

Nahverkehrsplan 2017 bis 2027

für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die
Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Beschlussvorlage

U3631

Auftraggeber:
Landkreis Vorpommern-Greifswald
Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Auftraggeber:

Landkreis Vorpommern-Greifswald
Die Landrätin
An der Kürassierkaserne 9
17309 Pasewalk

Kontakt:

Stabsstelle Beteiligungen
Heike Kaesler
T +49 3834/8760-3033
heike.kaesler@kreis-vg.de

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Der Oberbürgermeister
Markt 15
17489 Greifswald

Stadtbauamt, Abteilung Stadtentwicklung / untere Denkmalschutzbehörde
Erik Wilde
T +49 3834/8536-4211
stadtplanung@greifswald.de

Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

Autoren

Dr. Andreas Brenck
Christoph Gipp
Tobias Schäfer

Dokumentenversion

Entwurf v5 (Beschlussvorlage)
Stand 31.08.2017

Inhalt

1.	Einleitung	17
2.	Grundlagen	18
2.1	Aufgabenträger im Landkreis Vorpommern-Greifswald	18
2.2	Rechtliche Grundlage und Regelungsumfang des NVP	18
2.3	Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	19
2.4	Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung	21
2.5	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	23
2.6	Berücksichtigung des ÖPNV-Landesplans	27
2.7	Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	29
3.	Struktur- und Bestandsanalyse	33
3.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	33
3.2	Verkehrsinfrastruktur	35
3.3	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Vorpommern-Greifswald	37
3.4	Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven Universitäts- und Hansestadt Greifswald	43
3.5	Pkw-Bestand und Motorisierung	46
3.6	Wirtschaftsstrukturelle Situation	47
3.7	Schulstandorte	50
3.8	Verflechtungen in der Schülerbeförderung	53
3.9	Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Vorpommern-Greifswald (Pendler)	54
3.10	Tourismus & Freizeit	59
4.	Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr	64
4.1	Angebot im SPNV	64
4.2	Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	66
4.3	Fernbuslinienverkehr	66
4.4	Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV	68
4.5	Erste Elemente flexibler Betriebsformen	73
4.6	Bewertung der Netz- und Angebotsstruktur Landkreis Vorpommern-Greifswald	73
4.7	Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV – Universitäts- und Hansestadt Greifswald	75
4.8	Bewertung der Netz- und Angebotsstruktur Universitäts- und Hansestadt Greifswald	78
4.9	Tarifstruktur und Tarifangebot	79
4.10	Service und Marketing	84
4.11	Fahrzeugeinsatz im sonstigen ÖPNV	87
4.12	Zugangsstellen (Haltestellen) des sonstigen ÖPNV	88
4.13	Verkehrsträgerverknüpfung inkl. MIV, Fahrrad und Carsharing	89

5.	Verkehrsnachfrage und Verkehrsnachfrageentwicklung	94
5.1	Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	94
5.2	Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald	96
5.3	Entwicklung des Fahrgastaufkommens in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	99
5.4	Nachfrageentwicklung im sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Status quo-Prognose)	100
5.5	Nachfrageentwicklung im sonstigen ÖPNV der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Status quo-Prognose)	105
5.6	Sensitivität der Status quo-Prognose bezogen auf die Tourismusentwicklung und Änderungen des Mobilitätsverhaltens	106
5.7	Erwartete Entwicklung des Individualverkehrs und des Modal Split-Anteils des sonstigen ÖPNV	110
6.	Verkehrspolitische Zielsetzungen	111
7.	Angebotskonzept	114
7.1	Räumliche Erschließung	115
7.2	Einheitliche Netzkonzeption für den Landkreis Vorpommern-Greifswald	116
7.3	Mindestbedienung auf den Verbindungen der Netzebenen	126
7.4	Umsetzungshorizont für die Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen	129
7.5	Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Schülerbeförderung	129
7.6	Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung im Rahmen des sonstigen ÖPNV	132
7.7	Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV	135
7.8	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem sonstigen ÖPNV	137
7.9	Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV	140
7.10	Maßnahmen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV	146
7.11	Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr sowie Stadt-Umland-Bereich Greifswald	166
7.12	Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs	168
8.	Qualitätskonzept	171
8.1	Anschlussicherung und Anschlussqualität	171
8.2	Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen	173
8.3	Verkehrsträgerverknüpfung inkl. MIV, Fahrrad und Carsharing	178

8.4	Mobilitätsstationen	181
8.5	Qualität der Fahrzeuge	183
8.6	Fahrradmitnahme	185
8.7	Umsetzungskonzept Barrierefreiheit	186
8.8	Anforderungen an technische Infrastrukturen, Leitstellen und Betriebshöfe	195
8.9	Tarife und Vertrieb	195
8.10	Fahrgastinformationen und Marketing sowie Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Vorpommern	199
8.11	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrbetrieb	201
9.	ÖPNV-Management	202
9.1	Organisation des sonstigen ÖPNV	202
9.2	Aufgaben des Aufgabenträgers des sonstigen ÖPNV	202
9.3	Linienbündel	204
9.4	Vergabe von Leistungen des sonstigen ÖPNV	208
9.5	Betriebsqualität, Berichtspflichten und Beschwerdemanagement	210
9.6	Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch	211
10.	Finanzieller Handlungsrahmen	213
10.1	Finanzierungsrahmen des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald	213
10.2	Finanzbedarf Investitionen	217
10.3	Kostenschätzung für die Weiterentwicklung der Leistungserbringung im sonstigen ÖPNV	218
10.4	Anforderung an das Land Mecklenburg-Vorpommern zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung	222
Anhang		229
A1	Verwaltungsstrukturen Landkreis Vorpommern-Greifswald	230
A2	Angebotsumfang im SPNV	232
A3	Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV	234
A4	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	246
A5	Tarifübersicht für den Landkreis Vorpommern-Greifswald	253
A6	Fahrgastaufkommen nach Linien sowie Anteil Schüler	261
A7	Quelle-Ziel-Beziehung der Schülerbeförderung im Landkreis Vorpommern-Greifswald	264
A8	Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V	281
A9	Übersicht zu Maßnahmen und Investitionen im Haltestellenausbau im Landkreis Vorpommern-Greifswald	286
A10	Liste der Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	291

