Landkreis Uckermark

Drucksachen-Nr.	Version	Datum	Blatt
69/2007		01.06.2007	1

☒ Beschlussvorlage ☐ Berichtsvorlage ☒ öffentliche Sitzung ☐ nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:		Datum:
☒ Fachausschuss	Ausschuss für Regionalentwicklung	11.06.2007
☐ Fachausschuss		
☒ Kreisausschuss		19.06.2007
☒ Kreistag		04.07.2007

Inhalt:

2. Fortschreibung Nahverkehrsplan

Wenn Kosten entstehen:

Kosten €	Haushaltsstelle	Haushaltsjahr	☐ Mittel stehen zur Verfügung
☐ Mittel stehen nicht zur Verfügung ☐ Mittel stehen nur in folgender Höhe zur Verfügung: €	Deckungsvorschlag:		

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß der Anlage.

zuständiges Amt:

Finanzen u. Beteiligungsmanagement	Karin Buhrtz Amts-/Referatsleiter	Marita Rudick Dezernent	Klemens Schmitz Landrat

abgestimmt mit Dez./Amt/Ref.:	Name	Unterschrift

Beratungsergebnis:

Kreistag/ Ausschuss	Datum	Stimmen Ja	Stimmen Nein	Stimmenthaltung	Einstimmig	Laut Beschlussvorschlag	Abweichender Beschluss (s. beiliegendes Formblatt)
REA	11.06.07						
Kreisausschuss	19.06.07						
Kreistag	04.07.07						

Begründung:

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Uckermark. Er ist zuletzt mit der Kreistagdrucksache 113/2006 beschlossen worden.

In Brandenburg laufen von April bis Oktober 2008 ca. 90 % der Linienkonzessionen für den Busverkehr aus. Dies entspricht über 400 Genehmigungsanträgen. Genehmigungsbehörde ist das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Die Genehmigungsbehörde muss aber die vom Aufgabenträger (Landkreis) verbindlich festgelegten Standards (beschlossener Nahverkehrsplan) beachten und den Aufgabenträger sowohl vor Beginn des Verfahrens als auch nach Antragstellung durch die Unternehmen einbeziehen. Das Landesamt muss die verbindlich festgelegten Standards zwingend beachten.

Am 03.05.2007 ist durch den vom Land Beauftragten Consulter das Gutachten vorgestellt worden, auf dessen Grundlage die auslaufenden Linienkonzessionen vergeben werden sollen. Das Land hat dieses Verfahren als verbindlich erklärt.

Für den Landkreis Uckermark besteht jetzt folgende verbindliche Zeitleiste:

14.05.2007	Informationsschreiben des Landesamtes an den Landkreis, zu den für die Uckermark verbindlichen Fristen
23.05.2007	Abstimmungsgespräch zwischen der Genehmigungsbehörde und dem Landkreis zum Prozedere in der Uckermark
30.06.2007	Veröffentlichung der auslaufenden Konzessionen mit allen Informationen zu Fristen, Zuständigkeiten, verbindlichen Regelungen etc. durch das LBV über das Internet
01.08.2007	Beginn der Antragsfrist für die Verkehrsunternehmen
31.08.2007	Ende der Antragsfrist
09/2007	Zusammenstellung der eingegangenen Anträge durch das LBV
ca. 30.09.	Anhörung des Landkreises durch das LBV, d. h. der Landkreis muss auf Basis der zuvor getroffenen Spielregeln innerhalb von 2 Wochen eine verbindliche Stellungnahme an das LBV abgeben
ca. 30.10	Bescheid des LBV an die Verkehrsunternehmen
01.06.2008	Beginn der neuen Konzessionen in der Uckermark

Sollte der Fall eintreten, dass konkurrierende Anträge eingehen, gelten nach gegenwärtiger Rechtsauffassung folgende Regeln:

- Die ausreichende Bedienung gem. Nahverkehrsplan muss mind. erfüllt sein
- Die vom Landkreis gesetzten „Spielregeln“ für die Standards der Bedienung müssen erfüllt werden (Auflage über Nebenbestimmung im Konzessionsbescheid: Abschluss einer Kooperationsvereinbarung innerhalb von 3 Monaten, ansonsten erlischt die Konzession)
- Falls mehrere Unternehmen die Anforderungen erfüllen, entscheidet dann das umfangreichste Verkehrsangebot
- Falls mehrere Unternehmen ein gleichwertiges Verkehrsangebot vorlegen, erhält der Alt-Konzessionär den Vorzug

Mit dem im letzten Jahr aktualisierten Nahverkehrsplan ist der Landkreis bereits sehr gut aufgestellt. Es fehlt lediglich eine verbindliche Bündelung von Linien, um mögliche Rosinenpicker auszuschließen, d. h. ein Antragsteller muss immer ein komplettes Bündel beantragen. Damit kann vermieden werden, dass Einzelanbieter nur lukrative Linien beantragen und der Landkreis auf den schlechten Linien sitzen bleibt. Weiterhin müssen die existierenden Bedienstandards hinsichtlich ihrer Verbindlichkeit in der Formulierung überprüft werden.

Diese fehlenden Punkte sind kurzfristig nach dem Abstimmungsgespräch mit dem Landesamt am 23.05.2007 mit der in der Anlage vorgelegten 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans erarbeitet worden.

Die notwendige Beschlussfassung durch den Kreistag am 04.07.2007 ist gerade noch rechtzeitig, um verbindliche Wirkung für das Landesamt zu entfalten.

Zur besseren Lesbarkeit sind die präzisierten Formulierungen unterstrichen dargestellt worden. Das Kapitel 4.4 Linienbündelung zzgl. der Anlage ist komplett neu. Im Finanzplan ist lediglich eine Aktualisierung der bis dato bekannten Fördermittel gemäß ÖPNV-Gesetz erfolgt.

Die vom Kreistag mit der DS Nr. 113/2006 beschlossenen Eigenmittel des Landkreises für den ÖPNV werden mit der Beschlussvorlage nicht verändert.

