Nahverkehrsplan

für den

straßengebundenen Öffentlichen

Personennahverkehr des

Landkreises Uckermark

2004 – 2008

- Entwurf –

Prenzlau, Haus der Wirtschaft im September 2004

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 3

0 Vorwort des Landrates 4

1 Vorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark 5

1.1 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes 5

1.2 Gesetzliche Vorgaben von EU, Bund und Land 6

1.3 Zielvorgaben des Landes Brandenburg 8

1.4 Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Uckermark 9

2 Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV 10

2.1 Einwohner, Siedlungs- und Gemeindestruktur 10

2.2 Infrastruktureller Handlungsbedarf 13

2.3 Schüler und Schulstandorte 14

2.4 Pendler, Motorisierungsgrad und Modal Split 18

2.5 Wirtschaftsstandorte, Erwerbstätige, Arbeitslose, 25

2.6 Ärztestandorte 27

2.7 Touristische Schwerpunkte 29

3 Analyse des vorhandenen ÖPNV-Systems 30

3.1 Angebot 30

3.1.1 Angebot im SPNV 30

3.1.2 Angebot im übrigen ÖPNV 34

3.2 Nachfrage 42

3.2.1 Nachfrage im SPNV 42

3.2.2 Nachfrage im übrigen ÖPNV 43

3.2.3 Verknüpfungen Bahn/Bus und Bus/Bus 47

3.2.4 Qualität im übrigen ÖPNV 49

3.3 Kennzahlenvergleich der Landkreise in Brandenburg im Jahr 2003 50

3.3.1 SPNV 50

3.3.2 Übriger ÖPNV 52

4 Entwicklung des ÖPNV-Systems 54

4.1 Leitgedanken zur Entwicklung 54

4.2 Entwicklung im SPNV 54

4.3 Vorgaben zum Bedienungssystem im Busverkehr 56

4.3.1 Schülerverkehr 56

4.3.2 Verkehrsachsen für den Busverkehr 57

4.3.3 Verknüpfungspunkte im ÖPNV 59

4.3.4 Rufbusse 59

4.4 Definition der Qualitätsstandards zur Leistungserstellung im Busverkehr 60

4.4.1 Bedienungsqualität 60

4.4.2 Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge 62

4.4.3 Komfort und Ausstattung der Haltestellen 65

4.4.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung 66

4.4.5 Sicherheit 67

4.4.6 Sauberkeit 67
4.4.7 Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb 67
4.4.8 Personal 68
4.4.9 Störungsmanagement 69
5 Organisation und Marketing 69
5.1 Der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg 69
5.2 Organisation im Landkreis Uckermark 71
5.3 Marketing 72
6 Finanzierungskonzept 73
6.1 Finanzierung seit Übernahme der Aufgabenträgerschaft 73
6.2 Finanzierungsplan 2005 - 2008 74
6.3 Verkehrsvertrag 76
Quellenverzeichnis 77

Abkürzungsverzeichnis

- ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
- EG-VO 1191/69 i.d.F. der VO 1893/91 – Verordnung 1191/69 des Rates der europäischen Gemeinschaften in der Fassung der Verordnung 1893/91
- PBefG – Personenbeförderungsgesetz
- GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- SPNV – Schienenpersonennahverkehr
- VBB – Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg GmbH
- EuGH – Europäischer Gerichtshof
- ZOB – Zentraler Omnibus Bahnhof
- UVG – Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
- PVG – Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde
- BBG – Barnimer Gusgesellschaft mbH
- ODEG – Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft
- RE – RegionalExpress
- RB – RegionalBahn
- IC – InterCity
- VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- RBL – Rechner gestütztes Betriebsleitsystem

0 Vorwort des Landrates

Wird später eingefügt

1 Vorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark

1.1 *Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes*

Der Nahverkehrsplan bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Uckermark. Er wird damit das wesentliche Steuerungselement des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger. Die Rahmenvorgaben müssen vom Landkreis Uckermark eigenständig definiert und finanziell verantwortet werden. Der Nahverkehrsplan soll folgende wesentliche Fragen beantworten:

- **Welchen ÖPNV haben wir?**
- **Welche strukturellen Entwicklungen wirken auf den ÖPNV?**
- **Welchen ÖPNV müssen und können wir uns leisten?**
- **Wie soll er organisiert und gestaltet sein?**
- **Wie finanzieren wir ihn?**

Der im Nahverkehrsplan definierte Rahmen übt eine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit aus. Zum einen bindet der Nahverkehrsplan den Aufgabenträger Landkreis Uckermark selbst, zum anderen muss die Genehmigungsbehörde (Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen) bei der Konzessionsvergabe an die Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Uckermark beachten. Die Verbindlichkeit des Nahverkehrsplanes ist von hoher Bedeutung, weil dadurch

- für den Verkehrskunden unabhängig vom Verkehrsunternehmen der Umfang und die Qualität der Leistung im ÖPNV sichergestellt werden,
- für die Verkehrsunternehmen als Leistungsersteller Planungssicherheit geschaffen wird
- und für den Haushalt des Landkreises Uckermark eine verlässliche Grundlage der Haushaltsplanung bereitgestellt wird.

Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg sollte der Nahverkehrsplan mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Liniengestaltung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über

   a) die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,

   b) die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,

   c) die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,

4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
5. das Finanzierungskonzept.

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Uckermark wurde im Frühjahr 1997 erstmalig durch den Kreistag beschlossen. Die vom ÖPNV-Gesetz geforderte jährliche Fortschreibung des Investitionsbedarfs und des Finanzierungskonzeptes wurde regelmäßig vom Kreistag vorgenommen. Alle fünf Jahre sollte nach ÖPNV-Gesetz der Nahverkehrsplan komplett aktualisiert werden. Nach der Veränderung verschiedener Rahmenbedingungen für den ÖPNV in den Jahren 2003 und 2004 (EuGH-Urteil zur gegenwärtigen Finanzierungspraxis, Änderung des ÖPNV-Gesetzes, Änderung der Förderung im Schülerverkehr) ist eine Aktualisierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt dringend geboten.

Auf Empfehlung des Nahverkehrsbeirates des Landkreises Uckermark wurde der vorliegende Nahverkehrsplan zur Erstellung, entgegen der ersten und in den meisten anderen Landkreisen üblichen Verfahrensweise, nicht extern vergeben. Vielmehr wurde unter Bündelung der vorhandenen Kompetenz im Haus der Wirtschaft und unter Zuarbeit der relevanten Partner (Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg, Nahverkehrsbeirat, Kommunen und wissenschaftliche Einrichtungen) der Nahverkehrsplan für den Landkreis Uckermark eigenständig und praxisnah erstellt.

1.2 *Gesetzliche Vorgaben von EU, Bund und Land*

Der Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Uckermark setzt den verbindlichen Rahmen für die Gestaltung innerhalb der nächsten fünf Jahre. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für den Landkreis Uckermark ist dabei durch Europa-, Bundes- und Landesrecht vorgegeben.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Europa befindet sich gegenwärtig in einer weitreichenden Phase des Umbruchs, die voraussichtlich erst innerhalb der nächsten zehn Jahre zum Abschluss kommen wird. Die **Verordnung 1191/69 des Rates der europäischen Gemeinschaften in der Fassung der Verordnung 1893/91** (EG-VO 1191/69 i.d.F. der VO 1893/91) aus dem Jahr 1991 regelt das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs. Grundsätzlich werden danach Verkehrsunternehmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes befreit. Zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung können jedoch Verpflichtungen (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) angeordnet werden. Die Verordnung in ihrer aktuellen Fassung hat in der Praxis unterschiedliche Interpretationen hervorgerufen. Insbesondere ist die Frage der Zulässigkeit der Eigenproduktion (z. B. Absicherung des ÖPNV durch eine eigene Verkehrsgesellschaft des Landkreises) im zu verantwortenden regionalen Verkehrsgebiet strittig. Eine teilweise Klärung erfolgte vor dem Europäischen Gerichtshof und ist im Sommer 2003 mit einem Grundsatzurteil entschieden worden. Danach ist die gegenwärtige Finanzierungspraxis zulässig, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Das beauftragte Unternehmen muss mit einer klar definierten gemeinwirtschaftlichen Leistung betraut sein.
2. Die Parameter für die Ausgleichszahlung müssen objektiv und transparent sein.

3. Der Ausgleich darf nicht über das erforderliche Maß hinausgehen.
4. Die Höhe des Ausgleichs ist nach den Kosten zu ermitteln, die ein gut geführtes durchschnittliches Verkehrsunternehmen zu tragen hat.

Zudem wurde durch die Europäische Kommission ein Entwurf einer neuen EU-Verordnung zur Ablösung der EG-VO 1191/69 i.d.F. der VO 1893/91 vorgelegt. Das Ziel des neuen Entwurfs besteht in einer europaweit einheitlichen und marktwirtschaftlichen Gestaltung des ÖPNV. Der jeweils verantwortliche Aufgabenträger würde danach weitgehende Handlungskompetenz und Finanzverantwortung für den ÖPNV in seinem Gebiet erhalten. Der neue Verordnungsentwurf befindet sich gegenwärtig in der parlamentarischen Diskussion. Eine Beschlussfassung ist nicht vor 2006 zu erwarten. Danach wird es nach jetziger Einschätzung eine Übergangsfrist von ca. 3 bis 5 Jahren zur Umsetzung geben.

Mit dem **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs** wurde in Deutschland 1994 ein entscheidender Schritt zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit in der Verkehrsbedienung getan. Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV soll zukünftig zusammengeführt werden. Die Regelungskompetenz wurde auf die Bundesländer übertragen. Ebenso wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge erklärt. Den Ländern wird zur Finanzierung des ÖPNV ein jährlich definierter Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung gestellt.

Zuzüglich wurde von der Bundesregierung in Übereinstimmung mit der EG-VO 1191/69 i.d.F. der VO 1893/91 das **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) im Jahr 1996 novelliert. Öffentlicher Personennahverkehr ist danach „... die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.“ Der Verkehr unterliegt einer Genehmigungspflicht (sog. „Konzessionspflicht“). Die jeweilige Genehmigungsbehörde muss einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan berücksichtigen.

Aufgabenträger sind nach dem **ÖPNV-Gesetz** des Landes Brandenburg für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie für landesbedeutsame Verkehrslinien das Land Brandenburg selbst und **für den übrigen ÖPNV die Landkreise** und kreisfreien Städte. Die Aufgabenträger „... sind zuständige Behörde für den ÖPNV im Sinne der EG-VO 1191/69.“ Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung können sie sich öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen bedienen. Den Aufgabenträgern obliegt die Ausgestaltungs- und Finanzverantwortung für den ÖPNV in ihrem Gebiet. Die Aufgabenträger sollten für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan als Rahmen für eine koordinierte Verkehrsentwicklung des ÖPNV aufstellen.

In Anbetracht der komplexen und teilweise strittigen Rechtsentwicklung muss der Nahverkehrsplan den Rahmen für den übrigen ÖPNV so deutlich definieren, dass in jedem Fall die Verpflichtung der ausreichenden Bedienung zur Daseinsvorsorge erfüllt wird und die geforderte Leistung finanziell abgesichert ist.

1.3 *Zielvorgaben des Landes Brandenburg*

Die Entwicklung des übrigen ÖPNV im Landkreis Uckermark muss im Kontext der raumordnerischen und landesplanerischen Vorgaben betrachtet werden. Das Leitbild der dezentralen Konzentration ist diesbezüglich für die gemeinsame Landesentwicklung, die Regionalplanung und die Fachplanungen (u.a. Nahverkehrsplan) maßgebend. Danach soll ein Interessenausgleich zwischen Berlin, dem engeren Verflechtungsraum und dem äußeren Entwicklungsraum, zu dem die Uckermark zählt, geschaffen werden. Langfristiges Ziel ist insbesondere die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen im Land Brandenburg. Hierzu ist die Entwicklung auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung voranzutreiben. Gemeinden, die sich für ein räumlich gebündeltes Angebot von öffentlichen und privaten Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und gesundheitlichen Betreuung, des Sports und der Freizeitgestaltung eignen, sind als zentrale Orte zu stärken und verkehrlich zu erschließen. Insbesondere sollen zentrale Orte als Ziel- und Verknüpfungspunkte des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb angemessener Zeit und in ausreichender Häufigkeit erreichbar sein. Dabei erfolgt eine Differenzierung nach Oberzentren, Mittelzentren sowie Grund- und Kleinzentren.

Im Landkreis Uckermark ist ein Oberzentrum nicht ausgewiesen. Das nächstgelegene Oberzentrum/Metropole ist die Bundeshauptstadt Berlin. Als zumutbarer Zeitaufwand bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden etwa 90 Minuten angesehen.

Mittelzentren im Landkreis Uckermark sind Schwedt/Oder, Prenzlau und Templin. Zusätzlich erfüllt Angermünde Teilfunktionen eines Mittelzentrums. Als zumutbarer Zeitaufwand bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden hier etwa 60 Minuten angesehen.

Grund- und Kleinzentren sind im Landkreis Uckermark Gartz (Oder), Lychen, Boitzenburg, Brüssow, Casekow, Fürstenwerder, Gerswalde, Gramzow, Greiffenberg, Milmersdorf und Passow. Sie sind in einem zumutbarem Zeitaufwand von etwa 30 Minuten zu erschließen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass auf Basis der Gemeindestrukturreform auch andere Orte Teilfunktionen der Grund- und Kleinzentren erfüllen. Dies sind Lübbenow, Schönermark und Pinnow.

Zur Realisierung der Erreichbarkeit ist der ÖPNV unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Dabei sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Das Eisenbahnnetz bildet die grundlegende Raumerschließungskomponente im ÖPNV. Parallele Streckenführungen sollen vermieden werden. Sonderlinienverkehre im Sinne des § 43 PBefG (Schülerverkehre) sind in den öffentlichen Linienverkehr zu integrieren.
- Der ÖPNV soll den Belangen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit Rechnung tragen. In Städten und Verdichtungsräumen soll der ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten.
- An geeigneten Haltepunkten sollen Park- and Ride-Anlagen und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme unterstützt werden. Die Fahrpläne der

Verkehrsträger sind gegenseitig abzustimmen. Die Aufgabenträger sollen die Verkehrsunternehmen zu Verkehrskooperationen anregen und unterstützen.

- Der ÖPNV ist nachfrageorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung gewährleistet werden. In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen, soweit wirtschaftlich sinnvoll, alternative Bedienungsformen genutzt werden.
- Die spezifischen Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätsbehinderung, Familien mit Kindern und alten Menschen sollen berücksichtigt werden.

1.4 *Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Uckermark*

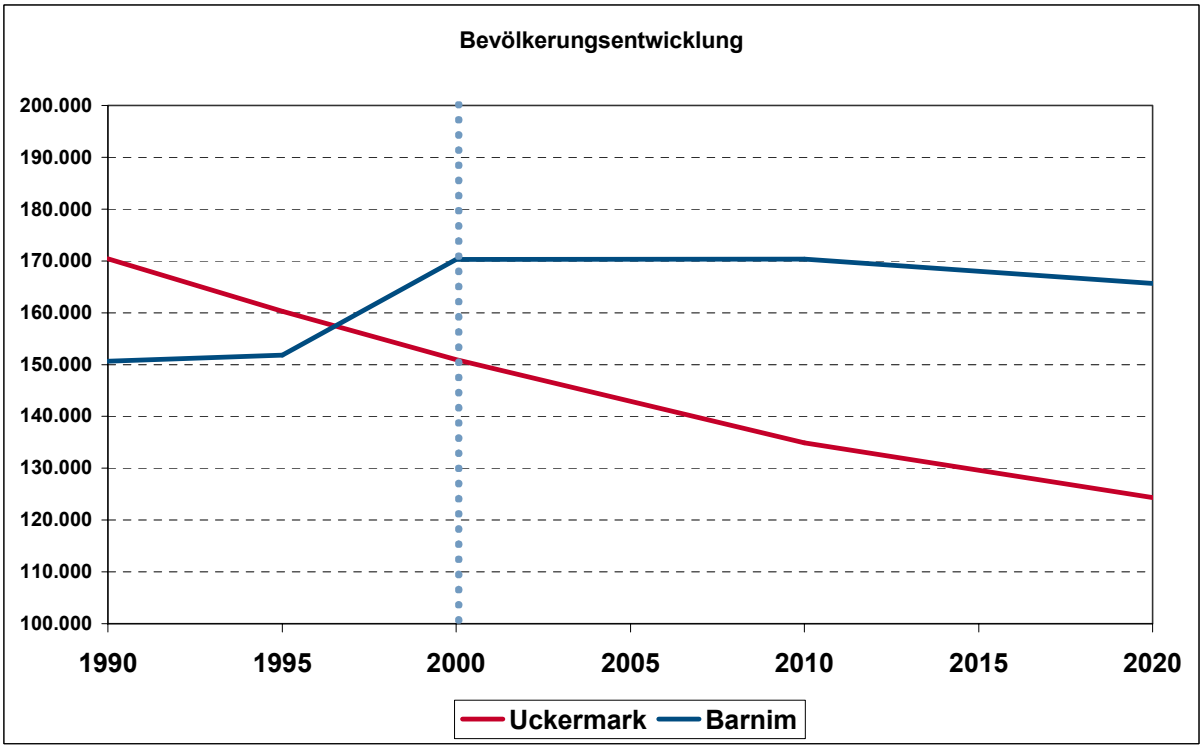
Als Zusammenfassung der in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten Analysen und Festlegungen können folgende Leitlinien betrachtet werden:

- Der ÖPNV ist als integriertes Gesamtsystem zu gestalten. Der ÖPNV im Landkreis Uckermark soll als Bestandteil des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg organisiert werden.
- Die Schülerbeförderung soll innerhalb des ÖPNV organisiert werden. Die Vorgaben aus der Schülerbeförderungssatzung sind umzusetzen. Die Planung soll auf Basis der Schulentwicklungsplanung erfolgen.
- Der Bevölkerungsrückgang und die Überalterung der Gesellschaft wird sich fortsetzen. Die Vorhaltung bestimmter Güter zur Grundversorgung (Ärzte, Banken, Einkauf und öffentliche Einrichtungen) konzentriert sich auf immer weniger Standorte. Die Thematik Ärztebesuch wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Der ÖPNV zur Daseinsvorsorge ist daher konsequent auf die Zentren auszurichten. Die Bedienzeiten und die Beförderungsgefäße sind dem veränderten Nachfrageverhalten anzupassen, d. h. u. a. Ausrichtung auf
  - die Schulzeiten,
  - die Arbeitszeiten,
  - die Ärztesprechstunden,
  - das Einkaufsverhalten,
  - die Saisonzeiten und
  - die Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen.
- Der Freizeit- und Urlaubsverkehr gewinnt für den ÖPNV an Bedeutung. Der Berufsverkehr im ÖPNV wird annähernd konstant bleiben. Der ÖPNV für diese Zielgruppen ist konsequent nach dem Beförderungszweck zu gestalten.
- Das Bedienungssystem soll auf den Vorgaben zu den Verkehrsachsen, den Verknüpfungspunkten und den Rufbussen aufgebaut werden.
- Die Qualität der Leistung soll nach den im Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg definierten Standards erfolgen.
- Der Leistungsumfang, die Leistungsverteilung und die Leistungsfinanzierung sind zwischen dem Aufgabenträger und dem Ersteller auf Basis der Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans in einem Verkehrsvertrag zu regeln.

2 Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

2.1 *Einwohner, Siedlungs- und Gemeindestruktur*

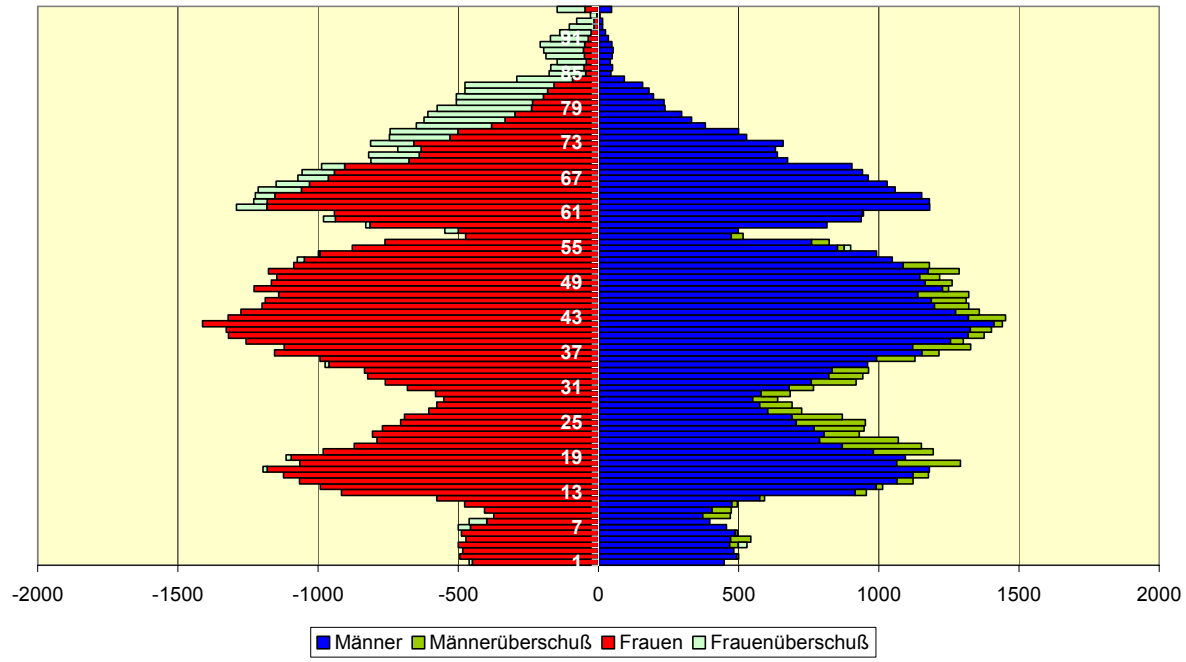
Im Landkreis Uckermark war in der letzten Dekade ein enormer Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen, der sich nach den vorliegenden Prognosen in den nächsten Jahren fortsetzen wird.



Quelle: Regionomica, Entwurf zum Wirtschaftsrahmenplan

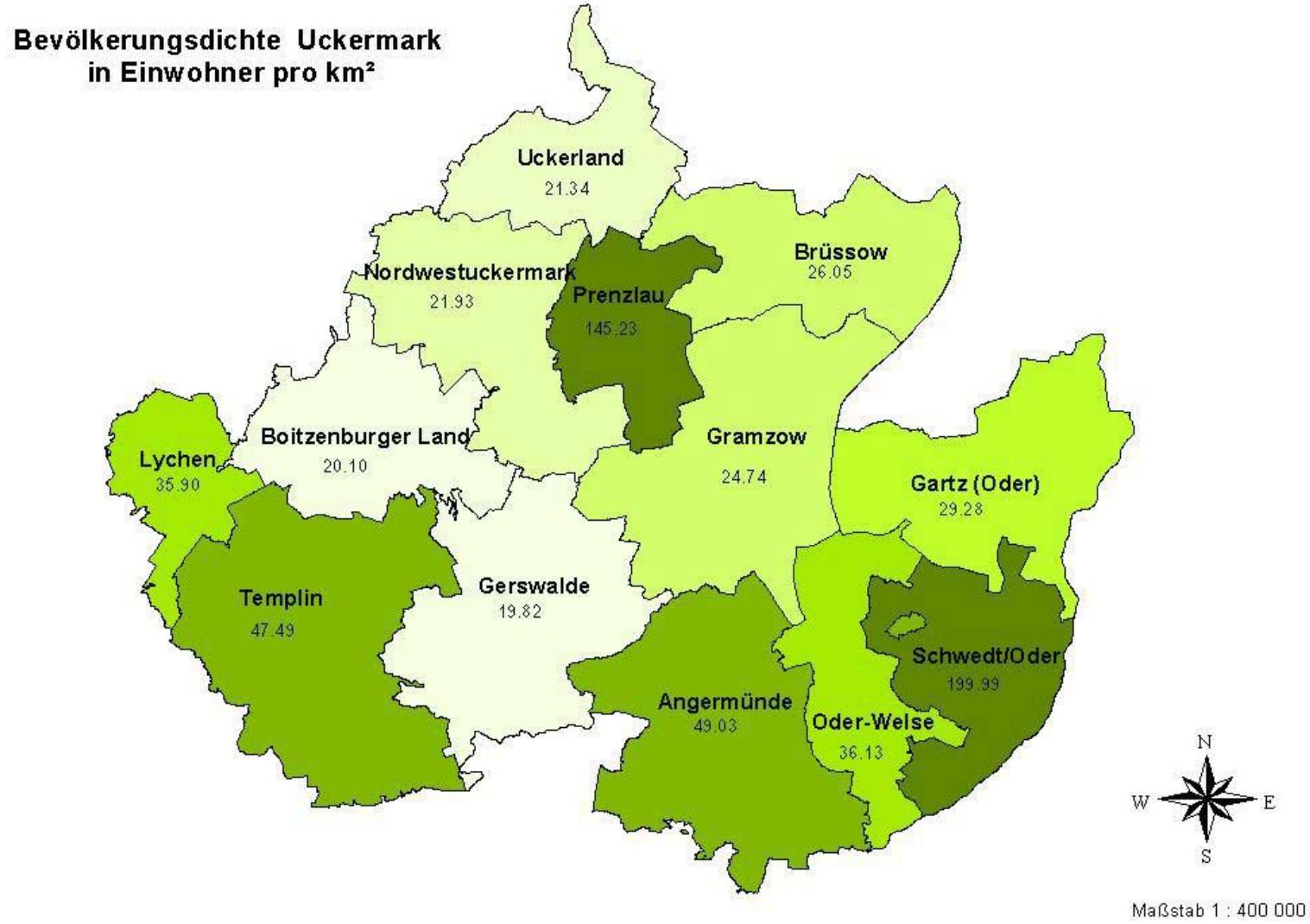
Hauptursachen des Bevölkerungsschwunds sind der drastische Geburtenrückgang und eine hohe Abwanderung, insbesondere Erwerbsfähiger, in strukturstärkere Regionen. Der Bevölkerungsrückgang vollzog sich in der Uckermark hauptsächlich im städtischen Raum. Diese Auswirkungen waren im ÖPNV sehr deutlich in der Fahrgast- und Einnahmeentwicklung zu spüren. Vor allem die Stadtbusverkehre in den vier großen Städten mussten ständig auf diesen Trend eingestellt werden. Hauptproblem bildete der mit Abstand größte Stadtbusverkehr der Uckermark in Schwedt/Oder. In der vom Bevölkerungsschwund am stärksten betroffenen Stadt gelang es seit dem Jahr 2002 den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen zu stoppen. Ein zusätzliches Problem ergibt sich in der Uckermark durch das rasant ansteigende Durchschnittsalter der Bevölkerung. Der Lebensbaum verdeutlicht diese Entwicklung.

Lebensbaum Landkreis Uckermark 2002



Quelle: Haus der Wirtschaft, eigene Erstellung

Im krassen Gegensatz zur geringen Bevölkerungszahl ist der Landkreis Uckermark in Deutschland der Landkreis mit der größten Grundfläche. Daraus resultierend ergibt sich mit 47,65 Einwohnern/km^2 eine extrem geringe Besiedlung. Außerhalb der vier Stadtbusbereiche bewegt sich diese für den ÖPNV immens wichtige Ausgangsbasis inzwischen bei 15 und 30 Einwohnern/km^2 . Damit ergibt sich bei der Unterstellung von realistischen Modal-Split-Annahmen ein Fahrgastpotenzial von 2-3 Personen je km^2. Aus der folgenden Karte ist die Bevölkerungsdichte anschaulich innerhalb der aktuellen Gemeindestrukturen ersichtlich.



Quelle: Haus der Wirtschaft, eigene Erstellung

2.2 *Infrastruktureller Handlungsbedarf*

Aus Sicht des ÖPNV erfolgte eine Prüfung unter dem besonderen Augenmerk der Busbedienung. Dabei wurden an den aufgelisteten Straßen folgende Hauptprobleme festgestellt. Die Auflistung soll zur objektiven Gewichtung im Rahmen von Abwägungsverfahren gegenüber den jeweiligen Baulastträgern beitragen.

