cid391?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt abgerufen am 03.03.2022.

Anhang

A1 Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 40: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Uckermark

Linien-nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Uckermark	Richtung	Zugpaare Mo-Fr	Zugpaare Sa	Zugpaare So/F	Takt [min]	Bemerkungen
RE3	Berlin Hbf – Eberswalde Hbf - Angermünde - Stralsund Hbf /Schwedt (Oder)	Nechlin | Prenzlau | Seehausen (Uckermark) | Warnitz (Uckermark) | Wilmersdorf (b Angermünde) | Angermünde | Schwedt (Oder) |Schwedt (Oder) Mitte | Pinnow (Uckermark)	Stralsund/Schewdt (Oder) - Angermünde - Berlin	20	20	20	120	Überlagerung beider Linienäste zu einem 60-Min-Takt auf der Relation Angermünde – Berlin
			Berlin - Angermünde - Stralsund/Schwedt (Oder)	24	25	23		
RB12	Templin Stadt - Löwenberg (Mark) - Oranienburg - Berlin-Lichtenberg - Berlin Ostkreuz	Templin Stadt | Templin | Hammelspring	Templin Stadt - Berlin Ostkreuz	20	16	16	60	Hammelspring nur Bedarfshalt 2 Fahrten nur Mo-Fr
			Berlin Ostkreuz - Templin Stadt	19	17	17		
RB61	Schwedt (Oder) - Pinnow (Uckermark) - Angermünde	Schwedt (Oder) | Schwedt (Oder) Mitte | Pinnow (Uckermark) | Angermünde	Schwedt (Oder) - Angermünde	9	6	6	120	Überlagerung mit RE3 zu einem 60-Min-Takt auf der Relation Angermünde - Schwedt (Oder)
			Angermünde - Schwedt (Oder)	9	6	6		
RB62	Prenzlau - Seehausen (Uckermark) - Wilmersdorf (b Angermünde) - Angermünde (- Eberswalde Hbf)	Angermünde | Wilmersdorf (b Angermünde) | Warnitz (Uckermark) | Seehausen (Uckermark) | Prenzlau	Angermünde - Prenzlau	6	1	1	120	Überlagerung mit RE3/IC zu ca. 60-Min-Takt; 1 Fahrt Mo-Fr Prenzlau – Eberswalde; 1 Fahrt Mo-Fr + So nur Abschnitt Angermünde – Eberswalde;
			Prenzlau - Angermünde	6	1	2		

Linien-nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Uckermark	Richtung	Zugpaare Mo-Fr	Sa	So/F	Takt [min]	Bemerkungen
								3 Fahrten Abschnitt Eberswalde - Prenzlau
RB63	Eberswalde Hbf - Joachimsthal - Templin Stadt	Templin Stadt | Templin-Ahrensdorf | Milmersdorf | Götschendorf | Ringenwalde (b Templin)	Eberswalde Hbf - Templin Stadt	16	12	12	60	Mo-Fr: 8 Fahrten nur Abschnitt Eberwalde – Joachimsthal; Sa, So: 6 Fahrten nur Abschnitt Eberswalde - Joachimsthal
			Templin Stadt - Eberswalde Hbf	16	12	12		
RE66/ RB66	Szczecin Glówny - Tantow - Casekow - Angermünde - Eberswalde Hbf - Bernau (b Berlin) - Berlin-Gesundbrunnen	Tantow | Petershagen (Uckermark) | Casekow | Schönow (b. Angermünde) | Passow (Uckermark) | Angermünde	Szczecin Glówny - Berlin	9	9	8	120	1 Fahrt nur Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do + Sa, So
			Berlin - Szczecin Glówny	9	9	8		2 Fahrten nur Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do + Sa, So

Daten: VVB 2021b.

A2 Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV

Tabelle 41: Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Uckermark

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
401	Prenzlau - Dedelow - Zernikow - Woldegk	UVG	Prenzlau – Dedelow - Wolfshagen - Woldegk	12 (9)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus, 1 Fahrt nur ab Wolfshagen, 2 Fahrten nur ab Falkenhagen, 1 Fahrt als Rufbus, 3 Fahrten nur bis Wolfshagen, 3 Fahrten nur bis Holzendorf Sa, So: alle Fahrten als Rufbusse
			Woldegk - Wolfshagen - Dedelow - Prenzlau	12 (8)	4	4		Mo-Fr: 1 Fahrt nur ab Holzendorf, 4 Fahrten nur ab Wolfshagen, 1 Fahrt nur ab Schlepkow, 2 Fahrten als Rufbusse, 1 Fahrt nur bis Falkenhagen, 1 Fahrt nur bis Dedelow, 1 Fahrt nur bis Wolfshagen Sa, So: alle Fahrten als Rufbusse
403	Prenzlau – Gramzow - Passow - Schwedt	UVG	Prenzlau - Schwedt	18 (17)	6	6		PlusBus Uckermark
			Schwedt - Prenzlau	18 (17)	6	6		
411	Prenzlau - Klinkow - Dedelow	UVG	Prenzlau - Klinkow - Dedelow - Holzendorf	7 (1)	/	/		Mo-Fr S: 6 Fahrten nur bis Dedelow
			Holzendorf, - Dedelow - - Prenzlau	6 (2)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten nur ab Dedelow, 2 Fahrten nur bis Dedelow; Mo-Fr F: 2 Fahrten nur ab Dedelow

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
413	Prenzlau – Dedelow - Bandelow - Werbelow - Strasburg	UVG	Prenzlau - Strasburg	16 (11)	/	/		Mo-Fr S: 7 Fahrten ab Prenzlau, 3 Fahrten ab Dedelow; 2 Fahrten nur ab Bandelow, Schule; 3 Fahrten nur bis Bandelow; 5 Fahrten nur bis Werbelow Mo-Fr F: 2 Fahrten Prenzlau - Werbelow
			Strasburg - Prenzlau	15 (12)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten als Rufbus; 7 Fahrten nur ab Werbelow; 2 Fahrten nur ab Wilsickow, 4 Fahrten nur bis Nechlin, Dorf; 4 Fahrten nur bis Werbelow Mo-Fr F: 2 Fahrten als Rufbus
414	Prenzlau - Schönwerder - Lübbenow - Wolfshagen	UVG	Prenzlau - Wolfshagen	8 (5)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten nur ab Prenzlau, 2 Fahrten nur bis Hetzdorf, letzte Fahrt als Rufbus Abschnitt Trebenow - Hetzdorf
			Wolfshagen - Prenzlau	9 (7)	/	/		
416	Prenzlau - Schönermark - Wittstock - Fürstenwerder -	UVG	Prenzlau - Fürstenwerder	12 (5)	5	5		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Falkenhagen, Kreuzung; 6 Fahrten nur bis Fürstenwerder Sa, So: alle Fahrten Rufbus
			Fürstenwerder - Prenzlau	11 (5)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten ab Fürstenwerder, 3 Fahrten nur bis Falkenhagen; Mo-Fr F: 3 Fahrten nur ab Fürstenwerder