Anlage

2. Fortschreibung Nahverkehrsplan für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Uckermark

2. Fortschreibung

Nahverkehrsplan für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Uckermark,

Abschnitte

Entwicklung des ÖPNV-Systems und

Finanzierungskonzept



Landkreis Uckermark, Amt für Finanzen und Beteiligungsmanagement

Stand Mai 2007

Inhaltsverzeichnis

Die Gliederungspunkte 1 bis 3 des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2004 (KT-Beschluss DS-Nr. 167/2004 behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

4 Entwicklung des ÖPNV-Systems 3

4.1 Leitgedanken zur Entwicklung 3

4.2 Entwicklung im SPNV 3

4.3 Vorgaben zum Bedienungssystem im Busverkehr 5

4.3.1 Schülerverkehr 5
4.3.2 Verkehrsachsen für den Busverkehr 6
4.3.3 Verknüpfungspunkte im ÖPNV 8
4.3.4 Alternative Bedienformen 8

4.4 Linienbündelung im Landkreis Uckermark 9

4.5 Definition der Qualitätsstandards zur Leistungserstellung im Busverkehr 10

4.5.1 Bedienungsqualität 10
4.5.2 Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge 12
4.5.3 Komfort und Ausstattung der Haltestellen 16
4.5.4 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung 17
4.5.5 Sicherheit 18
4.5.6 Sauberkeit 18
4.5.7 Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb 18
4.5.8 Personal 19
4.5.9 Störungsmanagement 20

5 Organisation und Marketing 20

5.1 Der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg 20

5.2 Aktuelle Organisation im Landkreis Uckermark 23

5.3 Marketing 24

6 Finanzierungskonzept 25

6.1 Finanzierung nach altem ÖPNV-Gesetz in den Jahren 1996 - 2004 25

6.2 Reform des ÖPNV Gesetzes 26

6.3 Finanzierungsplan 2005 - 2010 27

6.4 Verkehrsvertrag 27

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 muss 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 ansteigen.
- Die Thematik Ärztebesuch wird zunehmend an Bedeutung gewinnen.
- Der ÖPNV zur Daseinsvorsorge ist konsequent auf die Zentren Angermünde, Prenzlau, Templin und Schwedt/Oder auszurichten.
- Der ÖPNV für bestimmte Zielgruppen (z. B. Berufspendler, Touristen) ist konsequent nach dem Beförderungszweck zu gestalten.
- Die Bedienzeiten und die Fahrzeuge 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 verbindlich definiert.

4.2 *Entwicklung im SPNV*

Ab dem Fahrplanjahr 2006/2007 verkehren im SPNV des Landkreises Uckermark die nachfolgenden Produkte:

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

  Seit Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels wird der RE 3 direkt über Gesundbrunnen in den Nord-Süd Tunnel zum Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof geleitet. Die Fahrtzeiten aus der Uckermark in das Zentrum von Berlin haben sich um ca. 20 Minuten verringert. Mit der Elektrifizierung des Abschnittes Angermünde – Schwedt erfolgte eine direkte Anbindung von Schwedt/Oder nach Berlin.

- 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 hat sich die Reisezeit Templin – Berlin Zentrum mit Umstieg in Oranienburg ebenfalls um ca. 20 Minuten verringert.

- RB 63 Templin – Eberswalde

  Auf dieser Strecke wurde der SPNV vom Land Brandenburg zum 10. Dezember 2006 von Templin bis Joachimsthal abbestellt. Auf dem Abschnitt verkehrt ein Busersatzverkehr gemäß des Runderlasses des Landes Brandenburg.

- RB 66 Stettin – Angermünde (ca. alle 2 Stunden)

  Mit der Aufnahme eines 2. direkten Zugpaares Berlin – Stettin in 2004 wurde 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	ca. alle 2 Stunden
Löwenberg - Templin	Hammelspring Templin Templin Stadt	DB Regio	RB12	1-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

Die Schülerbeförderung ist nach Brandenburgischen Schulgesetz eine Pflichtaufgabe. Gemäß den Vorgaben durch die Landesgesetzgebung (ÖPNV-Gesetz) und der 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 muss 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 müssen so gestaltet werden, 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 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 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

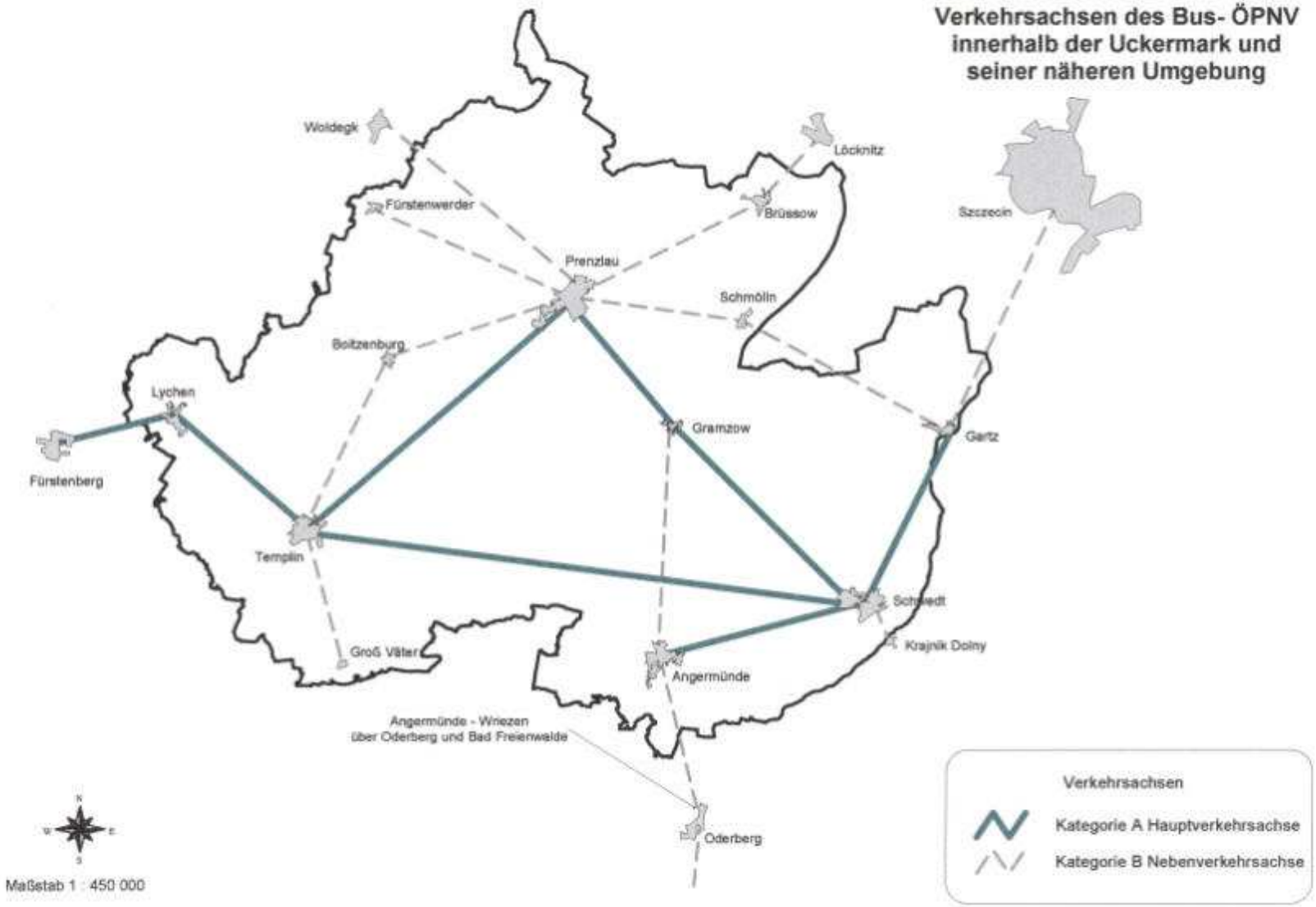
Neben der flächendeckenden ausreichenden Bedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur flankierenden Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung leisten. Bei den im Kapitel 2 beschriebenen strukturellen Voraussetzungen sind derartige Verkehre jedoch nur ab einem 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 2010 werden die in der Grafik dargestellten Verkehrsachsen definiert.