Landesstraßen:

- L 217 Klaushagen – Boitzenburg (schlechter Belag, Seitenrand teilweise gebrochen, Löcher)
- L 271 von L 27 bis Ortseingang Tantow (schlechter Fahrbahnzustand, Boden- und Fahrbahnabsenkungen zum Rand)
- B 198 von Greiffenberg bis Gramzow (schlechter Fahrbahnzustand)
- L 243 Buchenhain – Krewitz (insb. OD Krewitz schlechter Pflasterbelag)
- L 239 / K 7347 von Görlsdorf bis Wolletz (Fahrbahnabsenkungen am Straßenrand, Bodenwellen)
- L 284 Meyenburger Kreuzung (alte B 2) bis Ortseingang Heinersdorf (schmale Straße, Seitenrand teilweise gebrochen, Löcher u. Querrinnen)
- L 283 Herzsprung – Bölkendorf (schlechter Fahrbahnzustand, Bodenwellen u. Fahrbahnabsenkung zum Straßenrand)
- L 25 Schmölln – Grünz (schlechter Belag in MV)
- L 243 Parmen – Fürstenwerder (schmal, schlechter Belag)
- L 257 Lindhorst – Lübbenow (schmal, Bäume wachsen im Randbereich)
- L 272 Woltersdorf – Casekow (schlechter Fahrbahnzustand, Bodenwellen und Fahrbahnabsenkung zum Rand)
- L 252 Weselitz – Kleinow (schmaler Sommerweg)

Kreisstraßen:

- K 7331 Jakobshagen – Warthe (schmal, schlechter Belag, Seitenrand teilweise gebrochen, Löcher)
- K 7329 Densow – Annenwalde (schlechter Belag, schmal)
- K 7341 Karlstein – Jagow (Belag Pflaster + Sommerweg)
- K 7346 Angermünde – Grumsin (schlechter Fahrbahnzustand, Bodenwellen und Fahrbahnabsenkung zum Rand)
- K 7319 Blankenburg – Bertikow (teilweise Betonplatten)
- K 7348 Grunewald – Kurtschlag (Pflaster)
- K 7359 B2 – Neuhof – Crussow (Fahrbahnschäden mit starken Bodenwellen, schmale Fahrbahn, Randbefestigung löcherig)
- K 7346 Angermünde: R.-Breitscheid-Str. (Kopfsteinpflaster mit Unebenheit, Bodenwellen, Borsteinkante an Haltestelle durch Fahrbahnabsenkung zu hoch)
- K 7338 Augustfelde – Rittgarten (schmal, schlechter Belag)
- K 7305 B 198 – Bruchhagen (schlechter Belag, Spurplatten mit Rissen)
- K 7353/28 Jakobshagen – Metzelthin – Klosterwalde (schlechter Belag, schmal)
- K 7327 Wichmannsdorf – Herzfelde (schmal, schlechter Belag)

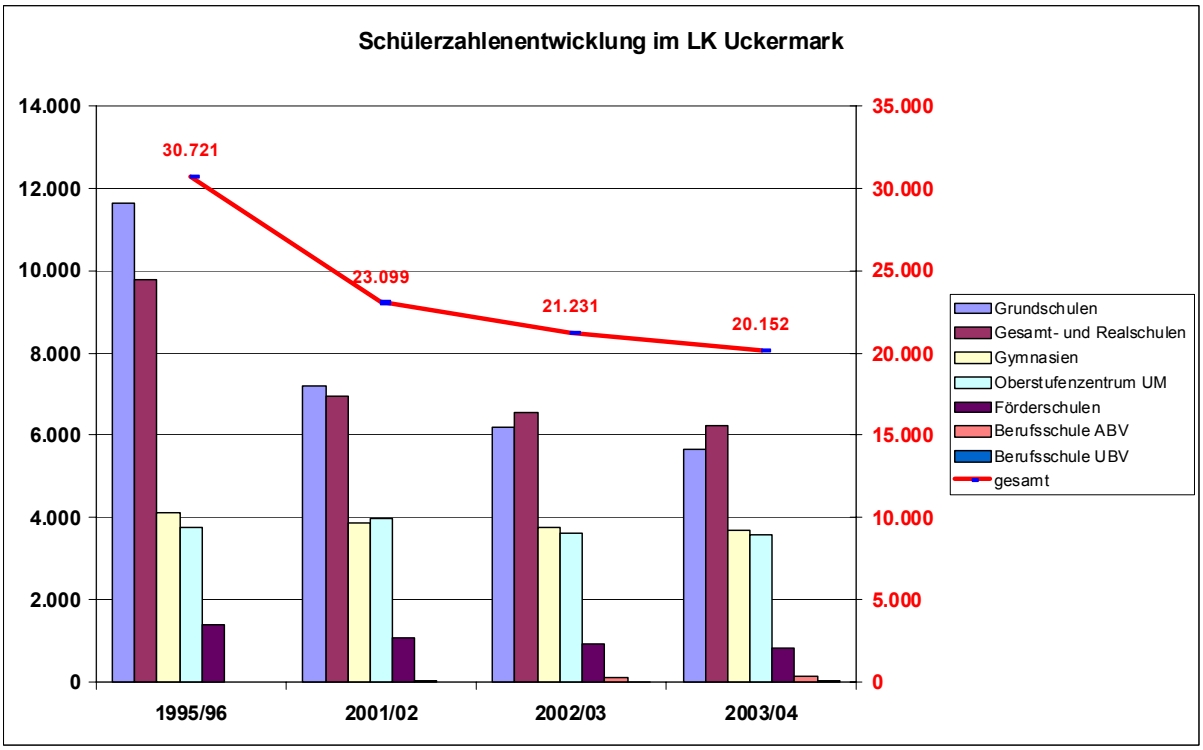
Gemeindestraßen:

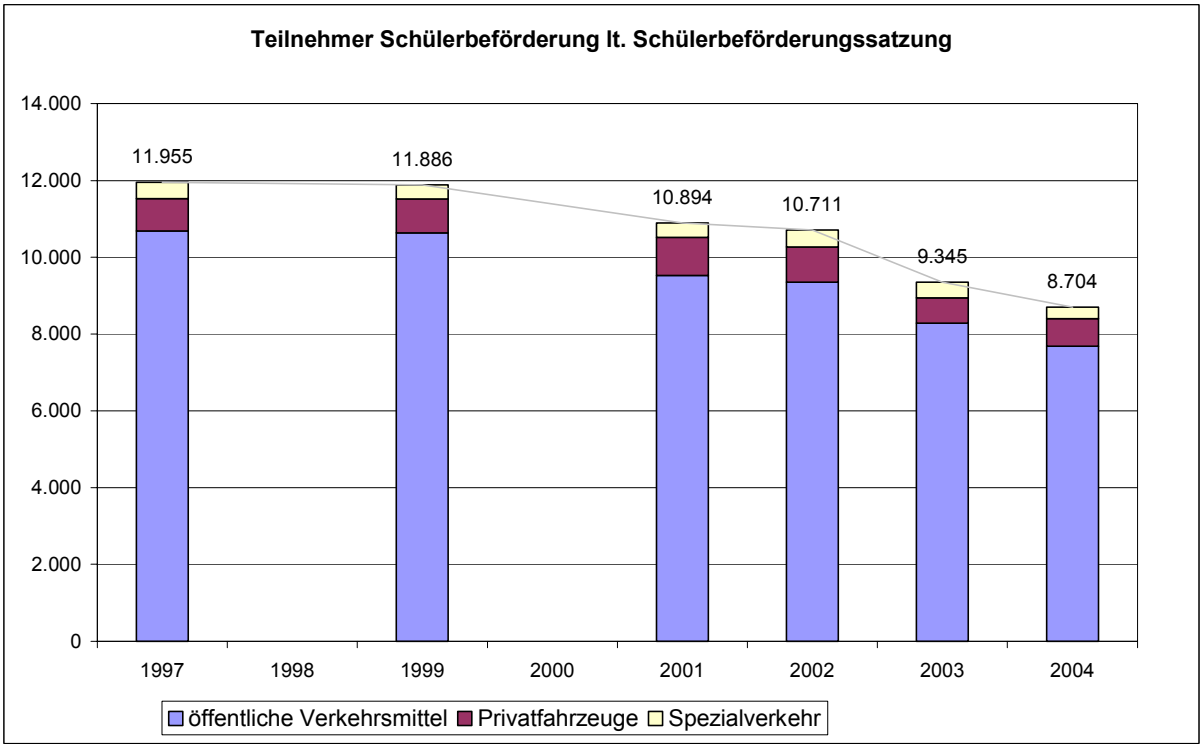
- Abzweig Wittstock – Christianenhof –Ferdinandshorst – Wilhelmshayn (schmal, Pflaster und Betonplatten)
- Karlshof – Schönfeld – Neuenfeld (schmal, Pflaster und Betonplatten)

- Sternthal – Lichtenhain Klaushagen (schmal, schlechter Belag)
- Ortseingang Peetzig – Steinhöfel (Fahrbahn m. Löchern, Wurzelschäden u. Unebenheiten)
- Angermünde: Joachimsthaler Str.(Kopfsteinpflaster mit Unebenheit, Bodenwellen, Borsteinkante an Haltestelle durch Fahrbahnabsenkung zu hoch)
- Verbindungsstraße von der K 7346 zum Ortsteil Zuchenberg (Fahrbahn m. Löchern, Wurzelschäden u. Absenkungen von Fahrbahnplatten)
- Lemmersdorf – Kleisthöhe (schmal, Pflaster und Betonplatten)
- Damme (Wendeschleife)
- Lindenhof – Steinfurth – Holzendorf (schmal, schlechter Belag)
- Templin – Knehden – Netzow (schmal, Sommerweg, Belag Knehden-Netzow)
- Retzow – Sähle (schlechter Belag)
- Stegelitz – Pfingstberg (schmal, Pflaster)
- Schleife Abzw. Groß Väter – Groß Väter (schlechter Belag, alternativ Einrichtung Wendeschleife)

2.3 *Schüler und Schulstandorte*

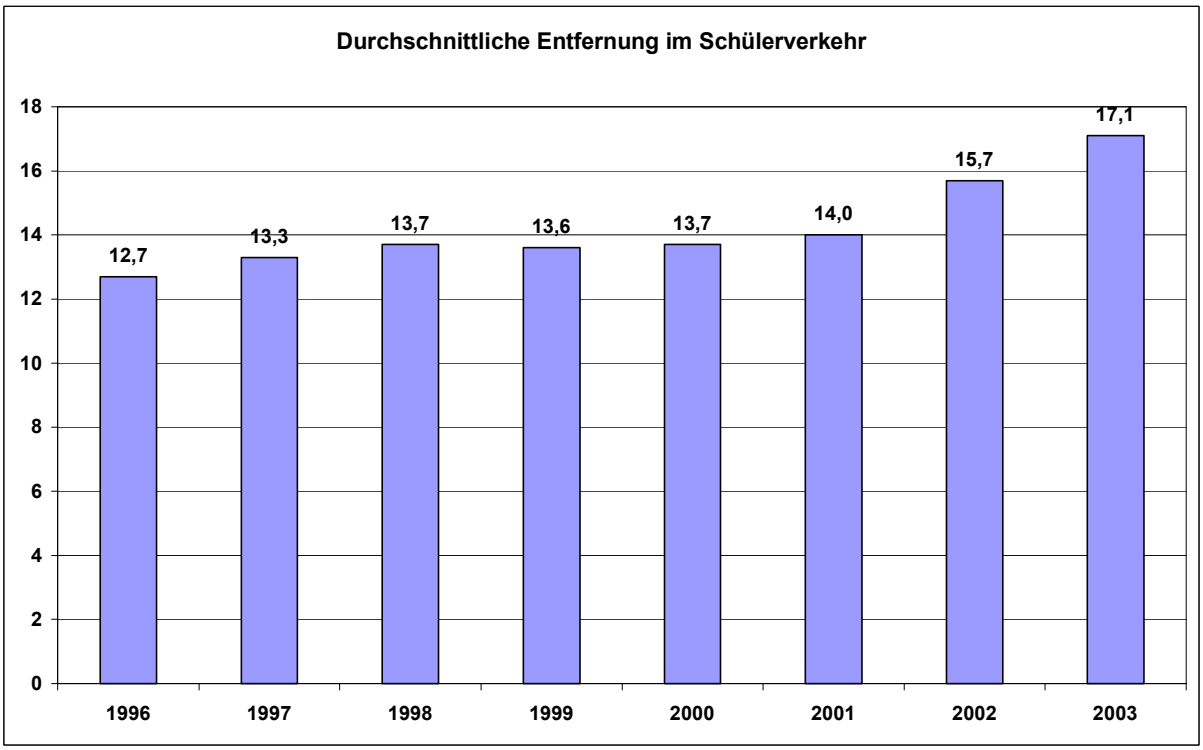
Dem ÖPNV kommt im Bereich der Schüler die Aufgabe der Umsetzung vorgegebener Rahmenbedingungen zu. Eine ausführliche Analyse zur Entwicklung der Schüler und Schulstandorte ist im Schulentwicklungsplan für den Landkreis Uckermark erfolgt. Diese Vorgaben sind für den ÖPNV bindend und müssen mit maximaler Effizienz und trotzdem hoher Qualität umgesetzt werden. Zielstellung für den ÖPNV ist die weitmöglichste Integration der Schülerbeförderung in den öffentlichen Linienverkehr. Die nachfolgenden Grafiken geben einen kurzen Überblick zur Entwicklung.





Quelle: Schulverwaltungs- und Kulturamt, eigene Erstellung

Die Zahlen verdeutlichen, dass bezüglich der Integration der Schüler in den ÖPNV nahezu ein Optimum erreicht ist. Die verbleibenden Beförderungsfälle sind entweder aus objektiven Gründen zwingend im Spezialverkehr erforderlich oder zu einem geringen Anteil aus wirtschaftlichen Erwägungen sinnvoller über den Privatverkehr abzuwickeln.

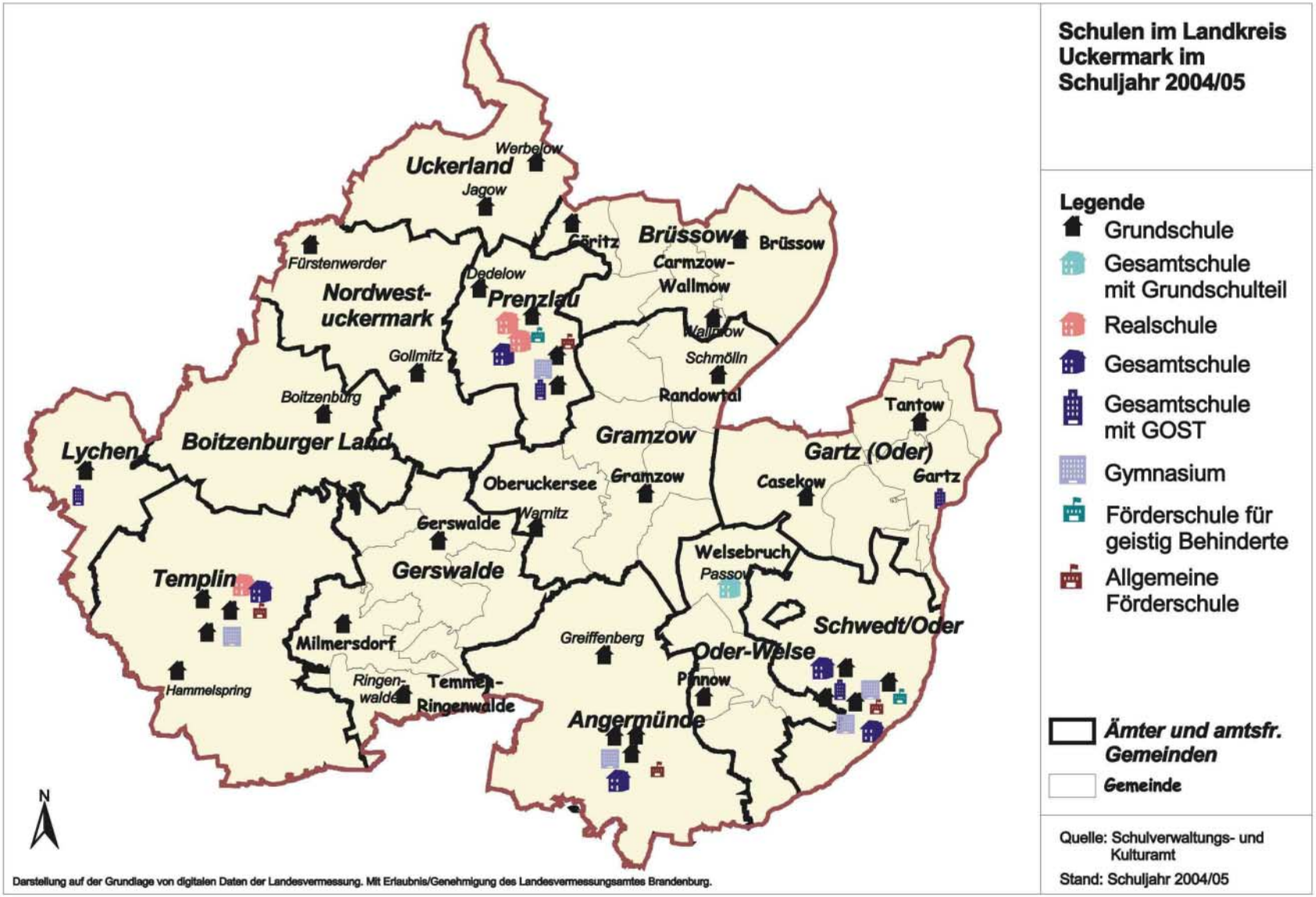


Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft, eigene Erstellung

Maßgeblich für die zukünftige Gestaltung der Schülerbeförderung ist auf der einen Seite der sich fortsetzende Rückgang der Schülerzahlen und im Gegenzug die sich verringernde Anzahl von Schulstandorten. Die beiden gegenläufigen Effekte führen dazu, dass die durchschnittliche Entfernung für die Schüler massiv zugenommen hat. Dies führte verkehrswirtschaftlich zu den Effekten, dass die Beförderungsfälle in der Schülerbeförderung stetig abnehmen, aber die Beförderungsleistung ausgedrückt in Personenkilometern relativ stabil ist und zukünftig nur marginal rückläufig sein wird.

Diesem Trend muss in der Gestaltung des ÖPNV bis 2008 in vielerlei Hinsicht Rechnung getragen werden. Fahrzeugseitig werden weiterhin große Gefäße mit maximaler Sitzplatzanzahl für die weiten Entfernungen erforderlich sein. Dies führt wirtschaftlich für die Unternehmen zu einem hohen Fixkostenblock, der den Einsatz der großen Fahrzeuge aus betriebswirtschaftlichen Gründen auch in nachfrageschwächeren Zeiten zwingend bedingt. Der Aufbau eines großen Fuhrparks mit kleineren Gefäßgrößen ist aus benannter Fixkostenproblematik wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Linienführung muss im Planungshorizont immer wieder auf die durch die Schulstandortverlagerungen neu entstehenden Verkehrsströme angepasst werden. Dabei sind alle Maßnahmen im Sinne einer effizienten Auslastung auszureizen, um die für die morgendliche Spitzenlastzeit erforderlichen Kapazitäten so gering wie möglich zu halten. Dazu zählen insbesondere die Einflussnahme auf die Schulanfangszeiten und die Hinzuziehung von Subunternehmen. Weiterhin sind bei den Abstimmungen zum Fahrscheintarif im Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg die relevanten Informationen und Erfordernisse der Schülerbeförderung durch die Vertreter der Uckermark in den Gremien einzubringen.

Abschließend gibt die nachfolgende Darstellung einen informativen Überblick zu den aktuellen Schulstandorten im Landkreis Uckermark.


Schulen im Landkreis Uckermark im Schuljahr 2004/05
Legende
Grundschule
Gesamtschule mit Grundschulteil
Realschule
Gesamtschule
Gesamtschule mit GOST
Gymnasium
Förderschule für geistig Behinderte
Allgemeine Förderschule
Ämter und amtsfr. Gemeinden
Gemeinde
Quelle: Schulverwaltungs- und Kulturamt
Stand: Schuljahr 2004/05
Uckerland
Werbelow
Jagow
Brüssow
Brüssow
Carmzow-Wallmow
Göritz
Fürstenwerder
Nordwest-uckermark
Dedelow
Prenzlau
Wallmow
Schmölln
Randowtal
Gollmitz
Boitzenburg
Boitzenburger Land
Lychen
Gramzow
Gramzow
Oberuckersee
Tantow
Gartz (Oder)
Gartz
Casekow
Warnitz
Gerswalde
Gerswalde
Templin
Welsebruch
Passow
Schwedt/Oder
Milmersdorf
Greiffenberg
Oder-Welse
Pinnow
Hammelspring
Ringen-walde
Temmen-Ringenwalde
Angermünde
N
Darstellung auf der Grundlage von digitalen Daten der Landesvermessung. Mit Erlaubnis/Genehmigung des Landesvermessungsamtes Brandenburg.

2.4 *Pendler, Motorisierungsgrad und Modal Split*

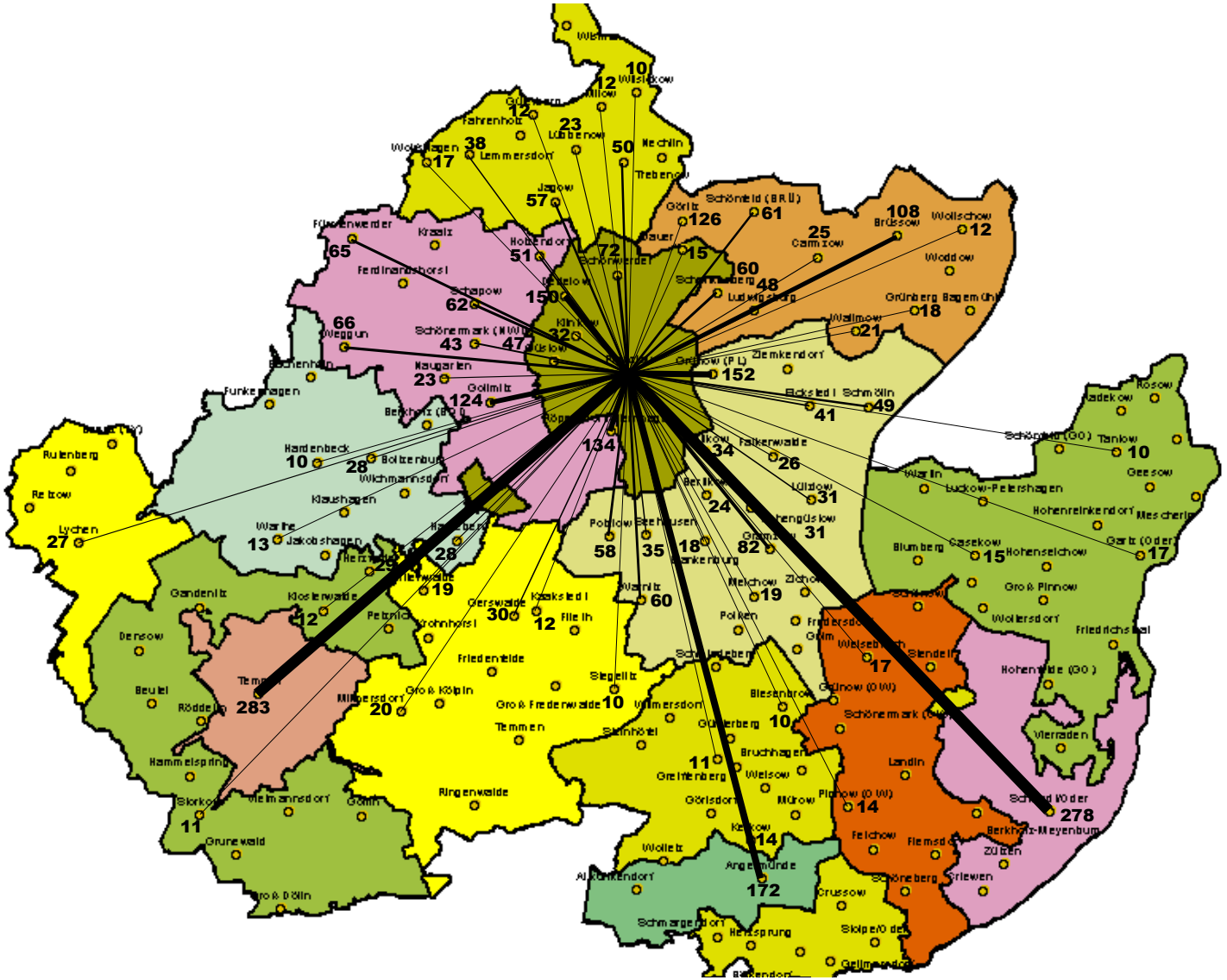
- **Pendler**

Die Uckermark hat auf Grund der dünnen Besiedelungsdichte und der wenigen zugkräftigen Arbeitsstandorte relativ hohe Pendlerströme. Für den übrigen ÖPNV sind insbesondere die Verkehrsströme innerhalb der Uckermark von Interesse. Hier konzentrieren die Verkehre sich auf die vier Zentren Prenzlau, Schwedt, Angermünde und Templin. Auf den nachfolgenden Seiten sind die Pendlerbewegungen in die vier Städte grafisch aufbereitet worden. Augenfällig ist der unterschiedliche Ausstrahlungsgrad. Während Schwedt, Templin und Angermünde hauptsächlich Pendler aus dem näheren Umland bzw. den Altkreisen verzeichnen, sind in Prenzlau deutlich die Auswirkungen des Verwaltungsstandortes zu erkennen. Im ÖPNV leiten sich für den Berufsverkehr zwei Grundsätze ab.

1. Es besteht ein relativ hohes Fahrgastpotenzial innerhalb der Altkreise bzw. des Umlandes.
2. Für den großräumigen Verkehr sind klare Hauptachsen zu erkennen.
   Kategorie A: Templin – Prenzlau, Prenzlau – Schwedt, Angermünde – Schwedt
   Kategorie B: Prenzlau - Brüssow, Templin – Lychen, Schwedt – Gartz, Angermünde – Prenzlau

Bei einer Annahme von in der Regel 5 bis 10 % bzw. bei sehr guten Angeboten bis zu 20 % möglicher ÖPNV-Kunden sollten die Angebote im Berufverkehr nach diesen Potenzialen kaufmännisch ausgerichtet werden.

Einpendler nach Prenzlau:

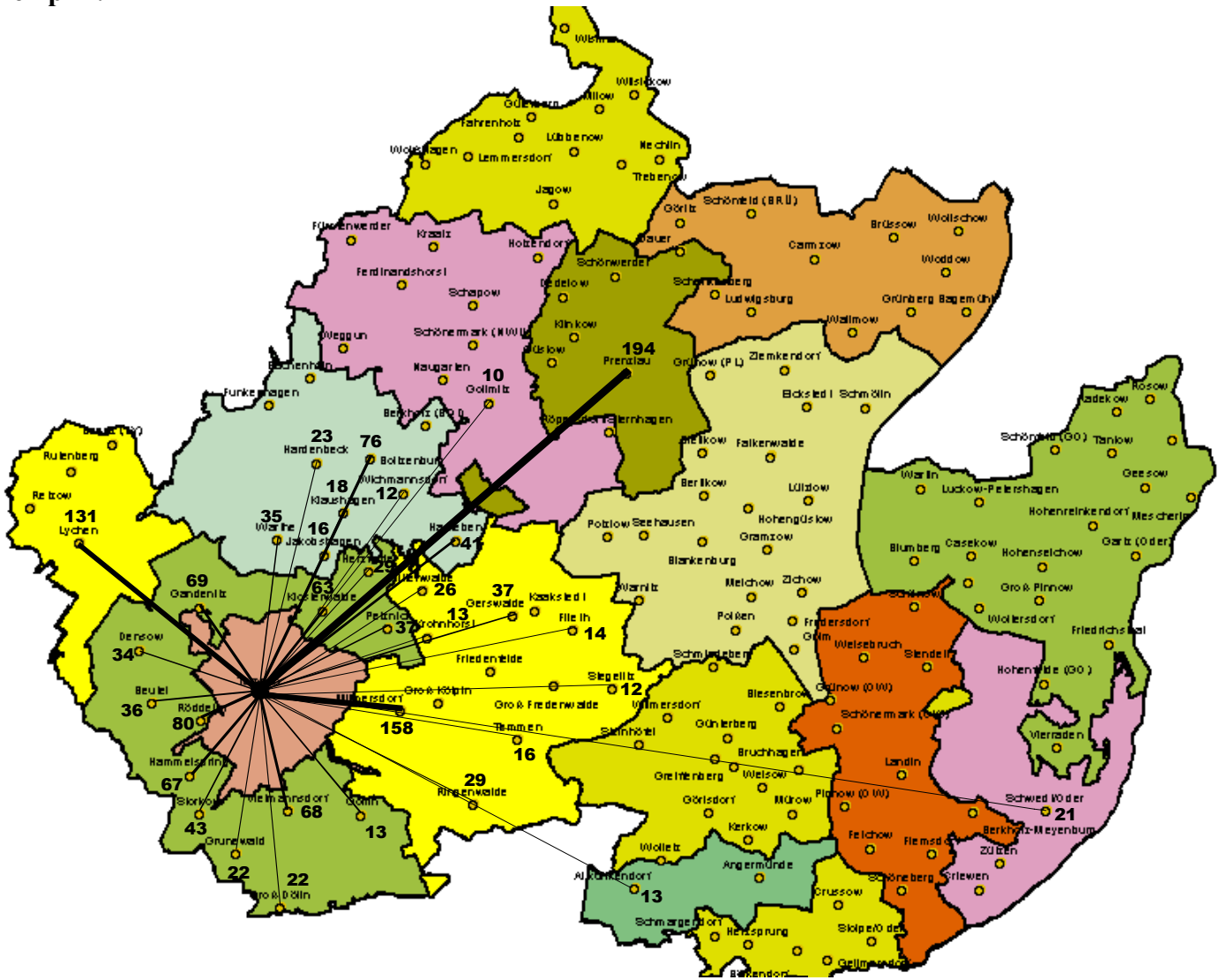


Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Arbeitsamt, eigene Darstellung

Einpendler nach Schwedt/Oder:

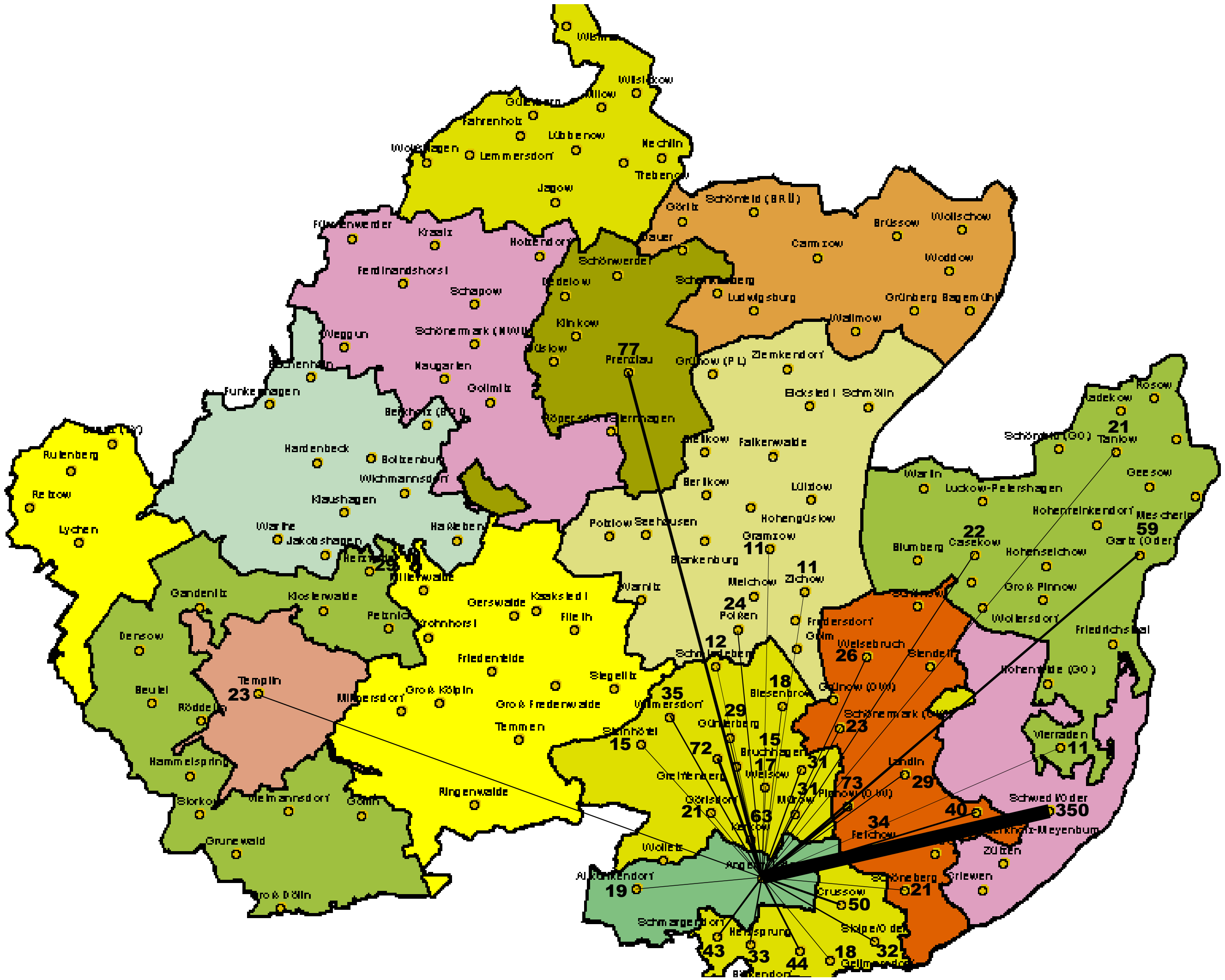
Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Arbeitsamt, eigene Darstellung