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
419	Prenzlau - Schönermark - Parmen - Fürstenwerder	UVG	Prenzlau - Fürstenwerder	10 (4)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur ab Prenzlau, 3 Fahrten nur bis Parmen, 3 Fahrten nur bis Fürstenwerder, 2 Fahrten nur bis Schönermark, 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 2 Fahrten nur ab Prenzlau
			Fürstenwerder - Prenzlau	13 (4)	5	5		Mo-Fr S: 4 Fahrten nur ab Parmen, 3 Fahrten nur ab Schönermark, 2 Fahrten nur bis Prenzlau, 2 Fahrten nur bis Gollmitz, 3 Fahrten als Rufbus Sa, So: alle Fahrten als Rufbus
421	Prenzlau - Göritz - Nieden - Klockow	UVG	Prenzlau - Nechlin - Klockow	15 (12)	3	3		Mo-Fr S: 9 Fahrten nur ab Prenzlau, 3 Fahrten ab Göritz, 6 Fahrten nur bis Nechlin, 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F: 1 Fahrt nur Abschnitt Prenzlau - Nechlin ; Sa, So: alle Fahrten Rufbus
			Kleptow – Klockow - Göritz - Prenzlau	16 (11)	3	3		Mo-Fr S: 8 Fahrten ab Klockow, 5 Fahrten ab Nechlin, 2 Fahrten ab Prenzlau, 8 Fahrten bis Prenzlau, 3 Fahrten bis Göritz, 3 Fahrten bis Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F: 1 Fahrt nur Abschnitt Nechlin – Prenzlau; Sa, So/F: alle Fahrten als Rufbus zw. Nechlin – Prenzlau

Linien[1]	Laufweg	Unterneh-men	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
424	Brüssow - Grünberg - Woddow - Löcknitz	UVG	Brüssow - Grünberg - Menkin - Löcknitz	17 (12)	/	/		Mo-Fr S: 13 Fahrten ab Brüssow, 4 Fahrten bis Menkin, 7 Fahrten bis Grimme, 2 Fahrten bis Moor, 2 Fahrten nur Di u. Do; Mo-Fr F: 3 Fahrten ab Brüssow, 2 Fahrten ab Menkin, 1 Fahrt als Rufbus
			Löcknitz - Menkin - Grünberg - Brüssow	17 (12)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten ab Menkin, 7 Fahrten ab Grimme, 2 Fahrten ab Moor, 16 Fahrten bis Brüssow, 2 Fahrten nur Di u. Do, 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F: 2 Fahrten ab Menkin, 1 Fahrt als Rufbus
425	Prenzlau - Klockow - Brüssow	UVG	Prenzlau - Kleptow - Brüssow	10 (8)	4	4		Mo-Fr S: 7 Fahrten nur ab Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 3 Fahrten nur ab Prenzlau; Sa, So: 1 Fahrt nur ab Klockow, alle Fahrten als Rufbus
			Brüssow, Markt - Kleptow - Prenzlau, ZOB	7 (5)	/	/		
427	Prenzlau - Wallmow - Brüssow	UVG	Prenzlau - Kleptow - Wallmow - Brüssow	11 (5)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Kleptow, 8 Fahrten bis Brüssow, 2 Fahrten bis Klockow
			Brüssow, Schule - Brüssow, Markt - Wallmow, Schule - Kleptow - Prenzlau, ZOB	12 (7)	4	4		Mo-Fr S: 6 Fahrten ab Brüssow, 3 Fahrten ab Klockow, 2 Fahrten als Rufbusse Sa, So: alle Fahrten als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
428	Prenzlau - Wittenhof	UVG	Prenzlau - Wittenhof	4 (3)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten ab Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus
			Wittenhof - Prenzlau	5 (4)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt bis Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus
431	Prenzlau - Gramzow - Lützlow - Meichow - Warnitz	UVG	Prenzlau - Lützlow – Neumeichow - Blankenburg - Warnitz	14 (5)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Prenzlau, ZOB, 2 Fahrten ab Gramzow, 3 Fahrten bis Prenzlau, ZOB, 3 Fahrten bis Blankenburg, 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F: 3 Fahrten von Prenzlau, ZOB
			Warnitz – Blankenburg - Gramzow - Prenzlau	10 (5)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten ab Blankenburg, 3 Fahrten bis Bertikow, 3 Fahrten bis Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus; Mo-Fr F: 2 Fahrten Abschnitt Blankenburg - Prenzlau, 1 Fahrt als Rufbus
432	Prenzlau - Seelübbe - Kleinow - Gramzow	UVG	Prenzlau - Alexanderhof - Bertikow - Gramzow	9 (8)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten bis Ewaldshof, 2 Fahrten bis Bertikow, 3 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt bis Ewaldshof, 1 Fahrt als Rufbus
			Bertikow - Bietikow – Alexanderhof – Prenzlau	9 (7)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Ewaldshof, 3 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Ewaldshof, 1 Fahrt als Rufbus
435	Prenzlau - Wollin - Gramzow - Schmölln - Schwaneberg	UVG	Prenzlau – Damme – Wollin - Schwaneberg	20 (10)	3	3		Mo-Fr S: 9 Fahrten ab Prenzlau ZOB, 4 Fahrten ab Eickstedt, Gemeinde, 2 Fahrten ab Prenzlau, 3 Fahrten bis Wollin, 2 Fahrten