Die Bedienung auf den Achsen erfolgt korrespondierend zum Schülerverkehr. Die Hauptzielgruppen sind Berufs-, Einkaufs-, Freizeit-, Ärzte- und Tourismusverkehre.

Die Fahrtenanzahl hat 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 zu 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 sind die folgenden Verknüpfungspunkte bindend:

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.

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 muss ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Unternehmens- und/oder verkehrsträgerübergreifendes RBL) genutzt werden.

4.3.4 Alternative Bedienformen

Alternative Bedienformen 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 Alternativen Bedienformen soll insbesondere geprüft werden, wenn eine Bedienung

- in Tagesrandlagen und an Wochenenden,
- in sehr gering besiedelten Räumen,
- als Ergänzungsverkehr,
- zu Veranstaltungen oder
- für spezielle Nutzergruppen

erfolgen soll. Die Entscheidung über den Einsatz von Alternativen Bedienformen bedarf der Zustimmung durch den Aufgabenträger.

Die Organisation der Alternativen Bedienformen werden jeweils nach den örtlichen Erfordernissen ausgerichtet. Alternative Bedienformen sind als Produkt des ÖPNV gestaltet, d. h. genehmigungsrechtlich nach § 42 PBefG aufgebaut werden. Die Qualitätsstandards für den ÖPNV (Kapitel 4.5) sind auch bei den Alternativen Bedienformen einzuhalten.

4.4 *Linienbündelung im Landkreis Uckermark*

Die Linienbündelung stellt für den Landkreis Uckermark eine Grundlage für die Sicherung der ausreichenden Bedienung im ÖPNV zu wirtschaftlichen Bedingungen für das Gesamtnetz dar. Nach § 9 Abs. 2 PBefG kann die Genehmigung für eine Linie oder mehrere Linien gebündelt erteilt werden. Der Landkreis Uckermark legt hiermit verbindlich Linienbündel für sein Aufgabenträgergebiet fest. Die Linienbündelung wurde auf Basis folgender Punkte vorgenommen:

- Sicherung der ausreichenden Bedienung im gesamten Aufgabenträgergebiet
- Beachtung der in den Punkten 2 und 3 vorgenommenen Analysen
- Gewährleistung einer integrierten Verkehrsbedienung
- Sicherstellung der definierten Bedienstandards
- Ausgleich guter und schlechter Risiken der bestehenden Linien und Verhinderung der Rosinenpickerei
- Abstimmung von Fahrplänen der Verkehrsträger
- Anschlusssicherung und Kundeninformation
- Umlaufverknüpfung und Fahrzeugvorhaltung
- Optimale Nutzung der Betriebshöfe

Im Ergebnis werden zwei Linienbündel für die Uckermark verbindlich festgelegt:

1. Uckermark Ost (östlich der BAB 11)
2. Uckermark West (westlich der BAB 11)

Die exakte Darstellung der Linienbündel mit den Anmerkungen zur Konzessionierung erfolgt in der Anlage „Linienbündelung für den Landkreis Uckermark“ grafisch und tabellarisch .

4.5 *Definition der Qualitätsstandards zur Leistungserstellung im Busverkehr*

Die Qualitätsstandards sind an den Leitfaden des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg angelehnt und entsprechend der spezifischen Bedingungen in der Uckermark erarbeitet worden.

Die Standards sind in Verkehrsverträgen/Kooperationsverträgen in dem hier definierten Wortlaut verbindlich festzuschreiben. Dem Aufgabenträger sind vom beauftragten Verkehrsunternehmen alle erforderlichen Rechte und Daten zur Kontrolle der Standards zu gewähren. Bei Nichteinhaltung der Standards ist der Aufgabenträger berechtigt, die Fördermittel nach ÖPNV-Gesetz ganz oder anteilig zu kürzen.

4.5.1 Bedienungsqualität

Die definierten Standards sind im Sinne einer ausreichenden Bedienung zur Daseinsvorsorge definiert.

- **Regionalverkehr**

Als Reisezeiten werden folgende Werte als Bedienungsstandards festgelegt:

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

Zentraler Ort	max. Reisezeit
Gemeinde- Amtssitz	30 min
Mittelzentrum	60 min
Metropole (Berlin)	2 h 40 min

Quelle: Leitfaden Qualitätsstandards VBB

Als Bedienungsstandard Montag bis Freitag wird festgelegt:

Tabelle: Mindestbedienung (nächstgelegenes/übergeordnetes Zentrum)

Einwohner je Gemeindeteil*	Fahrten je Tag und Richtung
100 – 500	1
500 – 1500	1 - 3
1500 – 5000	3 - 5
ab 5000	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: 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 teilweise am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten
SVZ (Schwachverkehrszeit)	Vom Ende der Geschäftsöffnungszeiten bis Betriebsschluss und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen HVZ, am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen

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 – 18:00
Sonntag		10:00 – 18:00

Tabelle: Verkehrszeiten für Schwedt/Oder

	HVZ	**NVZ**	**SVZ**
Montag – Freitag	06:00 – 07:30	07:30 – 19:00	04:45 – 06:00 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	nach Bedarf
	Außenbereich		60 min Takt	nach Bedarf
Schwedt/Oder	Kernbereich	15 min Takt	30 min Takt	60 min Takt
	Außenbereich	60 min Takt	60 min Takt	nach Bedarf

Die praktische Umsetzung des Bedienungsstandards im Stadtverkehr soll nicht zwingend nach dem Grundgerüst in der Tabelle erfolgen. Aus dem Grundgerüst ergeben sich die jährlich in den Stadtverkehren zu fahrenden Linienkilometer (Kalendertage x Verkehrszeiten x Bedienungsstandards). Diese Summe der Linienkilometer ist mindestens zu erbringen. Die Verteilung der Linienkilometer muss nachfragegerecht auf die Linien und Zeiten erfolgen. Saisonale Schwankungen sind zu beachten. Unabhängig von den Standards ist eine zusätzliche Bedienung möglich, sofern die jeweilige Kommune eine Vereinbarung mit dem Landkreis oder dem Verkehrsunternehmen zur Finanzierung dieser Bedienung abschließt.

- **Sitzplatzangebot**

Für das zu wählende Sitzplatzangebot gelten die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); richtet sich jedoch vorrangig nach der Verkehrsnachfrage und den Verkehrsmitteln. Dabei ist mindestens abzusichern, dass während der Hauptverkehrszeit die verfügbaren Stehplätze als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze max. zu 80 Prozent und in der Normalverkehrszeit max. zu 50 Prozent nicht überschritten werden.