Einpendler nach Templin:



Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Arbeitsamt, eigene Darstellung

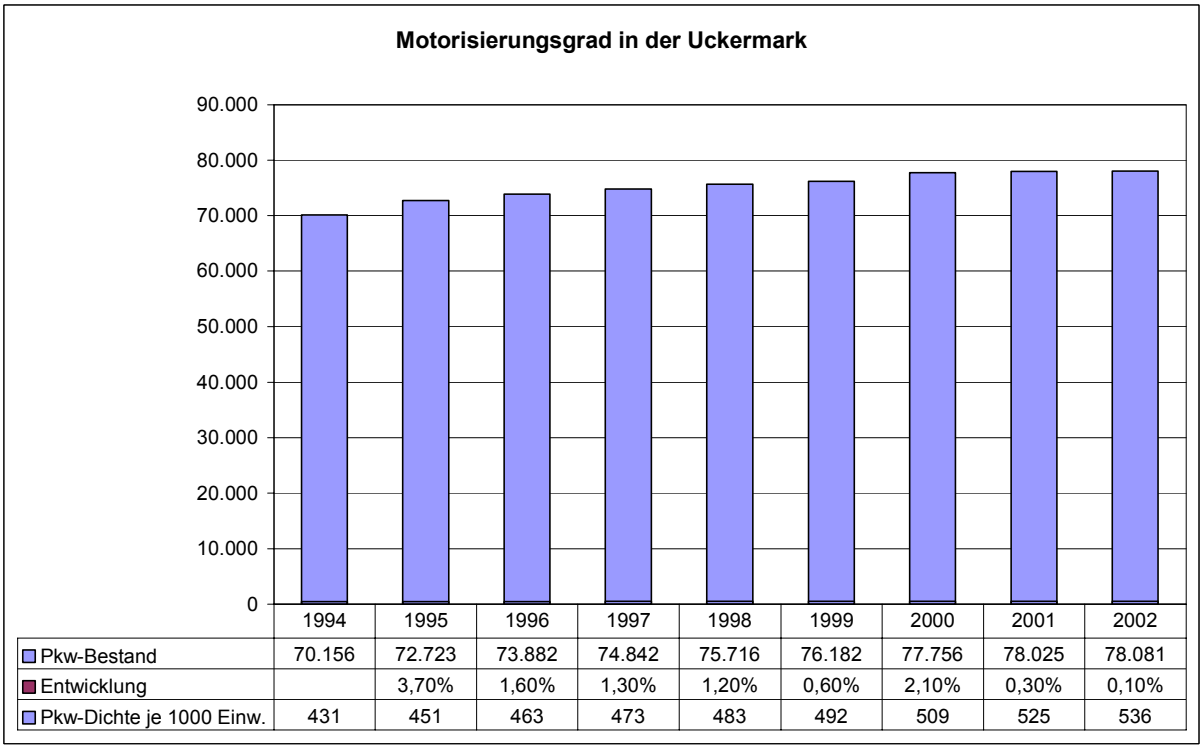
Einpendler nach Angermünde:



Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Arbeitsamt, eigene Darstellung

- **Motorisierungsgrad**

Im Bild ist der Motorisierungsgrad in den Kommunen der Uckermark dargestellt. Folgende Zeitreihen und Vergleichszahlen gewähren einen Überblick (Stand: jeweils 31.12.):



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Pkw-Bestand	70.156	72.723	73.882	74.842	75.716	76.182	77.756	78.025	78.081
Entwicklung		3,70%	1,60%	1,30%	1,20%	0,60%	2,10%	0,30%	0,10%
Pkw-Dichte je 1000 Einw.	431	451	463	473	483	492	509	525	536

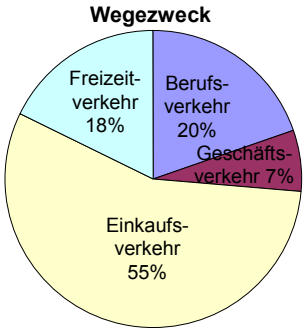
Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, eigene Erstellung

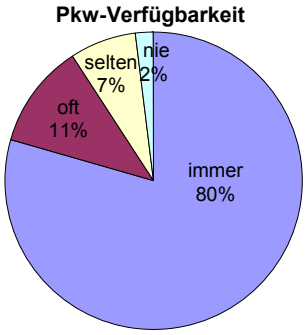
Die Spannbreite bewegt sich in der Uckermark von 191 Pkw je 1000 Einwohner in Gollmitz bis zu 792 Pkw je 1000 Einwohner in Bertikow. Der Landkreis Uckermark liegt geringfügig über dem Brandenburgischen Durchschnitt von 515 Pkw je 1000 Einwohner, aber vergleichsweise weit über dem der Metropole Berlin mit 355 Pkw je 1000 Einwohner.

Der relativ hohe Motorisierungsgrad ist in engem Zusammenhang mit den anderen aufgeführten strukturellen Daten der Uckermark zu sehen. Im Umkehrschluss ergibt sich auch hieraus ein negativer Einfluss auf den Modal-Split-Anteil für den ÖPNV. Zielrichtung für die Zukunft muss es sein, spezifische Angebote zur Vermeidung des Zweit- oder Dritt-Pkw's in den Haushalten zu kreieren. Die Einführung spezieller Fahrscheinkategorien (z. B. Firmenticket) oder die rechtzeitige Aufnahme neuer Haltestellen an neuen Wohnstandorten sind diesbezüglich beispielhafte Ansätze.

- **Wegezweck, Pkw-Verfügbarkeit und Modal Split**

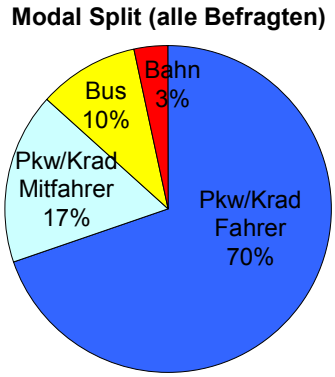
Im Rahmen eines Forschungsprojektes zu neuen Modellen im ländlichen ÖPNV wurden im Landkreis Uckermark 1600 Personen nach dem Zufallsprinzip zu ihren Gewohnheiten bezüglich der Mobilität befragt. Die Altersverteilung der Probanden entspricht den realen Gegebenheiten. Es wurden nur Personen über 18 Jahre einbezogen. Dadurch blieb nahezu der gesamte Schülerverkehr außen vor, über den ausreichend Kenntnisse vorhanden sind. Bezüglich der zurückgelegten Wege und der Pkw-Verfügbarkeit ergab sich folgendes Bild:

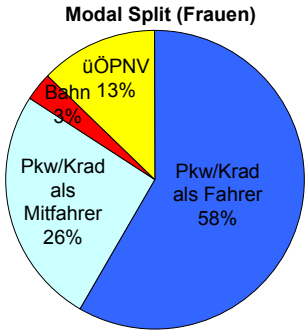


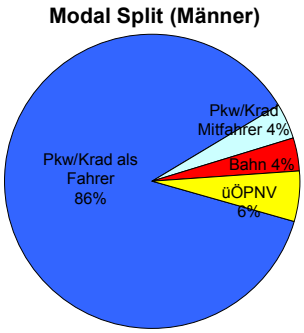


Quelle: Forschungsprojekt Impuls 2005 des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg, TU Berlin, Eigene Bearbeitung

Auf die Frage nach den genutzten Verkehrsmitteln ergaben sich nachfolgende Verteilungen. Der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel und hier insbesondere der des Busses ist für den ländlichen Raum erstaunlich hoch. Zu beachten ist auch ein deutliches Ungleichgewicht zwischen den männlichen und weiblichen Probanden. Dieses geht einher mit der Pkw-Verfügbarkeit, die bei den männlichen Befragten ähnlich dem der ÖPNV-Nutzung ist. Auch diese Analyse lässt den Schluss zu, dass ein bedeutendes ÖPNV-Klientel die Zweit- oder Dritt-Pkw's in den Haushalten sind.



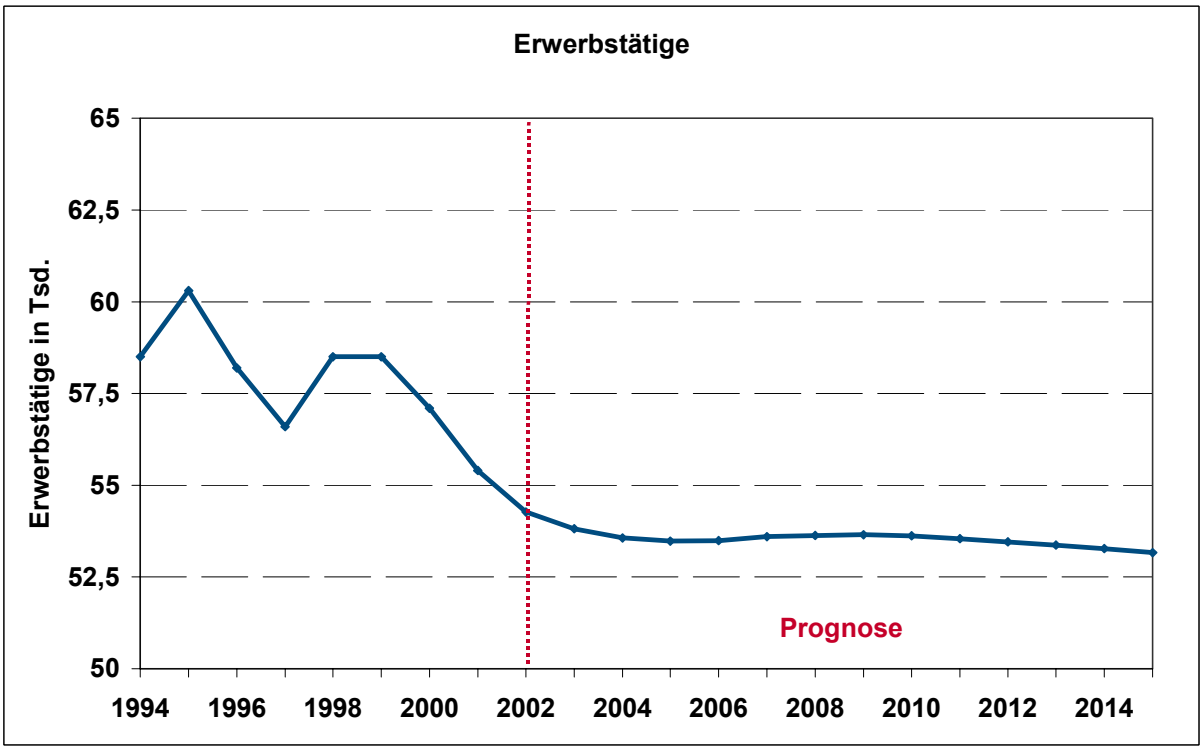


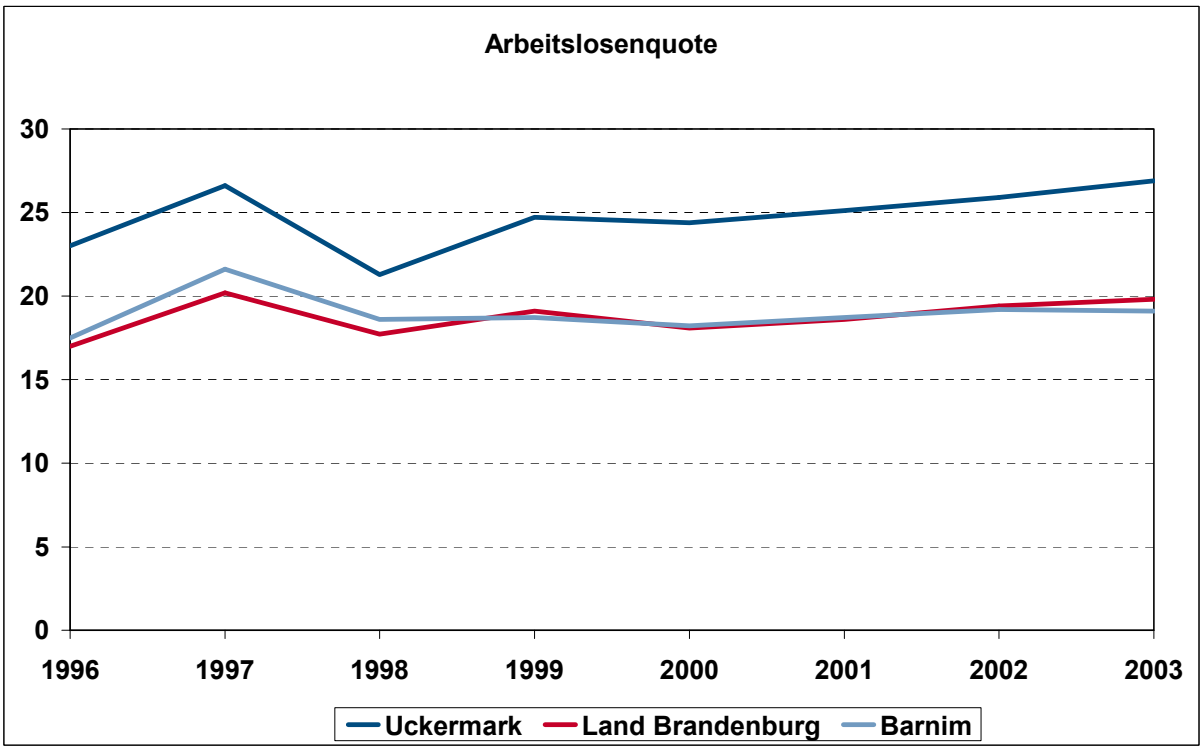


Quelle: Forschungsprojekt Impuls 2005 des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg, TU Berlin, Eigene Bearbeitung

2.5 *Wirtschaftsstandorte, Erwerbstätige, Arbeitslose,*

Als wirtschaftliches Zentrum der Uckermark hat sich Schwedt/Oder einen Namen gemacht. Chemie- und Papierindustrie prägen das Image der Stadt und sind zugleich die Branchen mit den meisten Arbeitsplätzen. Am Standort Prenzlau konzentriert sich der Bereich Armaturen-, Stahl- und Maschinenbau. Der Bereich Handwerk und Gewerbe ist in der Uckermark zum überwiegenden Teil in den Mittel- und Kleinzentren gebündelt. Daraus ableitend war in den letzten Jahren folgende Entwicklung der Erwerbszahlen zu verzeichnen.

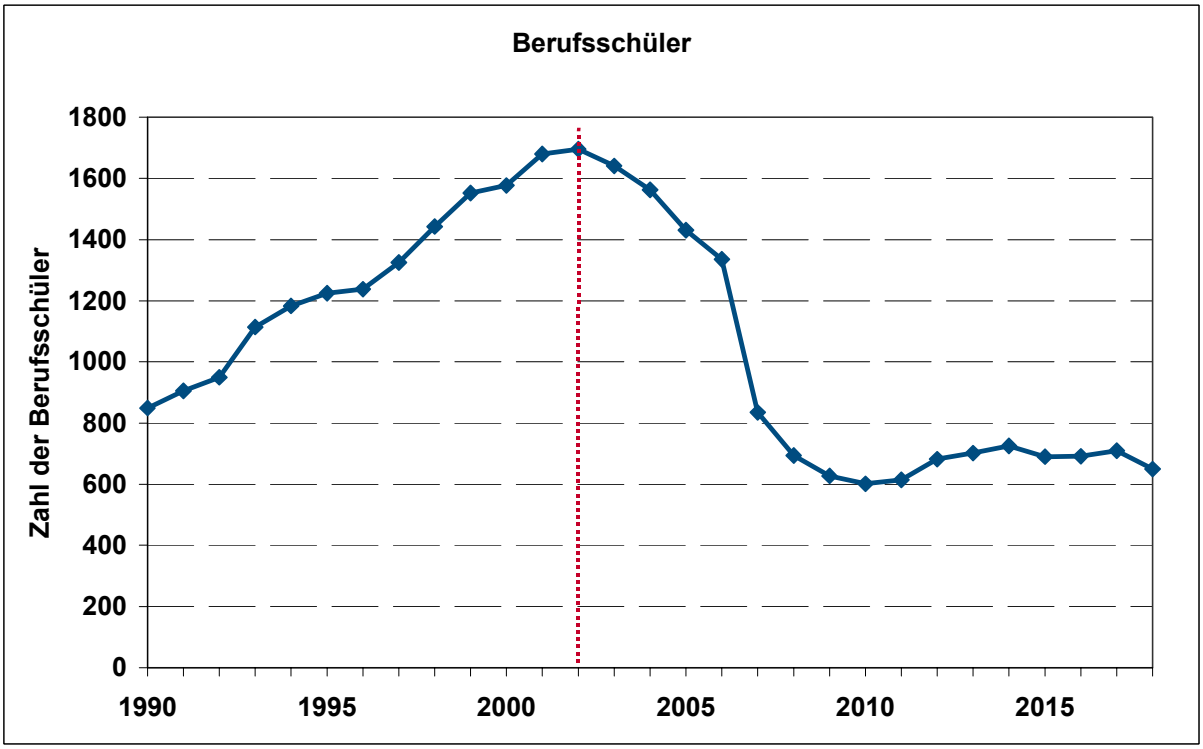




Quelle: Regionomica, Entwurf zum Wirtschaftsrahmenplan

Einhergehend mit der rückläufigen Erwerbszahl ist das dauerhaft hohe Niveau der Arbeitslosenquote in der Uckermark zu sehen. Hier treten noch zusätzliche Schwankungen verursacht durch den 2. Arbeitsmarkt auf.

Neben den Erwerbstätigen sind für den ÖPNV die Anzahl der Auszubildenden von hoher Bedeutung. In diesem Bereich ist folgende Entwicklung zu verzeichnen.



Quelle: Regionomica, Entwurf zum Wirtschaftsrahmenplan

Für die Zukunft wird in der Uckermark laut Entwurf zum Wirtschaftsrahmenplan die Ausrichtung auf folgende Branchen angestrebt:

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

Für den ÖPNV kann schlussfolgernd festgehalten werden, dass analog zu den Pendlerauswertungen eine Konzentration im Berufsverkehr auf die 4 Zentren Schwedt, Prenzlau, Angermünde und Prenzlau erforderlich ist. Anderweitige arbeitsplatzintensive Standorte sind für die nahe Zukunft nicht zu erwarten. Die bestehenden Fahrscheintarifangebote für Firmen sollten kontinuierlich weiterentwickelt werden. Ein nicht unbeachtliches Potenzial wird mittelfristig der Verkehr der Arbeitslosen zu den Arbeitsämtern in den Mittelzentren bleiben. Diese Verkehre sollten in den Vormittagsstunden kombiniert mit dem Einkaufsverkehr organisiert werden.

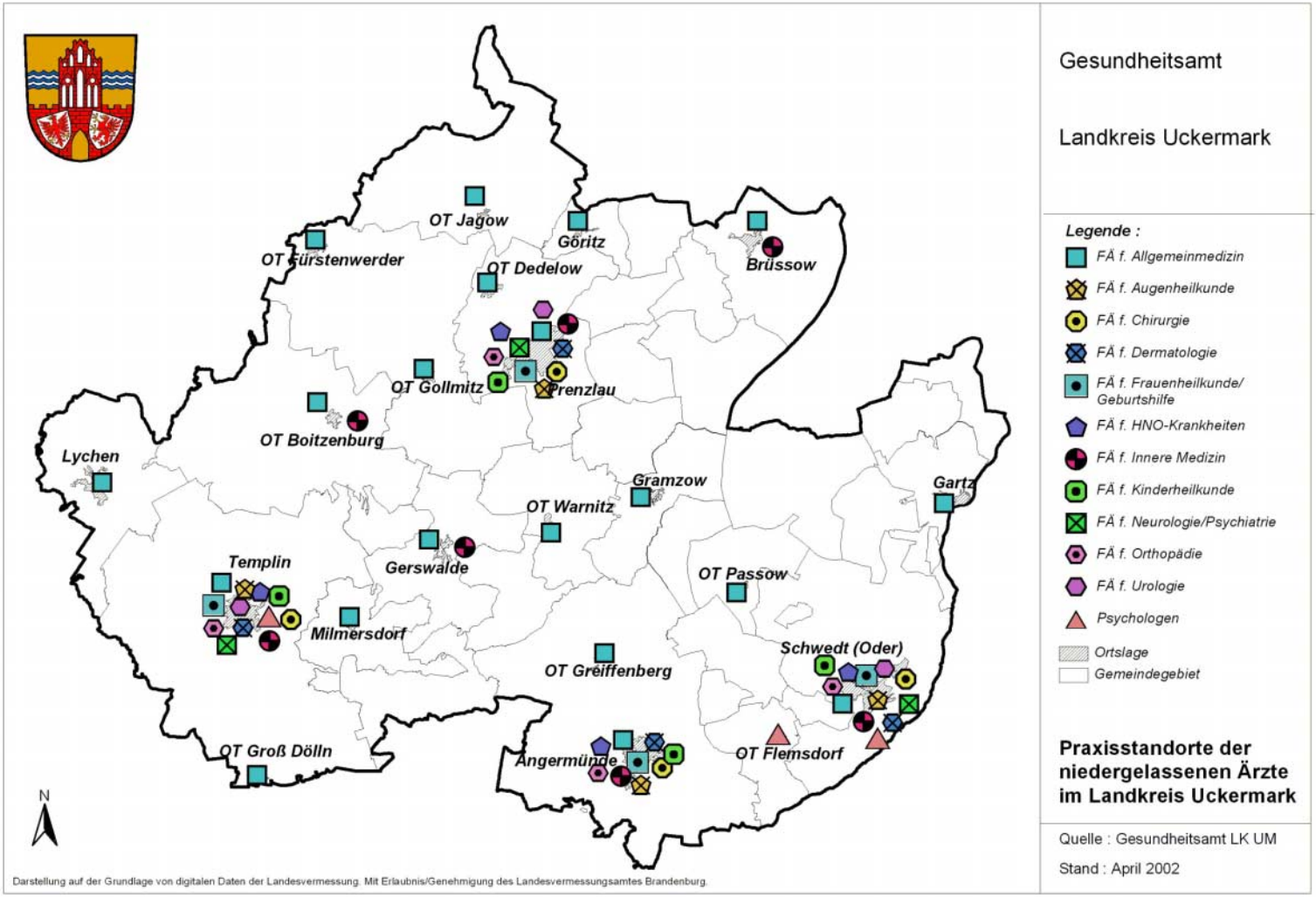
2.6 *Ärztestandorte*

Die vorhergehenden Punkte haben gezeigt, dass die Uckermark eine Reihe sehr prägender Strukturmerkmale haben wird. Einhergehend mit der älter werdenden Bevölkerung, aber auch mit einem sich entwickelnden Gesundheitstourismus gewinnt die Frage der ärztlichen Versorgung an Bedeutung. Ein Nebeneffekt im Forschungsprojekt Impuls 2005 war, dass laut Kundenbefragungen beispielsweise auch die in der Testphase genutzten Rufbusse im Bereich Gerswalde und Angermünde zu einem wesentlichen Teil für den Weg zum Arztbesuch genutzt wurden.

Dieser Entwicklung muss sich der ÖPNV zukünftig verstärkt stellen. Die ältere Bevölkerung war und ist ein Hauptklientel in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Insofern ist im Rahmen der Daseinsvorsorge hinsichtlich der zu gewährleistenden Mindestmobilität ohne Auto Rechnung zu tragen. Analog zu den Schulen konzentrieren sich die Ärztestandorte zunehmend auf die Zentren. Diesen Fakt muss der Landkreis einerseits bei der Vorgabe der Mindesterschließungsstandards besonders beachten und andererseits muss bei der detaillierten Ausgestaltung der Linienführung und Fahrzeugeinsätze verstärkt auf diese Kundengruppe eingegangen werden. Der Einsatz flexibler Bedienformen sollte hierbei aufbauend zu den Erfahrungen im Forschungsprojekt Impuls 2005 fortgeführt werden.

Als verstärkter Ansatzpunkt muss für die Zukunft auch die offensive Vermarktung der im ÖPNV möglichen Mobilität gelegt werden. In Bezug auf die hier zu erreichende Zielgruppe ist jedoch zu beachten, dass die klassischen Werbungsformen nicht die gewünschten Effekte bringen. Hier muss vielmehr eine enge Kooperation mit den Ärzten selbst, den entsprechenden Verbänden, aber auch mit den Kommunen und Vereinen vor Ort erfolgen. Durch den Aufgabenträger sollte daher nur der zu erfüllende Mindestrahmen und die dafür mögliche Finanzierung gesetzt werden. Die Ausgestaltung der Verkehre selbst muss einer ständigen flexiblen Anpassung der tatsächlichen Nachfrage unterliegen.

Als Übsicht zur räumlichen Verteilung ist nachfolgend eine Übersicht der Ärztestandorte beigefügt.


Gesundheitsamt
Landkreis Uckermark
Legende :
FÄ f. Allgemeinmedizin
FÄ f. Augenheilkunde
FÄ f. Chirurgie
FÄ f. Dermatologie
FÄ f. Frauenheilkunde/ Geburtshilfe
FÄ f. HNO-Krankheiten
FÄ f. Innere Medizin
FÄ f. Kinderheilkunde
FÄ f. Neurologie/Psychiatrie
FÄ f. Orthopädie
FÄ f. Urologie
Psychologen
Ortslage
Gemeindegebiet
Praxisstandorte der niedergelassenen Ärzte im Landkreis Uckermark
Quelle : Gesundheitsamt LK UM
Stand : April 2002
OT Jagow
Göritz
OT Fürstenwerder
OT Dedelow
Brüssow
OT Gollmitz
Prenzlau
OT Boitzenburg
Lychen
Gramzow
Gartz
OT Warnitz
Templin
Gerswalde
OT Passow
Milmersdorf
Schwedt (Oder)
OT Greiffenberg
OT Groß Dölln
Angermünde
OT Flemsdorf
N
Darstellung auf der Grundlage von digitalen Daten der Landesvermessung. Mit Erlaubnis/Genehmigung des Landesvermessungsamtes Brandenburg.

2.7 *Touristische Schwerpunkte*

Der Tourismus war in den letzten Jahren mit zweistelligen Zuwachsraten einer der dynamischsten Entwicklungsmärkte der Uckermark. Die nahezu einmalige Natur- und Landschaftsqualität in der Uckermark erweist sich gleichermaßen für umweltbewusste Gäste und Naturliebhaber als touristischer Magnet. Neben den Wellness- und Gesundheitseinrichtungen bietet die Uckermark insbesondere für Rad-, Wasser-, Wander-, und Reittouristen beste Voraussetzungen. Ebenso finden Geschichts- und Kulturinteressierte vielfältige Angebote. Besonders hervorzuheben sind der Nationalpark „Unteres Odertal“, das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und der Naturpark „Uckermärkische Seen“. Zu den touristischen Schwerpunktorten, die mit dem ÖPNV erreichbar sein sollten, zählen in der Uckermark:

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

Für den ÖPNV gilt es zum einen für die Touristen eine durchgehende Reisekette für die An- und Abreise und zum anderen die notwendige Mobilität in der Uckermark zu ermöglichen. D.h. für die An- und Abreise sind in den Zentren zu den relevanten Zeiten Verkehre in Verknüpfung mit der Bahn anzustreben. Ferner besteht für den ÖPNV ein beträchtliches Potenzial zu den benannten besucherintensiven Orten und zu besonderen Veranstaltungen. Hierzu ist die im Aufbau befindliche Zusammenarbeit zwischen ÖPNV-Unternehmen und Tourismusvereinen zu intensivieren. Neben der Integration in Standardlinienprodukte sind in diesem Bereich flexible Bediensysteme (z. B. Theaterbus) und spezielle Angebote (z. B. Thermenticket oder Fahrradbeförderung) als Lösung zu favorisieren. Die Fahrradmitnahme soll perspektivisch parallel zu den überregionalen und regionalen Radwegen an Verknüpfungspunkten organisiert werden.

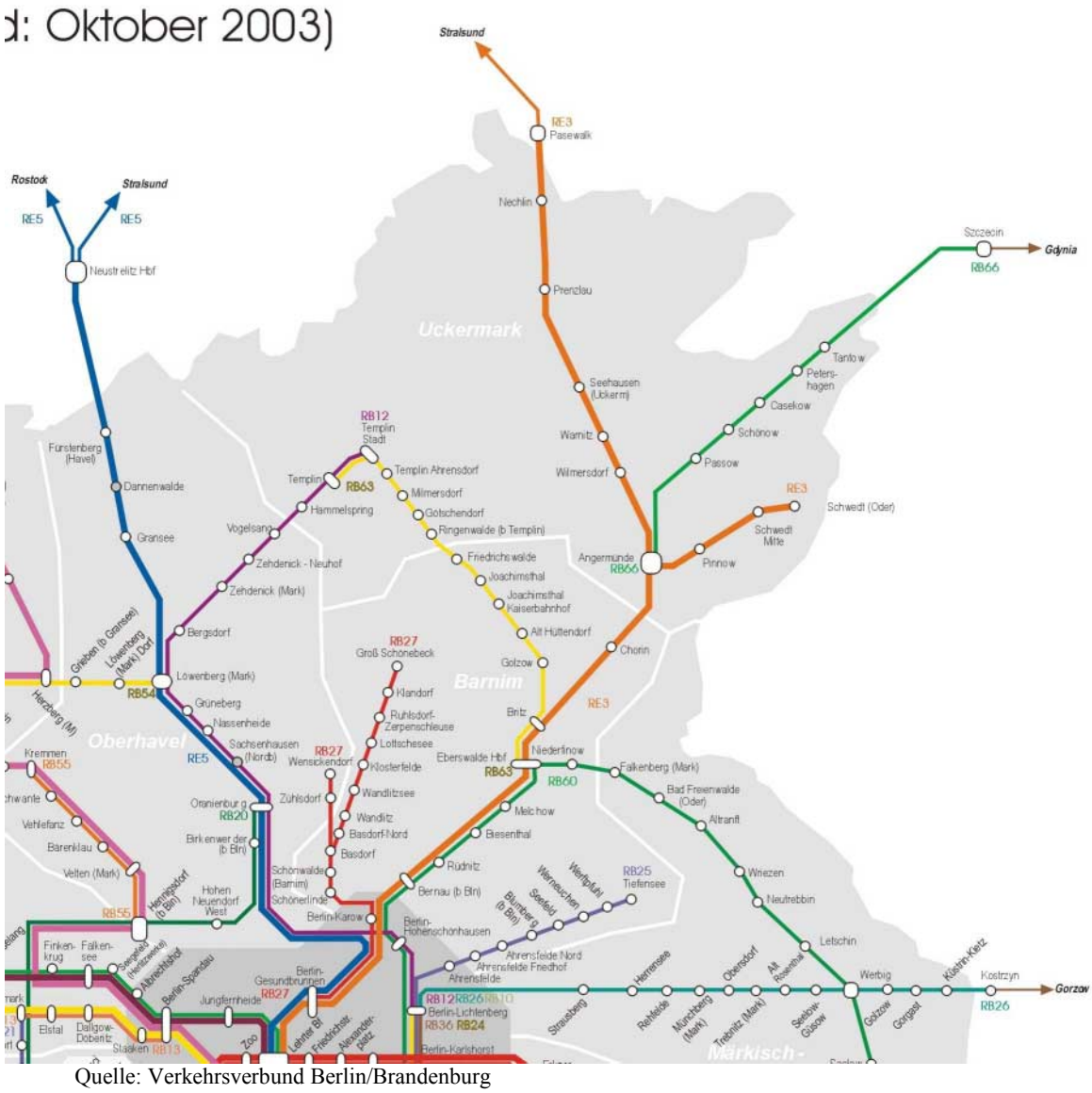
Eine zunehmende touristische Bedeutung haben die grenzüberschreitenden Verkehre, insbesondere nach Fürstenberg, Feldberg, Stettin und den Nord-Barnim.