Linien[1]	Laufweg	Unterneh-men	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								bis Gramzow, 3 Fahrten als Ruf-bus; Mo-Fr F: 3 Fahrten ab Prenzlau ZOB; Sa, So: alle Fahr-ten als Rufbus, 3 Fahrten bis Prenzlau, ZOB, 1 Fahrt bis Schmölln
			Schwaneberg- Schmölln – Damme – Drense - Prenzlau	21 (10)	4	4		Mo-Fr S: 4 Fahrten ab Wollin, 2 Fahrten ab Gramzow, 3 Fahrten ab Grenz, 4 Fahrten bis Ge-meinde Eickstedt, 3 Fahrten als Rufbus; Sa, So: 4 Fahrten als Rufbus
441	Prenzlau - Kröchlendorff - Goll-mitz	UVG	Prenzlau – Gollmitz – Horst	9 (4)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten ab Prenzlau, ZOB, 5 Fahrten bis Gollmitz, Dorf, 3 Fahrten bis Gollmitz, Schule; Mo-Fr F: 4 Fahrten ab Prenzlau, ZOB, 2 Fahrten bis Gollmitz, Dorf
			Horst – Gollmitz - Prenzlau - Prenzlau	9 (4)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten ab Gollmitz, Dorf, 4 Fahrten ab Gollmitz, Schule, 1 Fahrt bis Prenzlau Grundschule; Mo-Fr F: 2 Fahr-ten ab Gollmitz, Dorf
445	Prenzlau - Potzlow - Warnitz	UVG	Prenzlau - Potzlow - Warnitz	9 (5)	2	2		Mo-Fr S : 7 Fahrten ab Prenzlau, 3 Fahrten bis Blankenburg, 1 Fa-hrt als Rufbus; Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Prenzlau, 1 Fahrt bis Potzlow Sa, So: alle Fahrten als Rufbus,

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								alle Fahrten Abschnitt Prenzlau, ZOB - Quast
			Warnitz - Potzlow - Prenzlau	7 (4)	2	2		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Blankenburg; Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Potzlow; Sa, So: alle Fahrten als Rufbus, alle Fahrten ab Quast
450	Angermünde, Bahnhof - Welsow - Greiffenberg - Gramzow	UVG	(Angermünde, Bruhnschule) - Greiffenberg - Gramzow	11 (7)	2	2	Mo-Fr: ca. 60	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur bis Leopoldsthal, 1 Fahrt nur bis Schmiedeberg
			Gramzow – Greiffenberg – Angermünde - (Angermünde, Bruhnschule)	10 (7)	2	2		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Schmiedeberg, 1 Fahrt nur ab Leopoldsthal
451	Schwedt, ZOB - Heinersdorf - Landin - Pinnow - Mürow - Angermünde, Bahnhof	UVG	Schwedt, ZOB – Schwedt – Hohenlandin – Pinnow - Angermünde	10 (10)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis Hohenlandin, 2 Fahrten nur ab Hohenlandin, 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Hohenlandin
			Angermünde – Pinnow - Schwedt	10 (10)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur bis Hohenlandin, 2 Fahrten nur ab Hohenlandin, 3 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 3 Fahrten nur bis Hohenlandin, 1 Fahrt nur ab Hohenlandin
452	Angermünde, Am Markt - Grumsin	UVG	Angermünde - Angermünde - Zuchenberg - Grumsin	5 (3)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Angermünde, 1 Fahrt nur Mo-Do, 1 Fahrt nur Fr
			Grumsin - Zuchenberg – Angermünde - Angermünde	5 (4)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt bis Angermünde, 1 Fahrt als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
453	Angermünde, Bahnhof - Schmargendorf - Herzsprung - Bölkendorf	UVG	Angermünde - Sternfelde - Bölkendorf	8 (5)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Angermünde, 1 Fahrt als Rufbus, 1 Fahrt nur Mo-Do, 1 Fahrt nur Fr Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Angermünde Schule, 1 Fahrt als Rufbus, 1 Fahrt nur Di+Do
			Bölkendorf - Sternfelde - Angermünde	8 (5)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Bölkendorf Mitte, 1 Fahrt als Rufbus, 1 Fahrt nur Mo-Do, 1 Fahrt nur Fr Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Bölkendorf, 1 Fahrt nur Di+Do
454	Passow, Schulstraße - Golm - Zichow, Lindenweg	UVG	Passow, Schulstr. - Passow, Bahnhof - Golm - Zichow	2 (0)	/	/		
			Gramzow Markt – Zichow – Golm - Passow	2 (0)	/	/		
455	Schönow- Kummerow - Stendell - Passow, Schulstraße	UVG	Schönow - Kummerow - Stendell - Passow	1 (0)	/	/		
			Passow - Stendell - Kummerow	1 (0)	/	/		
456	Angermünde, Bahnhof - Gellmersdorf - Stolpe - Crussow - Neuhof - Angermünde, Bahnhof	UVG	Angermünde - Dobberzin - Stolpe - Neuhof - Angermünde	9 (6)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Angermünde, 3 Fahrten ab Dobberzin, 1 Fahrt nur Mo-Do; Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Crussow, 1 Fahrt als Rufbus
457	Angermünde - Mürow - Frauenhagen - Schönermark - Passow	UVG	Angermünde - Passow	9 (5)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis/ab Ziethenmühle
			Passow - Angermünde	8 (5)	/	/		
459		UVG	Casekow - Schwedt	13 (7)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Wartin Mitte, 1 Fahrt ab Karlsberg, 1

