

Nahverkehrsplan

- 1. Einführung Nahverkehrsplan**
- 2. Nahverkehrsplan im Landkreis**
- 3. Status Quo der bisherigen Umsetzung**
- 4. Standards**

Einführung Nahverkehrsplan

- ist ein Planungsinstrument für den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Er soll für jeden Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung der Mobilität schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden oder noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht
- Der Nahverkehrsplan dient unter anderem der Darstellung der öffentlichen Verkehrsinteressen und Verkehrsbedürfnisse für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich und ist in die kommunale Gesamtplanung einzubinden. Er hat bei der Ausgestaltung des ÖPNV durch die Aufgabenträger, die Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen eine zentrale Bedeutung für
 - die ausreichende Verkehrsbedienung
 - die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung
 - die integrierte Nahverkehrsbedienung und
 - abgestimmte Tarife und Fahrpläne



Einführung Nahverkehrsplan

- **Aufgabe der Daseinsvorsorge:** Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr Regionalisierungsgesetz (RegG)
- **Legaldefinition ÖPNV:** „... die allgemein zugängliche Beförderung von Personen ..., die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ Regionalisierungsgesetz (RegG)
- **Aufgaben des ÖPNV:**
 - Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung,
 - Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in Teilgebieten mit unterschiedlicher Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur,
 - Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte,
 - Umweltschutz und Verkehrssicherheit in Ballungsgebieten zusätzlich eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr
- **Aufgabenträger (lt. ÖPNVG):**
 - für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie landesbedeutsamer Verkehrslinien das Land Brandenburg, soweit nicht Teile dieser Zuständigkeit auf Antrag auf Landkreise und kreisfreie Städte übertragen werden
 - für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) sowie für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler sind dies die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg



Einführung Nahverkehrsplan

- üÖPNV ist **Selbstverwaltungsaufgabe** der Aufgabenträger.
- nach § 7 ÖPNVG Brandenburg hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen **Landesnahverkehrsplan** für den SPNV und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen.
- **Keine Verpflichtung zur Nahverkehrsplanerstellung:**
Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 29.04.2004 ist eine solche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des üÖPNV entfallen.
- **Freiwillige Nahverkehrsplanerstellung:**
Gemäß § 8 ÖPNVG können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Wenn sie das tun, müssen diese aber sinngemäß den Grundsätzen, Zielen und inhaltlichen Vorgaben gemäß **§ 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5** entsprechen sowie die Ziele der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung berücksichtigen.

Einführung Nahverkehrsplan

nach § 7 Absatz 3 ÖPNVG sind somit zu berücksichtigen:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3, und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:
 1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz und Linienentwicklung,
 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.

Darüber hinaus sind Grundsätze einzuhalten, die in § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vorgegeben sind. Der Nahverkehrsplan soll vorhandene Verkehrsstrukturen berücksichtigen, ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen aufzustellen und darf nicht zu Ungleichbehandlungen dieser führen.

Es ist zunehmende Barrierefreiheit des ÖPNV-Angebotes anzustreben.



Nahverkehrsplan Landkreis Uckermark

Der Landkreis Uckermark hat mit Kreistagsbeschluss Nr. 167/2004 vom 10.11.2004 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2007 (Kreistagsbeschluss Nr. 69/2007 vom 04.07.2007) mit Planungshorizont 2010 fortgeschrieben.

Der bestehende Nahverkehrsplan hat folgende Inhalte:

- 1.Vorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Uckermark
- 2.Strukturelle Rahmenbedingungen für den ÖPNV
- 3.Analyse des vorhandenen ÖPNV-Systems
- 4.Entwicklung des ÖPNV-Systems
- 5.Organisation
- 6.Finanzierungskonzept



Einführung Nahverkehrsplan - Gesetzliche Grundlagen

EU

EG-Verordnung 1370/2007

Bund

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
Regionalisierungsgesetz (RegG)