3 Analyse des vorhandenen ÖPNV-Systems

3.1 *Angebot*

3.1.1 Angebot im SPNV

Im Fahrplanjahr 2004 verkehren im Schienenpersonennahverkehr des Landkreises Uckermark die nachfolgend dargestellten Produkte:



Quelle: Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg

- RE 3 Berlin –Eberswalde – Angermünde – Prenzlau – Stralsund – Schwedt/0der

  Der RE 3 übernimmt für den Großteil der Uckermark die Haupterschließungsfunktion. Er verkehrt seit März 2004 Montag bis Freitag im 1-Stunden-Takt bis Angermünde und wird alle 2 Stunden nach Prenzlau/Stralsund geführt. Nach Schwedt/Oder verkehrt

stündlich ein Triebwagen mit Anschluss in Angermünde in Richtung Berlin (stündlich) und Richtung Stralsund (alle 2 Stunden). Am Wochenende erfolgt die Anbindung von Schwedt alle 2 Stunden.

Wichtige Verknüpfungspunkte zum übrigen ÖPNV sind Angermünde, Prenzlau und beide Übergangsstellen in Schwedt sowie bedingt Wilmersdorf. Weitere Haltepunkte der Linie in der Uckermark sind Warnitz, Seehausen und Nechlin auf dem Prenzlauer Ast sowie Pinnow auf dem Abschnitt nach Schwedt.

- RB 12 Berlin/Lichtenberg – Oranienburg – Löwenberg – Templin
  Die RB 12 hat eine wichtige Erschließungsfunktion für die West-Uckermark. Sie verkehrt ebenfalls im 1-Stunden-Takt. Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV sind Templin und Templin Stadt. Einziger weiterer direkter Bedarfshalt in der Uckermark ist Hammelspring. Indirekt verbunden mit der RB 12 ist der RE 5 von Stralsund über Fürstenberg und Oranienburg nach Berlin. Über den RE 5 ist die Anbindung in die Berliner City gesichert (Korrespondenzhalt in Oranienburg). Ab September 2004 wird es auf der Strecke im Abschnitt Templin – Löwenberg Schieneneratzverkehr geben, da die Strecke auf 80 km/h ausgebaut wird.

- RB 63 Templin – Eberswalde
  Die RB 63 übernimmt die Funktion einer Tangentialverbindung. Die Züge verkehren im 2-Stunden-Takt. Verknüpfungspunkte mit dem übrigen ÖPNV sind Templin und Templin Stadt. Weitere Haltepunkte sind Ahrensdorf, Milmersdorf, Götschendorf und Ringenwalde. Der Betrieb auf der Strecke wird ab 12/2004 von der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft (ODEG) übenommen

- RB 66 Stettin – Angermünde (ca. alle 2 Stunden)
  Die RB 66 erschließt einerseits die östliche Region der Uckermark und übernimmt zum anderen die Verbindungsfunktion ins Nachbarland Polen. Haltepunkte in der Uckermark sind Passow, Schönow, Petershagen und Tantow. Verknüpfungen mit dem übrigen ÖPNV bestehen insbesondere am Wochenende mit dem Anrufbus Gartz an allen Haltepunkten. 2 Zugpaare (morgens und abends) wurden nach Berlin durchgebunden.

<u>Fernverkehr</u>
Neben dem Schienenpersonennahverkehr verkehren auf dem Abschnitt Berlin-Eberswalde-Angermünde-Prenzlau-Stralsund auch noch zwei Fernverkehrsprodukte:

- IC der Deutschen Bahn AG von Frankfurt/Main über Berlin nach Stralsund mit Halten in Prenzlau und Angermünde (2-h-Takt)
- Inter Connex von Zittau über Berlin nach Stralsund mit Halt in Prenzlau (1 Zugpaar)

Strecke	Zugangs-stellen UM	VU	Produkt	Bedienung
Berlin – Prenzlau-(Stralsund)	Angermünde Wilmersdorf Warnitz Seehausen Prenzlau Templin	DB Regio	RE 3	2-h-Takt
Berlin – Schwedt	Angermünde Pinnow Schwedt Mitte Schwedt	DB Regio	RE 3	1-h-Takt
Angermünde – Stettin	Angermünde Passow Schönow Casekow Petershagen Tantow	DB Regio	RB 66	2-h-Takt
Löwenberg – Templin	Hammelspring Templin Templin Stadt	DB Regio	RB12	1-h-Takt
Eberswalde - Templin	Ringenwalde Götschendorf Milmersdorf Templin-Ahrendsdorf Templin Stadt Templin	DB Regio	RB63	2-h-Takt

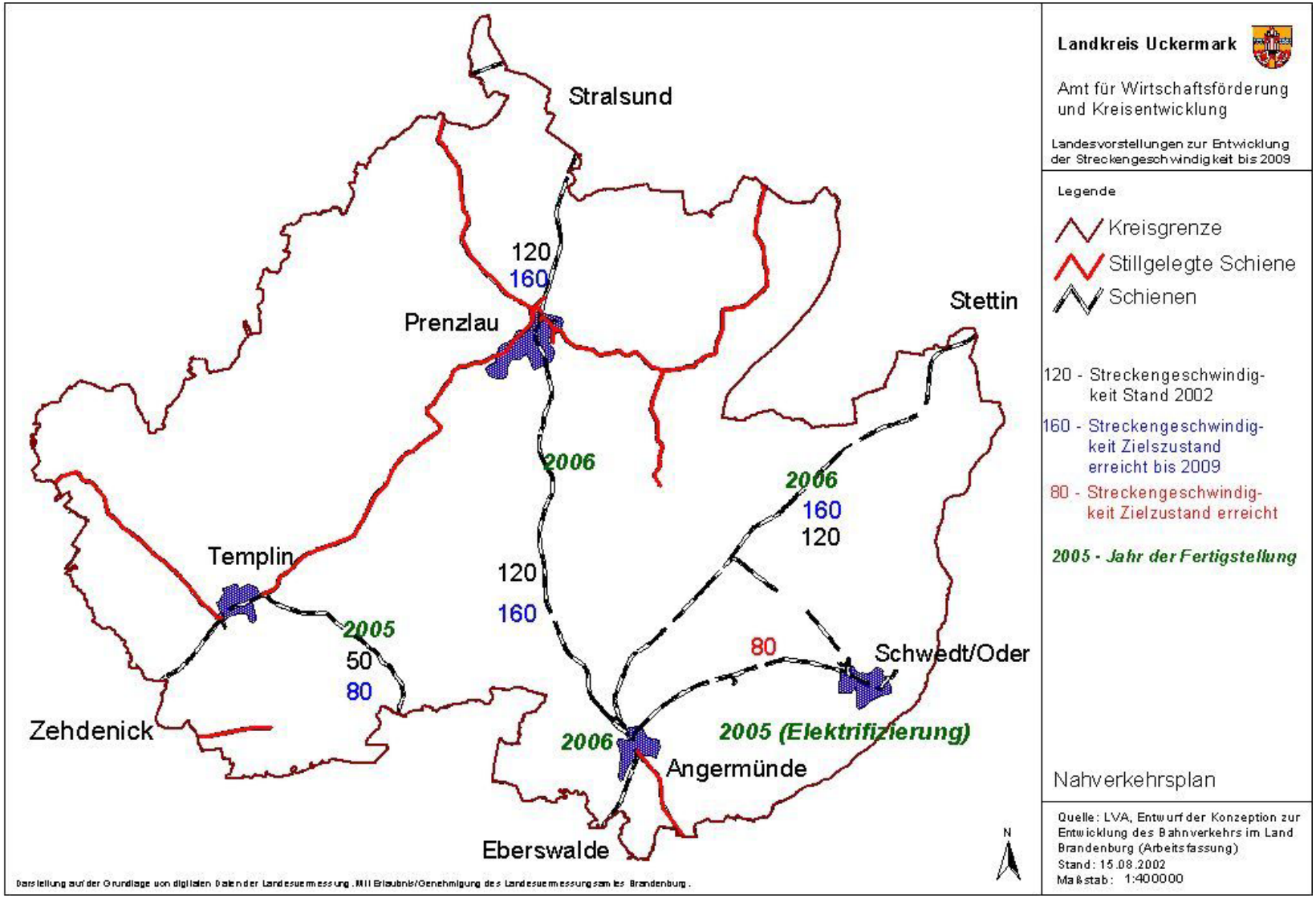
SPNV-Angebot 2004 im Landkreis Uckermark

Die Veränderungen des SPNV-Angebotes in den letzten Jahren haben in der Uckermark zu einer deutlichen Ausdünnung des Netzes geführt. Im Wirkungszeitraum des letzten Nahverkehrsplanes sind die Relationen

- Templin – Lychen – Fürstenberg und
- Templin – Haßleben – Prenzlau

in SPNV-Ersatzangebote per Bus umgewandelt worden. Gleichzeitig ist aber eine qualitative und quantitative Verbesserung auf den verbliebenen Abschnitten erfolgt. Damit konzentriert sich der SPNV auf seine Stärken, der schnellen und gebündelten Beförderung von vielen Personen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass der SPNV immer noch wichtige Erschließungsaufgaben erfüllt, die aber nur noch Verbindungsfunktionen sind. Die Struktur des Netzes ist fast ausschließlich radial nach Berlin ausgerichtet und erfüllt damit kaum noch die Funktion der Flächenerschließung. Damit kommt der Aufgabenteilung mit dem übrigen ÖPNV eine immer stärkere Bedeutung zu, bei der insbesondere die verlorenen Tangentialfunktionen vom übrigen ÖPNV kompensiert und die erforderlichen Verknüpfungen gesichert werden müssen.

Den aktuellen Infrastrukturzustand und die geplanten Ausbaumaßnahmen sind in der folgenden Grafik ersichtlich. Der Landkreis Uckermark erwartet, dass diese Planungen umgesetzt werden und wird sie mit Nachdruck auf den jährlichen Regionalkonferenzen einfordern.


Stralsund
120
160
Prenzlau
Stettin
2006
2006
160
120
Templin
120
160
2005
50
80
80
Schwedt/Oder
Zehdenick
2006
2005 (Elektrifizierung)
Angermünde
Eberswalde
N
Darstellung auf der Grundlage von digitalen Daten der Landesvermessung. Mit Erlaubnis/Genehmigung des Landesvermessungsamtes Brandenburg.
Landkreis Uckermark
Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Landesvorstellungen zur Entwicklung der Streckengeschwindigkeit bis 2009
Legende
Kreisgrenze
Stillgelegte Schiene
Schienen
120 - Streckengeschwindigkeit Stand 2002
160 - Streckengeschwindigkeit Zielszustand erreicht bis 2009
80 - Streckengeschwindigkeit Zielzustand erreicht
2005 - Jahr der Fertigstellung
Nahverkehrsplan
Quelle: LVA, Entwurf der Konzeption zur Entwicklung des Bahnverkehrs im Land Brandenburg (Arbeitsfassung)
Stand: 15.08.2002
Maßstab: 1:400000

3.1.2 Angebot im übrigen ÖPNV

- **Grundsätzliches**

Der übrige ÖPNV des Landkreises Uckermark in seiner heutigen Form muss entsprechend der übergeordneten Vorgaben (ÖPNV-Gesetz, Nahverkehrsplan, Schulgesetz) verschiedene Funktionen erfüllen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Absicherung der Schülerbeförderung
- Absicherung der ausreichenden Bedienung im Sinne der Daseinsvorsorge, insbesondere Anbindung der Gemeinden an die übergeordneten Zentren
- Erfüllung einer verkehrs- und wirtschaftspolitischen Funktion (Verknüpfung der Verkehrsträger, Berufsverkehr, touristische Verkehre, überörtliche Verbindungsfunktion als Ersatz für stillgelegten SPNV).

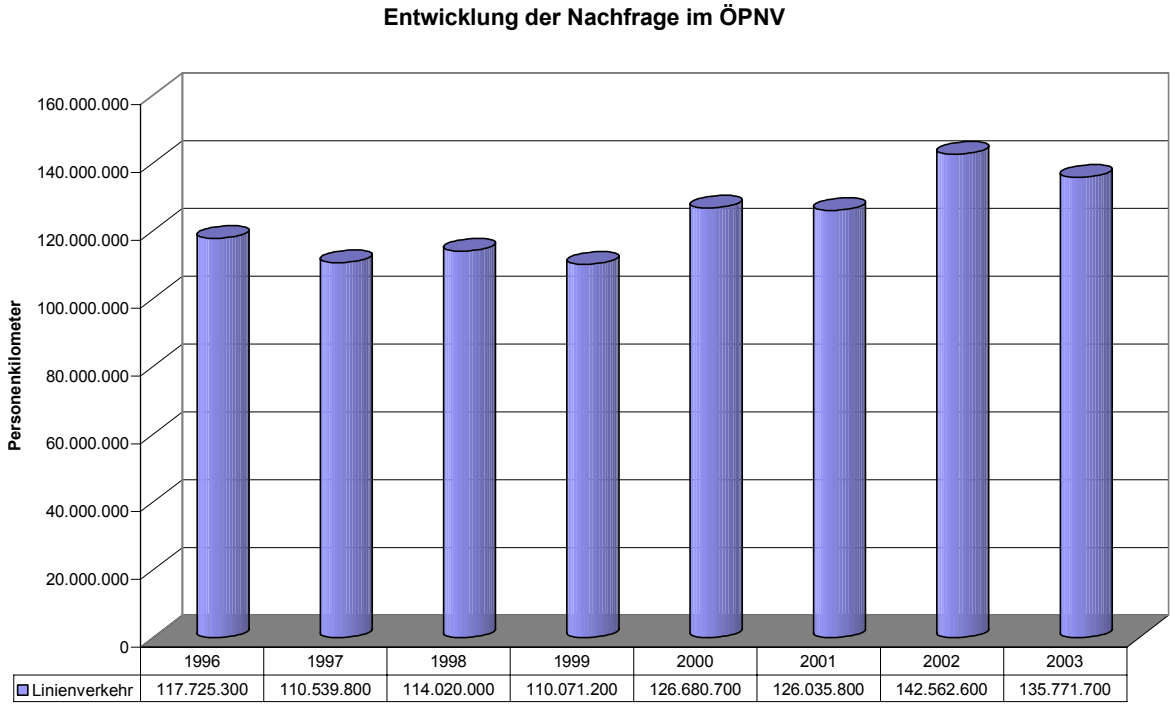
Aus diesen Vorgaben ableitend hat sich eine feinteilige Hierarchie im Netz des übrigen ÖPNV herausgebildet. Basis der Verkehrsleistung ist der Schülerverkehr. Hier besteht innerhalb der engen Vorgaben zu Zeiten und Orten der Bedienung ein flächendeckendes Busnetz im gesamten Landkreis, das allerdings für die anderen ÖPNV-Aufgaben nur bedingt geeignet ist. Aufbauend zum Schülerverkehr ist das ÖPNV-System der Uckermark hierarchisch strukturiert:

- Angebotsorientiertes Grundnetz zur Absicherung der Daseinsvorsorge
- Nachfrageorientierter ÖPNV auf Hauptrelationen
- Stadtbusverkehre in Schwedt, Prenzlau, Templin und Angermünde
- Flexible Ergänzungsverkehre in Gebieten und Zeiten mit extrem schwacher Nachfrage.

Das Liniennetz im Regionalverkehr und die Netze der einzelnen Stadtbusverkehre sind in der Anlage dargestellt. In den folgenden Punkten werden Zahlen und Fakten sowie Aussagen zu den einzelnen Segmenten im übrigen ÖPNV getätigt.

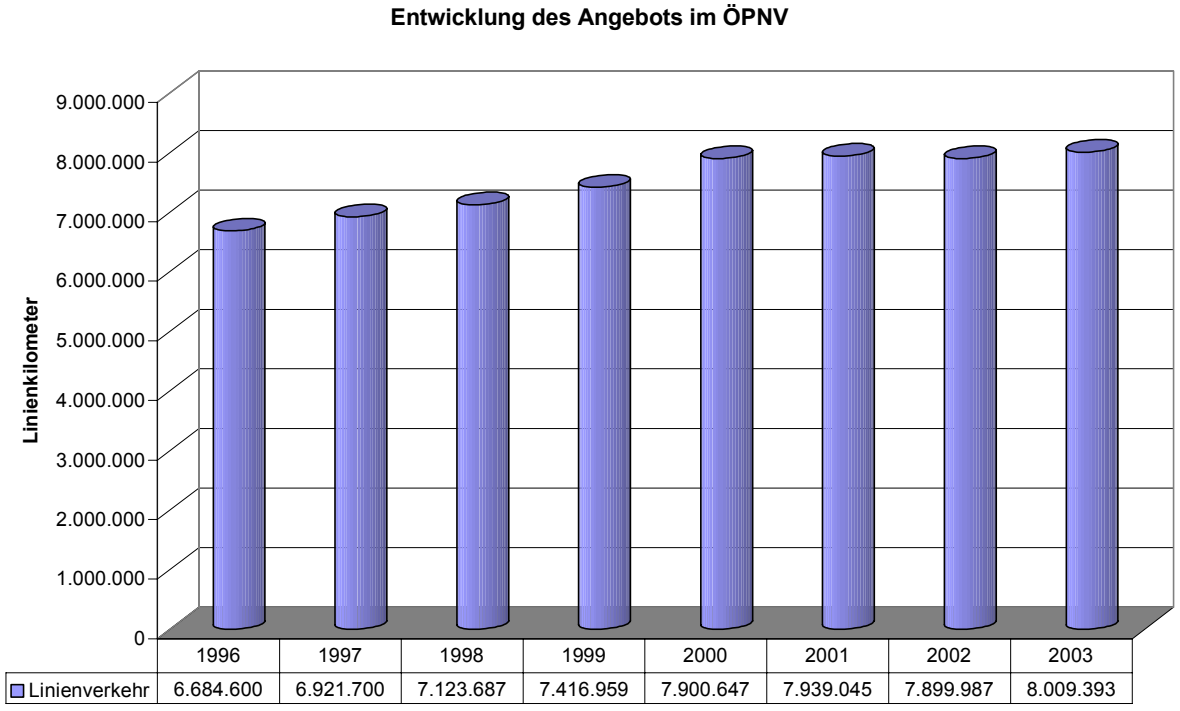
- **Zahlen und Fakten**

Die Konzessionen für die Leistungen im übrigen ÖPNV liegen bei der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH und der Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde. Die beiden Verkehrsunternehmen haben 274 Beschäftigte und 29 Auszubildende. In Spitzenlastzeiten kommen zeitgleich bis zu 144 Busse zum Einsatz. Zuzüglich sind im ÖPNV des Landkreises Uckermark noch 16 Subunternehmen mit bis zu 20 Bussen und zahlreichen Kleinfahrzeugen gebunden. Jährlich werden ca. 9,5 Mio. Personen im öffentlichen Busverkehr der Uckermark befördert. Auf Grund der hohen mittleren Reiseweiten im Flächenlandkreis Uckermark entspricht die Verkehrsleistung ca. 126 Mio. Personenkilometern. Damit hat sich die Beförderungsleistung entgegen dem allgemeinen Trend im ländlichen Raum auf einem hohen Niveau stabilisiert.



Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft. mbH und Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde

Der nachgefragten Verkehrsleistung steht ein seit dem Jahr 2000 (letzte Streckenstilllegungen der Bahn) konstantes Angebot der Verkehrsunternehmen gegenüber.



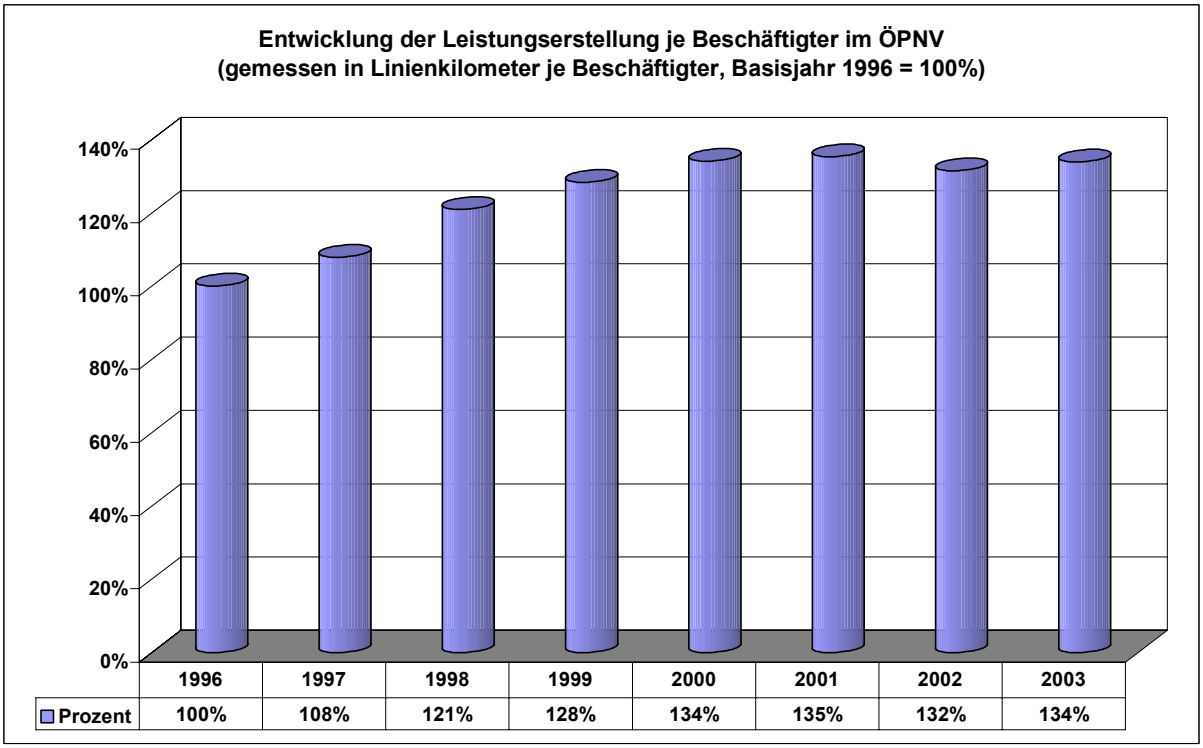
Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH und Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde

Im regionalen Busverkehr wird folgende Anzahl von Linien im Landkreis Uckermark betrieben:

Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	36 Linien
PVG mbH Schwedt/Angermünde	23 Linien
insgesamt	59 Linien

Darüber hinaus werden 17 Stadtverkehrslinien in den Städten Angermünde, Prenzlau, Schwedt/Oder und Templin bedient. Dies entspricht einem Angebot im Busverkehr von 8.009.393 Linienkilometern im Jahr 2003.

Die hohe Effizienz der Verkehrsunternehmen wird an der konstanten Entwicklung des Wirkungsgrades der Leistungserstellung sehr deutlich.



Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH und Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde, Jahresprüfberichte der Wibera AG und des Wirtschaftsprüfers Marheinecke

Es ist allerdings ebenso ersichtlich, dass die betriebstechnologischen Potenziale der Unternehmen ausgeschöpft und Leistungssteigerungen mit dem vorhandenen Personal nur noch marginal möglich sind. Bezüglich der Kosteneffizienz liegen die Unternehmen der Uckermark im bundesweiten Vergleich des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen schon heute im Spitzenbereich. Zukünftige Verbesserungen der Qualität und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV lassen sich nur noch über innovative Ansätze erzielen.

- **Regionalverkehr – Absicherung Schülerbeförderung**

Der regionale Busverkehr im Landkreis Uckermark ist in erster Linie durch den Schülerverkehr geprägt. Organisatorisch sind die Verkehre entsprechend den in der Schulentwicklungsplanung ausgewiesenen Schulstandorten und Einzugsbereichen aufgebaut. Bei der Beförderung werden folgende Prämissen der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Uckermark umgesetzt:

- Die Ankunft oder die Abfahrt des Busses erfolgt in der Regel bei Grundschülern innerhalb von 30 Minuten und bei Schülern weiterführender allgemeinbildender Schulen innerhalb von 60 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Unterrichts der Schule.
- Die Fahrtzeit von der Haltestelle zur Schule beträgt in der Regel für den Grundschüler max. 45 Minuten und für den Schüler weiterführender allgemeinbildender Schulen max. 60 Minuten.

Durch diese Vorgaben besteht in der Schulzeit in der Uckermark in den frühen Morgenstunden (ca.06:30 – 08:00 Uhr) und etwas gestreckt am Nachmittag (ca. 12:00 – 16:00 Uhr) ein flächendeckendes Busnetz im Landkreis. Diese Verkehre decken zum Teil in den Morgenstunden vorhandene Nachfragepotenziale im Berufsverkehr mit ab. Ebenso kann die Aufgabe der Daseinsvorsorge am Nachmittag größtenteils über den Schülerverkehr gesichert werden. Darüber hinaus ist der Schülerverkehr jedoch für die anderen Aufgaben des ÖPNV auf Grund der vorhandenen zeitlichen und örtlichen Zwänge ungeeignet. Die nachfolgende Analyse zeigt, wie der Landkreis Uckermark der nach ÖPNV-Gesetz geforderten Daseinsvorsorge Rechnung trägt.

- **Regionalverkehr – Anbindung der Gemeinden und Wohnstätten an übergeordnete Zentren zur Daseinsvorsorge**

Im Regionalverkehr waren nach dem Nahverkehrsplan von 1998 folgende Bedienstandards Montag bis Freitag anzustreben (ohne Schülerverkehr):

Mindestbedienung (zum Amtssitz/übergeordneten Zentrum)

Einwohner je Gemeinde	Fahrten je Tag und Richtung
100 - 200	1
200 - 1000	3
1000 - 3000	3 - 6
3000 - 6000	6 - 12

Quelle: Nahverkehrsplan Landkreis Uckermark, 1998

In der Analyse sind für alle Gemeindeteile des Landkreises Uckermark (auch unter 100 Einwohner) die Häufigkeit und die Fahrzeit der ÖPNV-Bedienungen in die jeweiligen Zentren überprüft worden. Im Ergebnis können folgende Kernaussagen festgehalten werden:

- **Anbindung zu den Mittelzentren (Schwedt, Prenzlau, Templin und Angermünde)**

Alle Wohnstätten mit entsprechendem Bedarf sind während der Schulzeit an die Mittelzentren angebunden. Außerhalb der Schulzeit sind 92 % der Wohnstätten erschlossen. Bei dem Maßstab ab 100 Einwohner ist eine 100-prozentige Erfüllung des Nahverkehrplanstandards gewährleistet. Viele Orte haben zudem auf Grund ihrer geografischen Lage an Hauptverkehrsstraßen eine deutlich über der Mindesterschließung liegende Anbindung. Die maximale Fahrzeit von 60 Minuten wird gewährleistet und ist im überwiegenden Fall deutlich geringer. Während der Ferien nicht bediente Wohnstätten haben ausnahmslos sehr geringe Einwohnerzahlen (meist unter 10 – 20 Einwohner), wie z. B. Mahlendorf oder Ziethenmühle.

In einigen kleinen Ortschaften, wie z. B. Ahlimbswalde, wird als Kompromiss eine Erschließung an Markttagen gewährleistet.

- **Anbindung der Wohnstätten zum Sitz der Amts- / Gemeindeverwaltung**

Von den Wohnstätten haben 82 % außerhalb der Schulzeit eine Anbindung zum zugehörigen Amtssitz. Entgegen der Anbindung zum Mittelzentrum haben auch einige Ortschaften über 100 Einwohner keine direkte Verbindung zum zugehörigen Verwaltungssitz. Ursache ist aber in der Regel nicht die fehlende ÖPNV-Erschließung, sondern die geografische Lage. Beispielhaft sei hier die Gemeinde Röpersdorf/Sternhagen mit dem Amtssitz Schönermark genannt. Die entsprechenden Busverbindungen sind hier den Bedürfnissen angepasst, da alle wichtigen Versorgungsleistungen (Arzt, Einkauf, etc.) im nähergelegenen Prenzlau und nicht in Schönermark vorhanden sind. Ähnliches trifft auf die Kleinzentren Passow versus Pinnow, Fürstenwerder versus Schönermark und Milmersdorf versus Gerswalde zu.

- **Anbindung der Wohnstätten zum nächstgelegenen Zentrum**

Die Anbindung zum nächstgelegenen Zentrum ist bezogen auf alle Wohnstätten zu 96 % bzw. für Ortschaften ab 100 Einwohner zu 100 % gewährleistet. Ohne Erschließung bleiben nur 16 Wohnstätten, von denen die Mehrzahl weniger als 10 Einwohner hat. Teilweise existiert zu diesen Wohnstätten auch keine ÖPNV-affine Straßenerschließung. Durch die Ausrichtung der Verkehre auf die direkten Zentren wird die vom Landesentwicklungsplan geforderte Angleichung der Lebensbedingungen am ehesten gesichert. Die Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Kultur, der sozialen und gesundheitlichen Betreuung, des Sports und der Freizeitgestaltung können so am schnellsten erreicht werden. Das vom Landesentwicklungsplan geforderte Fahrzeitlimit von 30 Minuten wird in der Regel deutlich unterschritten.

- **Anbindung am Wochenende**

Die Anbindung am Wochenende ist in der Uckermark an Samstagen noch zu 45 % und an Sonntagen zu 38 % gewährleistet. Erschlossen werden hauptsächlich größere Ortschaften bzw. Ortschaften an Hauptverkehrstraßen. Eine Ausnahme bildet der Raum Gartz. Durch den neuartigen Rufbus ist eine 100-prozentige Erschließung über das ganze Wochenende für alle Einwohner gegeben.

- **Fazit**

Die Erschließung aller Wohnstätten zum Schülerverkehr ist in der Uckermark gewährleistet. Außerhalb der Schulzeiten kann für die Wohnstätten über 100 Einwohner die Anbindung zum nächsten Zentrum ebenfalls vollständig gesichert werden. Für kleinere Ortschaften ist bis auf wenige, sehr winzige Gehöfte die Erschließung ebenfalls garantiert. Die Verbindung zum zugehörigen Amts-/Gemeindesitz wird auf Grund der ungünstigen Lage und fehlender Versorgungsfunktionen nicht in jedem Fall gewährt. An den Wochenenden können nur die Hauptverkehrsachsen mit Standardbussen bedient werden. Ein Lösungsansatz für flächendeckende Bedienung in Schwachlastzeiten bietet das Modell Rufbus aus dem Raum Gartz.