4.5.2 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 Qualität des einzusetzenden Fahrzeugparks ist mit dem Aufgabenträger im Verkehrsvertrag/Kooperationsvertrag zu vereinbaren.

Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge darf max. bei 7-10 Jahren liegen. Das Höchstalter einzelner Fahrzeuge darf max. 16 Jahre betragen.

Niederflurbusse sind im Regionalverkehr nur dort einzusetzen, wo der Straßenzustand es zulässt. Im Stadtbusverkehr sind Niederflurbusse weitestgehend einzusetzen. 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 müssen über technische Einstiegshilfen mindestens an der Mitteltür sowie über *Kneeling*-Einrichtung (Absenken) verfügen.

Die Fahrradmitnahme im Bus ist grundsätzlich zu gestatten, wenn der Besetzungsgrad und die Bauart des Fahrzeugs 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, wenn dafür zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden können.

Standardbus im Stadt- und Regionalverkehr

1. Ein- u. Ausstiegskomfort:

Einstiegshöhe ab Straßenoberkante	Stadtverkehr mind. 1 Tür maximal 320 mm, Regionalverkehr maximal 360 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	möglichst in Fahrtrichtung, teilweise in vis a vis-Anordnung
Haltegriffe	Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen Stadtverkehr: waage- und senkrechte Haltestangen
Sondernutzungsfläche	Mindestens 900 x 1300 mm für Rollstühle/Kinderwagen mit Befestigungsmöglichkeiten eine Rückenstütze als Stehhilfe in Niederflurbussen
Innenraum	farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für

	Sehbehinderte
Heizung/Klimatisierung	Klimaanlage als Standard ab Baujahr 2002
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:	
Fahrscheinverkauf	Fahrscheinverkaufsgerät mindestens beim Fahrer (komplettes VBB-Sortiment)
Information zu	Linienbezeichnung, Fahrtziel, Streckenverlauf mit Umsteigemöglichkeit
Ankündigung Haltestellen	akustisch, optisch möglich
Piktogramme	Rollstühle/Kinderwagen, Schwerbehindertensitzplätze, Fahrräder
Türöffner	fahrzeugbezogen

Midibus/ Minibus

1. Ein- u. Ausstiegskomfort

Einstiegshilfe	siehe oben
Tür	Schiebe- bzw. Klapptüren sind zulässig
Haltestangen u. Haltegriffe	für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf
Haltestellenwunschtaste	in ausreichender Anzahl

2. Aufenthaltskomfort

Fahrgeräusche	Orientierung an VDV-Richtlinie 154

Sitzgestaltung	ergonomisch, vandalismushemmend, kontrastreich
Verhältnis Sitz-/Stehplätze	Liniengerechte Bestuhlung
Anordnung der Sitze	möglichst in Fahrtrichtung, teilweise in vis a vis-Anordnung mit
Haltegriffe	senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen
Sondernutzungsfläche	Midibus mind. 900 x 1.200 mm (besser 1,3 m^2)
Innenraum	farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte
Heizung/Klimatisierung	kundenorientierte Bedienung
Beleuchtung	blendfrei
Fenster	kundenorientierte Gestaltung

3. Information Fahrzeug

Außen:	
Linienbezeichnung	vorn, ggfs. Produktkennzeichnung
Fahrtziel	vorn
Verkehrsunternehmen	rechts, links; bei Bedarf Subunternehmen
Verkehrsverbund	Logo vorn
Türöffner	fahrzeugbezogen
Innen:	
Information zu:	Linienbezeichnung, Fahrtziel

Alternative Bedienformen als PKW (max. 7 Fahrgastplätze)

Diese Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Beim Einsatz im ÖPNV ist deshalb unbedingt zu gewährleisten:

- Die Beförderung stehender Personen ist ausgeschlossen
- Rückhalteeinrichtungen und Mitführen von Sitzerhöhungen für Kinder
- Angurtpflicht

Beim Einsatz im Schülerverkehr sind vorgeschrieben:

- Fahrgasttür bei Beförderung von Kita- und Grundschulkindern gegen unbeabsichtigtes Öffnen sichern

Folgende Punkte sind ebenfalls zu gewährleisten:

- Liniennummer und Zielanzeige oder Produktkennzeichnung
- Ausreichender Innenraum zum bequemen Einsteigen

- Ausreichende und blendfreie Beleuchtung des Fahrgastraumes
- Zweiter Innenspiegel am Fahrerplatz zur Fahrgastraumbeobachtung
- Heizung/Klimaanlage – kundenorientierte Bedienung
- Vertriebstechnik

4.5.3 Komfort und Ausstattung der Haltestellen

Haltestellengestaltung:

Haltestellen sind verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) anzuordnen. Sicherheitsrelevante Aspekte für die Fahrgäste mit Blick auf den übrigen Verkehr (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen) sind schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen. Die Empfehlungen des VDV zur Haltestellengestaltung sollten möglichst umgesetzt werden.

Haltestellen werden klassifiziert nach:

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

C1: Standardhaltestellen mit lokaler Umstiegsfunktion *oder* besonderer Angebotsqualität
- Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinie

C2: Standardhaltestellen ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität
- Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

C3: Aufkommensschwache Standardhaltestellen ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität
- Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Haltestellenausrüstung:

Ausstattungselement	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Fahrplaninformation					
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X	X	X
Gültigkeit	X	X	X	X	X
Tarifinformation	X	X	X		
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/Auskunft	X	X	X	X	X
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	X	(X)	(X)		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)		
Fahrpläne Regional-/ Fernverkehr	X	(X)			
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)			

(x) : anzustreben bzw. bei Bedarf

4.5.4 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 der gesetzten Prioritäten nach Kapitel 3.1.2 zu definieren, d. h.:

1. Absicherung der Schülerbeförderung
2. Absicherung der ausreichenden Bedienung im Sinne der Daseinsvorsorge
3. Erfüllung einer verkehrs- und wirtschaftspolitischen Funktion
   (Verknüpfung der Verkehrsträger, Berufsverkehr, touristische Verkehre, überörtliche Verbindungsfunktion als Ersatz für stillgelegten SPNV).

Die Anschlusssicherung muss durch den Einsatz rechnergestützter Betriebsleitsysteme (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. An den Verknüpfungspunkten der Kategorie A muss und an den Verknüpfungspunkten der Kategorie B sollte die Information der Kunden über das RBL mit Echtzeiten erfolgen.

Qualitätsversprechen:

In Abhängigkeit von den vereinbarten Taktzeiten sind vom Verkehrsunternehmen Pünktlichkeits- und Anschlussgarantien zu gewähren. 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.

4.5.5 Sicherheit

Neben der technischen Sicherheit der Fahrzeuge, Anlagen und Haltestellen entsprechend den gesetzlichen Regelungen muss der Ersteller eine Sicherheitskonzeption nach 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 ist in der Sicherheitskonzeption zu regeln. 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.