Land

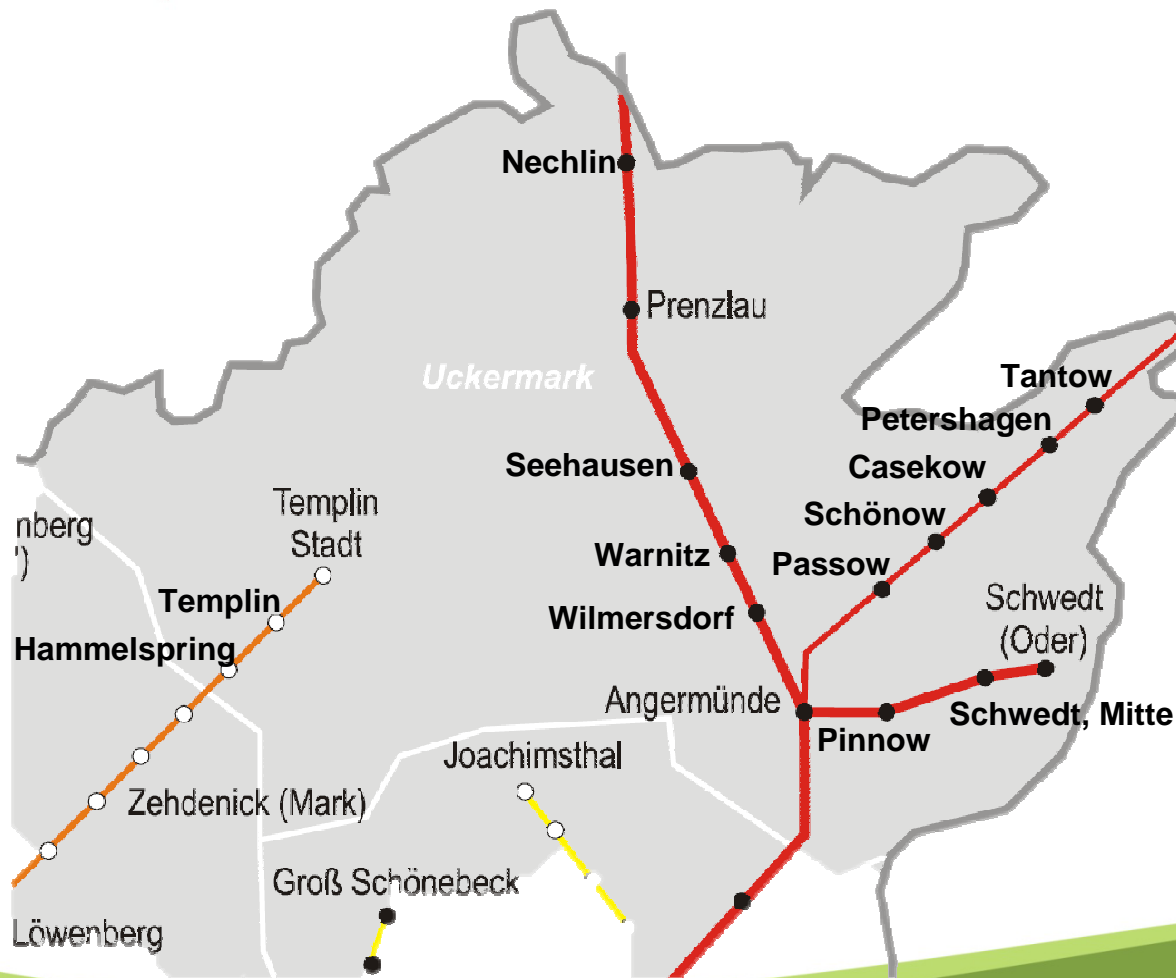
ÖPNV-Gesetz Brandenburg (ÖPNVG)
ÖPNV-Finanzierungsverordnung Brandenburg (ÖPNVfV)

Kreis

Nahverkehrsplan (NVP)



Nahverkehrsplan



Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr im Land Brandenburg ist das Land Brandenburg. Der Landkreis Uckermark kann somit keinen unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung des SPNV-Angebotes nehmen.

Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter für eine Stärkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein.

- 17 Bahnhöfe

- 3 SPNV-Verbindungen (RE 3, RB 12, RB 66)

UCKERMARK

Nahverkehrsplan

- Einen weiteren wesentlichen Bestandteil des Grundgerüsts im ÖPNV Uckermark bildet der 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.
- Das Leistungsvolumen der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV ist innerhalb des Verkehrsvertrags zu regeln und jährlich in der Leistungsvereinbarung fortzuschreiben



Nahverkehrsplan

Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusedwicklung zu leisten.

Derzeit verkehren in der Uckermark 71 Buslinien auf 7.396.025 Kilometern.

Davon verkehren:

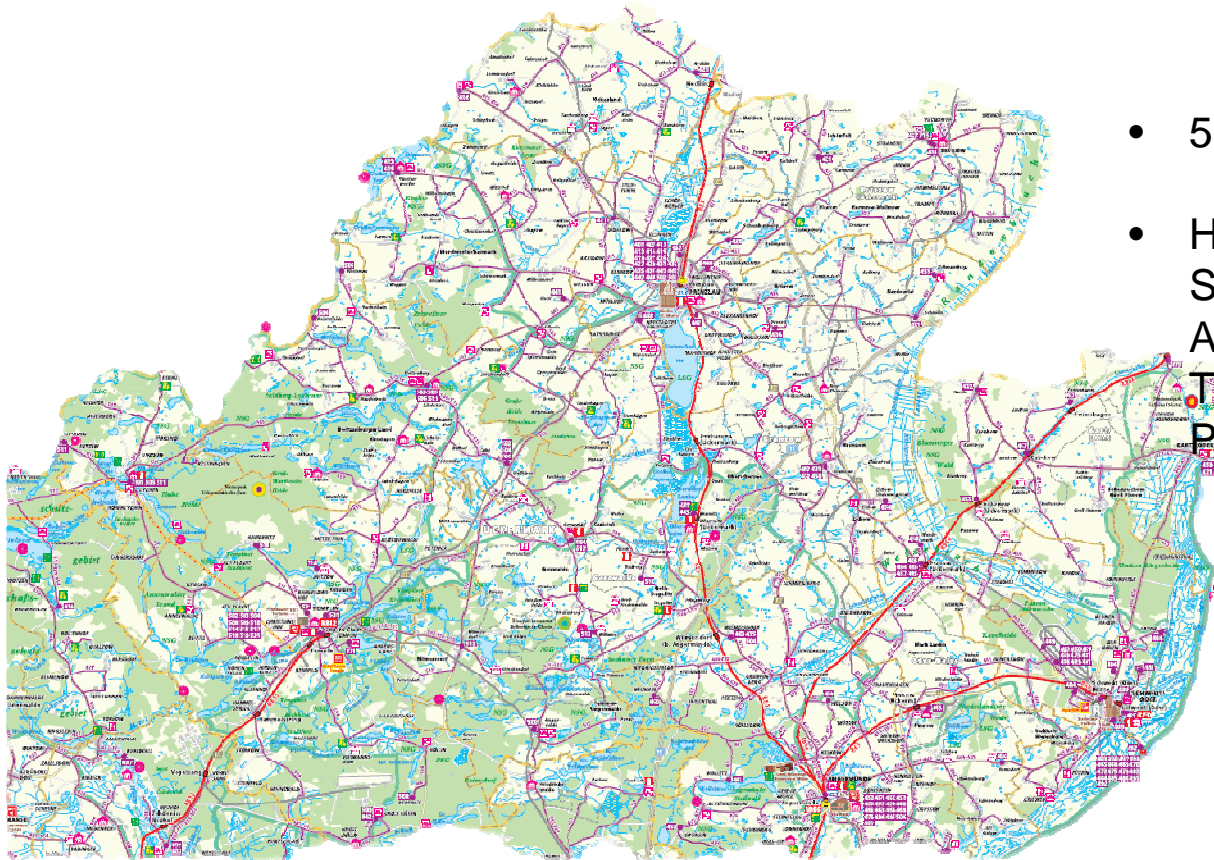
- 2 Linien im Stadtgebiet Angermünde
- 7 Linien im Stadtgebiet Schwedt
- 1 Linie im Stadtgebiet Templin
- 2 Linien im Stadtgebiet Prenzlau

Die Linien 470 und 492 nehmen zusätzlich die Aufgabe der Verknüpfung des Mittelzentrums Schwedt/Oder mit dem Nachbarland Polen war.