- **Stadtverkehre**

Im Landkreis Uckermark gibt es in den vier größeren Städten Schwedt/Oder, Prenzlau, Templin und Angermünde Stadtbusverkehre. Im Analyseergebnis zur Erstellung des Nahverkehrsplans 1997 stellte sich teilweise erheblicher Handlungsbedarf heraus. Im Nahverkehrsplan wurden zum damaligen Zeitpunkt Mindesterschließungsstandards festgelegt und den Städten die Option eröffnet, darüber hinaus zusätzliche Gestaltungs- und Erschließungsmaßstäbe zu setzen, wenn die Finanzierung gewährleistet wird. Diese Vorgaben sind in der Umsetzung des Nahverkehrsplanes realisiert worden und führten zeitweise zu europaweiter Aufmerksamkeit in der Fachwelt.

Schwedt/Oder:

In Schwedt/Oder gab es historisch bedingt einen Stadtbusverkehr auf sehr hohem Niveau. Dies traf sowohl auf die Angebotsseite als auch die Fahrgastzahlen zu. Bezüglich der schon mehrfach erwähnten Bevölkerungsentwicklung war und ist Schwedt besonders negativ betroffen. Dieser Entwicklung musste nicht nur mit den Wohnstandorten Rechnung getragen werden, sondern auch mit einer kontinuierlichen Anpassung des Stadtbusverkehrs. Das Konzept ist bewusst nicht in einem drastischen Schnitt verändert worden, sondern es wurde stetig in vielen kleinen Schritten den neuen Verhältnissen angepasst. So wurden in den letzten fünf Jahren:

- die Linienführungen sowohl dem Abriss von Wohnbauten als auch dem Neubau von Eigenheimgebieten angepasst,
- der Bedienumfang über mehrere Jahre ohne gravierende Angebotslücken um ca. 400.000 Fahrplankilometer verringert,
- der ZOB am Odercenter als Hauptverknüpfungs- und Servicepunkt in Verbindung mit dem Regionalverkehr entwickelt,
- Fahrplanzeiten- und Takte den verändernden Gewohnheiten im Einkaufs-, Berufs- und Freizeitverkehr angepasst,
- bestimmte Linien konsequent behindertengerecht gefahren,
- Lösungsmodelle (Schwedt-Card) für die Integration der neuen Ortsteile entwickelt und
- neue Kundenpotenziale, z. B. mit dem Theaterbus, erschlossen.

Neben den im Nahverkehrsplan gesetzten Standards machte die Stadt Schwedt von der Option Gebrauch und vereinbarte mit dem Landkreis Uckermark vertraglich eine über den Standard hinausgehende besondere Bedienung. Dazu wurde ein Rechenmodell und Vertragswerk entwickelt, das nicht nur vom Innenministerium als sinnvolle Lösung genehmigt wurde, sondern auch anderen Städten außerhalb der Uckermark zur Lösung dortiger Probleme als Basis diente.

Als wichtigste Ergebnisse können für den Stadtbus in Schwedt festgehalten werden, dass die Wirtschaftlichkeit auf einem hohen Niveau stabilisiert werden konnte, und dass die Fahrgastzahlen trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung und verringertem Angebot seit 3 Jahren fast konstant sind.

Prenzlau:

Der Stadtbus in Prenzlau konnte im Gegensatz zu Schwedt auf Grund der unterschiedlichen Maßstäbe zu DDR-Zeiten auf keine gute Entwicklung verweisen. Im Ergebnis der Analysen zum Nahverkehrsplan wurde im Jahr 1998 ein komplett neues Bedienkonzept entwickelt. Die Linienführung wurde auf Basis der Stadtstruktur auf vier Bedienachsen konzentriert, die alle an einem zentralen Treffpunkt in der Innenstadt zusammenlaufen. Ergänzend zu den vier Achsen wurde eine Ringlinie im Kernstadtbereich entwickelt, die insbesondere den Bedürfnissen älterer Menschen entspricht. Die Bedienhäufigkeit wurde konsequent auf einen sauberen 30-Minutentakt umgestellt. Alle Linien treffen halbstündlich im Stadtzentrum zusammen, so dass ein optimaler Umstieg in alle Richtungen gewährleistet ist. Der Umstieg wurde nach enger Abstimmung durch die Stadt Prenzlau baulich erneuert, so dass die Busse quasi Tür an Tür halten und die Fahrgäste die Straße nicht queren müssen. Seit dem Systemwechsel im Stadtbusverkehr sind die Fahrgastzahlen deutlich angestiegen und die vom Nahverkehrsplan vorgegebene Erschließungsfunktion wird gewährleistet. Insbesondere die Verbindung der Einrichtungen in peripherer Lage (Gesamtschule, Einkaufszentrum und Gewerbegebiete) mit der Innenstadt sowie den Wohngebieten ist jetzt deutlich verbessert.

Templin:

Der Stadtbusverkehr in Templin hatte zum Analysezeitpunkt des letzten Nahverkehrsplans die deutlichsten Defizite. Ein Weiterbetrieb nach dem alten Bedienschema wäre wirtschaftlich nicht zu vertreten gewesen. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus dem Landkreis, der Stadt Templin, dem Tourismusverein und dem Verkehrsunternehmen, entwickelte nicht nur ein neues Bedienkonzept, sondern mit dem „Fahrscheinfreien Stadtbusverkehr“ eine völlig neues Modell. Die Fahrgäste konnten seit 1998 die Stadtbusverkehre ohne Fahrschein frei nutzen. Zur Abrechnung wurden alle Busnutzer gezählt und über repräsentative Erhebungen konnte die Nutzungsstruktur ermittelt werden. Dadurch konnte in einem Rechenmodell jedem Fahrgast die optimale Fahrscheinart zugeordnet werden. Die Kosten für die Fahrscheine wurden nachträglich von der Stadt Templin dem Verkehrsunternehmen erstattet. Das besondere an dem Modell war und ist, dass es kein reines ÖPNV-Modell ist, sondern dem Status der Kur- und Bäderstadt Rechnung trägt. Durch die bis dato deutschlandweit einmalige Gestaltung eines Stadtbusses konnte Templin über den Busverkehr eine immense Aufmerksamkeit in der überregionalen Öffentlichkeit erreichen und das Stadtimage positiv verbessern. Zudem konnte durch das Stadtbusmodell die Anerkennung als staatlicher Erholungsort gesichert werden. Das deutlichste Kennzeichen für den Erfolg des Templiner Modells war eine Erhöhung der Fahrgastzahlen bis zum 13-fachen der Ausgangszahlen. Im Jahr 2002 erfolgte eine geringe Modifikation des Modells. Die Fahrgäste können seit dem gegen Vorlage einer Kurkarte die Stadtbusse fahrscheinfrei nutzen. Für die Templiner Einwohner wurde diesbezüglich explizit der Erwerb eine Jahreskurkarte geöffnet.

Angermünde:

Der Stadtbusverkehr Angermünde hatte im Gültigkeitszeitraum des letzten Nahverkehrsplans den geringsten Korrekturbedarf. Der Verkehr war über Jahrzehnte gewachsen und verzeichnete stabile Fahrgastzahlen. Gravierende Veränderungen waren daher nicht erforderlich. Einzige, aber interessante Neuerung in Angermünde ist die Einrichtung der Biberbahn. Das Naturerlebniszentrum Blumberger Mühle liegt unmittelbar vor den Toren der Stadt. Auf Initiative der Stadt Angermünde wurde ein spezielles Fahrzeug entwickelt, das einem rollenden Baumstamm ähnelt. Die Biberbahn verbindet den Bahnhof und die

Innenstadt mit der Blumberger Mühle. Den Fahrgästen werden während der Fahrt Informationen vermittelt. Die Stadt Angermünde machte zudem ebenfalls von der Option Gebrauch und vereinbarte mit dem Landkreis Uckermark vertraglich eine über den Standard hinausgehende besondere Bedienung. Die Abwicklung erfolgt analog der mit der Stadt Schwedt/Oder.

- **Flexible Erschließung**

Im Landkreis Uckermark werden schon seit mehreren Jahren Verkehrsleistungen mit flexiblen Modellen erbracht. Die Vorgabe des letzten Nahverkehrsplans war, dieses Modell immer dort weiterzuentwickeln, wo es verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Nachdem sich in den neunziger Jahren die Erschließung mit sogenannten Anrufsammeltaxen bewährt hatte, wurde im Jahr 2000 im Amtsbereich Gartz/Oder der erste Rufbus am Wochenende eingeführt. Dieses Modell wurde von den Bedieneigenschaften bewusst zwischen dem Taxi und dem Linienbus angesiedelt. Dem Kunden wird ein sehr hohes Angebot offeriert und der Betrieb erfolgt nur bei tatsächlichem Bedarf. Auf Grund der guten Erfahrungen mit dem Gartzer Rufbus ist es der Uckermark gelungen, Praxispartner für ein bundesweites Forschungsprojekt (Impuls 2005) über mehrere Jahre zu werden. Zielstellung der Forschung war und ist die Entwicklung von nachhaltigen Konzepten für den Betrieb und die Organisation flexibler ÖPNV-Bedienungen in strukturschwachen Räumen. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf den Praxisbetrieb der neuen Modelle gelegt. Im Landkreis Uckermark sind die Rufbusse Gerswalde und Angermünde sowie der Theaterbus die für den Kunden sichtbaren Ergebnisse gewesen. Mindestens ebenso wichtig waren aber die im Hintergrund entwickelten Modelle zur Disposition, zum Technikeinsatz, zur benötigten Software und zur Ausgestaltung des rechtlichen Rahmens. Als vorläufiges Fazit kann für die Uckermark festgehalten werden, dass die flexiblen Modelle eine sehr gute Ergänzung zum herkömmlichen ÖPNV sein können. Ein grundsätzlicher Ersatz des Standard-ÖPNV sind die Rufbusse aber in keinem Falle. Sie eigenen sich immer dort, wo in nachfrageschwachen Zeiten (z. B. Abends, Wochenende) ein Standardbetrieb nicht die gewünschten Effekte bringt und sie eignen sich insbesondere dort, wo es gilt neue Ergänzungsverkehre zu gestalten. Wirtschaftlich sind flexible Bedienmodelle eine Gradwanderung. Als Aufgabe für die Planung gilt es die Bereiche und Zeiten herauszufiltern, in denen mit vorhandenen knappen Mitteln bei Einsatz von Rufbussen eine höhere Mobilität erreicht werden kann. Im Gegenzug sind flexible Bedienformen kein Modell, um in Größenordnungen Finanzierungen im ÖPNV einzusparen. Ebenso wurde die Erfahrung gemacht, dass ein einheitliches Rufbusmodell für ganz Brandenburg nicht sinnvoll ist. Vielmehr gilt es jeweils die speziellen Rahmenbedingungen vor Ort auszugestalten.

In der Uckermark wurden an Hand der Erfahrungen im Forschungsprojekt Dauerlösungen für die Bedienung mit Rufbussen entwickelt. Insgesamt werden gegenwärtig pro Jahr Leistungen von ca. 310.000 Kilometern erbracht. Auf dieser Basis sollte die weitere Entwicklung von Rufbussen nachfrageorientiert beibehalten werden.

- **Grenzüberschreitende Verkehre**

Auftrag des letzten Nahverkehrsplans war die Mobilitätssicherung auch über die Kreisgrenze hinweg. Dabei galt es die historisch entstandenen Achsen an Hand der neuen Verkehrströme zu überprüfen und neu entstandene Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Besonderes Problem für die Uckermark sind die sehr unterschiedlichen Grenzstrukturen. Angefangen über die Nachbarkreise Barnim und Oberhavel innerhalb Brandenburgs, über Ueckerrandow und

Mecklenburg Strelitz als anderes Bundesland bis hin zu Polen als EU-Nachbar (ab 01.05.04) bestehen sehr unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten und teilweise komplett andere Rechtsbedingungen. Diese Gegebenheiten galt es zu beachten und mit jeweils gesonderten Lösungswegen zu bewältigen.

Bei den Nachbarverkehren in den Barnim und nach Oberhavel sind nachfragebezogene Linien aufgebaut worden. Dazu zählen insbesondere Templin – Fürstenberg (Ersatz für die Bahnlinie und Pendant zur Draisine), Templin – Eberswalde (Verlegung Straßenbauamt) und Angermünde – Bad Freienwalde (Ersatz Schiene). Ein finanzieller Ausgleich erfolgte zwischen den Aufgabenträgern.

Nach Mecklenburg-Vorpommern ist ein finanzieller Ausgleich zwischen den Aufgabenträgern auf Grund der unterschiedlichen Landesmittelfinanzierung schwer realisierbar. Alternativ dazu ist es aber mit Ueckerrandow gelungen, zwischen den Verkehrsunternehmen eine vertragliche Kooperation zu organisieren. Der Schwerpunkt lag hierbei in der Abwicklung des Schülerverkehrs im Raum Strasburg/Uckerland und Löcknitz/Brüssow. Schwachpunkt ist nach wie vor die Verbindung mit Mecklenburg-Strelitz. Hauptaugenmerk muss hier auf die touristische Verknüpfung des Naturparks Uckermärkische Seen mit der Feldberger Region gelegt werden. Nachdem in den neunziger Jahren kein Erfolg erzielt wurde, werden gegenwärtig neue Sondierungsgespräche geführt.

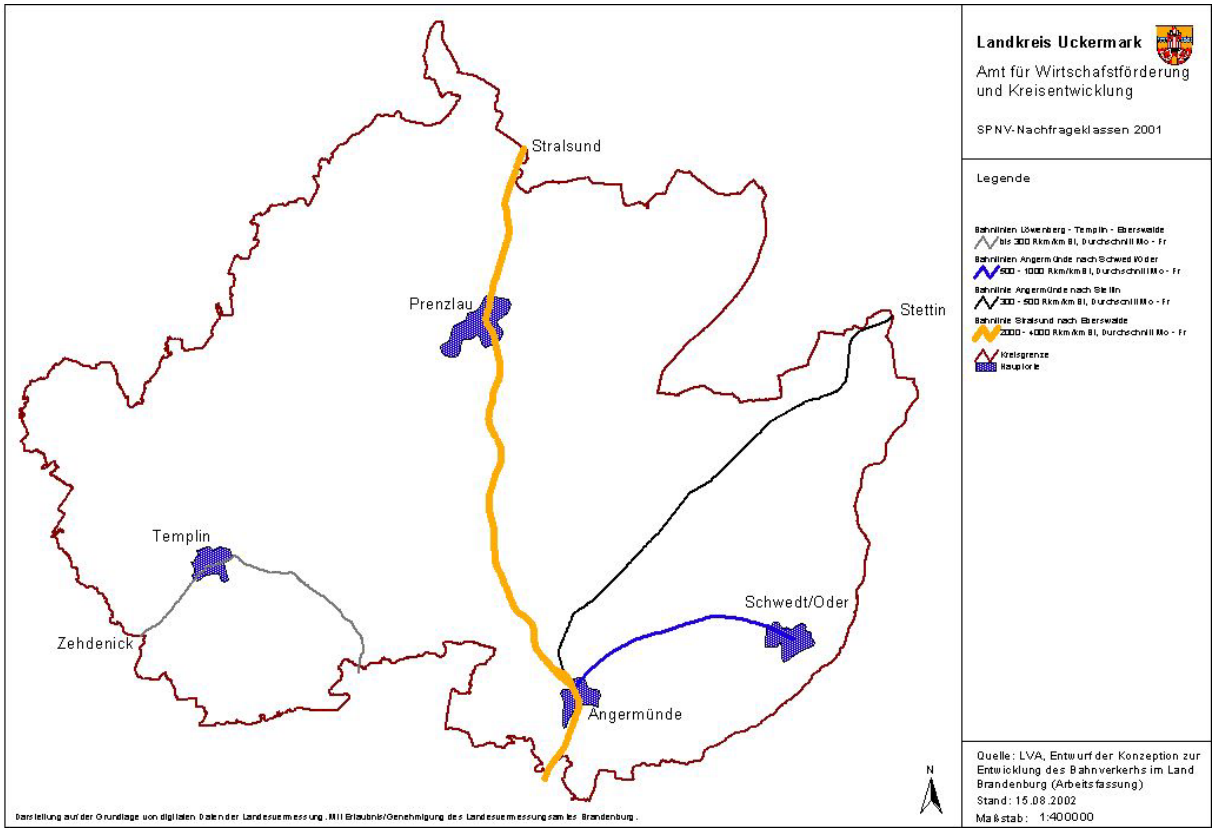
Sehr erfreulich entwickelte sich die Zusammenarbeit mit dem Nachbarland Polen. Noch vor dem EU-Beitritt wurde im März 2004 durch die PVG Schwedt/Angermünde gemeinsam mit einem polnischen Partnerunternehmen eine grenzüberschreitende Buslinie nach Stettin eingerichtet. Gegenwärtig erfolgt die Vorbereitung einer zweiten Relation über Gryfino.

Die positive Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre sollte sich nachfrageorientiert bei der Gestaltung der zukünftigen Verkehrsachsen wiederspiegeln, um eine grenzüberschreitende Mobilitätssicherung dauerhaft zu gewährleisten. Seitens der Uckermark ist dabei sowohl organisatorisch als auch finanziell ein gleichberechtigter, partnerschaftlicher Umgang mit den Nachbarregionen zu gewährleisten.

3.2 *Nachfrage*

3.2.1 Nachfrage im SPNV

Im Bahnkonzept 2009 des Landes Brandenburg sind für die SPNV-Nachfrage folgende Aussagen getroffen worden. Damit ist im Planungshorizont keine weitere Abbestellung der Leistung zu erwarten.

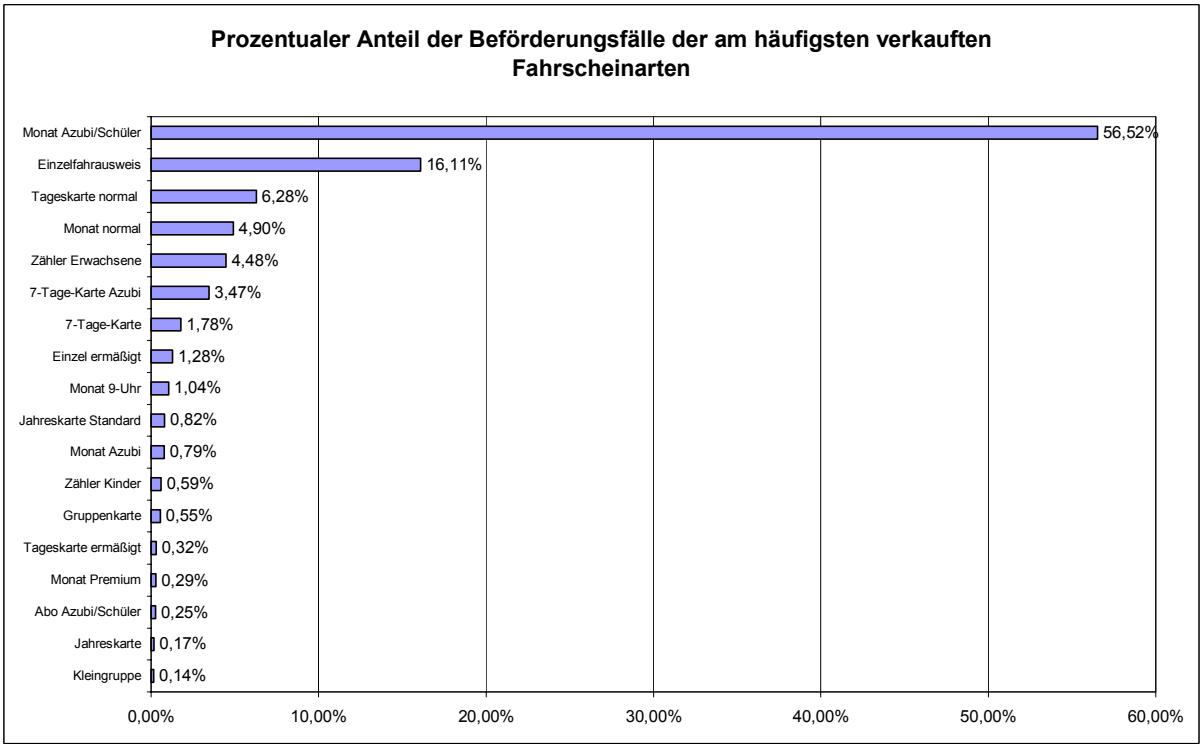


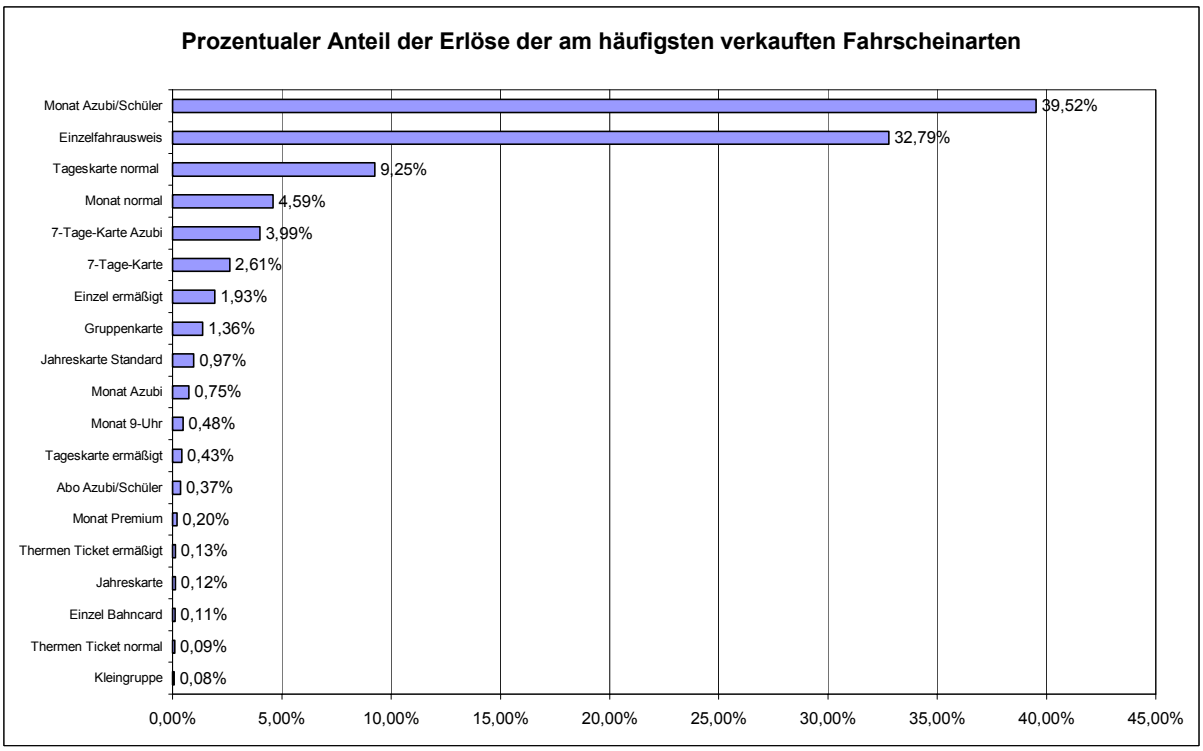
3.2.2 Nachfrage im übrigen ÖPNV

Zur Analyse der tatsächlichen Nutzung im ÖPNV ist in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen das komplette Jahr 2003 detailliert ausgewertet worden. Alle verkauften Fahrsausweise des gesamten Jahres wurden in einer Datenbank zusammengefasst und sind verschiedenen Untersuchungen unterzogen worden.

Auswertungsschwerpunkt 1 war die Analyse hinsichtlich der von den Kunden nachgefragten Fahrausweisstruktur und den dahinter stehenden Nutzergruppen. Hauptklientel im ÖPNV sind erwartungsgemäß die Schüler (ca. 60%). Im Vergleich zu anderen Landkreisen haben aber in der Uckermark die übrigen Nutzergruppen nach wie vor eine sehr hohe Bedeutung. An zweiter Stelle sind hier die Einzelfahrausweise und Tageskarten zu nennen. Diese Nachfrage deckt sich mit den Aussagen zu den Strukturbedingungen im Kapitel 2. Dahinter verbergen sich insbesondere die Beförderungen zum Arzt, zum Einkauf und teilweise der Tourismusverkehr. Die dritte, aber schon deutlich abgeschwächte, Gruppe sind die Stammkunden mit Zeitkarten. Hier dürften hauptsächlich die Berufspendler vertreten sein. Alle anderen Fahrausweissegmente werden in sehr geringem Umfang nachgefragt und bilden eine Ergänzung der Tarifstruktur, um bestimmte Nischen zu bedienen. Einige Fahrausweissegmente des VBB-Tarifs haben für die Uckermark keine Bedeutung.

Durch den Aufgabenträger werden die gewonnenen Erkenntnisse bei den Diskussionen zur Fortentwicklung des Tarifs aktiv in die Gremien des VBB eingebracht. Die nachfolgenden Grafiken geben einen Überblick zu den hier getroffenen Aussagen. Weitere detaillierte Analysen sind beim Aufgabenträger per EDV vorhanden.

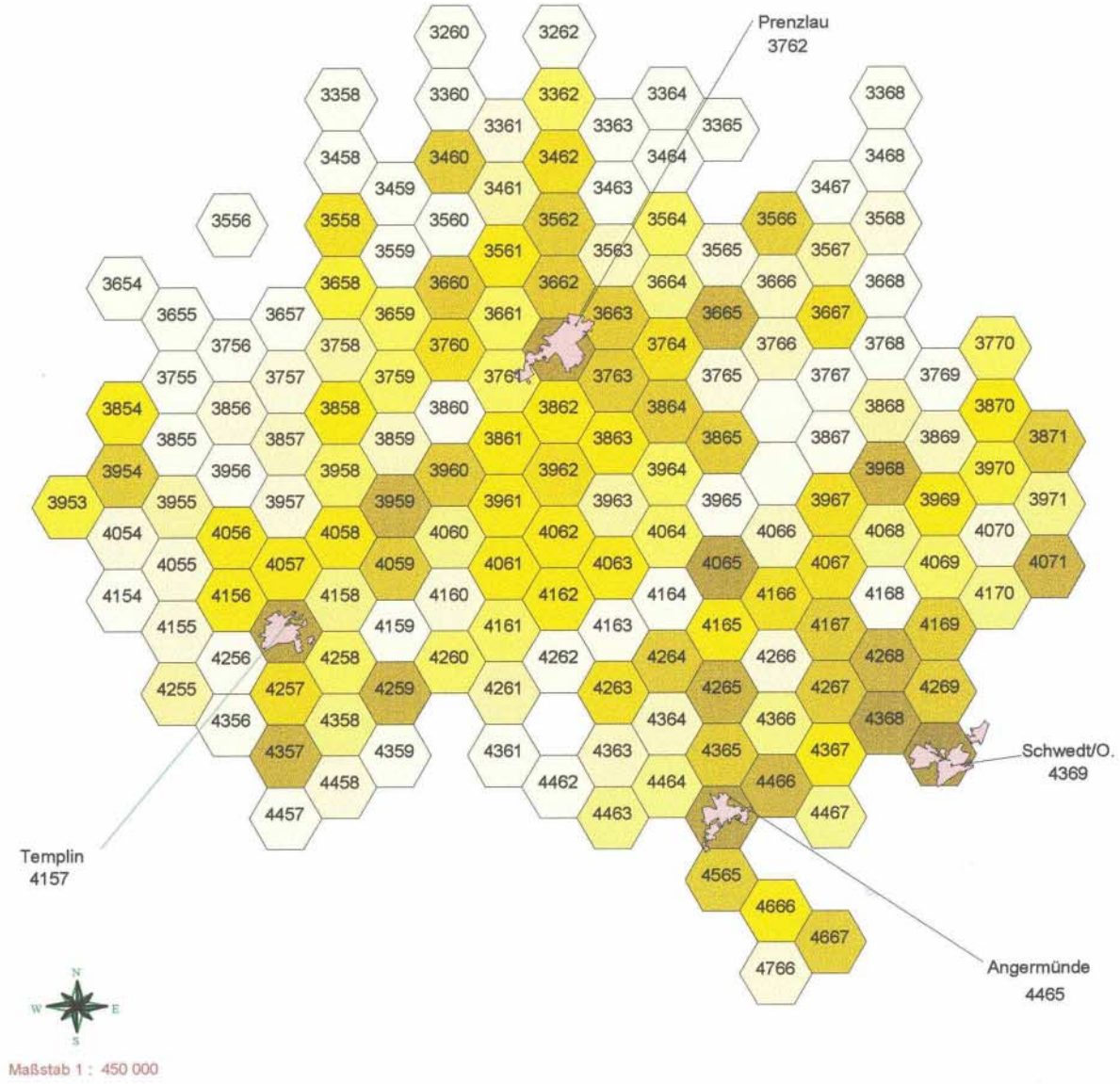




Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft. mbH und Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde

Zweiter Auswertungsschwerpunkt war die örtliche Analyse der Fahrgastnachfrage. Auf Basis der Wabenstruktur des VBB ist für das Jahr 2003 für jedes einzelne Fahrausweissegment wabenscharf eine Zuordnung der Nutzer erfolgt. Die Zusammenfassung der Ergebnisse ist in den beiden nachfolgenden Grafiken dargestellt (Vgl. auch Anhang II). Alle anderen Karten (ca. 50 Karten) sind EDV-seitig beim Aufgabenträger analysiert worden.

Auf dieser Basis können zukünftig die angebotenen Linien und die Bedienhäufigkeiten jährlich auf ihre Wirksamkeit überprüft werden.