A11	Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald	291
Abbildungen		7
Tabellen		9
Abkürzungsverzeichnis		14
Literaturverzeichnis		223

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Vorpommern-Greifswald	24
Abbildung 2:	Raumkategorien im Landkreis Vorpommern-Greifswald	25
Abbildung 3:	Verwaltungsstrukturen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	33
Abbildung 4:	Verwaltungsstrukturen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	34
Abbildung 5:	Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Vorpommern-Greifswald	36
Abbildung 6:	Bevölkerungsentwicklung 2004 bis 2015 der Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald	39
Abbildung 7:	Bevölkerungsdichte der Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald	40
Abbildung 8:	Bevölkerungsprognose 2030 für die Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald	41
Abbildung 9:	Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2014 in den Stadtteilen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	44
Abbildung 10:	Bevölkerungsdichte der Stadtteile in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	45
Abbildung 11:	Entwicklung des Motorisierungsgrades	47
Abbildung 12:	Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	51
Abbildung 13:	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	52
Abbildung 14:	Pendler innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald (nördlicher Bereich)	55
Abbildung 15:	Pendler innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald (südlicher Bereich)	56
Abbildung 16:	Einpendler in den Landkreis Vorpommern-Greifswald	57
Abbildung 17:	Auspendler aus den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Vorpommern-Greifswald	58
Abbildung 18:	Pendler innerhalb des Stadt-Umland-Raums Greifswald	59
Abbildung 19:	Tourismusräume im Landkreis Vorpommern-Greifswald	60
Abbildung 20:	Entwicklung der Gästeankünfte Insel Usedom 2013 bis 2016	62

Abbildung 21:	Status Quo Liniennetz des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald, Regionalverkehr	71
Abbildung 22:	Status Quo Liniennetz der Citybuslinien in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (ohne Linie 20)	76
Abbildung 23:	Erschließung im Stadt- und Regionalverkehr in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	77
Abbildung 24:	300 m-Erreichbarkeit der Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	78
Abbildung 25:	Handlungsbereiche zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Angebotsqualität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	79
Abbildung 26:	Modal Split Mecklenburg-Vorpommern auf Basis durchgeführter Wege (Mobilität in Deutschland 2008)	94
Abbildung 27:	Modal Split Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2009 sowie 2014 auf Basis durchgeführter Wege	95
Abbildung 28:	Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr ohne Schüler	98
Abbildung 29:	Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald von 2005 bis 2016	100
Abbildung 30:	Status quo-Prognose der jährlichen Fahrten im LK Vorpommern-Greifswald 2015-2027 (in 1.000 Fahrten)	103
Abbildung 31:	Ebenen zur Sicherung der Erschließung mit dem sonstigen ÖPNV	114
Abbildung 32:	Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	117
Abbildung 33:	Verbindungen der Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald, nördlicher Teil	118
Abbildung 34:	Verbindungen der Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald, südlicher Teil	119
Abbildung 35:	Netzkonzeption Universitäts- und Hansestadt Greifswald	123
Abbildung 36:	Vorschlag Abstimmungsprozess Schülerbeförderung inkl. Fahrplangespräche	134
Abbildung 37:	Übersicht Vorschlag Linienführung Bereich Campus B.-Beitz-Platz	147

Abbildung 38:	Verbesserung 300 m-Erschließung Bereich Campus B.-Beitz-Platz	148
Abbildung 39:	Übersicht Linienführungen zur geplanten Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“	150
Abbildung 40:	Verbesserung 300 m-Erschließung Ortsteil Eldena	151
Abbildung 41:	Möglicher barrierefreier/barrierearmer Fahrzeugeinsatz auf neuer Citybuslinie 4	154
Abbildung 42:	Übersicht Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow	155
Abbildung 43:	Verbesserung 300 m-Erschließung Ortsteil Ladebow	156
Abbildung 44:	Übersicht Citybuslinie 4, Stufe 2 Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung	159
Abbildung 45:	Verbesserung 300 m-Erschließung Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung	161
Abbildung 46:	Übersicht Vorschlag zur Anbindung des geplanten Grundschulstandortes	164
Abbildung 47:	Vorschlag eines erweiterten Stadt-Umland-Bereichs Greifswald aus verkehrlicher Sicht	167
Abbildung 48:	Übersicht Vorschläge für Mobilitätsstationen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	183
Abbildung 49:	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	193
Abbildung 50:	Linienbündel im Landkreis Vorpommern-Greifswald, schematische Übersicht	205
Abbildung 51:	Quelle-Ziel-Beziehung der Schülerbeförderung je Schulstandort	264

Tabellen

Tabelle 1:	Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte im Landkreis Vorpommern-Greifswald	35
Tabelle 2:	Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	35
Tabelle 3:	Schieneinfrastruktur für den Personenverkehr im Landkreis Vorpommern-Greifswald	37
Tabelle 4:	Bevölkerungsentwicklung 2004 bis 2015 im Landkreis Vorpommern-Greifswald	38