4.5.6 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 ein sicherer Ein- und Ausstiegsbereich sowie die allgemeine Sauberkeit im Innenraum zu gewährleisten (Sitze, Scheiben, Papierbehälter etc.). Die Kriterien zur Sauberkeit des Leitfadens Qualitätsstandards des VBB sind zu erfüllen.

4.5.7 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 innerhalb von 14 Tagen,
- die unkomplizierte Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs beim Fahrer 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 14 Tagen 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.

4.5.8 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 in Wort und Schrift,
- 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 muss einer laufenden Qualitätskontrolle unterliegen und ist durch Schulungen mit Zertifikat sicherzustellen (z. B. Fachkraft im Verkehrsservice).

4.5.9 Störungsmanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb gem. der Punkte 4.5.1 bis 4.5.8 sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Der Nachweis der Einhaltung der Qualitätsstandards ist durch die Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger zu gewährleisten und mindestens einmal jährlich schriftlich vorzulegen. Darüber hinaus kann der Aufgabenträger jeder Zeit Kontrollen zur Einhaltung der Standards vornehmen.

5 Organisation und Marketing

5.1 *Der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg*

Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die 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 die gesamte Fläche des Landes Brandenburg. 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,
– 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 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg fordert im Zusammenhang mit den 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.

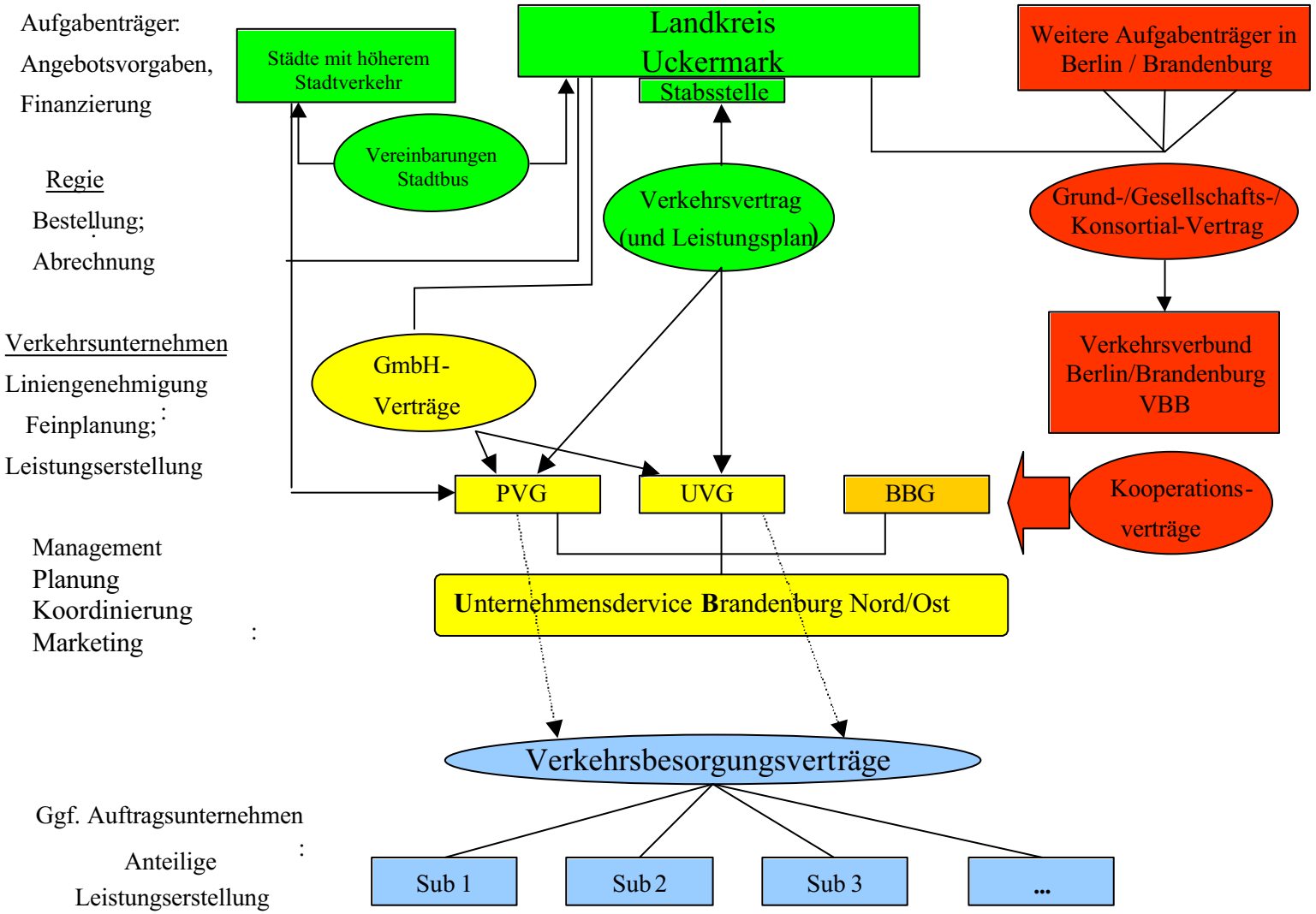
Alle im Linienverkehr des Landkreises konzessionierten Verkehrsunternehmen werden bzw. sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und unterzeichnen dazu den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB).“ Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

– die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
– die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seiner Ergänzungen,
– die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, sowie die Gewährleistung einer aktiven RBL-gestützten Anschlusssicherung mit andere Verkehrsunternehmen
– die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
– die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),
– den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus

Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,

- die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien mit der VBB GmbH und
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