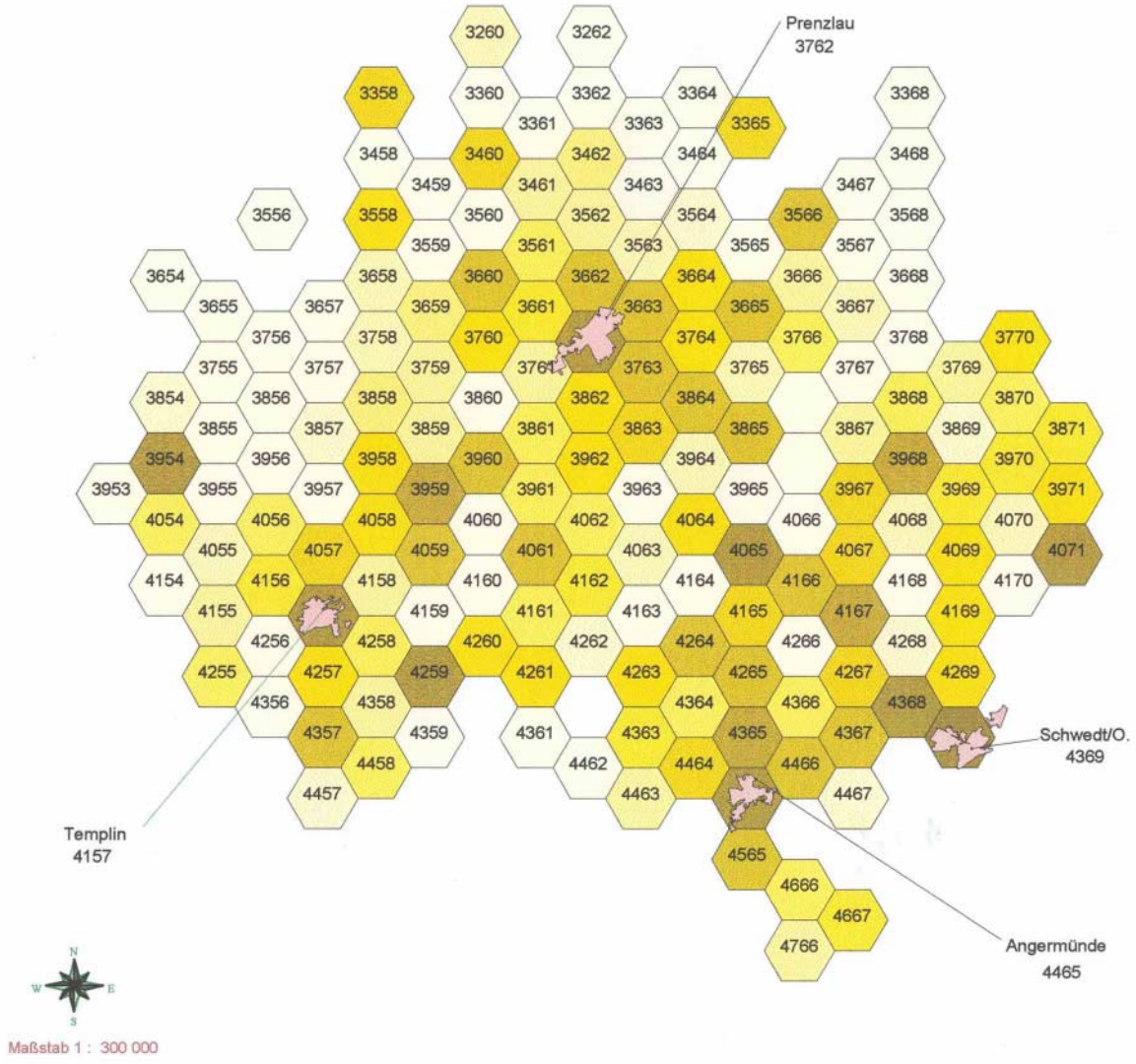


Wabenauswertung: Summe aller Beförderungsfälle 2003

Klassifizierung

Beförderungsfälle

- 0 - 1230
- 1230 - 3160
- 3160 - 5800
- 5800 - 8900
- 8900 - 12100
- 12100 - 15150
- 15150 - 16580
- 16580 - 20340
- 20340 - 22560
- 22560 - 24410
- 24410 - 27740
- 27740 - 34490
- 34490 - 38720
- 38720 - 48940
- 48940 - 61860
- 61870 - 76510
- 76510 - 102490
- 102490 - 157090
- 157100 - 601020
- 601020 - 1670870



Wabenauswertung:
Summe aller Beförderungsfälle ohne Schüler
2003

Klassifizierung

Beförderungsfälle ohne Schüler

- 0 - 20
- 20 - 170
- 170 - 290
- 290 - 390
- 390 - 640
- 640 - 750
- 750 - 980
- 980 - 1100
- 1100 - 1380
- 1380 - 1610
- 1610 - 1830
- 1830 - 2210
- 2210 - 2690
- 2690 - 3820
- 3820 - 5820
- 5820 - 7860
- 7860 - 11020
- 11020 - 19490
- 19490 - 433490
- 433490 - 1203370

3.2.3 Verknüpfungen Bahn/Bus und Bus/Bus

Für den Kunden von öffentlichen Verkehrsmitteln ist nicht nur die schnelle Bedienung einzelner Abschnitte wichtig, sondern es zählt die optimale Gestaltung von kompletten Reiseketten. Für den ÖPNV steht daher die Aufgabe, an bestimmten Punkten unterschiedliche Linien und Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. In der Uckermark hat neben der Verknüpfung Bahn/Bus auch die Verknüpfung Bus/Bus eine hohe Bedeutung. Die nachfolgenden Tabellen geben eine Übersicht aller vorhandenen Verknüpfungspunkte und der dort verkehrenden Linien. Detaillierte Aussagen zu diesen Punkten werden regelmäßig fortgeschrieben und zwischen dem Verkehrsverbund, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Dazu wird u. a. die jährlich vom VBB organisierte Regionalkonferenz genutzt.

- **Bahn/Bus/Rufbus:**

Umstiegspunkte	**Bahn-Linie**	← →	**Bus-Linie**
Angermünde, Bahnhof	RE 3	**Rufbus-Linien** 476, 477, 478	450, 451, 452, 453, 456, 457, 458, 460, 462, 463, 464, 466, 468, 494, 496, 920 BBG
Angermünde, Bahnhof	RB 66		450, 451, 453, 456, 457, 458, 460, 462, 463, 464, 466, 468, 494, 496, 920 BBG
Casekow, Bahnhof	RB 66	**Rufbus Gartz**	459, 467, 471, 472
Milmersdorf	RB 63		502, 504, 507, 510, 512, 515
Passow, Bahnhof	RB 66		403, 450, 454
Prenzlau, ZOB	RE 3		401, 402, 403, 411, 413, 414, 416, 419, 421, 425, 427, 431, 432, 435, 436, 441, 445, 449, 466, 502, 503
Schönow, Bahnhof	RB 66		459
Schwedt, ZOB	RE 3		403, 450, 451, 459, 465, 468, 469, 472, 482, 483, 484, 485, 488, 491, 492, 463
Tantow, Bahnhof	RB 66		473, 474
Templin, Bahnhof	RB 12 RB 63		502, 509, 517 502
Templin, Stadtbahnhof	RB 12 RB 63	**Rufbus** 520	502, 531 502, 531
Wilmersdorf, Bahnhof	RE 3		460, 512

- **Bus/Bus/Rufbus**

Umstiegspunkte	**Bus-Linie** ← →	**Bus-Linie**
Angermünde, Bahnhof	450, 451, 452, 453, 456, 457, 458, 460, 462, 463, 464, 466, 468, 494, 495, 496, 920 BBG	**Rufbus-Linien** 476, 477, 478
Boitzenburg, Schule	503, 505, 506	
Brüssow, Markt	424, 425, 427	
Casekow, Bahnhof	459, 467, 471, 472	**Rufbus Gartz**
Gartz, Busbahnhof	459, 469, 471, 473, 474	**Rufbus Gartz**
Gerswalde, Markt	504, 507, 512	**Rufbus-Linien** 520, 521, 522
Gramzow, Markt	403, 431, 450, 466	
Greiffenberg, Mitte	450, 466, 475	
Haßleben, B 109	502, 506, 507, 475	
Lychen, Markt	501, 505, 511, 517	
Lübbenow	413, 414	
Milmersdorf	502, 504, 507, 510, 512 515	
Passow, Bahnhof	403, 450, 454, 455, 457, 465	
Prenzlau, ZOB	401, 402, 403, 411, 413, 414, 416, 419, 421, 425, 427, 428, 431, 432, 435, 436, 441, 445, 446, 447, 448, 449, 466, 502, 503	
Prenzlau, Straße des Friedens	402, 411, 413, 416, 419, 425, 432, 435, 436, 441, 445, 446, 447, 448, 449, 502, 503	
Schönow, Mitte	455, 459	
Schwedt, ZOB	403, 450, 451, 459, 465, 468, 469, 472, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 488, 489, 491, 492, 493	
Schwedt, Klinikum	482, 489, 491, 465	
Schwedt, Festwiese	403, 481, 475, 484, 482, 491	
Tantow, Bahnhof	473, 474	
Templin, ZOB	502, 503, 504, 507, 508, 509, 510, 513, 514, 515, 517, 518, 531	
Templin, Stadtbahnhof	502, 531	**Rufbus-Linien** 520

3.2.4 Qualität im übrigen ÖPNV

Die Uckermärkischen Verkehrsunternehmen haben im Jahr 2002 das Qualitätsmanagementsystem eingeführt und sind zertifiziert nach der DIN EN ISO 9001: 2000. Das Qualitätsmanagementsystem wurde seit dem jährlich weiterentwickelt und über Auditprüfungen nachgewiesen. Wesentliche Hauptinhalte sind:

- Leitungsstrukturen der Unternehmen
- Management der Ressourcen
- Kundenkommunikation und Information
- Dienstleistungsqualität
- Messung, Analyse und Verbesserung .

Seit 2001 wurde in den Verkehrsunternehmen ein Qualifizierungsprogramm für das Personal durchgesetzt. Dieses Programm beinhaltet die Qualifikation der Mitarbeiter zur ***„Fachkraft im Verkehrsservice“.*** Diese Qualifikation erfolgt durch geschulte Mitarbeiter als „Trainer im VBB“. Abgeschlossen wurde diese Qualifikation Ende 2002 durch alle beschäftigten Mitarbeiter. Die Qualifikation neuer Mitarbeiter und die ständige Weiterbildung erfolgt regelmäßig auf Grundlage eines jährlichen Schulungsplanes.

Die konzessionsinnehabenden Verkehrsgesellschaften besitzen 144 eigene Busse. Das durchschnittliche Alter beträgt 7,1 Jahre. Der älteste Bus stammt aus dem Jahre 1991, der jüngste aus diesem Jahr. Alle Busse werden vierteljährlich der gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsprüfung unterzogen (Überprüfung der Bereifung, Bremsen, Aufbau, Innenraum, Gepäckraum, Einstieg, Lenkung, Auspuff). Zusätzlich erfolgt täglich eine technische Überprüfung der Busse nach einem Wartungsplan. Turnusmäßig erfolgt in Zusammenarbeit mit externen Partnern (z. B. Autoclub Europa) ein Fahrsicherheitstraining. Mit der Polizei wurde eine Sicherheitspartnerschaft abgeschlossen. Die technische Ausstattung der Fahrzeuge entspricht den im Kapitel 4 definierten Mindeststandards. Neu angeschaffte Fahrzeuge für den Überlandverkehr werden mit Sicherheitsgurten ausgestattet.

Zur Optimierung und Vernetzung des ÖPNV-Systems wird seit dem Jahr 2002 gemeinsam mit der Barnimer Busgesellschaft ein einheitliches rechnergestütztes Betriebsleitsystem mit folgenden Schwerpunkten eingeführt:

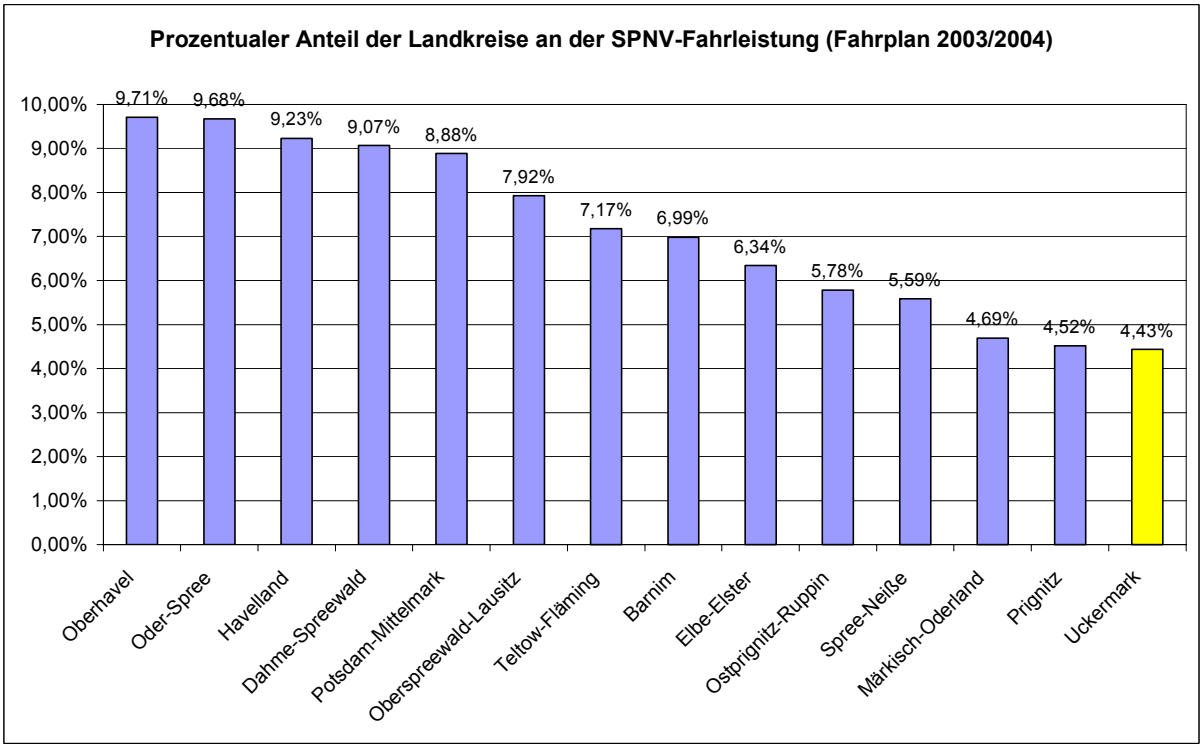
- Optimierte Betriebssteuerung
- Anschlusssicherung und Anschlussinformation
- Dynamische Fahrgastinformation im Fahrzeug und an Haltestellen
- Option der Ampelbeeinflussung an Knotenpunkten.

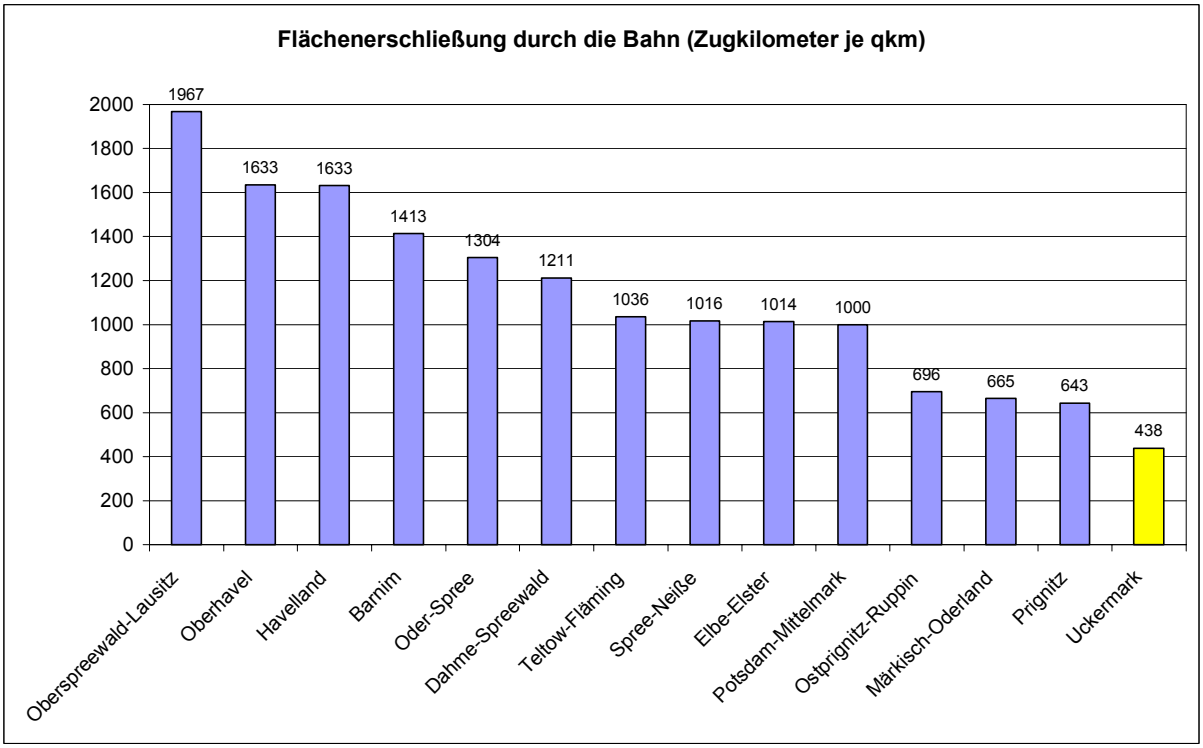
Die Haltestellenkennzeichnung durch die Verkehrsunternehmen erfolgt nach einheitlichen Standards. Die Mindestanforderungen gem. Kapitel 4 werden bereits heute erfüllt. Die Haltestellenausrüstung (z. B. Wetterschutz, Beleuchtung, etc.) obliegt der Verantwortung der einzelnen Kommunen. Alle zentralen Omnibusbahnhöfe in der Uckermark sind in den neunziger Jahren durch die Kommunen modernisiert oder neu errichtet worden. Die Ausstattung der reinen Aus- und Einstiegshaltestellen wurde von den Kommunen sehr unterschiedlich wahrgenommen. Diesbezüglich ist eine Erfassung und das Aufzeigen von möglichem Handlungsbedarf in Kooperation mit dem Verkehrsverbund in Arbeit.

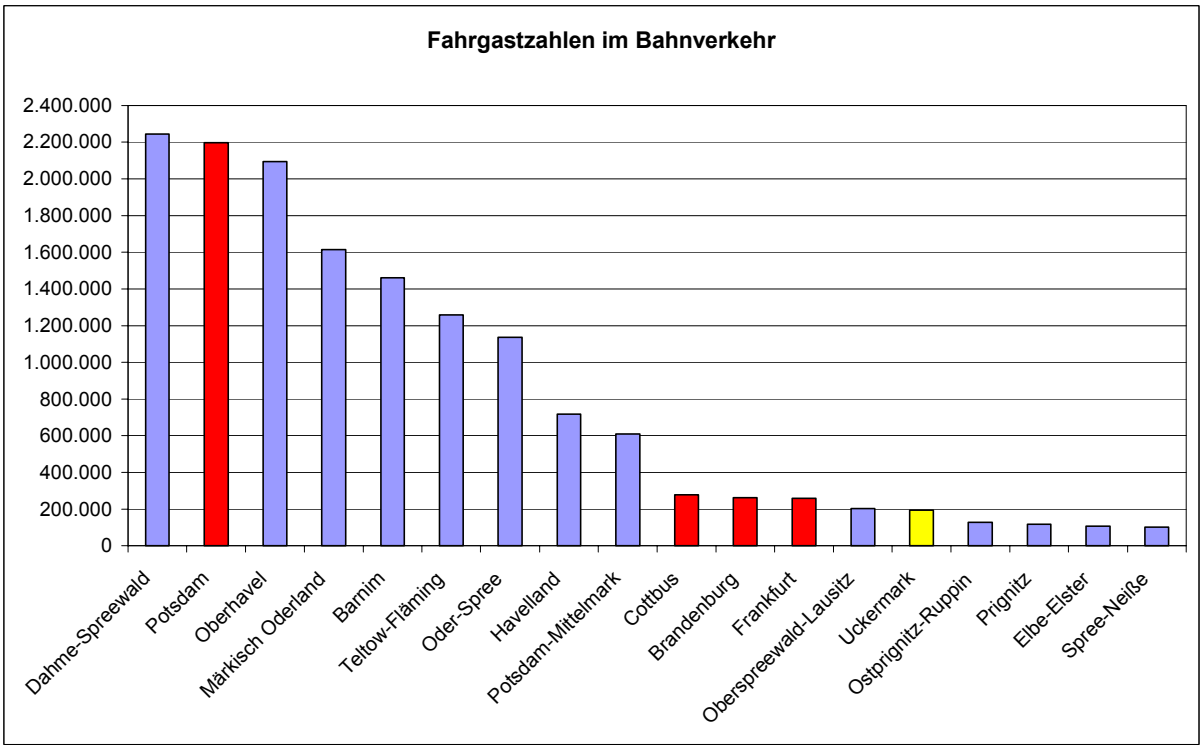
Gegenüber den Kunden haben die Uckermärkischen Verkehrsunternehmen ein freiwilliges Qualitätsversprechen abgegeben. Beträgt die Wartezeit eines Kunden aufgrund einer Abfahrtsverspätung, die das Unternehmen zu vertreten hat, mehr als 20 Minuten, beteiligt sich das Verkehrsunternehmen mit bis zu 10 EURO an den Taxikosten. Wenn sich ein Kunde ohne Beteiligung Dritter seine Kleidung in einem Fahrzeug beschmutzt, erstattet das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten bis zu 10 EURO.

3.3 *Kennzahlenvergleich der Landkreise in Brandenburg im Jahr 2003*

3.3.1 SPNV

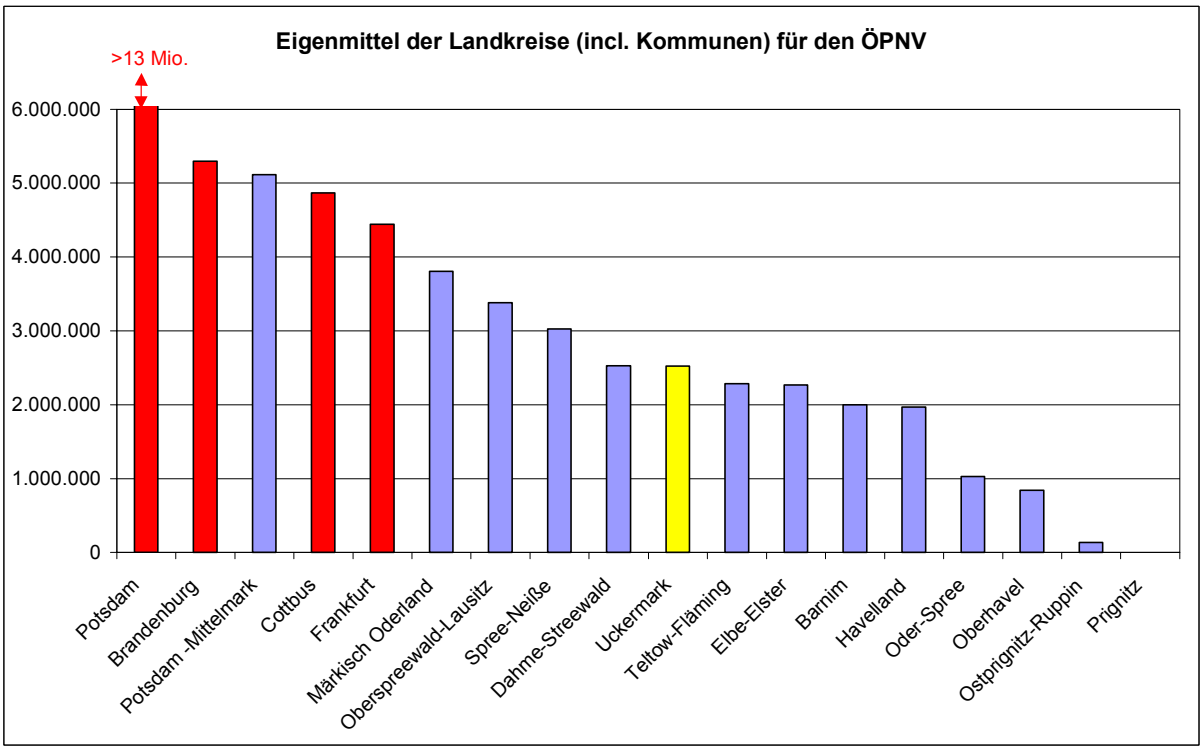


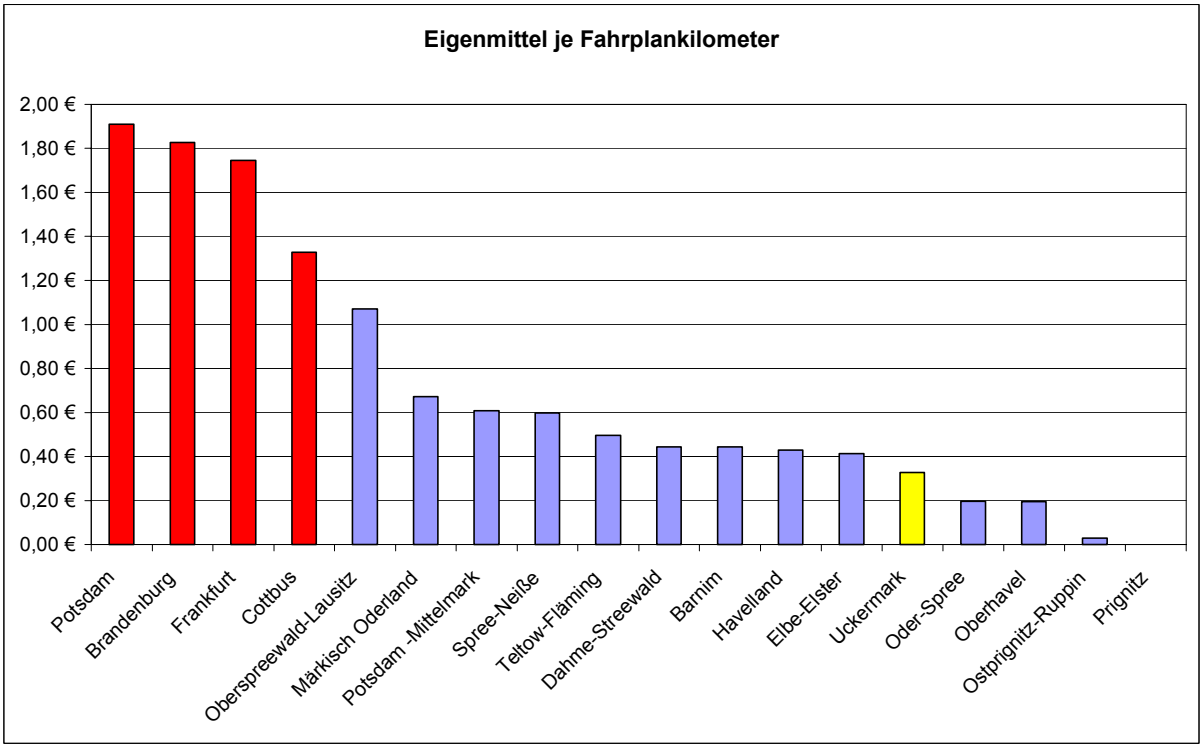


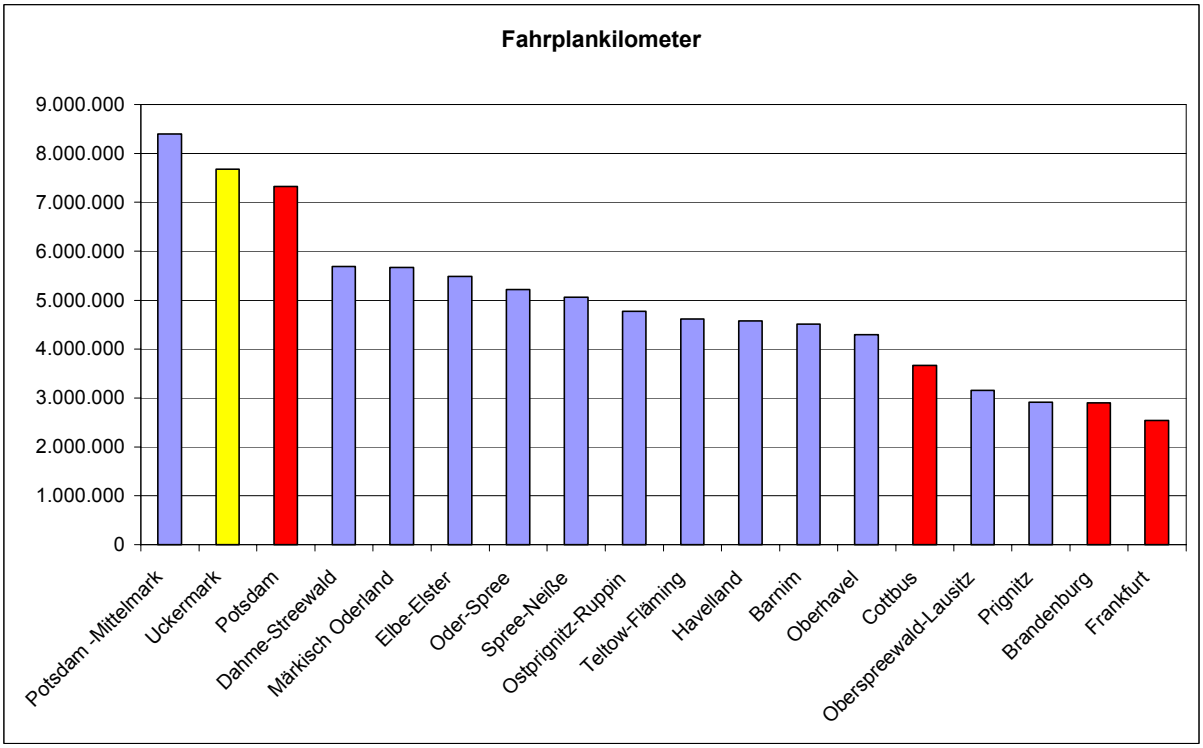


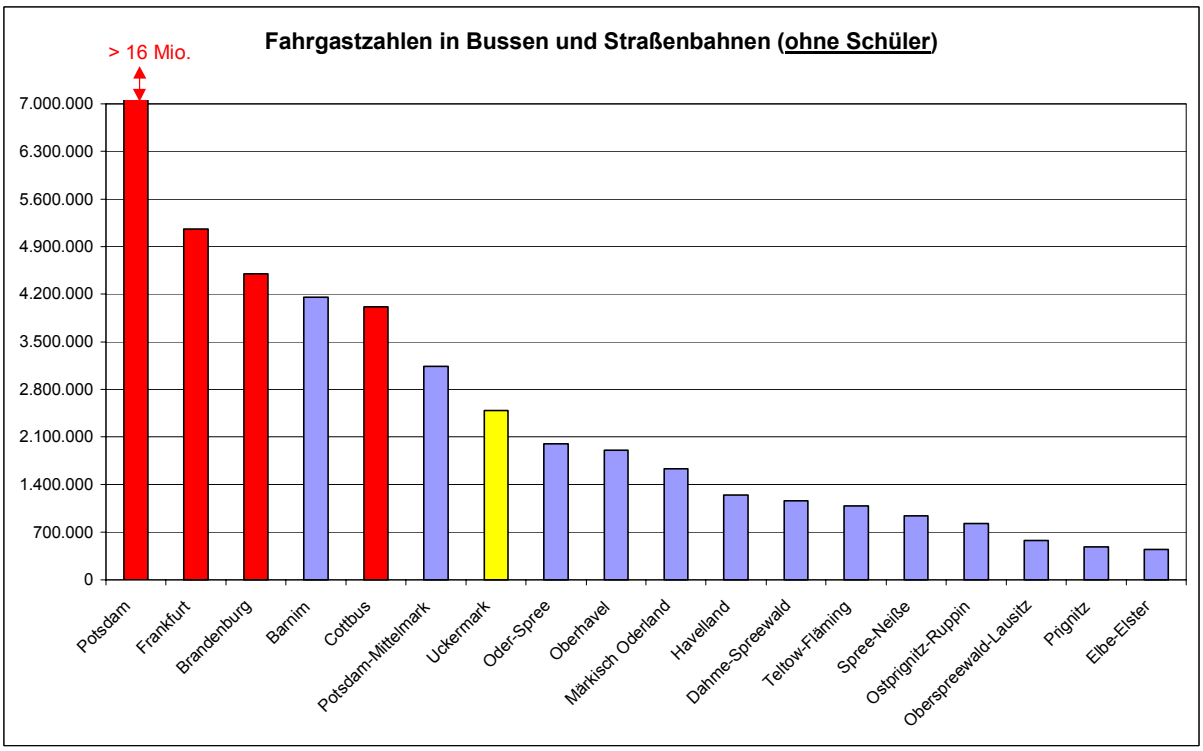
Quellen: Kursbuch der DB AG, Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, interne Auswertungen, Eigene Zusammenstellung

3.3.2 Übriger ÖPNV









Quellen: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik, Haushalte und Nahverkehrspläne der Landkreise
Eigene Zusammenstellung

4 Entwicklung des ÖPNV-Systems

4.1 *Leitgedanken zur Entwicklung*

Im Rahmen der Analyse der Strukturdaten und des Angebots sowie der Nachfrage im ÖPNV lassen sich folgende Leitgedanken für den Planungshorizont des Nahverkehrsplans ableiten:

- Der Bevölkerungsrückgang und die Überalterung der Gesellschaft wird sich fortsetzen.
- Die Vorhaltung bestimmter Güter zur Grundversorgung (Ärzte, Banken, Einkauf und öffentliche Einrichtungen) konzentriert sich immer mehr auf wenige Standorte.
- Die Reduzierung der Schülerzahlen und der Schulstandorte wird sich fortsetzen.
- Der Rückgang der Fahrschüler hält ebenfalls an, allerdings nicht so stark wie der Rückgang der Schülerzahlen insgesamt. Im Gegenzug wird die durchschnittliche Entfernung im Schülerverkehr zunehmen.
- Zur effizienten Gestaltung des ÖPNV soll bei der Bestimmung der Schulanfangszeiten konstruktiv Einfluss genommen werden.
- Der Freizeit- und Urlaubsverkehr gewinnt auch für den ÖPNV an Bedeutung.
- Der Berufsverkehr im ÖPNV wird annähernd konstant bleiben.
- Der Einkaufsverkehr wird insgesamt zunehmen. Der Anteil des ÖPNV wird leicht rückläufig sein.
- Die Thematik Ärztebesuch wird zunehmend an Bedeutung gewinnen.
- Der ÖPNV zur Daseinsvorsorge ist konsequent auf die Zentren auszurichten.
- Der ÖPNV für bestimmte Zielgruppen (z. B. Berufspendler, Touristen) ist konsequent nach dem Beförderungszweck zu gestalten.
- Die Bedienzeiten und die Beförderungsgefäße sind dem veränderten Nachfrageverhalten anzupassen, d. h. u. a. Ausrichtung auf
  - die Schulzeiten,
  - die Arbeitszeiten,
  - die Ärztesprechstunden,
  - die Krankenhäuser
  - das Einkaufsverhalten,
  - die Saisonzeiten und
  - die Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen.
- Der ÖPNV ist als integriertes Gesamtsystem zu gestalten.