Tabelle 5:	Prognose Gesamtbevölkerung und Altersgruppen „0 bis unter 20 Jahre“ 2030 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald	42
Tabelle 6:	Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2015 Universitäts- und Hansestadt Greifswald	43
Tabelle 7:	Entwicklung Bestand an zugelassenen Pkw 2012 bis 2015	46
Tabelle 8:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Vorpommern-Greifswald	47
Tabelle 9:	TOP 3 Arbeitgeber aus dem Bereich öffentliche Aufgaben	48
Tabelle 10:	TOP 30 Arbeitgeber bzw. Wirtschaftsstandorte	49
Tabelle 11:	Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Vorpommern-Greifswald im Schuljahr 2016/2017	50
Tabelle 12:	Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2015	61
Tabelle 13:	Naturparks im Landkreis Vorpommern-Greifswald	61
Tabelle 14:	Status Quo und Planung SPNV-Angebote im Landkreis Vorpommern-Greifswald	64
Tabelle 15:	Fernbuslinienverkehr im Landkreis Vorpommern-Greifswald	67
Tabelle 16:	Verkehrsunternehmen des sonstigen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen, Betriebsformen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	69
Tabelle 17:	Übersicht über Tarife und Tarifkooperationen im Landkreis	80
Tabelle 18:	Anzahl und Anteil barrierefrei/barrierearm zugänglicher Fahrzeuge im sonstigen ÖPNV	88
Tabelle 19:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte im Landkreis Vorpommern-Greifswald	91
Tabelle 20:	Carsharing-Angebote im Landkreis Vorpommern-Greifswald	93
Tabelle 21:	Anzahl beförderte Personen Landkreis Vorpommern-Greifswald 2015 nach Verkehrsunternehmen	96
Tabelle 22:	Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr ohne Schüler	97

Tabelle 23:	Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr mit Schüler	99
Tabelle 24:	Demographische Grundlagen der Verkehrsprognosen	105
Tabelle 25:	Fortschreibung der Entwicklung der Übernachtungszahlen im Tourismus (in 1.000 Übernachtungen, 2012 - 2027)	107
Tabelle 26:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	115
Tabelle 27:	Verbindungen der Netzebene „Hauptnetz I“	120
Tabelle 28:	Verbindungen der Netzebene „Hauptnetz II“	121
Tabelle 29:	Verbindungen des Stadtverkehrs der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	122
Tabelle 30:	Verbindungen des Stadt- und Ortsverkehrs im Landkreis Vorpommern-Greifswald	124
Tabelle 31:	Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr Greifswald	125
Tabelle 32:	Verbindungen der Netzebene „Tourismusnetz“	125
Tabelle 33:	Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV auf Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I, II und Ergänzungsnetz	127
Tabelle 34:	Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	127
Tabelle 35:	Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV der Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Vorpommern-Greifswald	128
Tabelle 36:	Empfohlene Bedienqualität für den sonstigen ÖPNV auf Verbindungen der Netzebene Tourismusnetz	129
Tabelle 37:	Mindestentfernungen für den Schulweg und Zumutbarkeitskriterien für zulässige Wartezeiten	131
Tabelle 38:	Mindestbedienungsanforderungen für die Schülerbeförderung	132
Tabelle 39:	Abgrenzung Bedienformen im sonstigen ÖPNV und alternative Angebotsformen	135
Tabelle 40:	Flexible Bedienformen (Rufbus) im Landkreis Vorpommern-Greifswald	136
Tabelle 41:	Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Buslinien)	143

Tabelle 42:	Betriebsaufwand Maßnahme Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz	149
Tabelle 43:	Investitionsaufwand Maßnahme Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz	149
Tabelle 44:	Betriebsaufwand Maßnahme Anbindung Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“	152
Tabelle 45:	Investitionsaufwand Maßnahme Anbindung Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“	153
Tabelle 46:	Betriebsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow	157
Tabelle 47:	Investitionsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow	158
Tabelle 48:	Betriebsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 & 2	162
Tabelle 49:	Investitionsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 & 2	163
Tabelle 50:	Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald	172
Tabelle 51:	Mindestkriterien und –merkmale zum Aufbau eines einheitlichen Haltestellenkatasters	176
Tabelle 52:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen	189
Tabelle 53:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	190
Tabelle 54:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	191
Tabelle 55:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen	207
Tabelle 56:	Finanzierungsinstrumente für den sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald	213
Tabelle 57:	Entwicklung der Zuweisungen nach § 17 und 18 FAG M-V an den Landkreis Vorpommern-Greifswald	215
Tabelle 58:	Entwicklung der Gesamtkosten des Landkreises Vorpommern-Greifswald für die Schülerbeförderung (sonstiger ÖPNV und andere Verkehrsarten)	215
Tabelle 59:	Entwicklung der Leistungen an die Verkehrsunternehmen nach AusglVO M-V	216
Tabelle 60:	Kurz- bis mittelfristiger Investitionsbedarf Fahrzeuge	217

Tabelle 61:	Kostenauswirkung Hauptnetz I, II sowie Stadt- und Ortsverkehr Pasewalk, Ueckermünde, Wolgast bei Umsetzung Mindestbedienvorgaben	220
Tabelle 62:	Kostenauswirkung durch Erhöhung Fahrplanleistung bei Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	221
Tabelle 63:	Ämter, zugehörige Gemeinden und amtsfreie Städte im Landkreis Vorpommern-Greifswald	230
Tabelle 64:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald	232
Tabelle 65:	Angebotsumfang sonstiger ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald	234
Tabelle 66:	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald	246
Tabelle 67:	Tarifübersicht über die im Landkreis Vorpommern-Greifswald gültigen Tarife im SPNV	253
Tabelle 68:	Tarifübersicht über die im Landkreis Vorpommern-Greifswald gültigen Tarife im sonstigen ÖPNV	256
Tabelle 69:	Linienpezifisches Fahrgastaufkommen mit ausgewiesenem Schülerverkehrsanteil	261
Tabelle 70:	Maßnahmen und Investitionen im Haltestellenausbau des Landkreises Vorpommern-Greifswald (umgesetzte und geplante Maßnahmen mit Förderung über InvestÖPNVRL M-V)	286

