

## Stellungnahme zur Entwicklung Nahverkehrsplan Uckermark

Stand: 17.08.2021

1. Aktuell wird der Nahverkehrsplan für den Landkreis Uckermark grundlegend überarbeitet und inhaltlich fortgeschrieben. Uns lag eine Präsentation des beauftragten Planungsbüros vom 27. Mai 2021 vor. **Grundsätzlich begrüßen wir die dort formulierten Ziele für die Fortschreibung** (vgl. Folie 16) als Schritt in die richtige Richtung. Wir nehmen hier dazu ergänzend Stellung. Dabei betonen wir, dass uns durchaus bewusst ist, dass nicht alle formulierten Ideen kurzfristig umsetzbar sind. Unsere Gedanken sind eher als Beschreibung einer **Vision für die zukünftige Entwicklung** zu verstehen. Wir hoffen, dass der Landkreis auch bereit ist, im Rahmen des NVP eine Vision zu formulieren, deren Umsetzung in der Laufzeit des Plan oder darüber hinaus angegangen werden soll und die auch, zusammen mit weiteren engagierten Kreisen, eine Grundlage für die weitere politische Abstimmung mit dem Land darstellen kann.
2. Die Definition des **SPNV als Rückgrat** ist gut nachvollziehbar. Ziel sollte aber sein, unterhalb dieses Grundsystems einen verlässlichen und zum SPNV integriert passenden Busverkehr auf den Hauptrelationen zu konzipieren. Die Mitfinanzierung des Landes sollte politisch eingefordert werden. Dies bedeutet für uns, dass ein sog. **A-Netz** alle wichtigen Relationen im Landkreis und zu den Nachbarkreisen umfassen muss und dieses Netz **in ähnlicher Qualitätsstufe wie der SPNV** bedient werden soll: also 365 Tage im Jahr im vergleichbarem Angebot, mindestens im 2-Stunden-Takt und auch mit Verkehrsangeboten am Abend. Dabei sollen gradlinige und einheitliche Linienführungen umgesetzt werden, die eine attraktive Reisezeit im Wettbewerb mit dem MIV ermöglichen. Dabei schlagen wir vor, **das A-Netz dahingehend auszuweiten**, die Verbindung eines Mittelzentrums zu den Grundzentren des Landkreises bzw. einem zentralen Verwaltungs- und Versorgungsort einzubinden (also jeweils mind. ein zentraler Ort in den Ämtern oder Großgemeinden). Weiterhin sollen netzstrukturell sinnvolle Verbindungen zu den Nachbarkreisen eingebunden werden.
3. Das ergänzende **B-Netz** sollten ein verlässliches Angebot inkl. Abendfahrten bieten. Soweit sinnvoll auch an den Wochenenden. Dabei sind auch besondere touristische Angebote mitzubetrachten. Dadurch kann es jahreszeitlich zu unterschiedlichen Fahrplanangeboten kommen und im klar kommunizierbaren Umfang sind auch verschiedene Linienführungen denkbar.
4. Ein besonderer Schwerpunkt sollten unseres Erachtens auf das Thema des **Abendverkehrs** gelegt werden. Denn nur wenn die Menschen mit dem Bus auch wieder nach Hause kommen, werden sie den Bus auch nutzen, um morgens/vormittags ein Ziel anzusteuern. Bereits seit mindestens 20 Jahren haben sich auch im Einzelhandel die Öffnungszeiten bis 20 Uhr etabliert. In vielen Büroarbeitsplätzen bzw. im Dienstleistungsgewerbe sind Arbeitszeiten bis 17 Uhr oder länger nicht ungewöhnlich. Aber das aktuelle Angebot bietet für diese Arbeitszeiten und im Freizeitverkehr nahezu kein Angebot. Wenn heute auf einigen Linien gegen 18 Uhr noch eine Fahrt angeboten wird, ist das schon fast eine Ausnahme. Wir schlagen vor, dass auf allen Linien des A- und des B-Netzes eine **letzten Fahrt nach 20 Uhr** erfolgen soll. Dabei sind Umsteigezeiten zum SPNV zu gewährleisten. An **Freitag bis Sonntag** sollten Abfahrten – ggf. auch als Rufbus-Fahrten konzipiert – **bis Mitternacht** erfolgen (letzte Zugfahrt aus Richtung Berlin).