An Hand der hier kurz umrissenen Leitgedanken wird in den nachfolgenden Kapiteln der Rahmen für die Bedienung im Planungshorizont definiert.

4.2 *Entwicklung im SPNV*

Ab dem Fahrplanjahr 2006 werden nach letztem Planungstand im SPNV des Landkreises Uckermark die nachfolgenden Produkte wie folgt verkehren:

- RE 3 Berlin –Eberswalde – Angermünde – Prenzlau – Stralsund – Schwedt/0der

  Mit Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels wird der RE 3 direkt über Gesundbrunnen in den Nord-Süd Tunnel zum Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof geleitet. Die Fahrtzeit aus der

Uckermark in das Zentrum von Berlin wird sich um ca. 20 Minuten verringern. Mit der Elektrifizierung des Abschnittes Angermünde – Schwedt ist wieder eine direkte Anbindung von Schwedt nach Berlin möglich.

- RB 12 Berlin/Lichtenberg – Oranienburg – Löwenberg – Templin
  Mit dem Ausbau des Abschnittes Löwenberg – Templin und der Einbindung des RE 5 in den Nord-Süd-Tunnel wird sich die Reisezeit Templin – Berlin Zentrum mit Umstieg in Oranienburg ebenfalls um ca. 20 Minuten verringern.

- RB 63 Templin – Eberswalde
  Auf dieser Strecke wird das bisherige Angebot beibehalten.

- RB 66 Stettin – Angermünde (ca. alle 2 Stunden)
  Mit der Aufnahme eines 2. direkten Zugpaares Berlin – Stettin in 2004 wird der EU-Integration von Polen Rechnung getragen. Die weitere Entwicklung muss beobachtet werden.

Strecke	Zugangs-stellen UM	VU	Produkt	Bedienung
Berlin – Prenzlau-(Stralsund)	Angermünde Wilmersdorf Warnitz Seehausen Prenzlau Templin	DB Regio	RE 3	2-h-Takt
Berlin – Schwedt	Angermünde Pinnow Schwedt Mitte Schwedt	DB Regio	RE 3	1-h-Takt
Angermünde - Stettin	Angermünde Passow Schönow Casekow Petershagen Tantow	DB Regio	RB 66	2-h-Takt
Löwenberg - Templin	Hammelspring Templin Templin Stadt	DB Regio	RB12	1-h-Takt
Eberswalde - Templin	Ringenwalde Götschendorf Milmersdorf Templin-Ahrendsdorf Templin Stadt Templin	ODEG	RB63	2-h-Takt

- Fernverkehr
  Die oben dargestellte Planung geht von einer IC-Bedienung, stündlich versetzt zum RE 3, auf der Relation Berlin-Stralsund mit den Halten Prenzlau und Angermünde im Landkreis Uckermark aus. Die Anwendung des Verbundtarifs ist vorgesehen.

4.3 *Vorgaben zum Bedienungssystem im Busverkehr*

4.3.1 Schülerverkehr

Gemäß den Vorgaben durch die Landesgesetzgebung und die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Uckermark ist die Schülerbeförderung vorrangig im Rahmen des ÖPNV zu erbringen. Die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung sind für die Gestaltung des ÖPNV zu Schulzeiten bindend. Die Planung der Schülerbeförderung soll auf Basis des Schulentwicklungsplans erfolgen. Mit dem Landkreis Uckermark ist im Rahmen der Schülerbeförderung eng zusammenzuarbeiten. Das Leistungsvolumen der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV ist innerhalb des Verkehrsvertrags zu regeln und jährlich in der Leistungsvereinbarung fortzuschreiben.

Die Fahrpläne im ÖPNV sind so zu gestalten, dass insbesondere die im § 7 der Schülerbeförderungssatzung formulierten Zumutbarkeitskriterien eingehalten werden.

Auszug aus der Schülerbeförderungssatzung § 7 (Zumutbarkeitskriterien für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel):

(1) „Die Zumutbarkeit der Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist von der Belastbarkeit der Schüler abhängig. Eine Überschreitung der Belastbarkeit der Schüler liegt grundsätzlich nicht vor, soweit folgende Wegezeiten regelmäßig im Wesentlichen nicht überschritten werden:
1. Für Schüler des Primarbereiches nicht mehr als 60 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung
2. Für Schüler an weiterführenden allgemeinbildenden Schulen nicht mehr als 75 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung
3. Für Schüler vom 11. bis 13. Schuljahr bzw. für Schüler in den Bildungsgängen der Berufsschule, Berufsfachschule und der Fachoberschule nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

(2) Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in der Regel nicht zumutbar, wenn
1.die Länge der einfachen Wegstrecke zwischen der Wohnung und der Einstiegshaltestelle sowie zwischen der Ausstiegshaltestelle und der Schule für den Grundschüler insgesamt mehr als zwei Kilometer und für den Schüler weiterführender allgemeinbildender Schulen insgesamt mehr als 3,5 Kilometer beträgt oder
2. die Fahrtzeit von der Haltestelle zur Schule für den Grundschüler 45 Minuten und für den Schüler weiterführender allgemeinbildender Schulen 60 Minuten überschreitet oder
3. die Ankunft oder die Abfahrt des Verkehrsmittels in der Regel beim Grundschüler nicht innerhalb von 30 Minuten und bei einem Schüler weiterführender allgemeinbildender Schulen nicht innerhalb von 60 Minuten vor Beginn oder nach Ende des Unterrichts der Schule erfolgt.

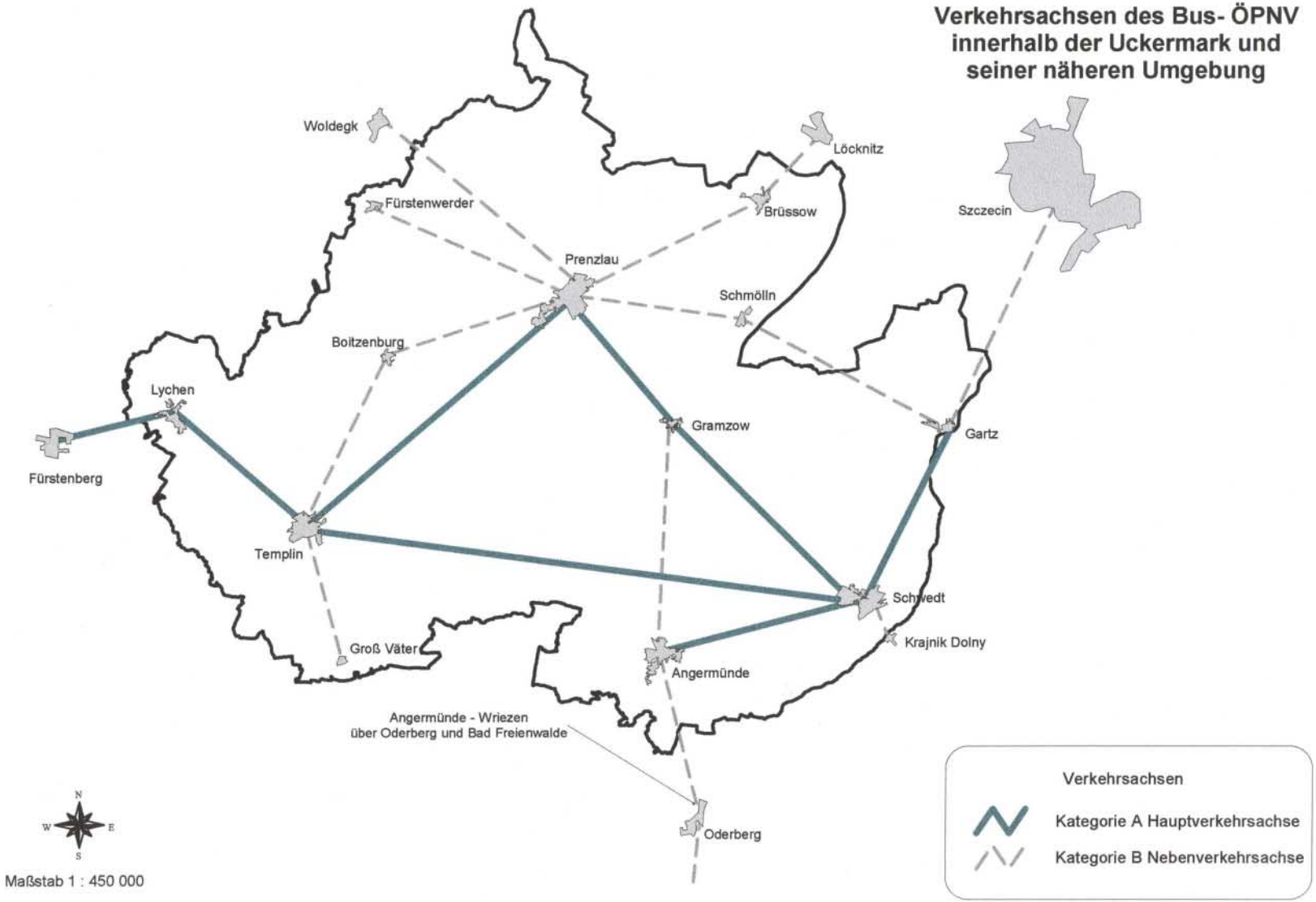
(3) Bei kurzfristig auftretenden Unterrichtsausfällen besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes der öffentlichen Verkehrsmittel oder mit Schülerspezialverkehr.“

4.3.2 Verkehrsachsen für den Busverkehr

Neben der flächendeckenden ausreichenden Bedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur flankierenden Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung leisten. Bei den im Kapitel 2 beschriebenen strukturellen Voraussetzungen sind derartige Verkehre jedoch nur ab einem gewissen Mindestpotenzial an Fahrgästen volkswirtschaftlich sinnvoll. An Hand der strukturellen Rahmendaten und auf Basis der Analyse der tatsächlichen ÖPNV-Nutzung sind die Verkehrsachsen für den Busverkehr überprüft worden. Für den Planungshorizont bis 2008 werden die in der Grafik dargestellten Verkehrsachsen neu definiert.

Die Bedienung auf den Achsen soll nachfrageorientiert ergänzend zum Schülerverkehr erfolgen. Die Hauptzielgruppen sind Berufs-, Einkaufs-, Freizeit-, Ärzte- und Tourismusverkehre. Die Fahrtenanzahl soll in Analogie zum Kapitel 4.4.1 in der Kategorie A mindestens 5 bis 10 Fahrtenpaare pro Tag und in der Kategorie B mindestens 3 bis 5 Fahrtenpaare pro Tag betragen.

Neben den Verkehren auf den Achsen muss weiterhin die Daseinsvorsorge durch den ÖPNV geleistet werden. Die zu erfüllenden Mindeststandards sind im Kapitel 4.4.1 definiert.



Quelle: eigene Erstellung

4.3.3 Verknüpfungspunkte im ÖPNV

In Ergänzung zu den Verkehrsachsen sollen zukünftig die folgenden Verknüpfungspunkte vorrangig gestaltet werden:

Kategorie A – Hauptverknüpfungspunkte:

- Schwedt/Oder
- Prenzlau
- Templin
- Angermünde

Hier ist sowohl die Verknüpfung mit der Bahn (Ausrichtung auf die RE-Züge) als auch die Verknüpfung der Regional- und Stadtbuslinien zu organisieren.

Kategorie B – Regionale Verknüpfungspunkte:

- Gramzow
- Passow
- Gartz/Oder
- Lychen
- Boitzenburg
- Brüssow

Hier sind vorrangig die untergeordneten Buslinien mit den Linien auf den Verkehrsachsen zu verknüpfen.

Neben den benannten Verknüpfungspunkten sind weiterhin die in der Analyse (Punkt 3.2.3) bestehenden Anschlüsse zu beachten, wenn die Verkehrsströme es erfordern.

Die Qualität der Verknüpfung soll auf Basis des Qualitätshandbuchs des VBB erfolgen. Eine enge Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen und dem VBB ist sicherzustellen. Von den in der Uckermark verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wird eine kooperative Zusammenarbeit bei der Verknüpfung von Bahn und Bus erwartet. Diese Forderung wird vom Aufgabenträger in den Gremien des VBB mit Nachdruck eingebracht.

Zur Absicherung der Anschlüsse sollen rechnergestützter Leitsysteme (Unternehmens- und/oder verkehrsträgerübergreifendes RBL) genutzt werden.

4.3.4 Rufbusse

Rufbusse sind als Ergänzung zum Standardlinienverkehr einzusetzen. Prinzipiell soll der Einsatz immer dann erfolgen, wenn im Vergleich zum Standardlinienverkehr mit max. gleichen Kosten eine für den Kunden höhere Mobilität erreicht werden kann. Der Einsatz von Rufbussen soll insbesondere geprüft werden, wenn eine Bedienung

- in Tagesrandlagen,

- in sehr gering besiedelten Räumen,
- als Ergänzungsverkehr,
- zu Veranstaltungen oder
- für spezielle Nutzergruppen

erfolgen soll. Die Entscheidung über den Einsatz von Rufbussen ist grundsätzlich mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Die Organisation der Rufbusse soll jeweils nach den örtlichen Erfordernissen ausgerichtet werden , aber sich im Rahmen der Ergebnisse des Forschungsprojektes Impuls 2005 bewegen. Die Kommunikation gegenüber dem Kunden soll einheitlich unter der Rubrik Rufbus erfolgen. Die Rufbusse sollen als Produkt des ÖPNV gestaltet, d. h. genehmigungsrechtlich nach § 42 PBefG aufgebaut werden.

Die Qualitätsstandards für den ÖPNV (Kapitel 4.4) sind auch bei den Rufbussen zu beachten.

4.4 *Definition der Qualitätsstandards zur Leistungserstellung im Busverkehr*

Die Qualitätsstandards sind an den Leitfaden des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg angelehnt. Die Standards sollen in Verkehrsverträgen Anwendung finden. Dem Aufgabenträger sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen alle erforderlichen Rechte und Daten zur Kontrolle der Standards zu gewähren.

4.4.1 Bedienungsqualität

Die definierten Standards sind im Sinne einer ausreichenden Bedienung zur Daseinsvorsorge definiert. Darüber hinaus ist eine höhere Bedienung möglich, insofern die jeweilige Kommune eine Vereinbarung mit dem Landkreis zur Finanzierung dieser Bedienung abschließt.

- **Regionalverkehr**

Als Orientierung für die Reisezeiten werden folgende Richtwerte als Bedienungsstandards zugrunde gelegt:

Tabelle: Erreichbarkeit der zentralen Orte von den Gemeindeteilen mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Zentraler Ort	max. Reisezeit
Grund- und Kleinzentren	30 min
Mittelzentrum	60 min
Metropole	120 min

Quelle: Leitfaden Qualitätsstandards VBB

Als Bedienungsstandard Montag bis Freitag (ohne Schülerverkehr) werden angestrebt:

Tabelle: Mindestbedienung (nächstgelegenen/übergeordneten Zentrum)

Einwohner je Gemeindeteil*	Fahrten je Tag und Richtung
100 - 200	1
200 - 1000	1 - 3
1000 - 3000	3 - 5
3000 - 6000	5 - 10

* *Gemeindeteile im hier benannten Sinne sind bewohnte und baulich zusammenhängende Gebiete der Gemeinden, begrenzt durch Ortseingangstafel und Ortsausgangstafel*

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

- **Stadtverkehr**

Für die Verkehrszeiten wird folgende Unterteilung vorgenommen:

Tabelle 4-1: Definition der Verkehrszeiten

	Empfehlung vom VDV
HVZ (Hauptverkehrszeit)	Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr
NVZ (Normalverkehrszeit)	Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten
SVZ (Schwachverkehrszeit)	Vom Ende der Geschäftsöffnungszeiten bis Betriebsschluss und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen HVZ, am Wochenende außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten sowie an Sonn- und Feiertagen

Quelle: VDV Schriften 4 X/1996

Unter Berücksichtigung der bestehenden Nutzungsdichte werden in den Stadtbusverkehren die nachfolgenden Verkehrszeiten angesetzt:

Tabelle: Verkehrszeiten für Angermünde, Prenzlau und Templin

	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	06:00 – 17:00	17:00 – 19:00
Samstag	08:30 – 12:00	12:00 – 18:00
Sonntag		10:00 – 18:00

Tabelle: Verkehrszeiten für Schwedt/Oder

	HVZ	NVZ	SVZ
Montag – Freitag	05:30 – 08:00 15:30 – 17:30	08:00 – 15:30 17:30 – 19:00	04:45 – 05:30 19:00 – 23:30
Samstag		08:00 – 16:00	06:00 – 08:00 16:00 – 23:30
Sonntag			06:00 – 23:30

Für die in den Tabellen angegebenen Verkehrszeiten ist in den Stadtbusverkehren folgendes Verkehrsangebot anzustreben:

Tabelle: Anzustrebende Bedienungsstandards der Stadtverkehre

		HVZ	NVZ	SVZ
Angermünde, Prenzlau, Templin	Kernbereich		30 min Takt	60 min Takt
	Außenbereich		60 min Takt	60 min Takt/ nach Bedarf
Schwedt/Oder	Kernbereich	15 min Takt	30 min Takt	30 min Takt
	Außenbereich	30 min Takt	60 min Takt	60 min Takt/ nach Bedarf

Die praktische Umsetzung des Bedienungsstandards soll nicht zwingend nach dem Grundgerüst in Tabelle erfolgen. Die Verteilung des entsprechenden Leistungsumfangs muss nachfragegerecht auf die Linien und Zeiten erfolgen. Saisonale Schwankungen sind zu beachten.

- **Sitzplatzangebot**

Das zu wählende Sitzplatzangebot folgt den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); richtet sich jedoch vorrangig nach der Verkehrsnachfrage und den Verkehrsmitteln. Dabei ist anzustreben, dass während der Hauptverkehrszeit der Besetzungsgrad (Steh- und Sitzplätze) als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 Prozent und in der Normalverkehrszeit 50 Prozent nicht überschreitet.

4.4.2 Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge

Ziel ist es, dem Kunden vergleichbare Fahrzeuge mit gleichen Qualitätsmerkmalen in Komfort und Service unterschiedlicher Unternehmen anzubieten. Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen ermöglichen. Die Frage der Mobilität eingeschränkter Fahrgäste soll bei Kenntnis (Voranmeldung) individuell durch speziellen Fahrzeugeinsatz gelöst werden.

Der Ersteller der Leistung verpflichtet sich, das gegenwärtig vorhandene Komfortniveau der Fahrzeuge mindestens beizubehalten und die geplanten Investitionen entsprechend dem Stand der Technik vorzunehmen. Die Qualität des einzusetzenden Fahrzeugparks wird mit dem Aufgabenträger im Verkehrsvertrag vereinbart.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge sollte bei 6-8 Jahren liegen; Höchstalter einzelner Fahrzeuge während der Vertragsdauer beträgt 14 Jahre.

Niederflurbusse sind im Regionalverkehr nur dort einzusetzen, wo der Straßenzustand es zulässt. Im Stadtbusverkehr sollen Niederflurbusse als Standard eingesetzt werden. Auf Linien, die häufig von mobilitätseingeschränkten Personen genutzt werden, ist ebenfalls ein Niederflurbetrieb anzustreben (z. B. Bedienung ReHa-Klinik). Sollten die Straßenbedingungen keinen Niederflurbetrieb zulassen, ist durch das Fahrpersonal bei Bedarf Hilfestellung zu leisten. Die Niederflurbusse sollten über technische Einstiegshilfen mindestens an der Mitteltür sowie über *Kneeling*-Einrichtung (Absenken) verfügen.

Die Fahrradmitnahme im Bus soll grundsätzlich gestattet werden, wenn der Besetzungsgrad es zulässt. Bei vorheriger Kenntnis (Voranmeldung) sollen Beförderungswünsche im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten individuell gelöst werden. Mittelfristig sollen in Kooperation mit dem Tourismusverband Angebote parallel zu den überregionalen und regionalen Radwegen entwickelt werden.

1. Ein- u. Ausstiegskomfort:

Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Maximal 320 mm
Einstiegshilfe	siehe oben
Tür (außer Kleinbusse)	Mindestens 1 Tür mit einer Breite >1200 mm
Fahrzeugbodenverlauf	Möglichst ohne Querstufen
Haltestangen u. Haltegriffe	für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Haltestellenwunschtaste	in ausreichender Anzahl
Türöffner	ca. 750-850 mm ab Einstiegshöhe, kontrastreich und ertastbar, Fläche ca. 25 cm^2

2. Aufenthaltskomfort:

Fahrgeräusche	Orientierung an VDV-Richtlinie 154
Sitzabstand	650 – 800 mm
Sitzgestaltung	Ergonomisch, vandalismushemmend, kontrastreich
Verhältnis Sitz-/Stehplätze	Liniengerechte Bestuhlung
Anordnung der Sitze	mit Sichtkontakt der Fahrgäste u. Kommunikationsmöglichkeit zum Fahrer
Haltegriffe	Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen

	Stadtverkehr: waage- und senkrechte Haltestangen
Sondernutzungsfläche	Mindestens 900 x 1300 mm für Rollstühle/Kinderwagen mit Befestigungsmöglichkeiten Mindestens eine Rückenstütze als Stehhilfe
Innenraum	farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Heizung/Klimatisierung	Klimaanlage als Standard bei Neuanschaffungen
Beleuchtung	Blendfrei zur objektiven Sicherheit der Fahrgäste
Gepäckablage	im Überlandverkehr vorsehen
Fenster	Kundenorientierte Gestaltung

3. Information Fahrzeug:

Außen:	
Linienbezeichnung	vorn, rechts, hinten
Fahrtziel	vorn, rechts
Verkehrsunternehmen	rechts, links
Verkehrsverbund	Logo vorn
Kennzeichnung Tür	für Rollstühle/Kinderwagen, Fahrausweisautomat mit Piktogramm
Türöffner	fahrzeugbezogen
Innen:	
Information zu:	Linienbezeichnung, Fahrtziel, Streckenverlauf mit Umsteigemöglichkeit
Ankündigung Haltestellen	akustisch, optisch möglich
Piktogramme	Rollstühle/Kinderwagen, Schwerbehindertensitzplätze, Fahrräder
Türöffner	fahrzeugbezogen

Beim Rufbus werden die Fahrzeuge entsprechend der Anzahl zu befördernder Fahrgäste disponiert. Bei Einsatz von Pkw sind folgende Mindestanforderungen zu beachten (bei Einsatz von Bussen gelten die Standards für Busse analog):

1. Ein- u. Ausstiegskomfort:

Anzahl Türen	Das Fahrzeug muss auf der rechten Seite über mind. 1 Tür verfügen, bei Vans soll ein Klappsitz den Zugang zur Rückbank gewährleisten

2. Aufenthaltskomfort:

Verhältnis Sitz-/Stehplätze	Bei Einsatz von Pkw ist für jeden Fahrgast ein Sitzplatz vorzuhalten
Heizung/Klimatisierung	Klimaanlage als Standard
Gepäckmitnahme	Die Mitnahme von unsperrigem Gepäck bis 30 kg (Koffer, Faltrollstuhl) soll ermöglicht werden.
Fahrerplatz	Rolle als Repräsentant des Verkehrsunternehmens, Kundenkontakt

3. Information Fahrzeug:

Außen:	
Kennzeichnung Rufbus	Eindeutige Kennzeichnung im Frontbereich, Alternativ an der rechten Vordertür
Verkehrsunternehmen	Gut sichtbar am Fahrzeug (rechts oder links), alternativ analog Taxi
Verkehrsverbund	Optional
Innen:	
Name des (Sub-) unternehmers	Im Wageninnern ist an einer für den Fahrgast gut sichtbaren Stelle ein Schild mit Namen und Betriebssitz des Unternehmers anzubringen.

4.4.3 Komfort und Ausstattung der Haltestellen

Als Visitenkarte des ÖPNV sollten Haltestellen funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung (Verknüpfungs-, Umstiegs- oder Standardhaltestelle) über Grund- und Zusatzausstattungen verfügen.

Neben den hier aufgeführten Standards, die in Verantwortung des Aufgabenträgers liegen, sind in der Anlage als Empfehlung weitere Ausstattungsmerkmale aufgeführt. Diese liegen allerdings in Verantwortung der jeweiligen Kommunen.

Haltestellenausrüstung:

A : Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen
- Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

B : Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung
- SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

C : Standardhaltestellen

Ausstattungselement	A	B	C
Kennzeichnung der Haltestelle			
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen + VBB	X	X	X
Fahrplaninformation			
Liniennummer	X	X	X
Fahrtziel	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation	X	X	X
Hinweis auf Kurzstreckentarif	X	X	X
Hinweis Info-Telefon	X	X	X
Weitere Informationen			
Liniennetzpläne	X	X	(X)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)
Fahrpläne Regional-/ Fernverkehr Bahn/Bus	X	(X)	
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)	
Vertriebseinrichtungen			
Fahrkartenverkauf stationär als Verkaufsstelle	X	(X)	
Fahrkartenverkauf stationär als Automat	(X)	(X)	
Entwerter stationär	(X)	(X)	
Kundencenter	X	(X)	

(x) : anzustreben bzw. bei Bedarf

4.4.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung

Der Kunde erwartet, dass die von ihm benutzten öffentlichen Verkehrsmittel fahrplantreu fahren, d. h. konkret, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie die Anschlüsse eingehalten werden. Ein Fahrzeug gilt noch als pünktlich, wenn die Verspätung an einem Messpunkt maximal

- drei Minuten im Stadtbusverkehr und
- acht Minuten im Überlandverkehr beträgt.

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

Anschlüsse sind zeit- und relationsorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes, der Verkehrsnachfrage und der betrieblichen Konsequenzen exakt und entsprechend den zu vergebenden Prioritäten zu definieren. Die Anschlusssicherung soll durch den Einsatz rechnergestützter Leitsysteme (Unternehmens- und/oder verkehrsträgerübergreifendes RBL) erfolgen, so dass die Realität des geplanten Anschlusses eingeschätzt und die Information dementsprechend direkt an das Fahrpersonal und die Leitstelle weitergegeben werden kann.

- **Qualitätsversprechen:**

In Abhängigkeit von den vereinbarten Taktzeiten sollen vom Verkehrsunternehmen Pünktlichkeits- und Anschlussgarantien gegeben werden. Beträgt die Wartezeit eines Kunden aufgrund einer Abfahrtsverspätung, die das Unternehmen zu vertreten hat, mehr als 20 Minuten, beteiligt sich das Verkehrsunternehmen an den Taxikosten bis zu 10 EURO. Wenn sich ein Kunde ohne Beteiligung Dritter seine Kleidung in einem Fahrzeug beschmutzt, erstattet das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten ebenfalls bis zu 10 EURO.

4.4.5 Sicherheit

Neben der technischen Sicherheit der Fahrzeuge, Anlagen und Haltestellen entsprechend den gesetzlichen Regelungen muss der Ersteller eine Sicherheitskonzeption (z. B. DIN ISO 9001) erarbeiten, um Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Der Bedarf einer speziellen Ausbildung oder Schulung des Personals im Konfliktmanagement wird in der Sicherheitskonzeption geregelt. Beim Ersteller muss ein zentraler Ansprechpartner für Sicherheitsfragen verfügbar sein. Neben einer Verbindung zur Sicherheitszentrale durch das Fahrpersonal bzw. über Notrufeinrichtungen sind Kontrollgänge des Personals vorzusehen. Fahrgäste können außerhalb von Haltestellen aus Bussen entsprechend der Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg aussteigen.

4.4.6 Sauberkeit

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

4.4.7 Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb

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

Dazu gehören mindestens:
- die zielgerichtete Information über das ÖPNV-Angebot,
- die optische und/oder akustische Fahrgastinformation an den Haltestellen und in/an den Fahrzeugen,
- die rechtzeitige Information über geplante Abweichungen im Regelangebot,
- die aktuelle und rechtzeitige Information über außerplanmäßige Änderungen des Regelangebotes,
- die Bearbeitung von Kundenanliegen,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs und die Information über die Tarifstruktur.

Folgende allgemeine Grundsätze der **Fahrgastinformation** sind einzuhalten:
- einheitlicher Aufbau der Informationen,
- Durchgängigkeit und Einhaltung der Informationsketten.