UCKERMARK

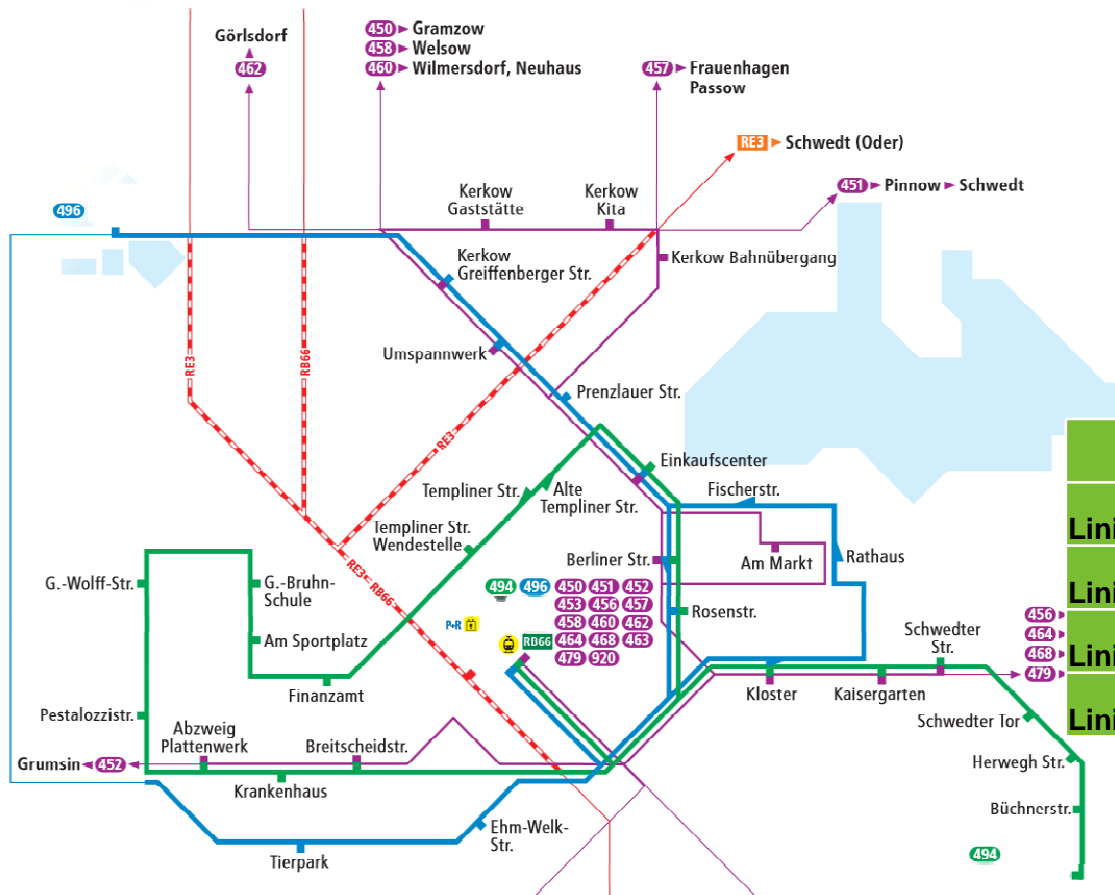
Nahverkehrsplan



- 59 Regionallinien auf 6.096.691 km
- Hauptverknüpfungspunkte
Schwedt
Angermünde
Templin
Prenzlau
- Flexible Ergänzungsverkehre
in Gebieten und Zeiten mit extrem
schwacher Nachfrage

UCKERMARK

Stadtverkehre in der Uckermark



Stadtverkehr – Angermünde

- ca. 15 000 Menschen leben in Angermünde
- davon ca. 9 000 in der Kernstadt und ca. 6 000 in den Ortsteilen.

	494	496	gesamt
Linien-km 2009	67.039,4	14.320,5	81.359,9
Linien-km 2010	71.432,9	14.198,2	85.631,1
Linien-km 2011	62.986,0	14.198,2	77.184,2
Linien-km 2012	58.409,0	35.158,3	93.567,3