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Casekow, Bahnhof - Wartin - Blumberg - Stendell - Schwedt, ZOB							Fahrt ab Schönow, 2 Fahrten nur bis Casekow, 4 Fahrten als Rufbus,
			Schwedt - Casekow	11 (7)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Casekow Bahnhof, 1 Fahrt nur ab Passow, 3 Fahrten als Rufbus,
460	Angermünde, Bahnhof - Greiffenberg - Wilmersdorf - Steinhöfel - Neuhaus	UVG	Angermünde - Kerkow - Greiffenberg - Wilmersdorf - Neuhaus	11 (4)	2	2		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis Wilmersdorf Bahnhof, 2 Fahrten nur bis Steinhöfel Wendeschleife, 1 Fahrt nur Di+Do, 1 Fahrt nur Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do Sa, So: beide Fahrten nur bis Wilmersdorf, Mitte
			Neuhaus - Wilmersdorf - Greiffenberg - Kerkow - Angermünde	9 (4)	2	2		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Wilmersdorf Bahnhof, 1 Fahrt nur Wilmersdorf Bahnhof Abzweig, 1 Fahrt nur ab Steinhöfel, Wendeschleife; Sa, So: beide Fahrten ab Wilmersdorf, Mitte
462	Angermünde, Bahnhof - Kerkow - Görlsdorf - Wolletz	UVG	Angermünde - Kerkow - Welsow - Angermünde - Wolletz	9 (8)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten ab Angermünde Bruhnschule, 1 Fahrt als Rufbus
			Wolletz - Angermünde - Kerkow- Angermünde	9 (8)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt bis Angermünde Bruhnschule, 1 Fahrt als Rufbus
463	Angermünde, Bahnhof - Neukünkendorf - Parstein - Lüdersdorf - Lunow - Oderberg	UVG	Angermünde - Gellmersdorf - Lunow - Oderberg	10 (4)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten ab Angermünde Bruhnschule, 2 Fahrten nur bis Lunow Kreuzung, 1 Fahrt nur Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Oderberg - Lunow - Lüdersdorf - Gellmersdorf - Angermünde	10 (5)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur ab Lunow, Kreuzung, 1 Fahrt als Rufbus
464	Angermünde, Bahnhof - Pinnow - Hohenlandin - Felchow - Stützkow	UVG	Angermünde - Pinnow - Hohenlandin - Felchow - Stützkow	9 (4)	2	2		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur Angermünde - Dobberzin, 3 Fahrten nur ab Pinnow, 3 Fahrten nur ab Felchow, 3 Fahrten als Rufbus Sa, So: beide Fahrten nur ab Felchow und als Rufbus
			Stützkow – Pinnow - Felchow - Angermünde	5 (2)	2	2		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis Pinnow, 3 Fahrten nur bis Flemsdorf, 2 Fahrten als Rubus Sa, So: beide Fahrten nur bis Felchow und als Rufbus
465	Schwedt - Pinnow - Frauenhagen - Schönermark - Passow	UVG	Schwedt - Flemsdorf - Pinnow - Frauenhagen - Schönermark - Passow	5 (0)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur bis Felchow, 1 Fahrt nur bis Pinnow, 2 Fahrten nur ab Pinnow
			Passow - Schönermark - Frauenhagen - Pinnow - Felchow - Schwedt	8 (1)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten nur bis Pinnow, 1 Fahrt nur Abschnitt Pinnow - Felchow, 3 Fahrten nur ab Flemsdorf Mo-Fr F: 1 Fahrt nur ab Pinnow
467	Casekow - Luckow - Petershagen	UVG	Casekow - Luckow - Petershagen	7 (6)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 4 Fahrten als Rufbus
			Petershagen - Luckow - Casekow	5 (3)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
468	Schwedt, ZOB - Criewen - Flemsdorf - Angermünde, Bahnhof	UVG	Schwedt - Flemsdorf - Angermünde	16 (13)	8	8		Nationalparklinie Mo-Fr S: 5 Fahrten ab Schwedt, 2 Fahrten als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unterneh-men	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
							Mo-Fr: (S) ca. 60	Sa, So: 1 Fahrt nur bis Criewen Försterei, 1 Fahrt als Rufbus, 2 Fahrten als UckermarkShuttle
			Angermünde - Flemsdorf - Zützen - Schwedt	15 (12)	9	9		Nationalparklinie Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Zützen (UM), Abzweig Eschenweg, 2 Fahrten als Rufbus; Sa, So: 1 Fahrt ab Criewen, 1 Fahrt als Rufbus; 2 Fahrten als Uckermarkshuttle
469	Gartz, Busbahnhof - Vierraden - Gatow - Schwedt, ZOB	UVG	Gartz - Vierraden - Schwedt	13 (8)	/	/	ca. 60 (Mo-Fr (F): ca. 120)	
			Schwedt - Vierraden - Gartz	13 (8)	/	/		
471	Gartz - Hohenselchow - Groß Pinnow - Casekow	UVG	Gartz- Hohenselchow - Case-kow	9 (7)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 2 Fahrten als Rufbus
			Casekow - Hohenselchow - Gartz	10 (7)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Ho-henselchow, 2 Fahrten als Ruf-bus; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
472	Casekow, Bahnhof - Kunow - Verraden - Schwedt, ZOB	UVG	Casekow - Woltersdorf - Kunow - Vierraden - Schwedt	14 (8)	/	/	Mo-Fr (S): ca. 60 Mo-Fr (F): ca. 120	Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Vogels-angsruh, 1 Fahrt nur ab Schwedt, Friedhof Wende-schleife, 3 Fahrten als Rufbus
			Schwedt - Vierraden - Kunow - Woltersdorf - Casekow	14 (9)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
473	Tantow, Bahnhof - Radekow - Staffelde - Geesow - Gartz, Busbahnhof	UVG	Tantow - Radekow - Rosow - Staffelde - Geesow - Gartz	11 (8)	/	/		Mo-Fr S: 5 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
			Gartz - Geesow - Staffelde, - Rosow - Radekow - Tantow	13 (10)	/	/		Mo-Fr S: 4 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 2 Fahrten als Rufbus
474	Gartz, Busbahnhof - Tantow - Schönfeld, Mitte	UVG	Gartz - Hohenreinkendorf - Tantow - Keesow - Schönfeld	10 (8)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Tantow Schule, 1 Fahrt nur bis Tantow Bahnhof, 4 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt nur bis Tantow Bahnhof, 3 Fahrten als Rufbus
			Schönfeld - Keesow - Tantow - Hohenreinkendorf - Gartz	12 (7)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis Tantow, Bahnhof, 4 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
475	Wilmersdorf - Greiffenberg - Biesenbrow - Passow - Schwedt, ZOB	UVG	Wilmersdorf - Greiffenberg - Schönermark - Passow – Schwedt	5 (5)	2	2		Mo-Fr: 1 Fahrt nur bis Passow Sa: 1 Fahrt als Rufbus
			Schwedt - Passow - Schönermark - Greiffenberg - Wilmersdorf	5 (5)	2	2		Mo-Fr: 1 Fahrt nur ab Passow Sa: 1 Fahrt als Rufbus
476	Angermünde - Schmargendorf - Wolletz - Angermünde	UVG	Angermünde - Herzsprung - Bölkendorf - Schmargendorf - Zuchenberg - Altkünkendorf - Grumsin - Kerkow - Görlsdorf - Wolletz - Angermünde					Rufbus Angermünde Mo-Fr: 17:30-22:00 Sa, So: 08:00-22:00
477	Angermünde - Greiffenberg - Peetzig - Wilmersdorf	UVG	Angermünde - Kerkow - Welsow - Bruchhagen - Greiffenberg - Biesenbrow - Leopoldthal - Polßen - Schmiedeberg - Peetzig - Steinhöfel -					Rufbus Angermünde Mo-Fr: 17:30-22:00 Sa, So: 08:00-22:00

