

## Vorschlag für das Mobilitätskonzept Uckermark

### Öffentlicher Personennahverkehr

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

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

#### **1. Aufnahme des Ziels einer angebotsorientierten Planung**

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

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

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

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

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

### **3. Grundlage für die Erarbeitung des kreisweiten Bus-Netzes**

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

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

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

#### **4. Einheitliche Bedienstandards im kommunalen ÖPNV**

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

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

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