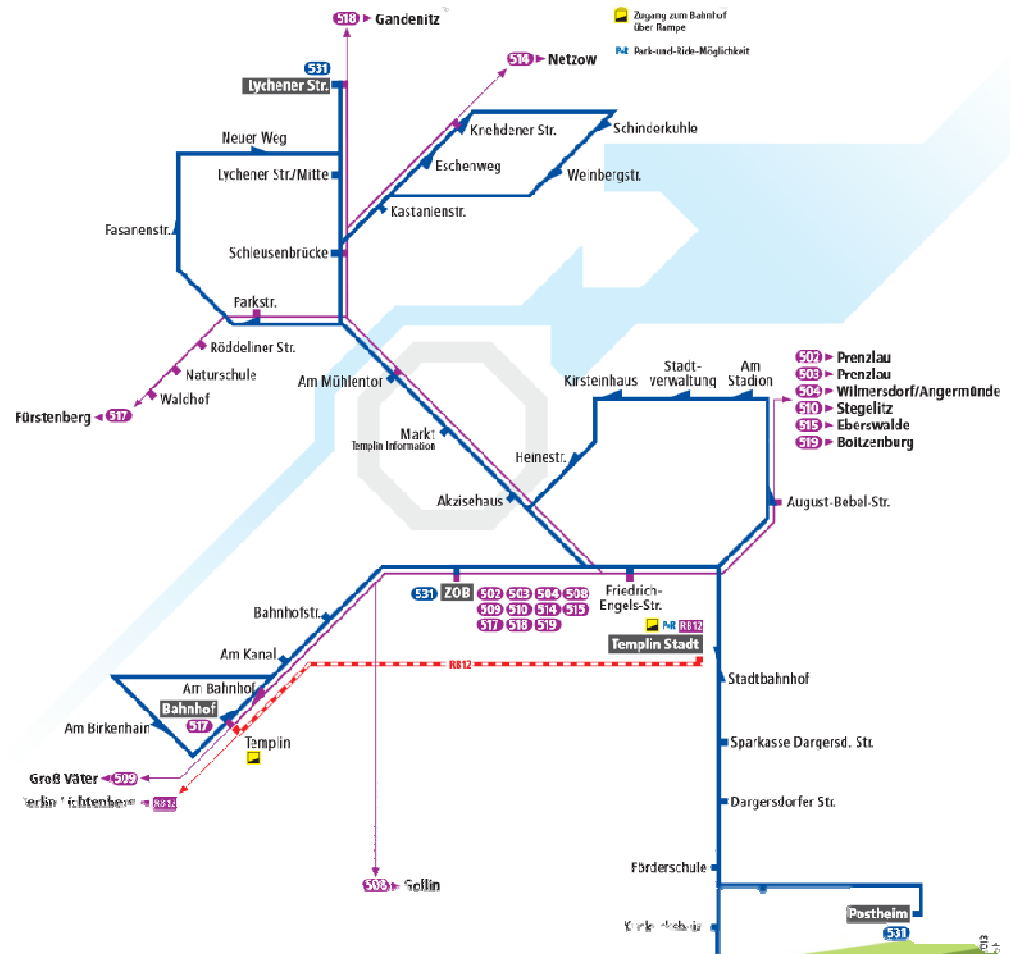
Stadtverkehre in der Uckermark

Stadtverkehr – Schwedt

Linie	Linien-km 09	Linien-km 10	Linien-km 11	Linien-km 12
481	290.972,6	290.306,1	282.631,6	265.603,7
482	269.078,8	271.494,4	301.882,6	289.863,0
484	171.606,0	175.493,1	170.184,6	129.156,9
485	48.181,9	50.074,5	35.024,7	9.494,8
486	17.722,1	17.705,1	17.685,3	23.571,5
489	14.954,4	15.073,1	15.014,0	14.724,4
491	128.591,0	125.872,2	128.531,0	123.482,0
492	54.869,5	53.198,2	52.695,3	43.334,0
493	785,9	17.251,0	0,0	0,0
Summe	996.762,2	1.016.467,7	1.003.649,1	899.230,3