5.2 *Aktuelle Organisation im Landkreis Uckermark*



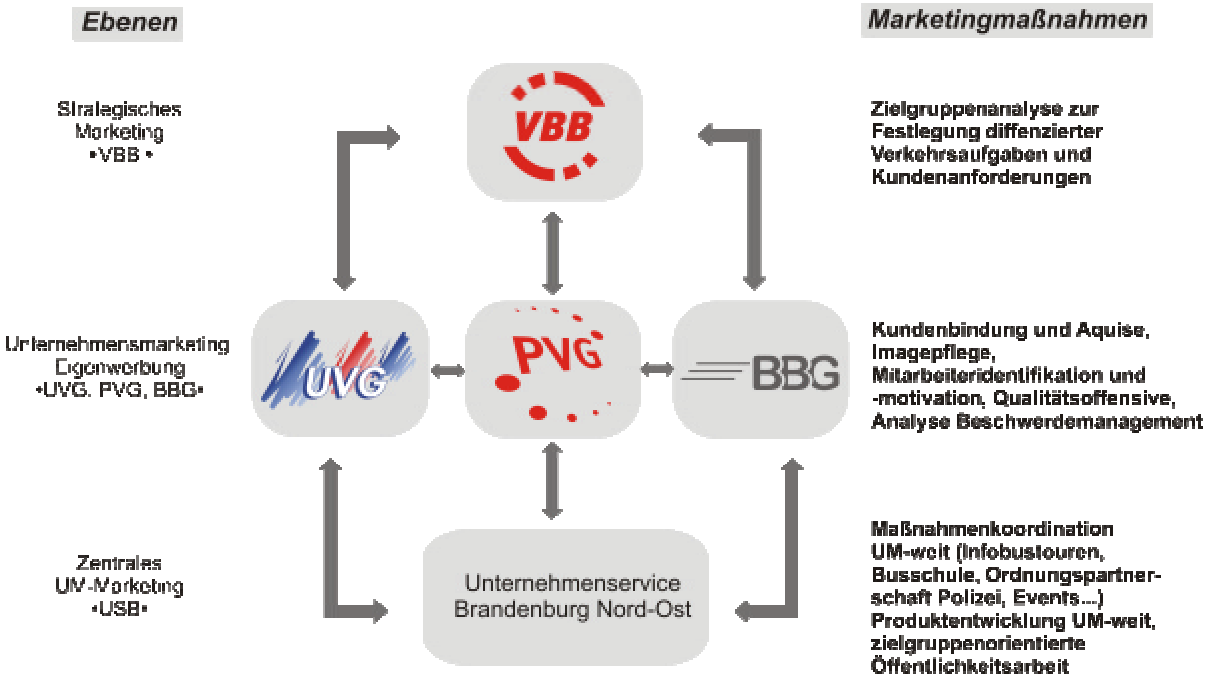
Quelle: Eigene Erstellung

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 Unternehmensservice Brandenburg Nord-Ost organisiert das zentrale Marketing im Landkreis. Durch die Verkehrsunternehmen selbst muss die unternehmensbezogene Vermarktung erfolgen.

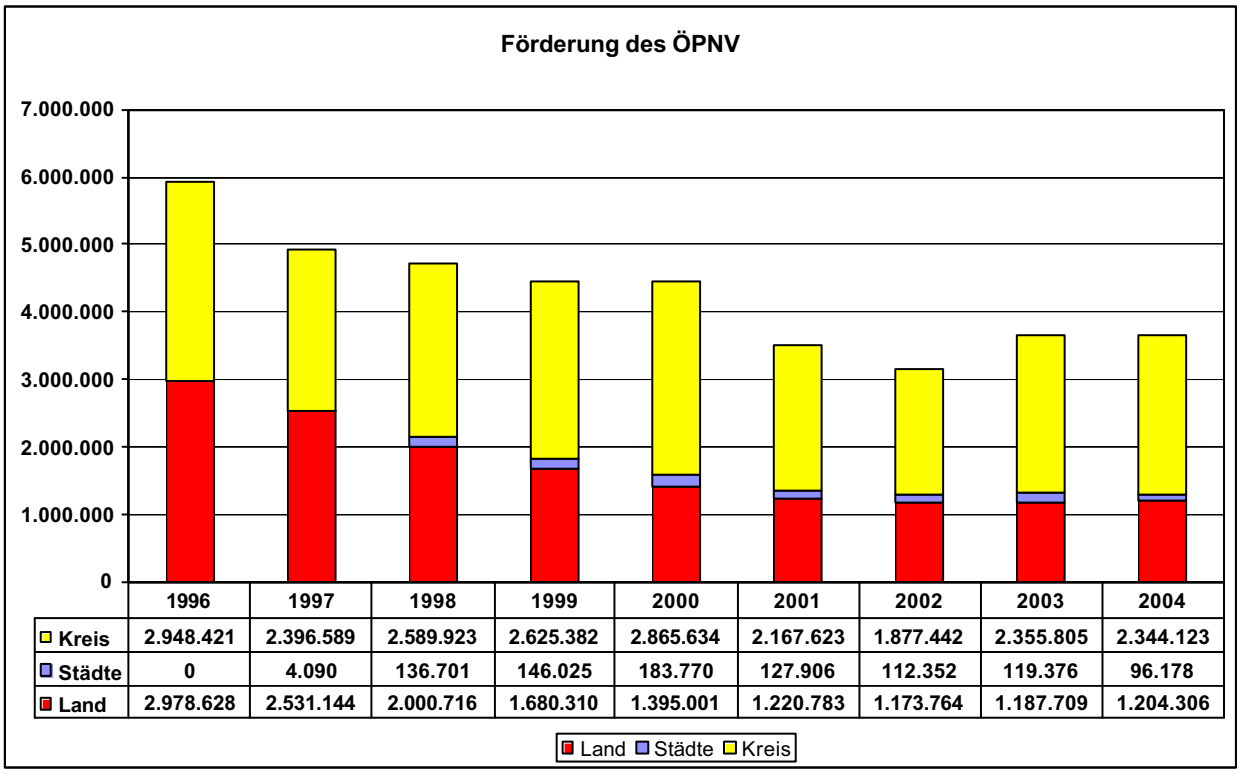
ÖPNV-Marketing-Ebenen-Modell



6 Finanzierungskonzept

6.1 *Finanzierung nach altem ÖPNV-Gesetz in den Jahren 1996 - 2004*

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	2.344.123
Städte	0	4.090	136.701	146.025	183.770	127.906	112.352	119.376	96.178
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	1.204.306

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 *Reform des ÖPNV Gesetzes*

Zum 01.01.2005 trat das neue ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg mit einer gänzlich anders strukturierten Finanzierung in Kraft. Das Land Brandenburg verfolgte 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).

Auf Bundesebene wurden im Juni 2006 umfangreiche Kürzungen der Finanzmittel für den Bahn- und Busverkehr beschlossen. Bis 2009 wird der Bund 1,8 Mrd. EUR kürzen. Das sind für Brandenburg jährlich ca. 30 bis 40 Mio. EUR weniger.

Das Land Brandenburg hat daraufhin diverse Bahnleistungen abbestellt und Kürzungen in der ÖPNV-Förderung vorgenommen. Weiterhin wird ab 2008 die Förderung des Schülerverkehrs nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz nicht mehr direkt vom Land an die Verkehrsunternehmen, sondern innerhalb der ÖPNV-Förderung direkt an die Landkreise erfolgen. Dadurch stehen im gesamten Land Brandenburg ab 2008 jährlich 46 Mio. EUR ÖPNV-Förderung und 37 Mio. EUR für den Schülerverkehr innerhalb des ÖPNV zur Verfügung.

Die Summe von 46 Mio. EUR wird gegenwärtig mittels 4 Schlüsselkriterien auf die Aufgabenträger verteilt:

- 30 % Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträger
- 20 % Verteilung nach dem Verhältnis der Fahrplankilometer in den Aufgabenträgergebieten
- 20 % Verteilung nach dem Verhältnis der von den Aufgabenträgern eingesetzten Eigenmittel für die ÖPNV-Förderung
- 30 % Verteilung nach dem Verhältnis der Fahrgastzahlen (ohne Schüler) in den Aufgabenträgergebieten bei anteiliger Berücksichtigung der Bahnfahrgäste.