Dem Kunden muss es möglich sein, sich vor Fahrtantritt über das Leistungs- und Tarifangebot zu informieren (z. B. Taschenfahrpläne, Faltblätter, Auskünfte über das Servicetelefon oder über Besuche beim Kundencenter vor Ort). Beim Servicetelefon und beim Kundencenter sind die Erreichbarkeit, die Schnelligkeit und Genauigkeit der Information und die Informationsqualität wesentliche Kriterien für die Kundenzufriedenheit.

Behandlung von Kundenanliegen
Es sind den Fahrgästen die geeigneten Medien wie Telefon, Fax, Internet und Email der Servicestelle mitzuteilen, so dass sie vor, während oder nach der Beförderung Kontakt zu dem betreffenden Verkehrsunternehmen aufnehmen können. Der Fahrgast hat spätestens nach 7 Arbeitstagen (Richtwert als Empfehlung) Anspruch auf eine Reaktion.

Beim **Ticketerwerb** hat der Ersteller sicherzustellen, dass der Fahrgast sich über die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen informieren kann und die Möglichkeit hat, den für ihn am besten geeigneten Fahrausweis auszuwählen. Der Ersteller ermöglicht im Rahmen seiner Vertriebsstruktur den Erwerb des gesamten Fahrausweissortiments.

4.4.8 Personal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Daher trägt das Personal im direkten Kundenkontakt Unternehmensbekleidung. Außerdem muss der Ersteller dafür sorgen, dass Personal mit direktem Kundenkontakt folgende Anforderungen erfüllt:

- fachliche Eignung,
- Kenntnisse der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VBB,
- verkehrsgeografische Grundkenntnisse des Einsatzbereiches,
- fließende Deutschkenntnisse,
- kundenorientierte und besonnene Handlungsweise,
- notwendige Kenntnisse in Kommunikationstechniken und zur Bewältigung von Konfliktsituationen,
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild.

Durch die materielle Ausstattung des Personals müssen die Betriebs- und Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang gewährleistet werden. Das kundenfreundliche Mitarbeiterverhalten unterliegt einer laufenden Qualitätskontrolle und ist durch Schulungen sicherzustellen (z. B. Fachkraft im Verkehrsservice).

4.4.9 Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb gem. der Punkte 4.4.1 bis 4.4.8 sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Der Nachweis der Einhaltung der Qualitätsstandards ist durch die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger zu gewährleisten.

5 Organisation und Marketing

5.1 *Der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg*

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die meisten kommunalen Gebietskörperschaften des Landes Brandenburg haben sich in der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH zusammengeschlossen, um als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bzw. übrigen Personennahverkehr einen Verkehrsverbund zu bilden.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg umfasst das Land Berlin und nahezu die gesamte Fläche des Landes Brandenburg. Voraussichtlich zum 01. Januar 2005 wird auch der Landkreis Ostprignitz- Ruppin in die VBB GmbH eintreten. Der Landkreis Uckermark hat durch den Beschluss des Kreistages vom 17.12.1996 die Entscheidung getroffen, Gesellschafter der VBB GmbH zu werden.

Zweck der VBB GmbH ist es, die nachfrage- und bedarfsgerechte Sicherung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern. Zur Verwirklichung dieses Zweckes hat die Gesellschaft insbesondere folgende Aufgaben:

- Die Erarbeitung und Abstimmung eines den regionalen Bedingungen angepassten einheitlichen Bedienungskonzeptes,
- die Erstellung integrierter Fahrpläne sowie die Formulierung von Qualitätsstandards,
- die Fortentwicklung des einheitlichen Tarifsystems, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen, Abfertigungs- und Zahlungssysteme,
- Erarbeitung und Anwendung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens,
- Vergabe der SPNV-Leistungen sowie ausgewählter Leistungen des übrigen ÖPNV im Namen des jeweils betroffenen Aufgabenträgers,
- Mitwirkung bei der Aufstellung und Fortschreibung der NVP der Aufgabenträger sowie ihrer Abstimmung und Koordinierung.

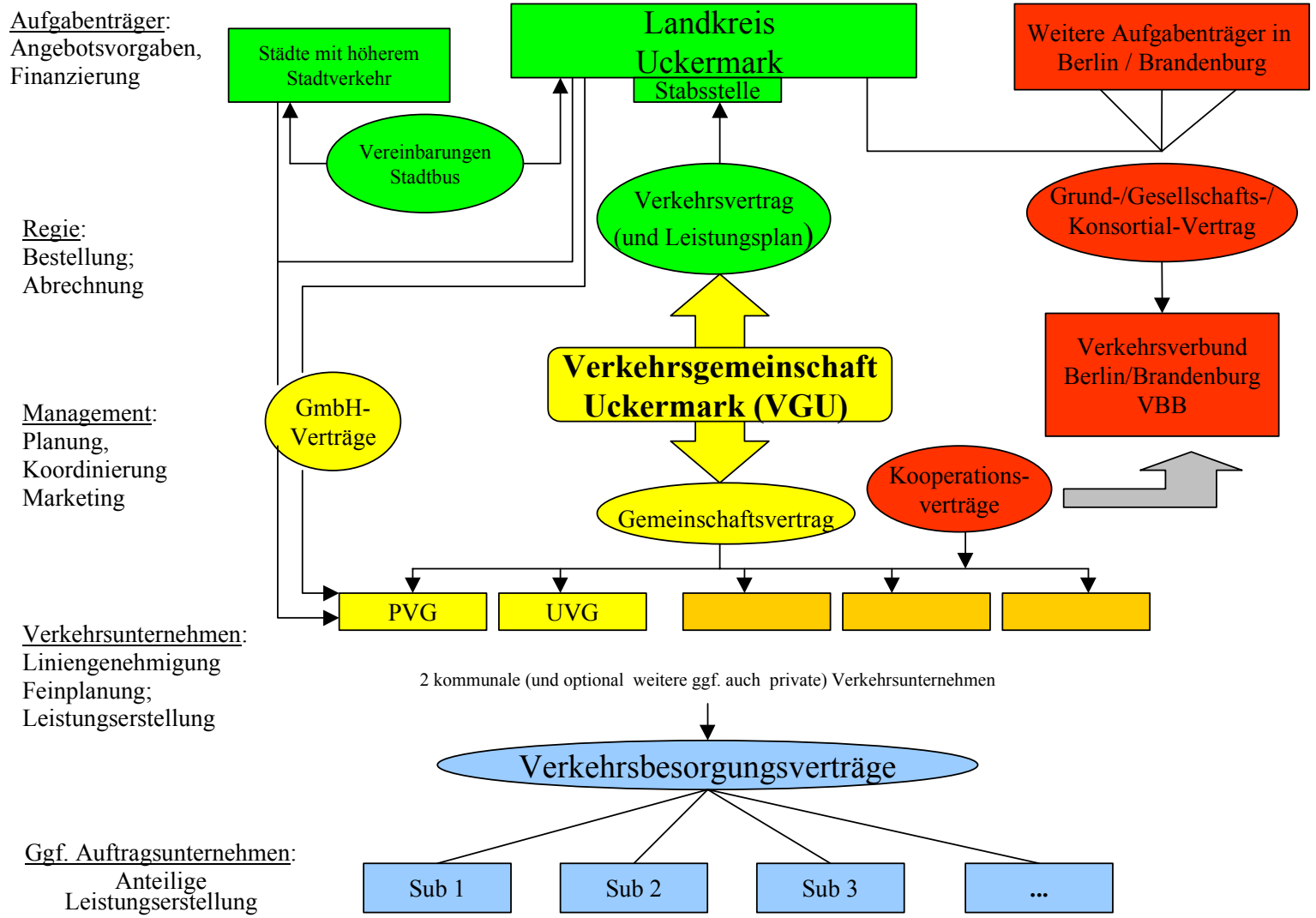
Über die VBB GmbH sollen:

- ein einheitliches ÖPNV-Gesamtsystem (abgestimmte Netzstruktur, Fahrpläne, Verbundtarif etc.) gewährleistet werden,
- die Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen koordiniert und optimal genutzt,
- die für die Bestellung von ÖPNV-Leistungen begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Landeshaushalt effizient eingesetzt,
- der Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen und ihre Effizienz gefördert,
- moderne Technologien und Gerätesysteme einheitlich und kompatibel für alle Verkehrsanbieter eingesetzt werden.

Das neue, zum 1. Januar 2005 in Kraft tretende, ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den neugestalteten Finanzierungsregelungen für den übrigen ÖPNV, dass die kommunalen Gebietskörperschaften eine hinreichende verkehrliche Kooperation sicherstellen. Für den Landkreis Uckermark bildet dabei seine Gesellschafterstellung bei der VBB GmbH die Grundlage. Für die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH sind für den Landkreis als deren Gesellschafter die Satzung, die in den Gremien der Gesellschaft gefassten Beschlüsse sowie die Stellung der VBB GmbH als Aufgabenträgerverbund maßgeblich.

Mit den meisten der im Verbundgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen hat die VBB GmbH einen Kooperationsvertrag abgeschlossen, der insoweit die Grundlage für die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit der Gesellschaft bildet. Die Verkehrsunternehmen der Uckermark haben den Kooperationsvertrag unterzeichnet. Der Landkreis Uckermark strebt als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV an, die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH zu intensivieren, um dadurch ein bedarfs- und nachfragegerechtes Angebot im übrigen ÖPNV sicherzustellen sowie das Besteller-Erstellerprinzip konsequent umzusetzen.

5.2 *Organisation im Landkreis Uckermark*



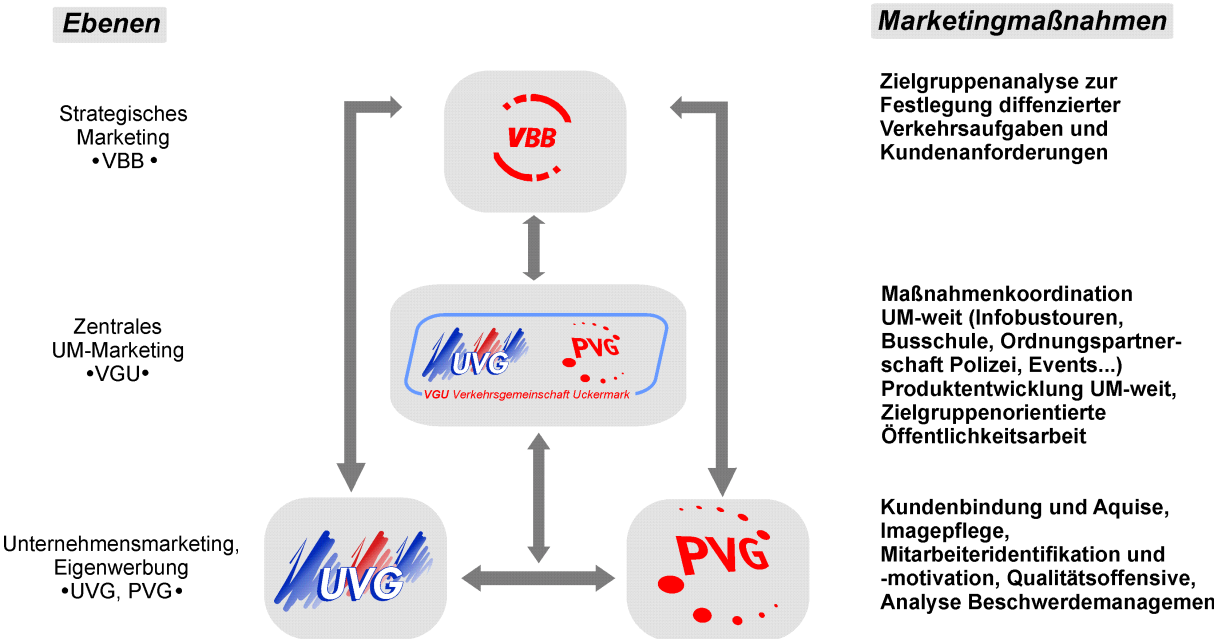
Quelle: Eigene Erstellung

5.3 *Marketing*

Ziel des Marketing im ÖPNV der Uckermark ist eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen. Dazu erfolgt eine ständige Ausrichtung des Leistungsangebotes an den Kundenbedürfnissen und –wünschen sowie an den strukturellen Gegebenheiten und dem Rahmen der bestehenden ÖPNV- Förderung. Zur Kompensation rückläufiger Trends (Schülerzahlen, Bevölkerung) muss die Vermarktung der Angebote zielgruppenorientiert erfolgen. Neue Potenziale ergeben sich insbesondere aus der Überalterung der Bevölkerung und der touristischen Ausrichtung der Uckermark. Neben der Gewinnung neuer Fahrgastgruppen liegt in der Uckermark aber weiterhin das Hauptaugenmerk bei der Sicherung bestehender Kunden. Die kontinuierliche Auswertung des Beschwerdemanagements im Rahmen des Qualitätsmanagements liefert regelmäßig Daten zur Veränderung der Angebotsstrukturen.

Die Organisation des Marketings erfolgt in Anlehnung an die ÖPNV-Struktur. Dem Verkehrsverbund obliegt das strategische Marketing. Die Verkehrsgemeinschaft Uckermark organisiert das zentrale Marketing im Landkreis. Durch die Verkehrsunternehmen selbst muss die unternehmensbezogene Vermarktung erfolgen.

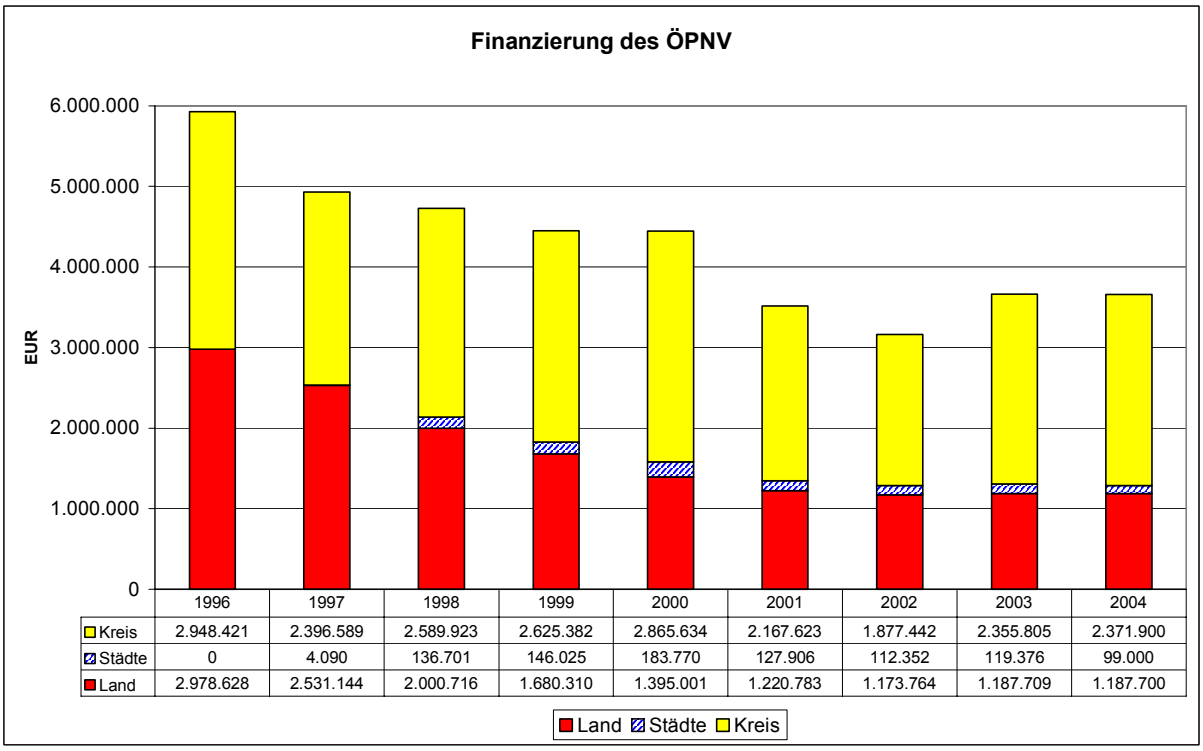
ÖPNV-Marketing-Ebenen-Modell



6 Finanzierungskonzept

6.1 *Finanzierung seit Übernahme der Aufgabenträgerschaft*

Im Jahr 1996 wurde mit erstmaliger In-Kraft-Setzung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg dem Landkreis Uckermark die Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV übertragen. Die ursprünglich vom Land vorgesehene Grundfinanzierung ist in mehreren Schritten abgesenkt worden. Die Gesamtfinanzierung des ÖPNV konnte dank einer deutlich verbesserten Wirtschaftlichkeit kontinuierlich gesenkt werden. Die Landesmittelfinanzierung wurde durch Eigenmittel des Landkreises ergänzt. Diese konnten durch die starke Verringerung der Landesmittel nur in geringerem Umfang gesenkt werden. Für die zusätzliche Bedienung in den Stadtbusverkehren leisten die Städte Schwedt und Angermünde eine gesonderte Finanzierung. In den Jahren 2001 und 2002 wurde den beauftragten Verkehrsunternehmen nicht die komplette Leistung vergütet. Diese Entscheidung erfolgte aber nicht im Rahmen der Aufgabenträgerschaft, sondern auf Grund der Gesellschafterfunktion in den Unternehmen.



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Kreis	2.948.421	2.396.589	2.589.923	2.625.382	2.865.634	2.167.623	1.877.442	2.355.805	2.371.900
Städte	0	4.090	136.701	146.025	183.770	127.906	112.352	119.376	99.000
Land	2.978.628	2.531.144	2.000.716	1.680.310	1.395.001	1.220.783	1.173.764	1.187.709	1.187.700

Quelle: Haushalte des Landkreises Uckermark, eigene Erstellung

Neben den hier aufgeführten Finanzierungen wurden vom Land Brandenburg als Ersatz für stillgelegte Bahnstrecken neu eingerichtete Busverkehre gesondert finanziert. Ferner erhielten die Verkehrsunternehmen direkte Fördermittel für Investitionen, insbesondere für Fahrzeuge. Ebenso finanzierte das Land Brandenburg zusätzlich 11% der Gesellschafteranteile des Verkehrsverbundes, die eigentlich durch die Landkreise aufzubringen wären.

Die hier dargestellte Finanzierungssystematik läuft mit dem Jahresende 2004 aus. Mit In-Kraft-Treten des neuen ÖPNV-Gesetzes ist der Finanzrahmen sowohl strukturell als auch organisatorisch neu zugestalten.

6.2 *Finanzierungsplan 2005 - 2008*

Zum 01.01.2005 tritt das neue ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg mit einer gänzlich anders strukturierten Finanzierung in Kraft. Das Land Brandenburg verfolgt mit der Gesetzesänderung folgende Leitgedanken:

- Sicherung und Ausbau des ÖPNV in Zeiten knapper Kassen
- Stärkung der Aufgabenträger durch Bündelung der Finanzmittel beim Aufgabenträger, Einstellung der direkten Förderung einzelner Unternehmen (Investitionen, SPNV-Ersatzverkehre)
- Flexibler und effizienter Einsatz der Fördermittel vor Ort
- Dauerhafte Sicherung und Planbarkeit der ÖPNV-Finanzierung
- Zweckbindung der Fördermittel für den ÖPNV
- Abschluss von Verkehrsverträgen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (Konformität mit dem EuGH-Urteil zur Finanzierung des ÖPNV).

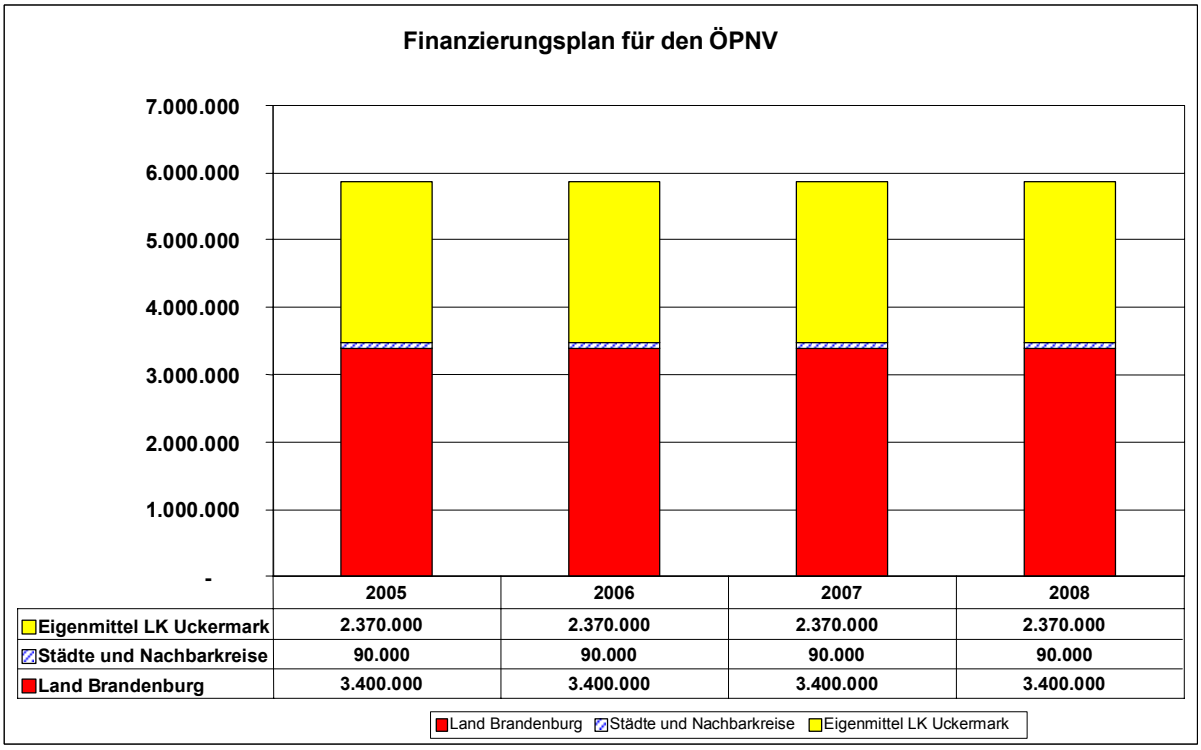
Das Land Brandenburg hat alle vorherigen Finanzmittel (Vgl. Kapitel 6.1) in einem Topf gebündelt. Dadurch stehen im gesamten Land Brandenburg jährlich 50 Mio. EUR zur Verfügung. Diese Summe wird mittels 4 Verteilungsschlüssel auf die Aufgabenträger verteilt:

- 30 % (15 Mio. EUR) Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträger
- 20 % (10 Mio. EUR) Verteilung nach dem Verhältnis der Fahrplankilometer in den Aufgabenträgergebieten
- 20 % (10 Mio. EUR) Verteilung nach dem Verhältnis der von den Aufgabenträgern eingesetzten Eigenmittel für die ÖPNV-Förderung
- 30 % (15 Mio. EUR) Verteilung nach dem Verhältnis der Fahrgastzahlen (ohne Schüler) in den Aufgabenträgergebieten.

Mit dem Kriterium Fläche soll den großen dünn besiedelten Landkreisen Rechnung getragen werden. Mit den Kriterien Fahrplankilometer und Fahrgastzahlen ohne Schüler soll eine Erfolgsorientierung des ÖPNV gefördert werden. Mit dem Kriterium Eigenmittel sollen die Aufgabenträger motiviert werden sich für den ÖPNV finanziell zu engagieren.

Nach erster Hochrechnung werden dem Landkreis Uckermark zweckgebunden für den ÖPNV ab dem Jahr 2005 voraussichtlich 3,4 Mio. EUR jährlich zur Verfügung stehen. Werden vom Landkreis Uckermark die benannten Kriterien verändert, erhält der Landkreis automatisch mehr oder weniger Fördermittel vom Land Brandenburg.

Auf Basis der hier benannten Finanzierungen und zur Absicherung des in Kapitel 4 definierten Rahmens zur Leistungserstellung wird folgender Finanzierungsplan für den ÖPNV im Planungshorizont bis 2008 festgelegt:



	2005	2006	2007	2008
Eigenmittel LK Uckermark	2.370.000	2.370.000	2.370.000	2.370.000
Städte und Nachbarkreise	90.000	90.000	90.000	90.000
Land Brandenburg	3.400.000	3.400.000	3.400.000	3.400.000

Quelle: Eigene Erstellung

Der festgelegte Finanzplan ist zur **Förderung der Leistungserstellung** im übrigen ÖPNV an Hand der definierten Standards des Nahverkehrsplanes einzusetzen **(5,8 Mio. EUR)**. Ferner ist aus dieser Summe die **Finanzierung des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg** zu sichern **(60 TEUR).**

Es ist zu beachten, dass aus dem Finanzierungsplan zukünftig auch

- die Investitionen in Fahrzeuge und Technik
- die Busverkehre für stillgelegte Bahnstrecken und
- der volle Gesellschafteranteil am VBB

finanziert werden muss. Bis zum Jahr 2004 wurden diese Punkte durch gesonderte Förderungen des Landes Brandenburg finanziert. **Es erfolgt mit dem Finanzierungsplan keine Erhöhung der ÖPNV-Förderung.**

Von der Option einer Förderung für sonstige ÖPNV-Infrastruktur wird vorerst kein Gebrauch gemacht. Bei Bedarf wird der Nahverkehrsplan diesbezüglich fortgeschrieben.

Bei der Aufstellung des Finanzierungsrahmens wird unterstellt, dass

- die Fördermittel nach ÖPNV-Gesetz konstant bleiben und
- die sonstigen finanziellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV (z. B. nach § 45a PBefG oder nach § 145 nach SGB IX) sich in bis dato bekannter Weise entwickeln.

Sollten sich die finanziellen Rahmenbedingungen verändern, ist der Nahverkehrsplan umgehend fortzuschreiben.

6.3 *Verkehrsvertrag*

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs war in den letzen 8 Jahren immer wieder Streitthema vor den Gerichten. Im Jahr 2003 hat der Europäische Gerichtshof in letzter Instanz entschieden. Der EuGH formulierte erstmals Bedingungen, unter denen öffentliche Zuschüsse ohne Beteiligung der Europäischen Kommission von öffentlichen Auftraggebern an Verkehrsunternehmen ausgereicht werden dürfen. Die Aufgabenträger müssen diese Voraussetzungen erfüllen. Andernfalls laufen sie Gefahr, dass derartige Zuschüsse als gemeinschaftsrechtswidrig eingestuft werden und zurückzufordern sind. Kernaussage des Urteils ist, dass die Zuschusspraxis an die nachfolgenden Transparenzforderungen des EuGH anzupassen ist:

- Gebot der konkreten Leistungsbeschreibung und Verpflichtung
- Gebot der vorherigen transparenten Förderungsbestimmung
- Verbot der Überkompensation
- Gebot des Maßhaltens der Kostenstruktur des Verkehrsunternehmens (Nachweis eines gut geführten durchschnittlichen Unternehmens).

Über die Auslegung der vom EuGH formulierten Forderungen gehen die Rechtsauffassungen gegenwärtig noch weit auseinander. Einigkeit besteht allerdings in dem Punkt, dass die rechtssicherste Variante zur Leistungsbeschreibung und Verpflichtung sowie zur Förderungsbestimmung und Vermeidung der Überkompensation durch einen Verkehrsvertrag erfolgen sollte. Erster Schritt in diese Richtung war die Neufassung des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg im Juni 2004. Die Bündelung der Fördermittel beim Landkreis ermöglicht die Umsetzung eines Verkehrsvertrages.

Der Landkreis Uckermark wird in Umsetzung des EuGH-Urteils und des neuen ÖPNV-Gesetzes ab dem Jahr 2005 einen Verkehrsvertrag zur Leistungserstellung und Finanzierung im ÖPNV abschließen. Der Verkehrsvertrag wird den im Nahverkehrsplan festgelegten Rahmen umsetzen.

Quellenverzeichnis

- Verordnung (EWG 1191/69 des Rates i.d.F. der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates der europäischen Gemeinschaften
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zu dem Staatsvertrag vom 07. August über das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg
- Landesentwicklungsprogramm für den Gesamtraum Berlin – Brandenburg; zentralörtliche Gliederung und ergänzende Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum
- Regionalplan Uckermark – Barnim
- Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik
- Kraftfahrtbundesamt
- Fahrplanbuch Uckermark 2001/2002
- Fahrplanbuch Uckermark 2002/2003
- Fahrplanbuch Uckermark 2003/2004
- Nahverkehrsplan Landkreis Uckermark, 1996/1997 und 1998
- Landkreis Uckermark, Amt/Referat für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung, interne Statistiken und Analysen, 2002/2003/2004
- Landkreis Uckermark, Amt/Referat für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung, Jahresberichte 2000-2003
- Forschungsprojekt Impuls 2005 des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg, 2001-2004
- Broschüre – Wirtschaftsstandort Uckermark, 2002
- Entwurf zum Leitfaden Qualitätsstandards des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg
- Entwurf zum Wirtschaftsrahmenplan des Landkreises Uckermark
- Schulentwicklungsplan des Landkreises Uckermark
- Kursbücher der Deutschen Bahn
- Haushalte des Landkreises Uckermark 1996-2004
- Haushalte der Landkreise und Städte im Land Brandenburg
- Nahverkehrspläne der Städte und Landkreise im Land Brandenburg
- Fachzeitschrift DER NAHVERKEHR, 2000-2004
- Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg, Statistiken, Analysen und Planungen
- Land Brandenburg, Bahnkonzept 2009

Anhang 1: Komfort und Ausstattung der Haltestellen

Haltestellen sollten verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) angeordnet werden. Sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen) sollten schon bei der Planung von Haltestellen berücksichtigt werden. Die Empfehlungen des VDV zur Haltestellengestaltung sollten umgesetzt werden. Die Erreichbarkeit der Haltestelle, insbesondere der Zentralen Omnibusbahnhöfe, sollte durch eine klare Wegweisung zur Haltestelle unterstützt werden. Es sollten kurze Umsteigewege und –zeiten angestrebt werden. Für mobilitätseingeschränkte Kunden sollte die Haltestelle stufenfrei zugänglich sein. Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestelle sollte dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste („Sehen und Gesehen werden“) entgegenkommen. Die Haltestelle sollte in Form und Material dem örtlichen Umfeld angepasst sein.

Haltestellenausrüstung:

A : Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

- Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

B : Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung

- SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

C : Standardhaltestellen

Ausstattungselement	**A**	**B**	**C**
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung	X	X	(X)
Sitzgelegenheit	X	X	(X)
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	(X)
Besonderer Service			
Notrufsäule / Öffentlicher Fernsprecher	X		
Uhr	X	(X)	
Beheizte Wartehalle	(X)		
Briefkasten	(X)		
Gepäckschließfächer/-service	(X)		
Öffentliches WC	X	(X)	
Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen	(X)		
Fremdmarketing	(X)	(X)	(X)
Systemverknüpfung			
Park&Ride-Anlage	X	(X)	(X)
Kiss&Ride-Haltezone	X	X	X
Bike&Ride-Anlage	X	(X)	(X)
Taxi-Stellplätze	X	(X)	

(x) : anzustreben bzw. bei Bedarf