Stadtverkehre in der Uckermark



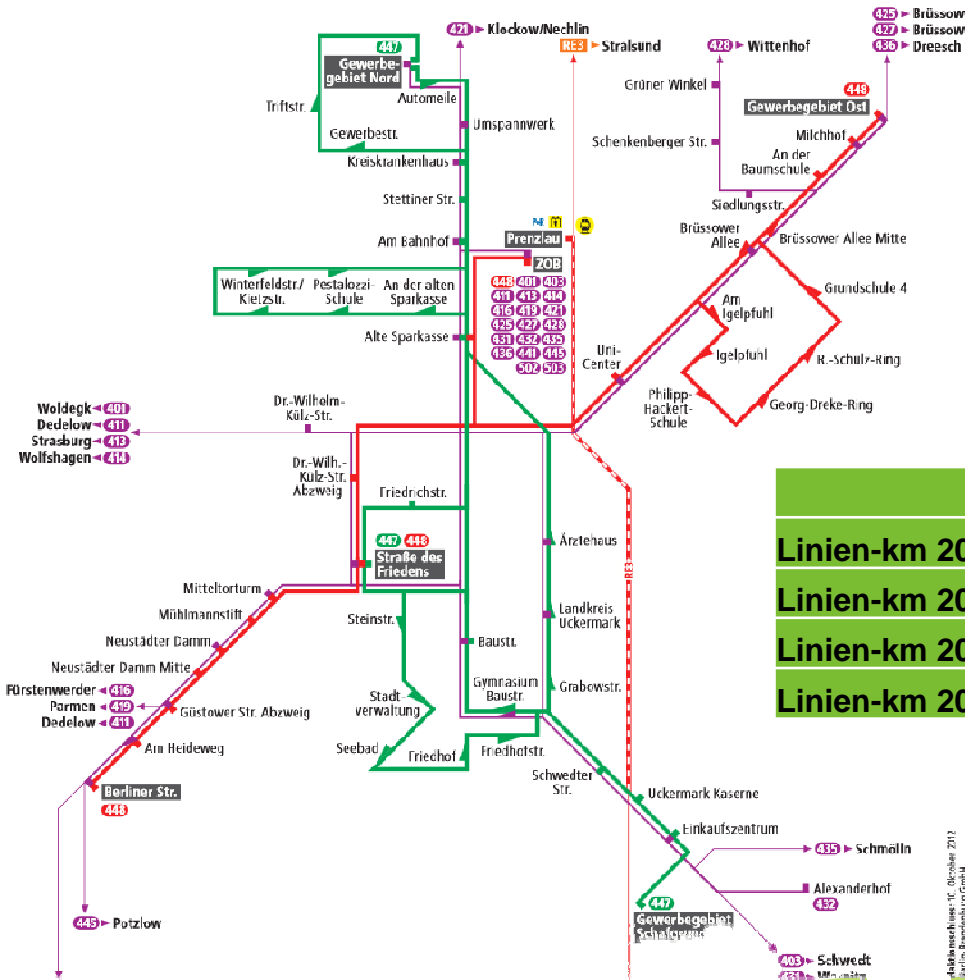
Stadtverkehr – Templin

	531
Linien-km 2009	157.422,6
Linien-km 2010	158.321,6
Linien-km 2011	140.475,5
Linien-km 2012	151.196,5

UCKERMARK

Stadtverkehre in der Uckermark

Stadtverkehr – Prenzlau



	447	448	gesamt
Linien-km 2009	136.302,0	139.020,2	275.322,2
Linien-km 2010	136.310,7	14.198,2	150.508,9
Linien-km 2011	130.364,7	14.198,2	144.562,9
Linien-km 2012	120.180,8	35.158,3	155.339,1

Uckermark Linien-TC, Dezember 2012
Berlin, Brandenburg GmbH



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards

Die Qualitätsstandards sind an den Leitfaden des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) angelehnt.

Die Standards sind verbindlich und durch das beauftragte Verkehrsunternehmen einzuhalten.

Bei Nichteinhaltung der Standards ist der Aufgabenträger berechtigt, Fördermittel nach ÖPNV-Gesetz ganz oder anteilig zu kürzen.

Die Qualitätsstandard werden derzeit unterteilt in:

- Bedienungsqualität
- Beförderungskomfort und Ausstattung der Fahrzeuge
- Komfort und Ausstattung der Haltestellen
- Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Sicherheit
- Sauberkeit
- Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb
- Personal
- Störungsmanagement



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards - Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität wurde nach Regional- und Stadtverkehr unterteilt.

Im Regionalverkehr erfolgt die Unterteilung der Standards nach zeitlicher Erreichbarkeit zentraler Orte, sowie nach Bedienungshäufigkeit von Gemeindeteilen.

Eine Rückfahrmöglichkeit ist im Regionalverkehr nach ausreichendem Aufenthalt (2 – 4 Stunden) zu gewährleisten.



Qualitätsstandards im üÖPNV

Bedienungsqualität Regionalverkehr – zeitlicher Erreichbarkeit zentraler Orte

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

Qualitätsstandards im üÖPNV

Bedienungsqualität Regionalverkehr – Mindestbedienung der Gemeindeteile

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*



Qualitätsstandards im üÖPNV

Bedienungsqualität Stadtverkehr – Definition von Verkehrszeiten

HVZ (Hauptverkehrszeit)	Zeiten des Spitzenverkehrsaufkommens, insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr mit einer Taktung von 15 Minuten
NVZ (Normalverkehrszeit)	Zeiten zwischen den Verkehrsspitzen am Montag bis Freitag sowie teilweise am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten mit einer Taktung von 30 Minuten
SVZ (Schwachverkehrszeit)	Vom Ende der Geschäftsöffnungszeiten bis Betriebsschluss und ab Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der morgendlichen HVZ, am Wochenende sowie an Sonn- und Feiertagen mit einer Taktung von 60 Minuten

**Empfehlung vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)*



Qualitätsstandards im üÖPNV

Bedienungsqualität Stadtverkehr – für Angermünde, Prenzlau, Templin

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

**Unterberücksichtigung der bestehenden Nutzungsdichte*



Qualitätsstandards im üÖPNV

Bedienungsqualität Stadtverkehr – für Schwedt

	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

**Unterberücksichtigung der bestehenden Nutzungsdichte*



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards - Fahrzeugausstattung

- 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.
- Das **Durchschnittsalter** der Fahrzeuge **darf max. bei 7-10 Jahren** liegen. Das Höchstalter einzelner Fahrzeuge darf max. 16 Jahre betragen.
- Niederflurbusse sind im Regionalverkehr und im Stadtbusverkehr einzusetzen.
- Die Niederflurbusse sollten 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.



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards - Fahrzeugausstattung

- Für das Sitzplatzangebot gelten die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
- Bei der Festlegung der Fahrzeugausstattung wird nach Regional- und Stadtverkehr unterschieden. Es wird in drei Kriterien unterteilt:
 - Ein- und Ausstiegskomfort
 - Aufenthaltskomfort
 - Informationen
- Fahrzeuge im Einsatz der alternativen Bedienform als PKW (max. 8 Fahrgäste) unterliegen der StVo.
 - Eine Beförderung von stehenden Personen wird ausgeschlossen
 - Gurtpflicht besteht



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards - Haltestellen

- 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
- B : Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung
- C : Standardhaltestellen
- C1: Standardhaltestellen mit lokaler Umstiegsfunktion
- C2: Standardhaltestellen ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität
- C3: Aufkommensschwache Standardhaltestellen ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards – 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.
- Die Anschlusssicherung muss durch den Einsatz rechnergestützter Betriebsleitsysteme (Unternehmens- und/oder verkehrsträgerübergreifendes RBL) erfolgen.
- 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 (Fahrgastinformationskästen).