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AltBedFRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern
AStA	Allgemeiner Studierendenausschuss
AusgIVO M-V	Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr
AVG	Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
CNG	Compressed Natural Gas
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG M-V	Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
GTV	Gemeinschaftstarif Vorpommern
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVOBl. M-V	Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express

Abkürzung	Erläuterung
ILS-E	Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV
ILVP M-V	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern
InvestÖPNVRL M-V	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Mecklenburg-Vorpommern
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
KAG M-V	Kommunalabgabengesetz Mecklenburg-Vorpommern
Kfz	Kraftfahrzeug
KommStrabauRL M-V	Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz
LBGG M-V	Gesetz zur Gleichstellung, gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderungen (Landesbehinderten-gleichstellungsgesetz)
LEP M-V	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2016
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVVG	Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-BusRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Abkürzung	Erläuterung
RREP	Raumentwicklungsprogramm Vorpommern
SchulG M-V	Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern
SEPVO M-V	Verordnung über die Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern (Schulentwicklungsplanungsverordnung)
SGB V	Sozialgesetzbuch, Fünftes Buch
SonstÖPNVVLRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBG	Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH
VBG-L	Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH
VDV	Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen e.V.
VKoopRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg Vorpommern GmbH
VO	Verordnung
VVG	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH
VVR	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH

1. Einleitung

Erster Nahverkehrsplan (NVP) für den neu gebildeten Landkreis

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde am 4. September 2011 aus der kreisfreien Hansestadt Greifswald, den Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow sowie Teilen des Landkreises Demmin (Ämter Jarmen-Tutow, Peenetal/Loitz) gebildet.

Durch den Regionalen Planungsverband Vorpommern wurden bereits im Jahre 2011 vorbereitende Untersuchungen zum NVP für den Landkreis Vorpommern Greifswald durchgeführt¹. Die Ergebnisse dieses Prozesses führten zwar nicht zur Beschlussfassung eines ersten NVP, dennoch bilden die Voruntersuchungen eine Arbeitsgrundlage, deren Ergebnisse bei der Erstellung des vorliegenden NVP berücksichtigt wurden.

Mit vorliegendem Dokument wird aufbauend auf diese Ausgangslage nunmehr der erste NVP für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald vorgelegt.

Ziel ist es, damit einen integrierten Gesamtnahverkehrsplan zu erhalten, der sowohl den flächenorientierten Kreis als auch den Anforderungen der innerstädtischen Verkehrsbedienung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gerecht wird.

Laufzeit und inhaltliche Schwerpunkte auf zehnjährigen Planungshorizont ausgerichtet

Der Planungshorizont des vorliegenden NVP ist ab 2017 auf einen Planungshorizont von zehn Jahren ausgerichtet.

Der vorliegende NVP berücksichtigt als zentralen Schwerpunkt die Herausforderungen aus dem bestehenden Rechtsrahmen des sonstigen ÖPNV auf EU-, Bundes- und Landesebene sowie den aktuellen Rahmenbedingungen für den ÖPNV in finanz- und strukturpolitischer Hinsicht. Barrierefrei nutzbare Mobilität stellt auch vor dem Hintergrund der demografischen Herausforderungen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe dar. Ein weiterer zentraler Punkt im vorliegenden NVP ist daher die Hinterlegung einer Gesamtstrategie, um das gesetzlich vorgegebene Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen.

¹ Vgl. Regionaler Planungsverband Vorpommern (2011).

2. Grundlagen

2.1 Aufgabenträger im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) dem Land Mecklenburg-Vorpommern. In Verbindung mit § 4 Abs. 1 ÖPNVG M-V ist das **Land Mecklenburg-Vorpommern Aufgabenträger des SPNV**.

Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen ÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V die Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Dem Landkreis Vorpommern-Greifswald obliegt daher die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen öffentlichen Personennahverkehr (sonstiger ÖPNV) im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung zu regeln.

Der **Landkreis Vorpommern-Greifswald** ist somit **Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV**.

Entsprechend § 113 Abs. 1 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern (SchulG M-V) ist der **Landkreis Vorpommern-Greifswald gleichzeitig Träger der Schülerbeförderung**.

Die **Universitäts- und Hansestadt Greifswald** war bis zum 3. September 2011 Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV im eigenen Stadtgebiet. Auf Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrags zwischen Landkreis und Stadt hat der Landkreis im September 2013 rückwirkend die Aufgaben eines **Aufgabenträgers betreffend den ÖPNV für das Stadtgebiet** mit Ausnahme der Aufstellung des NVP auf die Stadt übertragen. Rechtliche Grundlage für diese Aufgabenübertragung ist § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V. Die Stadt übernimmt damit auch die Aufgaben der zuständigen örtlichen Behörde nach der Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007.

2.2 Rechtliche Grundlage und Regelungsumfang des NVP

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden NVP des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bildet § 7 ÖPNVG M-V, wonach Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV einen NVP aufzustellen haben.

Der vorliegende NVP berücksichtigt dabei

- Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
- Ziele und Grundsätze nach § 2 ÖPNVG M-V sowie die besondere Bedeutung einer bedarfsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3 ÖPNVG M-V,

- Angaben zum Bestand des gesamten ÖPNV-Systems und zur zukünftigen Entwicklung des sonstigen ÖPNV, einschließlich der Verknüpfungspunkte mit allen sonstigen Verkehren,
- Aussagen zum Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- Aussagen zur Konzeption für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie
- Angaben zum Investitionsbedarf und zur Entwicklung der Betriebskosten.

Das ÖPNVG M-V regelt den öffentlichen Personennahverkehr im gesamten Land Mecklenburg-Vorpommern. Dies beinhaltet die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. ÖPNV umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), den sonstigen ÖPNV aber auch den Verkehr mit Taxen und Mietwagen als Ersatz, Ergänzung oder Verdichtung von Verkehrsmitteln des ÖPNV.