Linien[1]	Laufweg	Unterneh-men	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Friedrichsfelde - Neuhaus - Wilmersdorf					
478	Angermünde - Frauenhagen - Parstein - Stolzenhagen	UVG	Angermünde - Kerkow - Frauenhagen - Ziethenmühle - Mürow - Neuhof - Crussow - Stolpe - Gelmersdorf - Neukünkendorf - Parstein - Lüdersdorf - Stolzenhagen					Rufbus Angermünde Mo-Fr: 17:30-22:00 Sa, So: 08:00-22:00
479	Eberswalde - Chorin – Angermünde – Criewen – Schwedt	UVG	Eberswalde – Chorin – Angermünde – Criewen - Schwedt	/	1	1		Rufbus
484	Schwedt, ZOB - Talsand - Vierradener Platz - Bahnhof - Friedhof - Vierraden - Gatow, Nord	UVG	Schwedt - Vierraden - Gatow	4 (2)	7	7		Sa: 2 Fahrten als Rufbus So: 4 Fahrten als Rufbus
			Gatow - Vierraden - Schwedt	4 (3)	6	7		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Gatow Mo-Fr F: 1 Fahrt nur ab Gatow Sa: 1 Fahrt als Rufbus So: 4 Fahrten als Rufbus
487	Rufbus	UVG	Vierraden, Blumenhagen, Hohenfelde, Kunow, Groß Pinnow, Woltersdorf, Casekow, Wartin, Luckow, Petershagen, Hohenselchow, Vierraden		/	/		Rufbus Gartz Sa, So, Feiertag: 08:00-22:00
488	Rufbus	UVG	Vierraden, Blumenhagen, Gartz, Heinrichshof, Hohenreinkendorf, Tantow, Radekow, Rosow, Neurochlitz,		/	/		Rufbus Gartz Sa, So, Feiertag: 08:00-22:00

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Keesow, Schönfeld, Damitzow, Staffelde, Mescherin, Gartz, Vierraden					
491	Schwedt, ZOB - Meyenburg - Berkholz - Heinersdorf - Schwedt, ZOB	UVG	Schwedt - Meyenburg - Mitte - Heinersdorf - Schwedt	13 (12)	7	6		Mo-Fr S: 4 Fahrten ab Schwedt, Tennishalle, 5 Fahrten als Rufbus; Sa: 4 Fahrten als Rufbus; So: 3 Fahrten als Rufbus; Ringlinie
			Schwedt - Heinersdorf - Meyenburg - Schwedt	17 (12)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Heinersdorf, Abzweig Passower Str., 1 Fahrt nur ab Heinersdorf, Feuerwehr, 1 Fahrt nur ab Schwedt, PCK Str. F, 1 Fahrt Berkholz, Abzweig Landiner Str., 1 Fahrt nur ab Heinersdorf, Am Brestpfuhl, 1 Fahrt bis Schwedt, Festwiese, 7 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt nur ab Heinersdorf, Feuerwehr
492	Schwedt, ZOB - CKS - Krajnik Dolny	UVG	Schwedt - CKS - Krajnik Dolny	3 (3)	3	/	120	
			Krajnik Dolny - CKS - Schwedt	3 (3)	3	/		
496	Angermünde - Blumberger Mühle - Wolletz (BiberBus)	UVG	Angermünde - Görlsdorf - Wolletz - Blumberger Mühle - Angermünde	5 (5)	5	5	120	BiberBus, täglich Mo-Fr: verkehrt 17:30 - 22:00 Uhr als Rufbus Sa, So: verkehrt 18:30 - 22:00 Uhr als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
497	Angermünde - Schmargendorf - Altkünkendorf (WelterbeBus)	UVG	Angermünde - Hemme Milche, Schmargendorf - Altkünkedorf - Hemme Milche, Schmargendorf - Angermünde, Bahnhof	9 (9)	10	10	60	WelterbeBus, täglich Mo-Fr: verkehrt 17:30 - 22:00 Uhr als Rufbus Sa, So: verkehrt 18:30 - 22:00 Uhr als Rufbus
501	Lychen - Beenz - Triepkendorf	UVG	Lychen - Türkshof - Eichhof - Beenz - Triepkendorf	8(3)	/	/		1 Fahrt nur bis Eichhof, 2 Fahrten als Rufbus
			Triepkendorf - Beenz - Eichhofe - Türkshof - Lychen	9(4)	/	/		2 Fahrten nur Abschnitt Eichhof - Lychen, Markt, 3 Fahrten als Rufbus
502	Templin - Milmersdorf - Haßleben - Prenzlau	UVG	Templin - Milmersdorf - Haßleben - Prenzlau	14 (14)	2	2		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur ab Milmersdorf, 2 Fahrten nur bis Mittenwalde, 2 Fahrten als Rufbus
			Prenzlau - Haßleben - Milmersdorf - Templin	11 (11)	2	2		Mo-Fr S: 1 Fahrt bis Templin, 1 Fahrt bis Haßleben, 1 Fahrt ab Haßleben
503	Templin - Boitzenburg - Prenzlau	UVG	Templin - Klosterwalde - Boitzenburg - Prenzlau	10 (7)	2	2		Mo-Fr S: 7 Fahrten ab Boitzenburg, 2 Fahrten bis Boitzenburg, Schule, 2 Fahrten bis Gollmitz, Dorf Mo-Fr F: 1 Fahrt bis Boitzenburg, Schule
			Prenzlau - Boitzenburg - Templin	10 (7)	2	2		Mo-Fr: 9 Fahrten nur bis Boitzenburg, Schule, 1 Fahrt ab Boitzenburg
504	Templin - Gerswalde - Wilmersdorf	UVG	Templin - Mittenwalde - Haßleben - Gerswalde - Wilmersdorf	21 (16)	2	2		Mo-Fr S: 6 Fahrten nur ab Haßleben, 2 Fahrten nur bis Gerswalde, 3 Fahrten nur Abschnitt Haßleben - Gerswalde