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. Die Evaluierung der Kriterien erfolgt gegenwärtig durch das Land. Eine Anpassung soll mit Wirkung zum 01.01.2008 erfolgen. Im Jahr 2007 erhielt der

Landkreis Uckermark eine Förderung von 3.124 TEUR. Werden die benannten Kriterien verändert, erhält der Landkreis automatisch mehr oder weniger Fördermittel vom Land Brandenburg.

Ab dem Jahr 2008 werden zusätzlich die bisher an die Verkehrsunternehmen gezahlte Förderung des Schülerverkehrs direkt an die Landkreise gezahlt. Diese müssen die Gelder dann ebenfalls zweckgebunden für den ÖPNV einsetzen. Die Verteilung zwischen den Landkreisen soll über einen gesonderten Schlüsselfaktor erfolgen. Die Definition des Schlüssels ist bisher noch nicht bekannt.

6.3 *Finanzierungsplan 2005 - 2010*

Neben den im Punkt 6.2 benannten Landesmitteln nach ÖPNV-Gesetz hat der Kreistag mit DS-Nr. 113/2006 beschlossen:

„Der Kreistag beschließt den Finanzierungsplan mit einem Eigenanteil von jährlich 2.431,5 TEUR. Sollten sich die im Finanzierungsplan enthaltenen Summen nach ÖPNV-Gesetz verändern, ist der Nahverkehrsplan umgehend fortzuschreiben."

Da bis dato keine Veränderungen nach ÖPNV-Gesetz bekannt sind (Vgl. Pkt. 6.2), behält der Finanzierungsplan seine Gültigkeit.

6.4 *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 hat in Umsetzung des EuGH-Urteils und des neuen ÖPNV-Gesetzes ab dem Jahr 2005 einen Verkehrsvertrag abgeschlossen. Der Verkehrsvertrag setzt den im Nahverkehrsplan festgelegten Rahmen um. Die EuGH Kriterien aus dem Jahr 2003 sind mit dem Vertrag erfüllt. Für das 4. Kriterium des EuGH (durchschnittlich gut geführtes Unternehmen) liegt ein Testat vom Gutachachter vor. Die Standards des Kapitels 4 sind Bestandteil des Verkehrsvertrags.

Bei Änderungen des Vertrags und/oder neuen Verkehrs- oder Kooperationsverträgen sind die 4 EugH-Kriterien zu erfüllen. Für das 4. Kriterium ist ein Testat von einem beidseitig anerkannten Gutachter vorzulegen.

Linienbündel Ostuckermark

Linien, die im Jahr 2008 auslaufen (in Karte rot gekennzeichnet)

ldf. Nr.	Linie	Streckenführung	
1.	450	Schwedt - Gramzow - Angermünde	
2.	452	Angermünde - Grumsin	
3.	453	Angermünde - Bölkendorf	
4.	454	Passow - Zichow - Gramzow	
5.	455	Schönow - Stendell - Passow	
6.	457	Angermünde - Frauenhagen - Passow	
7.	458	Angermünde - Kerkow - Welsow	
8.	459	Schwedt - Casekow - Gartz	
9.	460	Angermünde - Wilmersdorf - Neuhaus	
10.	462	Angermünde - Wolletz	
11.	463	Angermünde - Lüdersdorf - Oderberg	
12.	464	Angermünde - Felchow - Flemsdorf	
13.	465	Schwedt - Pinnow - Passow	
14.	466	Angermünde - Prenzlau	
15.	467	Casekow - Petershagen	
16.	468	Schwedt - Angermünde	
17.	469	Schwedt - Gartz	
18.	471	Gartz - Wartin - Schmölln	
19.	472	Schwedt - Wartin	
20.	473	Gartz - Mescherin - Tantow	
21.	474	Gartz - Schönfeld	
22.	479	Schwedt - Eberswalde	Gemeinschaftskonzession mit BBG
23.	482	ZOB - Külzviertel - Festwiese - Klinikum - Sporthalle - ...	
24.	486	PCK - Warenhaus - Sportplatz	
25.	491	Berliner Str. - Meyenburg - Berkholz - PCK - Festwiese	
26.	496	Bahnhof - Rathaus - Kerkow - Blumenberger Mühle	

Linien mit längerer Liniengenehmigungsdauer (in Karte gelb gekennzeichnet)

ldf. Nr.	Linie	Streckenführung	
1.	451	Schwedt - Landin - Angermünde	
2.	456	Angermünde - Neuhof - Stolpe	
3.	461	Schwedt - Lunow - Bad Freienwalde	Gemeinschaftskonzession mit BBG
4.	470	Schwedt - Szczecin - Stargard	EU-Liniengenehmigung
5.	475	Schwedt - Passow - Greiffenberg - Wilmersdorf	Gemeinschaftskonzession mit UVG
6.	504	Templin - Gerswalde - Wilmersdorf - Angermünde	Gemeinschaftskonzession mit UVG
7.	481	PCK - Kastanienallee - Warenhaus - Papierfabrik - Waldbad	
8.	484	ZOB - Vierradener Platz - Vierraden - Gatow	
9.	485	ZOB - Wasserturm - Külzviertel - Warenhaus	
10.	489	PCK - Külzviertel - Felchower Str. - Klinikum - Schloßwiesen	
11.	492	Tennishalle - ZOB - Warenhaus - Krajnik Dolny	EU-Liniengenehmigung
12.	494	Schillerplatz - Bahnhof - Finanzamt - Krankenhaus - Bahnhof	