Regelungsumfang des NVP ist der sonstige ÖPNV im Sinne des ÖPNVG M-V, d.h. der allgemein zugängliche Linienverkehr im ÖPNV außerhalb des Schienenverkehrs.

Dies umfasst die Schülerbeförderung, sofern diese im Rahmen der allgemein zugänglichen Beförderung im Linienverkehr des sonstigen ÖPNV erfolgt. Formale sind hierbei auch nach § 43 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs umfasst, wobei diese Sonderformen entsprechend § 2 Abs. 8 ÖPNVG M-V soweit wie möglich in den Linienverkehr zu integrieren sind.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülern sind jedoch nicht Regelungsinhalt des NVP.

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des sonstigen ÖPNV:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
 - Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960) zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 2082)
 - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995 (GVOBl. M-V 1995, S. 550), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 10. November 2009 (GVOBl. M-V S. 606)
-

- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)
- Mecklenburg-Vorpommern: Gesetz zur Gleichstellung, Gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderung (Landesbehindertengleichstellungsgesetz – LBGG M-V) vom 10. Juli 2006

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des sonstigen ÖPNV bestehen mit folgenden Rechtsvorschriften:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 19 Abs. 23 des Gesetzes am 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)
 - Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 1. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) in Verbindung mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (KommStrabauRL M-V) vom 2. Juni 2008 (VIII 540-557.01)
 - Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 463 des Gesetzes vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
 - Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (FAG M-V) vom 10. November 2009 (GVOBl. M-V S. 606), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GVOBl. M-V S. 583)
 - Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (AusgIVO M-V) vom 08. November 2012 (GVOBl. M-V 2012, S. 508)
 - Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVLR) vom 17. März 1997 (V 612)
 - Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL) vom 05. Januar 2000 (V-600)
 - Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (VKoopRL), vom 01. Februar 2000 (V-612)
 - Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Mecklenburg-Vorpommern (InvestÖPNVRL M-V) vom 19. Dezember 2012 (VIII 220)
-

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-BusRL), vom 19. Dezember 2012
- Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Land Mecklenburg-Vorpommern inkl. Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“
- Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von dieselektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, vom 12. Dezember 2014 (gültig bis Ende 2017)

2.4 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

Die Trägerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald für die Schülerbeförderung bildet entsprechend § 113 Abs. 1 SchulG M-V eine Aufgabe des eigenen Wirkungskreises, der sich auf den sonstigen ÖPNV auswirkt. Dies betrifft alle Schülerverkehre, die im Rahmen allgemein zugänglichen Beförderungen im Linienverkehr bzw. als Sonderform des Linienverkehrs organisiert werden.

SchulG M-V

Die wesentliche rechtliche Grundlage für die Schülerbeförderung im Rahmen des sonstigen ÖPNV ist das SchulG M-V in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2010 (GVOBl. M-V S. 462), zuletzt geändert § 128a angepasst durch Bekanntmachung vom 20. April 2017 (GVOBl. M-V S. 66).

Wesentliche Rahmenvorgaben mit Wirkung auf den sonstigen ÖPNV werden nachfolgend zusammengefasst:

- Abstimmungserfordernis für Ganztagsangebote und Ganztagschulen mit der Schülerbeförderung (vgl. § 39 SchulG M-V)
- Festlegung der örtlichen Zuständigkeit von Schulen durch den Landkreis über Einzugsbereiche für die allgemein bildenden Schulen sowie für die beruflichen Schulen im Landkreis (vgl. § 46 SchulG M-V)
- Festlegung der Aufsichtspflicht an der Schule in der Zeit zwischen dem Unterricht und dem Beginn der Schülerbeförderung (vgl. § 61 SchulG M-V)
- Durchführung einer öffentlichen Beförderung für im Gebiet des Landkreises wohnende Schülerinnen und Schüler der örtlich zuständigen Schulen²

² Beförderungspflicht bis zum Ende der Jahrgangsstufe 12 der allgemein bildenden Schulen sowie der Jahrgangsstufe 13 des Fachgymnasiums, des Berufsgrundbildungs- und des Berufsvorbereitungsjahres und der ersten Klassenstufe der Berufsfachschule, die nicht die Mittlere Reife oder einen gleichwertigen Abschluss voraussetzt.

bzw. falls nicht durchgeführt Übernahme der notwendigen Aufwendungen (vgl. § 113 Abs. 2 SchulG M-V)

- Möglichkeit der kostenlosen Teilnahme an öffentlicher Schülerbeförderung zur örtlich zuständigen Schule im Falle des Besuchs einer nicht örtlich zuständigen Schule (Ausschluss der Erstattungspflicht von notwendigen Aufwendungen für diese Schülerinnen und Schüler (vgl. § 113 Abs. 2 SchulG M-V)
- Bestimmung der Mindestentfernungen zwischen Wohnung und Schule durch den Landkreis unter Berücksichtigung der Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und der Sicherheit des Schulwegs (vgl. § 113 Abs. 3 SchulG M-V)
- Durchführung der Schülerbeförderung möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule (vgl. § 113 Abs. 3 SchulG M-V)

Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000 (Verwaltungsvorschrift Schulorganisation)

In Ziffer 4 der Verwaltungsvorschrift werden Maßgaben zur Verkehrsorganisation der Schülerbeförderung definiert.

Die täglichen Unterrichtszeiten sind danach auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schülerbeförderung abzustimmen.

Weiterhin soll im Sinne des Prinzips der Schulzeitenstaffelung in Fällen, in denen benachbarte Schulen nacheinander von einem Schülerbus angefahren werden, ein zeitlich versetzter, auf die Ankunft des Busses an der jeweiligen Schule abgestimmter Unterrichtsbeginn eingerichtet werden.

Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V (nachfolgend „Schülerbeförderungssatzung“ genannt)

Entsprechend § 113 Abs. 2 und 3 SchulG M-V regelt der Landkreis durch eine Satzung die Voraussetzungen zur Anerkennung und Übernahme der Schülerbeförderung sowie der Erstattung von notwendigen Aufwendungen für die Beförderung von Schülern, die im Gebiet des Landkreises ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben.

Die Schülerbeförderungssatzung regelt u.a. die Pflicht zur Durchführung der Schülerbeförderung sowie Zumutbarkeitskriterien für die zulässigen Wartezeiten. (vgl. Tabelle 37).

Die Schülerbeförderungssatzung wird im Anhang A8 dargestellt.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Vorpommern-Greifswald

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend des SchulG M-V eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft eine planerische Grundlage eines regional ausgeglichenen Bildungsangebots. Dabei sind die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung zu beachten.

Gemäß § 107 SchulG M-V in Verbindung mit der Schulentwicklungsplanungsverordnung (SEPVO M-V) gilt derzeit der Schulentwicklungsplan für allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald im Planungszeitraum 2015 – 2020³. Es handelt sich dabei um die erstmalige Zusammenführung der zuvor eigenständigen Schulentwicklungspläne für die Altkreise Uecker-Randow und Ostvorpommern sowie für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und die Amtsbereiche Peenetal/Loitz und Jarmen-Tutow des Altkreises Demmin. Der Schulentwicklungsplan weist den Bestand im Schulnetz, derzeitige Schülerzahlen, die Anzahl prognostizierter Schülerzahlen, die räumlichen Schuleinzugsbereiche sowie den künftigen Schulbedarf aus.

2.5 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 2016 (LEP M-V) definiert aufbauend auf das Zentrale-Orte-System die Grundlagen der räumlichen Entwicklung für das gesamte Bundesland und damit auch für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (vgl. Abbildung 1).

In Tabelle 1 werden die zentralen Orte im Landkreis Vorpommern-Greifswald zusammengefasst. Mobilitätsangebote sollen stark auf die zentralen Orte ausgerichtet werden, um deren Erreichbarkeit sicherzustellen⁴.

Zur Berücksichtigung der Herausforderungen im ländlichen Raum wird neben Ländlichen Räumen und Stadt-Umland-Räumen erstmals die Raumkategorie der Ländlichen Gestaltungsräume eingeführt (vgl. Abbildung 2).

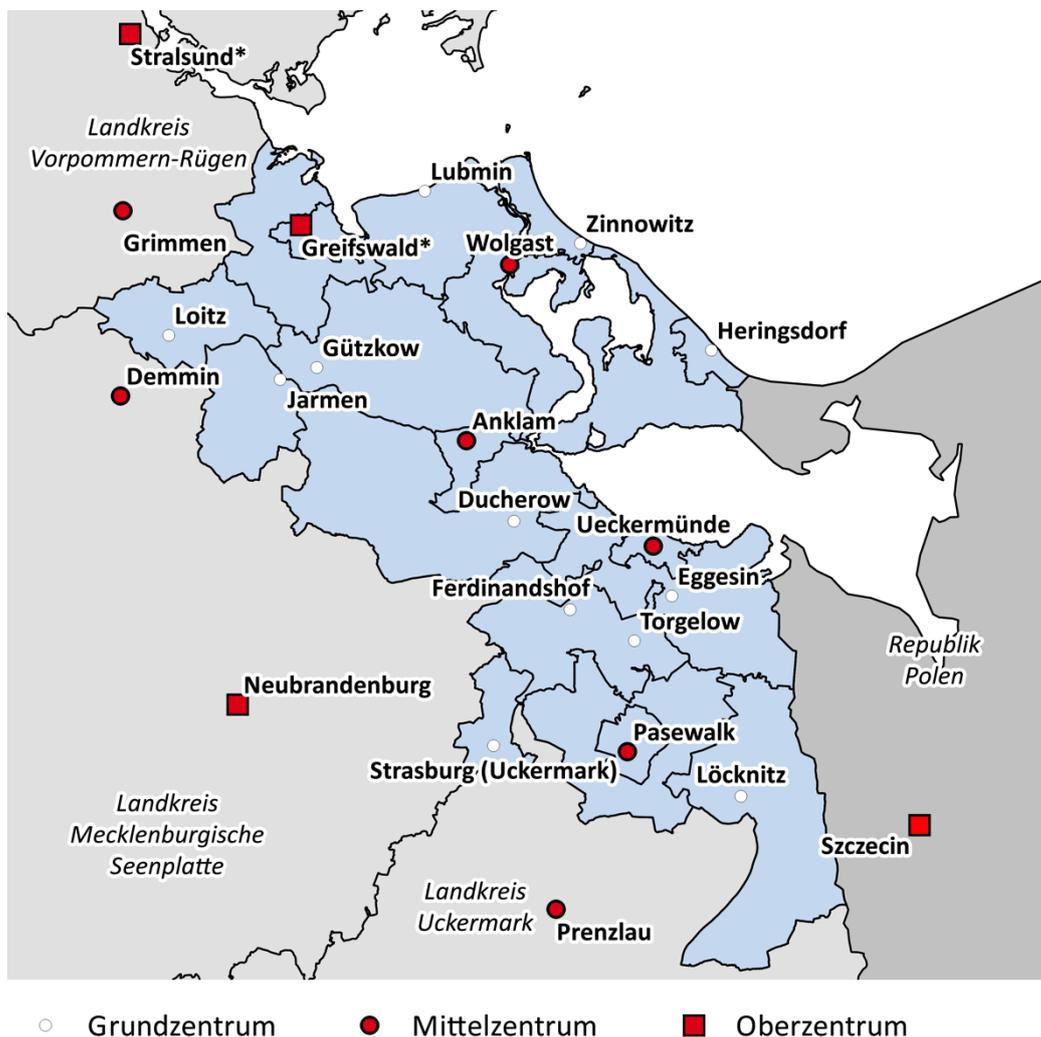
Ländliche Räume sollen gesichert und weiterentwickelt werden, so dass sie einen attraktiven und eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden. Für **Ländliche Gestaltungsräume** gelten dieselben Grundsätze wie für Ländliche Räume. Darüber hinaus bedarf es wegen besonderer Strukturschwächen dieser Räume weiterer Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung von Leistungen der Daseinsvorsorge.

³ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c).

⁴ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016b), S. 26.

Stadt-Umland-Räume sollen unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Struktur als wirtschaftliche Kerne des Landes weiter gestärkt und entwickelt werden.⁵ Im Landkreis Vorpommern-Greifswald ist der Stadt-Umland-Raum um das gemeinsame Oberzentrum Stralsund und Greifswald zu berücksichtigen. Dies betrifft die Gemeinden Diedrichshagen, Hinrichshagen, Kemnitz, Levenhagen, Neuenkirchen, Mesekehagen, Wackerow sowie Weitenhagen im Umfeld der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (vgl. Tabelle 2).

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

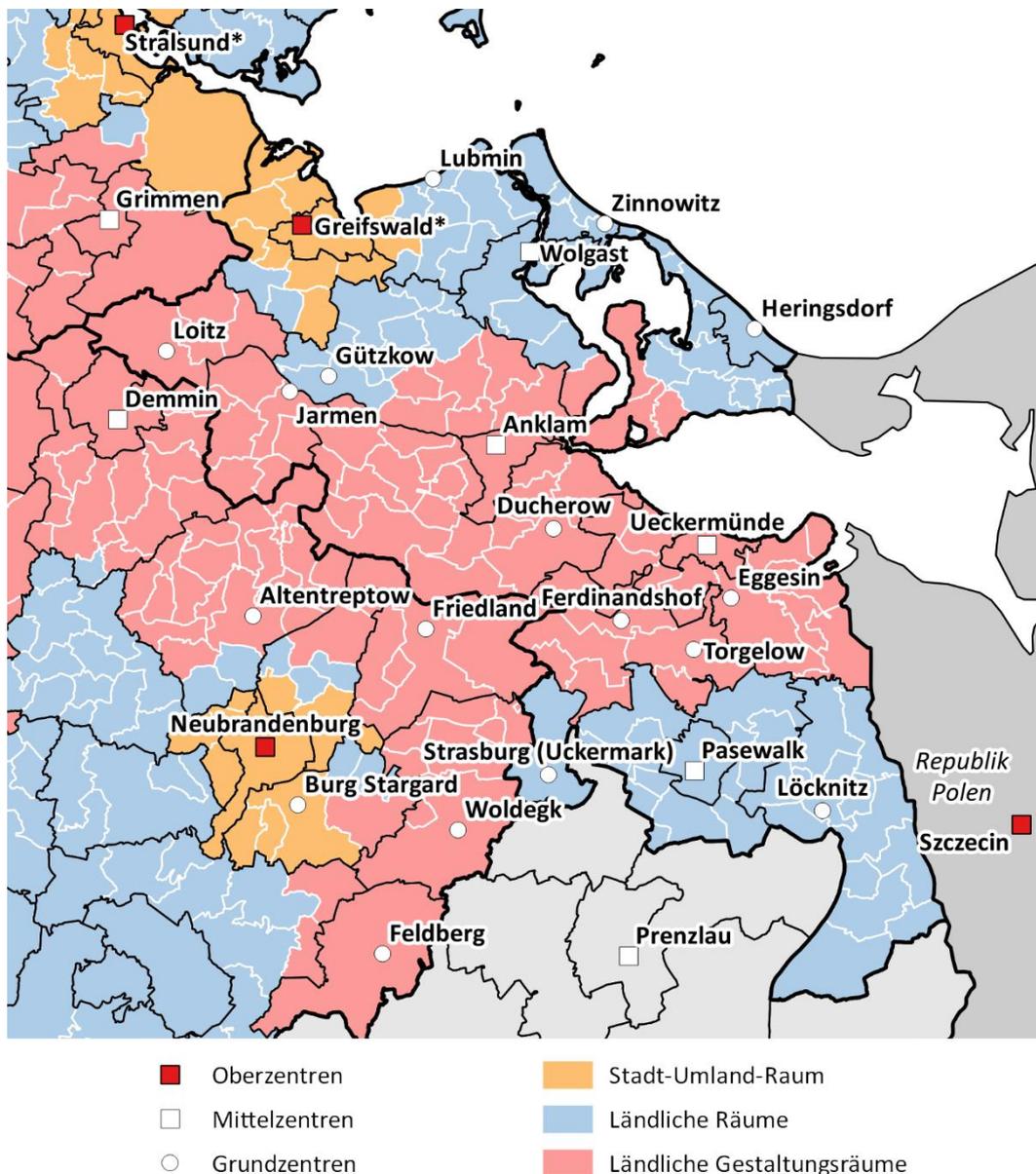


Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Datengrundlage: LEP M-V 2016.

Anmerkung: * Stralsund und Greifswald bilden ein gemeinsames Oberzentrum.

⁵ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016b), S. 32-40.

Abbildung 2: Raumkategorien im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Datengrundlage: LEP M-V 2016.

Anmerkung: * Stralsund und Greifswald bilden ein gemeinsames Oberzentrum.

Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Das derzeitige Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP) stammt aus dem Jahr 2010 und wurde auf Grundlage des LEP M-V von 2005 konzipiert.