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Mo-Fr F: 1 Fahrt nur Abschnitt Mittenwalde - Gerswalde
			Wilmersdorf - Suckow - Gerswalde - Templin	16 (11)	2	2		Mo-Fr S: 6 Fahrten nur bis Haßleben, 1 Fahrt bis Templin
505	Lychen - Hardenbeck - Boitzenburg	UVG	Lychen - Aalkasten - Hardenbeck - Boitzenburg	3 (1)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur bis Kolbatzer Mühle, 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt ab Brüsenwalde, 1 Fahrt als Rufbus
			Boitzenburg - Hardenbeck - Aalkasten - Lychen	4 (1)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt ab Kolbatzer Mühle, 1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt bis Brüsenwalde, 1 Fahrt als Rufbus
506	Haßleben - Boitzenburg - Funkenhagen - Fürstenau	UVG	Gerswalde, Schule - Haßleben, B 109 - Boitzenburg, Schule - Fürstenau	20 (13)	4	4		Mo-Fr S: 9 Fahrten nur bis Boitzenburg, Schule, 10 Fahrten ab Boitzenburg, Schule, 5 Fahrten ab Haßleben, B 109, 5 Fahrten als Rufbus, bei 2 Fahrten Zustieg nur bei telefonischer Anmeldung Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 4 Fahrten als Rufbus
			Fürstenau - Boitzenburg, Schule - Haßleben, B 109 - Gerswalde, Markt	19 (11)	4	4		Mo-Fr S: 8 Fahrten nur bis Boitzenburg, Schule, 8 Fahrten ab Boitzenburg, Schule, 5 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt nur ab Hardenbeck, Funkenhagener Str., 1 Fahrt als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Sa, So: 2 Fahrten nur bis Boitzenburg, Schule, 2 Fahrten Abschnitt Boisterfelde - Hardenbeck, Gaststätte, 4 Fahrten als Rufbus
508	Templin - Vietmannsdorf - Gollin	UVG	Templin, Gymnasium - Templin, Zob - Gollin, Dorf - Bebersee	7 (4)	2	2		Mo-Fr S: 3 Fahrten ab Templin, Gymnasium, bei 4 Fahrten Zustieg nur nach telefonischer Anmeldung Sa, So: 2 Fahrten als Rufbus
			Bebersee - Gollin, Dorf - Templin, Forstamt - Templin, ZOB	11 (6)	2	2		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Di+Fr, 3 Fahrten als Rufbus im Abschnitt Bebersee - Gollin, Dorf Mo-Fr F: 1 Fahrt nur Di+Fr, 1 Fahrt als Rufbus nur Abschnitt Bebersee - Gollin,Dorf Sa, So: 2 Fahrten als Rufbus
509	Templin - Grunewald – Groß Dölln – Groß Väter	UVG	Templin, Forstamt - Templin, ZOB - Storkow, Mitte – Groß Väter, Dorf	11 (7)	4	4		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur bis Storkow, Kirche, bei 3 Fahrten nur Zustieg nach telefonischer Anmeldung Mo-Fr F: bei 1 Fahrt nur Zustieg nach telefonischer Anmeldung Sa, So: 4 Fahrten als Rufbus
			Groß Väter, Dorf - Storkow, Mitte - Templin, ZOB - Templin Waldhofschule	12 (9)	3	3		Mo-Fr S: 1 Fahrt bis Templin, Waldhofschule, 2 Fahrten nur ab Storkow, Kirche, bei 3 Fahr-