In diesem Zusammenhang möchten wir auch die Einführung einer **Mobilitätsgarantie** vorschlagen. Dabei sollte sichergestellt werden, dass nach der letzten Busfahrt ein Weitertransport ermöglicht wird, wenn vorhergehenden öffentlichen Verkehrsmittel – völlig unabhängig davon, wer für dieser verantwortlich ist! – ausfallen oder sich verspäten und damit die Reiseketten zum Zielort gestört ist. Dies bedeutet v.a., dass ausfallende Busse oder verspätete Züge am Abend nicht eine Unsicherheit für die Fahrgäste bedeuten. Maßnahmen können sein, letzten Busfahrten bis zu einer gewissen Zeit warten zu lassen (Wartezeitvorschrift) oder Taxi-Fahrten ermöglicht werden. Nur wenn sich die Fahrgäste sicher sein können, dass sie wirklich nach Hause kommen, ist der ÖPNV eine denkbare Alternative.

Mobil in Brandenburg

ökologisch und sicher



Regionalgruppe Uckermark | uckermark@vcd-brandenburg.de

**AG MOBILITÄT**  
Nordost-Uckermark  
mobilitaet@nordostuckermark.de

5. Wir möchten vorschlagen, der **Netzverknüpfung von Rad und Bus/Bahn** noch stärkeres Gewicht zu geben und dabei v.a. die Anlage von sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen **im ländlichen Raum** in den Fokus zu nehmen. Dies ist aus unserer Sicht auch als Strategie der „letzten Meile“ hilfreich, so dass ggf. Umwegfahrten zur Bedienung von abseits der Hauptstraßen liegenden Ortslagen entfallen kann.
6. Im Bereich Tarif wäre zu prüfen, ob das Angebot einer kreisweiten **Jugendmonatskarte** (bis 25?) umgesetzt werden kann, um die jungen Menschen frühzeitig an die Nutzung des ÖPNV zu gewöhnen, auch über die Fahrten von/zur Schule hinweg und die eigenständige **Teilhabe**, z.B. dem Besuch von Veranstaltungen oder Freizeitangebote besser zu ermöglichen.
7. Bei der Ausstattung und dem barrierefreien Umbau der **Haltstellen** sehen wir die Bereitschaft der Kommunen nur sehr begrenzt gegeben. Im Wettbewerb um die wenigen Mittel sind Haltestellen nur selten prioritär. Wir schlagen daher eine Förderlinie des Landkreises vor, die bei entsprechender Qualitätsvorgabe die Übernahme der Kosten für den Umbau ermöglicht. Weiterhin sollte der Ausbau **dynamischer Fahrgastinformationen** stärker vorangetrieben werden. Gerade bei Bussen ist die Unsicherheit der Fahrgäste vor Ort hoch, ob ein Fahrzeug wohl kommen wird. Dabei gibt es auch sehr kostengünstige Abfahrtsanzeiger, die sich bspw. in den Haltestellenmast integrieren lassen. Es sind nicht immer die großen Mehrfahrtenanzeiger notwendig.
8. Die Umsetzung eines verbesserten A- und B-netzes (siehe oben) kann durchaus beginnend in einer **Musterregion** erfolgen, um den Erfolg zu prüfen.
9. Die **Qualität der Leistungserbringungen** (Verlässlichkeit der Fahrzeiten, Qualität der Fahrzeuge und Fahrweise etc.) sollte, wie bei SPNV durch den VBB organisiert, durch Prüffahrten erhoben und bei Abweichungen sanktioniert werden. Unserer Erfahrung nach sind insb. Nachunternehmer diesbezüglich wenig im Fokus, so dass Fahrtenausfälle, völlig unbeschilderte Fahrzeuge oder Tarif-unerfahrende FahrerInnen eher der Regelfall als die Ausnahme ist.
10. Für unsere **Region im Nordosten der Uckermark** schlagen wir folgende konkrete **Maßnahmen** vor:
  - Im SPNV die Zielstellung, die Verbindung von Prenzlau über Pasewalk nach Stettin attraktiv weiter zu entwickeln; dazu entsprechende Abstimmungen mit dem Kreis Vorpommern-Greifswald und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern.
  - Wiederinbetriebnahme der stillgelegten Bahnstrecke Brüssow—Löcknitz als langfristiges Ziel; Integration in das in Entwicklung befindliche S-Bahn-Netz Stettin
  - Führung von Linienangeboten nach Pasewalk und Löcknitz (über den Schulverkehr hinaus) in Vorpommern. In Pasewalk wäre die Anbindung des Krankenhauses zu prüfen, in Löcknitz der Übergang zu den Zügen von/nach Stettin
  - Führung eines Linienangebots Richtung Süden. Wir schlagen dabei die Anbindung nach Casekow vor, wo Anschlussmöglichkeiten an verlässliche Linien Richtung Gartz und Schwedt bestehen können.
  - Eine Führung zwischen Brüssow und Gramzow (dort Übergang zum PlusBus nach Schwedt) wäre wünschenswert, sehen wir aber derzeit aufgrund der Straßeninfrastruktur kaum machbar.
  - Die Durchbindung der Linien von Prenzlau nach Schmölln weiter nach Penkun, ggf. sogar bis Gartz
  - Die Aufwertung der Verbindung von Prenzlau nach Brüssow im A-Netz, ggf. mit Weiterführung nach Löcknitz (und Anschluss dort an den Zug nach Stettin), um für die nördliche Uckermark inkl. Prenzlau eine machbare ÖPNV-Verbindung von/nach Stettin zu ermöglichen, sofern dies im SPNV weiterhin nicht umsetzbar ist (siehe oben).
  - Etablierung eines Umsteigeknotes in Kleptow (Gewerbstandorte) um neue Verbindungen zu schaffen und die Hauptlinie zu beschleunigen. So können die Orte nördlich und südlich mit einem Angebot im B-Netz erschlossen werden. Derzeit finden dort Fahrten statt, die aufgrund einer fehlenden Haltestelle nicht miteinander verknüpft werden können (425/427).
  - Die Anbindung der durchaus Potential versprechenden Ortslagen Grimme, Grünberg, Battin, Wolschow/Menkin auch am Abend und am Wochenende (Linie 424).
  - Besseres Fahrplankonzept am Nachmittag und am Wochenende in der Region Brüssow. Derzeit sind bspw. Fahrten von Ortsteilen nach Brüssow zum guten Teil nicht möglich, da eine Ringfahrtenstruktur vorliegt, die nur eine Richtung bedient.
  - Ausstattung mindestens der Haltestelle Brüssow Markt mit dynamischen Fahrgastanzeigern. Die Haltestellenanordnung ist dort so unübersichtlich und derzeit gar nicht beschildert, so dass Fahrgäste,

die nicht jeden Tag verkehren einem Ratespiel der Abfahrtsposition gegenüber stehen. Fahrten der Linie 424 und 427 erfolgen bspw. je nach Vorleistung von verschiedenen Positionen.

- Verbesserte Radabstellanlagen entlang der Hauptlinien zur Anbindung der abseits liegenden Orte, v.a. Haltestellen Ludwigsburg Abzw. (Ludwigsburg Ort, Dauerthal), Kleptow (Klockow, Wallmow, Cremzow), Menkin (Menkin Ort, Woddow, Wollschow) und Grünberg (Battin, Trampe).
- Durchgängiges Haltestellenregime und ggf. Verdichtung von Haltestellenstandorten in einigen Ortslagen (bspw. Baumgarten, Klockow, Brüssow Süd). Z.B. wird die Haltestelle Brüssow See heute von einigen dort verkehrenden Linienfahrten zumindest planmäßig nicht bedient.
- Die nachfolgenden Übersichten zum Bestandsangebot und für ein Angebotskonzept stellen eine **Ideenskizze** vor und sind einerseits nicht umfassend auf Machbarkeit geprüft sowie sicherlich finanziell so nicht ohne weiteres umsetzbar.