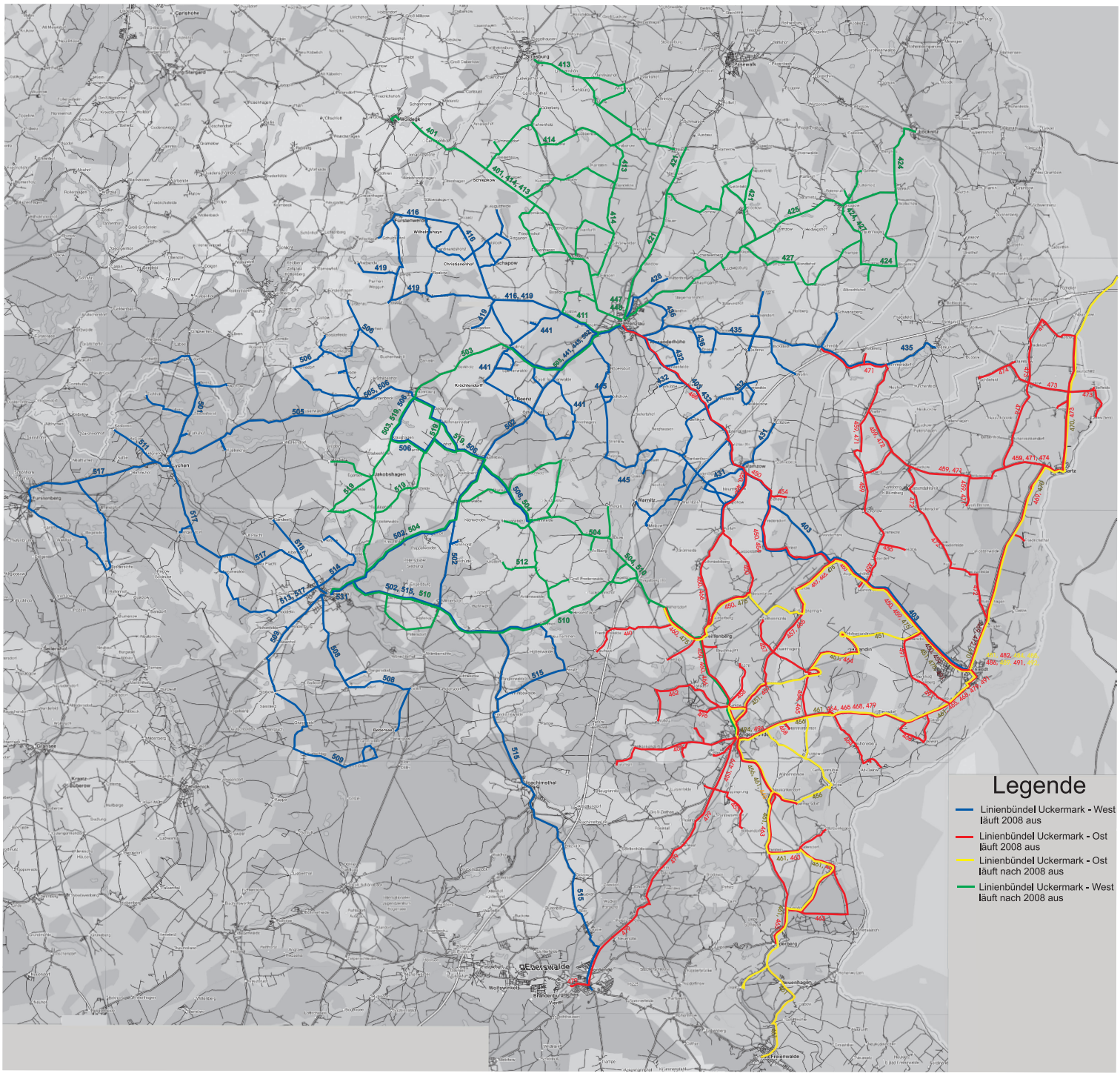
Linienbündel Westuckermark

Linien, die im Jahr 2008 auslaufen (in Karte blau gekennzeichnet)

lfd. Nr.	Linie	Streckenführung
1	403	Prenzlau - Schwedt
2	416	Prenzlau - Rittgarten - Fürstenwerder
3	419	Prenzlau - Parmen - Fürstenwerder
4	428	Prenzlau - Wittenhof
5	431	Prenzlau - Gramzow - Warnitz
6	432	Prenzlau - Gramzow
7	435	Prenzlau - Schmölln - Penkun
8	436	Prenzlau - Dreesch
9	441	Prenzlau - Gollmitz
10	445	Prenzlau - Potzlow
11	501	Lychen - Triepkendorf
12	502	Templin - Milmersdorf - Haßleben - Prenzlau
13	505	Lychen - Boitzenburg
14	506	Haßleben - Funkenhagen
15	508	Templin - Gollin
16	509	Templin - Groß Väter
17	511	Lychen - Kastaven
18	513	Templin - Beutel
19	514	Templin - Netzow
20	515	Templin - Eberswalde
21	517	Templin - Fürstenberg
22	518	Templin - Gandenitz
23	531	Stadtverkehr Templin

Linien mit längerer Liniengenehmigungsdauer (in Karte grün gekennzeichnet)

lfd. Nr.	Linie	Streckenführung
1	401	Prenzlau - Woldegk
2	411	Prenzlau - Dedelow
3	413	Prenzlau - Strasburg
4	414	Prenzlau - Lübbenow - Wolfshagen
5	421	Prenzlau - Nechlin - Klockow
6	424	Brüssow - Löcknitz
7	425	Prenzlau - Brüssow
8	427	Prenzlau - Wallmow - Brüssow
9	446	Stadtverkehr Prenzlau
10	447	Stadtverkehr Prenzlau
11	448	Stadtverkehr Prenzlau
12	449	Stadtverkehr Prenzlau
13	503	Templin - Boitzenburg - Prenzlau
14	504	Templin - Gerswalde - Angermünde
15	510	Templin - Stegelitz
16	512	Gerswalde - Willmine - Wilmersdorf
17	519	Templin - Boitzenburg


Legende
Linienbündel Uckermark - West läuft 2008 aus
Linienbündel Uckermark - Ost läuft 2008 aus
Linienbündel Uckermark - Ost läuft nach 2008 aus
Linienbündel Uckermark - West läuft nach 2008 aus
Eberswalde

Landkreis Uckermark 29.06.2007
Der Landrat 70-2220

1. Drucksachenänderung zur 2. Fortschreibung Nahverkehrsplan
(Beschlussvorlage DS-Nr. 69/2007)

Begründung:

Im letzten Kapitel des Nahverkehrsplans (6.4 Verkehrsvertrag) wurde erläutert, dass über die Auslegung der vom EuGH formulierten Forderungen nach wie vor die Rechtsauffassungen noch weit auseinandergehen. Nach aktueller Erkenntnis in Auswertung verschiedener Expertengespräche seitens des Beteiligungsmanagements ist es empfehlenswert, nochmals geringfügige Veränderungen in der Formulierung vorzunehmen. Dadurch können eventuell auftretende rechtliche Auslegungsdiskussionen vermieden werden, ohne dass die vom Landkreis gewollte Intention verändert wird.

Änderungen im Kapitel 6.4 (Seiten 27 und 28):

Im Kapitel 6.4 werden die unterstrichenen Formulierungen hinzugefügt und die durchgestrichenen Formulierungen entfernt:

6.4 ~~Verkehrsvertrag~~/Betrauungsregelung

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 ~~Verkehrsvertrag~~ eine die Linienverkehrsgenehmigungen ergänzende Betrauungsregelung 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 hat in Umsetzung des EuGH-Urteils und des neuen ÖPNV-Gesetzes ab dem Jahr 2005 einen Verkehrsvertrag abgeschlossen. Der Verkehrsvertrag setzt den im Nahverkehrsplan festgelegten Rahmen um. Die Standards des Kapitels 4 sind Bestandteil des Verkehrsvertrags. ~~Die EuGH Kriterien aus dem Jahr 2003 sind mit dem Vertrag erfüllt.~~ Für das 4. Kriterium des EuGH (durchschnittlich gut geführtes Unternehmen) liegt ein Testat vom Gutachter vor. ~~Die Standards des Kapitels 4 sind Bestandteil des Verkehrsvertrags.~~

Bei Änderungen des Vertrags und/oder neuen Verkehrs- oder Kooperationsverträgen sind die 4 EugH-Kriterien zu erfüllen. Für das 4. Kriterium ist ein Testat von einem beidseitig anerkannten Gutachter vorzulegen.

Klemens Schmitz