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								ten nur Zustieg nach telefonischer Anmeldung, 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 2 Fahrten nur ab EL DORADO, 3 Fahrten als Rufbus
510	Templin - Milmersdorf - Stegelitz	UVG	Templin, ZOB - Petersdorf - Milmersdorf, Schule - Willmine, Dorf - Wilmersdorf, Bahnhof - Stegelitz, Dorf	16 (11)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur bis Milmersdorf, Schule, 3 Fahrten nur als Rufbus
			Wilmersdorf, Bahnhof - Willmine, Dorf - Milmersdorf, Schule - Templin, ZOB - Templin, Str.-d.-Friedens	12 (8)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten ab Milmersdorf, Schule, 1 Fahrt Abschnitt Petersdorf - Milmersdorf, Schule
511	Lychen - Retzow - Kastaven	UVG	Lychen, Schule - Lychen, Sprachheilschule - Retzow, Dorf - Kastaven	5 (1)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Lychen, Gewerbegebiet, 1 Fahrt nur Mo-Do, 1 Fahrt nur Di-Do Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
			Kastaven - Retzow, Dorf - Lychen, Sprachheilschule - Lychen, Markt - Lychen, Schule	5 (1)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur bis Lychen, Gewerbegebiet, 1 Fahrt nur Mo-Do, 1 Fahrt nur Di-Do Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus
512	Wilmine - Gerswalde	UVG	Wilmersdorf, Bahnhof - Willmine, Dorf - Neudorf - Gerswalde, Markt - Gerswalde, Schule	6 (5)	3	3		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 3 Fahrten als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Gerswalde, Schule - Gerswalde, Markt - Neudorf - Willmine, Dorf - Wolmersdorf, Bahnhof	8 (6)	4	4		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Rufbus, bei 1 Fahrt nur Zustieg nach telefonischer Anmeldung Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 4 Fahrten als Rufbus
514	Templin - Netzow	UVG	Templin, ZOB - Templin, Naturschule - Templin, Eschenweg - Knehden, Dorf - Netzow	8 (4)	/	/		Mo-Fr: 4 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur Di+Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do
			Netzow - Knehden, Dorf - Templin, Eschenweg - Templin, Naturschule - Templin, ZOB	7 (3)	/	/		Mo-Fr: 3 Fahrten als Rufbus, 1 Fahrt nur Di+Fr, 1 Fahrt nur Mo-Do
515	Templin - Ringenwalde - Joachimsthal	UVG	Templin - Milmersdorfe - Ringenwalde - Joachimsthal	8 (5)	/	/		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur bis Ringenwalde, Feuerwehr, 2 Fahrten nur als Rufbus, 2 Fahrten nur Di+Fr
			Joachimsthal - Ringenwalde - Templin	7 (3)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur ab Ringenwalde, Feuerwehr
517	Templin - Lychen - Himmelpfort - Fürstenberg	UVG	Templin - Densow - Annenwalde - Lychen - Fürstenberg	20 (13)	8	8		Mo-Fr S: 3 Fahrten nur ab Lychen, Markt, 2 Fahrten nur bis Densow, Abzweig, 9 Fahrten nur bis Lychen, 3 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt nur ab Lychen, Schule, 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 4 Fahrten ab Lychen, Markt, 2 Fahrten als Rufbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Fürstenberg - Himmelpfort - Lychen - Densow - Templin	25 (15)	7	7		Mo-Fr S: 12 Fahrten nur ab Lychen, Markt, 2 Fahrten als Rufbus Mo-Fr F: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 4 Fahrten nur bis Lychen, Markt, 1 Fahrt als Rufbus
518	Templin - Gandenitz	UVG	Templin - Gandenitz - Neu Placht	4 (2)	2	2		Mo-Fr: 1 Fahrt ab Templin ZOB, 2 Fahrten als Rufbus Sa, So: 2 Fahrten als Rufbus
			Placht- Weiler - Gandenitz - Templin	4 (2)	2	2		Mo-Fr: 1 Fahrt als Rufbus Sa, So: 2 Fahrten als Rufbus
519	Templin - Metzelthin - Warthe - Boitzenburg	UVG	Templin - Klosterwalde - Herzfelde - Warthe - Boitzenburg	15 (7)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten ab Templin, Gymnasium, 1 Fahrt ab Klosterwalde, Kreuzung, 1 Fahrt ab Klosterwalde, 1 Fahrt als Rufbus
			Boitzenburg - Klaushagen - Warthe - Herzfelde - Klosterwalde - Templin	16 (11)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur ab Warthe, Neubau, 2 Fahrten nur bis Klosterwalde, Kreuzung
494	Angermünde, Bahnhof - Krankenhaus - Finanzamt - Templiner Str. - Angermünde, Schillerplatz	UVG	Angermünde, Bahnhof - Krankenhaus - Finanzamt - Templiner Str. - Angermünde, Schillerplatz	17 (15)	6	/		Stadtbus Mo-Fr S: 2 ab Fischerstr.
			Angermünde, Schillerplatz - Bahnhof - Berliner Str. - Templiner Str. - Krankenhaus - Angermünde, Bahnhof	12	6			Stadtbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
446	ZOB - Straße des Frieden - Campingplatz Sonnenkap Bus	UVG	ZOB - Straße des Frieden - Campingplatz	19	19	19		Kleinbus
			Campingplatz - Straße des Friedens - ZOB	19	19	19		
447	Nord - Straße des Friedens - Schafgrund	UVG	Nord - Straße des Friedens - Schafgrund	30	7	/		Stadtbus, Kleinbus Mo-Fr: Eine Fahrt erst ab Prenzlau, Straße des Friedens Sa: 2 Fahrten erst ab Prenzlau, Straße des Friedens
			Schafgrund - Straße des Frieden - Nord	30	4	/		Stadtbus, Kleinbus Mo-Fr: 1 Fahrt erst ab Prenzlau, Straße des Friedens, 1 Fahrt nur Abschnitt Prenzlau, Schafgrund - Str. des Friedens Sa: 1 Fahrt nur Abschnitt Prenzlau, Schafgrund – Str. Des Friedens
448	Berliner Str. - Straße des Friedens - Georg-Dreke-Ring - Ost	UVG	Berliner Str. - Straße des Friedens - Georg-Dreke-Ring - Ost	30	5	/		Stadtbus, Kleinbus Sa: 1 Fahrt nur ab Am Igelpfuhl
			Ost - Straße des Friedens - Berliner Str.	30	4	/		
481	ZOB - Steinstraße - Ärztehaus - CKS - Berliner Str. - Sportplatz - Klinikum - Festwiese - Ärztehaus - Stadthäuser - ZOB	UVG	ZOB - Steinstraße - Ärztehaus - CKS - Berliner Str. - Sportplatz - Klinikum - Festwiese - Ärztehaus - Stadthäuser - ZOB	17(16)	16	14		Stadtbus Sa, So: 2 Fahrten als Kleinbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
482	ZOB - Stadthäuser - Ärztehaus - Klinikum - Berliner Str. - Sportplatz - CKS - Restwiese - Ärztehaus - ZOB	UVG	ZOB - Stadthäuser - Ärztehaus - Klinikum - Berliner Str. - Sportplatz - CKS - Restwiese - Ärztehaus - ZOB	34	19	16		Stadtbus Sa: 2 Fahrten als Kleinbus So: 1 Fahrt als Kleinbus
484	Schwedt, ZOB - Talsand - Vierradener Platz - Bahnhof - Friedhof - Vierraden - Gatow, Nord	UVG	Schwedet, ZOB - Talsand - Vierradener Platz - Bahnhof - Friedhof - Vierraden - Gatow, Nord	4 (2)	7	7		Mo-Fr S: 1 Fahrt als Kleinbus Sa: 7 Fahrten als Kleinbus, 2 Fahrten als Rufbus; So: 7 Fahrten als Kleinbus, 4 Fahrten als Rufbus
			Gatow, Nord - Vierraden - Friedhof - Bahnhof - Vierradener Platz - Schwedt, ZOB	4 (3)	6	7		Mo-Fr: 2 Fahrten ab Schwedenweg; Sa: 6 Fahrten als Kleinbus, 1 Fahrt als Rufbus; So: 7 Fahrten als Kleinbus, 4 Fahrten als Rufbus
486	Schwedt, PCK Busbahnhof - Schwedt, Papierfabrik	UVG	Schwedt, PCK Busbahnhof - Schwedt, Papierfabrik	19 (18)	11	10		Mo-Fr S: 5 Fahrten als Kleinbus Mo-Fr F: 2 Fahrten als Rufbus Sa: 10 Fahrten als Ruf- und Kleinbus; So: 3 Fahrten ab ZOB, alle Fahrten als Ruf-/Kleinbus
			Schwedt, Papierfabrik - Schwedt, PCK Busbahnhof	17 (19)	11	10		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Kleinbus, Zwei Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: 5 Fahrten als Kleinbus, Zwei Fahrten als Rufbus; Sa: 10 Fahrten als Ruf- und Kleinbus; So: 10 Fahrten Ruf- und Kleinbus
489	Schwedt, PCK Busbahnhof - Schwedt, An den Schloßwiesen	UVG	PCK Busbahnhof - An den Schloßwiesen	2 (2)	/	/		Mo-Fr: Alle Fahrten als Kleinbus
			An den Schloßwiesen – PCK Busbahnhof	3 (3)	/	/		Mo-Fr: Alle Fahrten als Kleinbus