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards – 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.
- Notrufeinrichtungen für das Fahrpersonal im Fahrzeug



Qualitätsstandards im üÖPNV

Qualitätsstandards – Sauberkeit

- Ziel ist es, dem Kunden eine uneingeschränkte und bedenkenlose Nutzung der Fahrzeuge und der weiteren Anlagen (Kundencenter etc.) zu gewährleisten.
- Sicherstellung eines gepflegten Gesamteindrucks
- Die Kriterien zur Sauberkeit des Leitfadens Qualitätsstandards des VBB sind zu erfüllen.

Qualitätsstandards – Kundenzufriedenheit

- Die Kundenzufriedenheit wird übers Beschwerdemanagement erfasst.
- Informationen über Mobilitätsverhalten, subjektive Einstellungen und Präferenzen der Kunden werden so aufgenommen, ausgewertet und umgesetzt



Nahverkehrsplan im Internet unter www.uckermark.de



The screenshot shows the homepage of the Uckermark district website. The navigation menu on the left includes: Startseite, Bürgerservice, **Auf einen Blick** (highlighted with a red circle and arrow), Unser Landkreis, Verwaltung / Politik, Karriere, Kreisentwicklung, and Uckermark-Portal. The main content area features a welcome message, a photo of the district administrator, and a map of the district. The footer includes the Uckermark logo and the text 'Bundestagswahl 2013'.