Linien[1]	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
531	Templin, Lychener Straße - Thermalbad - Templin, Seehotel/Postheim	UVG	Lychener Straße - Seehotel/Postheim	37 (37)	18	18		Stadtbus Mo-Fr: 25 Fahrten erst ab Lychener Straße
			Seehotel/Postheim - Lychener Straße	37 (37)	18	18		
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
842	Zehdenick – Kurtschlag – Groß Dölln	OHV	Zehdenick – Groß Dölln	5 (4)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten als Rufbus; Mo-Fr F: alle Fahrten als Rufbus
			Groß Dölln – Zehdenick	4 (5)	/	/		
920	Angermünde - Groß Ziethen - Joachimsthal - Friedrichswalde - Ringenwalde	BBG	Angermünde - Schmargendorf - Groß Ziethen - Althüttendorf - Joachimsthal - Friedrichswalde - Ringenwalde	15 (6)	/	/		Mo-Fr S: 2 Fahrten nur Joachimsthal - Ringenwalde, 1 Fahrt nur Golzow - Joachimsthal, 1 Fahrt Klein Ziethen - Neugrimmnitz, 3 Fahrten Senftenhütte – Joachimsthal ; Mo-Fr F: 2 Fahrten nur Senftenhütte - Joachimsthal
			Ringenwalde - Friedrichswalde - Joachimsthal - Althüttendorf - Groß Ziethen - Schmargendorf - Angermünde	13 (6)	/	/		Mo-Fr S: 1 Fahrt nur Ringenwalde - Joachimsthal 4 Fahrten ab Joachimsthal, 1 Fahrt ab Neugrimnitz, 1 Fahrt nur Neugrimnitz - Senftenhütte, 1 Fahrt Joachimsthal - Senftenhütte Mo-Fr F: 1 Fahrt nur Joachimsthal - Senftenhütte

Daten: UVG 2020 sowie Daten der Verkehrsunternehmen.

A3 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark

Tabelle 42: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Uckermark mit Schüleranzahl

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Grundschulen		
Gustav-Bruhn-Grundschule	Stadt Angermünde	467
Puschkinschule Angermünde	Stadt Angermünde	246
Puschkin-Grundschule Boitzenburg	Gemeinde Boitzenburger Land	116
Regenbogengrundschule Brüssow	Stadt Brüssow	101
Grundschule Casekow	Gemeinde Casekow	152
Grundschule Gartz	Stadt Gartz	187
Grundschule Gerswalde	Gemeinde Gerswalde	117
Goethe-Grundschule Göritz	Gemeinde Görlitz	98
Grundschule "Anna Karbe"	Gemeinde Gramzow	177
Pannwitz-Grundschule Lychen	Stadt Lychen	156
Grundschule Clara Zetkin	GemeindeMilmersdorf	71
Kleine Grundschule Fürstenwerder	Landkreis Uckermark	99
Grundschule Gollmitz	Landkreis Uckermark	108
Grundschule am Oberuckersee	Gemeinde Oberuckersee	55

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Cornelia-Funke-Grundschule Passow	Gemeinde Passow	123
Wilhelm-Busch-Grundschule Pinnow	Landkreis Uckermark	116
Diesterweg-Grundschule	Stadt Prenzlau	276
Grundschule Johann Heinrich Pestalozzi	Stadt Prenzlau	269
Grundschule "Artur Becker"	Stadt Prenzlau	248
Oberschule mit Grundschule Carl Friedrich Grabow	Landkreis Uckermark	468
Astrid Lindgren Grundschule	Stadt Schwedt/Oder	330
Grundschule "Am Waldrand"	Stadt Schwedt/Oder	268
Erich Kästner-Grundschule	Stadt Schwedt/Oder	307
Grundschule "Bertolt Brecht"	Stadt Schwedt/Oder	356
Grundschule Am Egelpfuhl	Stadt Templin	292
Grundschule "Johann Wolfgang von Goethe"	Stadt Templin	265
Grundschule Uckerland	Gemeinde Uckerland	121
Freie Schule Angermünde Grundschule	Freie Schule Ang. e. V.	70
Dorfschule Wallmow genehmigte Ersatzschule	Zuckermark e. V.	47
Aktive Naturschule Prenzlau Grund- und Oberschule Oberschule mit angegliedertem Grundschulteil -anerkannte Ersatzschule-	Landkreis Uckermark	145

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Evangelische Grundschule Schwedt/Oder genehmigte Ersatzschule	Schulstiftung d. Ev. Kirche Berlin-Brandenbrug – schlesische Oberlausitz	59
EJF-Schulzentrum "Tabaluga"-Oberschule mit angegliederten Förderklassen in der Primarstufe - anerkannte Ersatzschule-	EJF Lazarus	180
Evangelische Salveytal-Grundschule Tantow	Trägerverein d. Ev. Salveytal-Grundschule Tantow	80
Aktive Naturschule mit Montessori-Orientierung Templin Grundschule	Freie Schule Prenzlau e. V.	70
Waldhofschule Integrative Grundschule -Eine Schule für alle-	Stephanus Bildung GmbH	265
Gymnasium		
Einstein-Gymnasium	Landkreis Uckermark	374
Christa-und-Peter-Scherpf-Gymnasium	Landkreis Uckermark	527
Carl-Friedrich-Gauß-Gymnasium	Landkreis Uckermark	429
Gymnasium Templin	Landkreis Uckermark	525
Gesamtschulen		
Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe „Talsand“	Landkreis Uckermark	764
Aktive Naturschule Templin Gesamtschule mit gymn. Oberstufe - genehmigte Ersatzschule, anerkannt in der Sekundarstufe I -	Freie Schule Prenzlau e. V.	92
Oberschulen		
Ehm-Welk-Oberschule Schule für gemeinsames Lernen	Landkreis Uckermark	512

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Oberschule "Philipp Hackert"	Landkreis Uckermark	363
Oberschule mit Grundschule Carl Friedrich Grabow	Stadt Prenzlau	468
Dreiklang Oberschule	Landkreis Uckermark	277
Oberschule Templin	Landkreis Uckermark	371
Freie Schule Angermünde Oberschule anerkannte Ersatzschule	Freie Schule Ang. e. V.	51
Aktive Naturschule Prenzlau Grund- und Oberschule Oberschule mit angegliedertem Grundschulteil -anerkannte Ersatzschule-	Freie Schule Pz. e. V. Annerkannte Ersatzschule	145
EJF-Schulzentrum "Tabaluga"-Oberschule mit angegliederten Förderklassen in der Primarstufe - anerkannte Ersatzschule	EFJ Lazarus	180
Berufliche Schulen		
Oberstufenzentrum Uckermark	Landkreis Uckermark	1402
Berufliche Schule Angermünde	ABW e. V. Annerkannte Ersatzschule	114
Schulen mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt		
Lebensschule Uckermark Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“	Landkreis Uckermark	84
Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt Lernen Max Lindow	Landkreis Uckermark	164
Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“ Im Odertal	Landkreis Uckermark	97

Schulname	Träger	Schüleranzahl
Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ Am Schloßpark Schwedt/Oder	Landkreis Uckermark	111
Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ Willy Gabbert	Landkreis Uckermark	100

Daten: LISUM 2020. Schülerzahlen zum Stand Schuljahr 2019/2020.