1. Aufrufen der Startseite des Landkreises Uckermark unter:

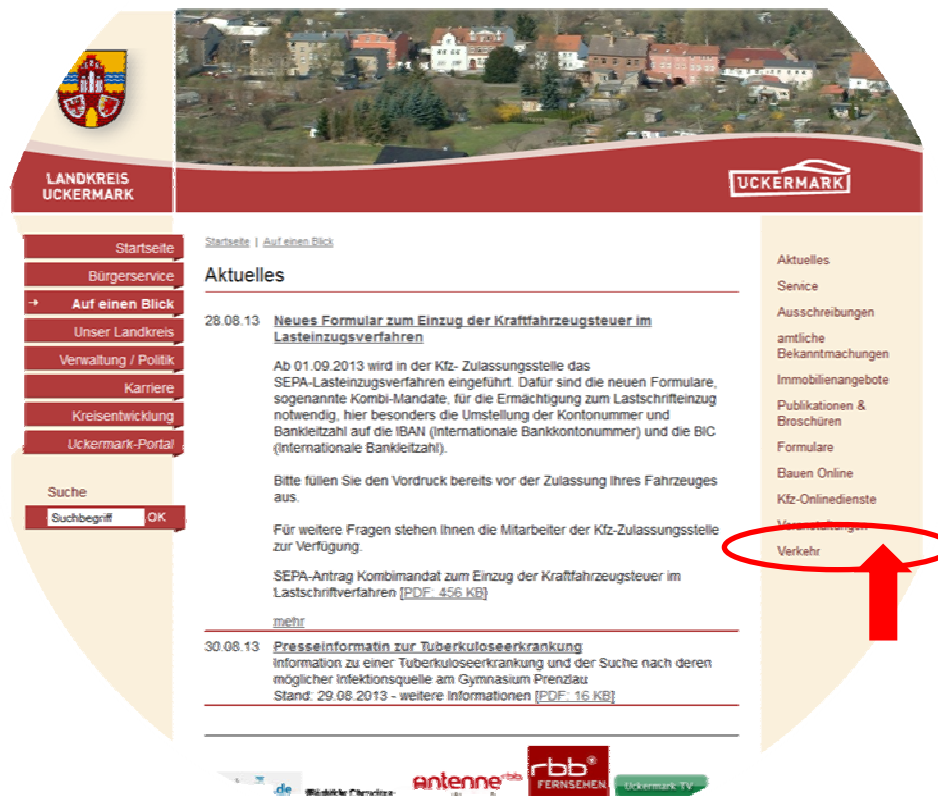
www.uckermark.de

2. Klick auf die Rubrik:

„Auf einen Blick“



Nahverkehrsplan im Internet unter www.uckermark.de



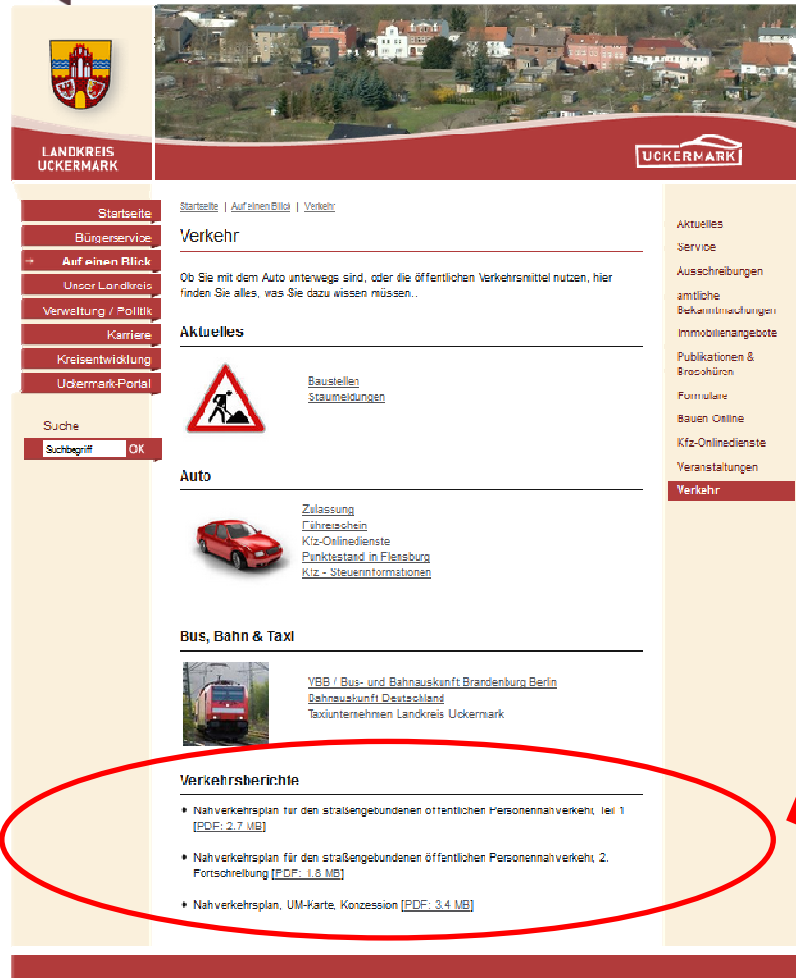
The screenshot shows the website interface for Landkreis Uckermark. The top navigation bar includes the county logo and the text 'LANDKREIS UCKERMARK' and 'UCKERMARK'. Below this is a main menu with items like 'Startseite', 'Bürgerservice', 'Auf einen Blick', 'Unser Landkreis', 'Verwaltung / Politik', 'Karriere', 'Kreisentwicklung', and 'Uckermark-Portal'. A search bar is also present. The main content area is titled 'Aktuelles' and features a news item dated 28.08.13 about a new form for vehicle tax. A red circle highlights the 'Verkehr' link in the right-hand sidebar menu, with a red arrow pointing to it.

3. Klick auf die Rubrik:

„Verkehr“

UCKERMARK

Nahverkehrsplan im Internet unter www.uckermark.de



LANDKREIS UCKERMARK


UCKERMARK

Startseite | Auf einen Blick | Verkehr

Verkehr

Ob Sie mit dem Auto unterwegs sind, oder die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, hier finden Sie alles, was Sie dazu wissen müssen...

Aktuelles

 [Baustellen](#)
[Staubmeldungen](#)

Auto

 [Zulassung](#)
[Führerschein](#)
[Kfz-Onlinedienste](#)
[Punktestand in Flensburg](#)
[Kfz - Steuermformationen](#)

Bus, Bahn & Taxi

 [YBB / Bus- und Bahnverkehr Brandenburg Berlin](#)
[Bahnverkehr Deutschland](#)
[Taxiunternehmen Landkreis Uckermark](#)

Verkehrsberichte

- Nahverkehrsplan für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, Teil 1 [PDF: 2,7 MB]
- Nahverkehrsplan für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, 2. Fortschreibung [PDF: 1,8 MB]
- Nahverkehrsplan, UM-Karte, Konzession [PDF: 3,4 MB]

4. Sie haben Ihr Ziel erreicht!

Unter Verkehrsberichte finden Sie Teil 1 und Teil 2 des Nahverkehrsplanes der Uckermark



Kontakte / Adressen

Madlen Netzel

Kreisverwaltung Uckermark
Amt für Finanzen und
Beteiligungsmanagement
17291 Prenzlau

Telefon:

03984 70-2220

Fax:

03984 702099

E-Mail:

madlen.netzel@uckermark.de