Das RREP umfasst die Planungsregion mit den 2011 neu gebildeten Landkreisen Vorpommern-Rügen und Vorpommern-Greifswald (mit Ausnahme der Ämter Peenetal/Loitz und Jarmen-Tutow). Eine Aktualisierung / Fortschreibung des RREP ist aufbauend auf dem LEP M-V 2016 angedacht.

Gemäß dem LEP M-V werden im RREP die Grundzentren sowie Siedlungsschwerpunkte zur Ergänzung der Zentralen Orte festgelegt (vgl. Tabelle 1).

Ziele und Rahmenvorgaben des LEP M-V und des RREP für den NVP

Die wesentlichen aus dem LEP M-V und dem RREP hervorgehenden Ziele und Rahmenvorgaben für die Erstellung des NVP werden nachfolgend zusammengefasst:

Internationale und großräumige Anbindung

- Weiterentwicklung der internationalen Verbindung zum oberzentralen Entwicklungsraum Stettin (östlichste Teile des Landkreises sind dem engeren Verflechtungsbereich der Großstadt Stettin zuzuordnen) sowie zum Entwicklungsraum Swinemünde
- Bedarfsgerechte Anbindung des Oberzentrums Stralsund-Greifswald sowie der touristischen Schwerpunktregionen an die Metropolen Hamburg, Berlin sowie an den oberzentralen Entwicklungsraum Stettin

Integrierte Mobilitätssicherung

- Ermöglichung eines ausreichenden / angemessenen Mobilitätsangebots und der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben
 - Ausbau und Weiterentwicklung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu integrierten Gesamtkonzepten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten gegenüber motorisiertem Individualverkehr (MIV)
 - Konzeption integrierter Verkehrsangebote in Stadt-Umland-Räumen
 - Prüfung und Einführung bedarfsgesteuerter Verkehrsarten bzw. alternativer Bedienungsformen bei fehlender Tragfähigkeit klassischer Bedienkonzepte insbesondere auch in ländlichen Gestaltungsräumen
- Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit der touristischen, kulturellen, medizinischen, sozialen und Bildungsangebote, von Altersruhesitzen wie Seniorenwohnungen und Servicewohnanlagen sowie der Arbeitsstätten in den Zentralen Orten aus den jeweiligen Einzugsbereichen
- Anstreben eines barrierefreien ÖPNV-Systems
- Mittelfristig Bildung einer ÖPNV-Kooperation Vorpommern mit dem langfristigen Ziel eines gemeinsamen Verkehrs- und Tarifverbundes in der Region Vorpommern

Verknüpfung und Vernetzung

- Verknüpfung der Verkehrsnetze (Bahn und Bus) sowie die Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr
 - Weitere Optimierung der Fahrzeiten des Integralen Taktfahrplans (ITF)
 - Verdichtung der Zugangsstellen zum ÖPNV
 - Erhaltung der Netzzugänge und Umsteigeknoten des ÖPNV und des Fernverkehrs
-

- Gewährleistung von Verknüpfungspunkten zwischen straßen- und schienegebundenem ÖPNV sowie untereinander
- Realisierung von Umsteigeangeboten für den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr (Bike + Ride- bzw. Park + Ride-Anlagen) an den Verknüpfungspunkten des regionalen ÖPNV-Systems (insbesondere in den Stadt-Umland-Räumen und in den an das Tourismuszentrum Usedom angrenzenden Gebieten)

Anforderungen an die Schieneninfrastruktur

- Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes auf den großräumigen Verkehrsachsen Stralsund – Greifswald – Pasewalk – (Berlin) sowie (Bützow – Güstrow – Neubrandenburg) – Pasewalk – (Stettin) sowie Stärkung des Streckenabschnitts Pasewalk – Jatznick – Ueckermünde
- Flächenfreihaltung zur Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Verbindung Ducherow – Karnin – Garz – (Swinemünde)
- Sicherung und Aufwertung des Schienennetzes in Abhängigkeit vom Bedarf

2.6 Berücksichtigung des ÖPNV-Landesplans

ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 - 2007

Entsprechend § 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V bildet der ÖPNV-Landesplan den Rahmen für die Entwicklung des SPNV und für die landesweit koordinierte Verkehrsgestaltung im gesamten ÖPNV und beschreibt die langfristigen überregionalen Planungen sowohl für die Leistungsangebote als auch für die Infrastruktur des gesamten ÖPNV im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.

Der derzeit gültige ÖPNV-Landesplan 2002 – 2007 beinhaltet einen bereits abgelaufenen Zielhorizont. Aus Sicht des vorliegenden NVP sind daher folgende verkehrspolitische Ziele relevant und werden bei der Erstellung der Angebots- und Qualitätskonzeption berücksichtigt:

- Neukonzeption des ÖPNV-Netzes
- Einsatz alternativer Bedingungsformen unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen
- Ausbau Verknüpfungspunkte mit Service
- Behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen
- Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- Erarbeitung von Marketingstrategien
- Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

Derzeit erfolgt die Erarbeitung des Integrierten Landesverkehrsplans Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V), der den ÖPNV-Landesplan 2002 – 2007 ersetzen soll. Die Beschlussfassung soll voraussichtlich im Herbst 2017 erfolgen.

Aufbauend auf dem vorliegenden Entwurf zum integrierten Landesverkehrsplan vom 16. Februar 2016 (Verbands- und Öffentlichkeitsbeteiligung) ist vorgesehen, dass ausgewählte Kapitel die Funktion des ÖPNV-Landesplans entsprechend § 6 Abs. 1 ÖPNVG M-V übernehmen werden⁶. Die wesentlichen **verkehrspolitischen Leitlinien** mit Bezug zum vorliegenden NVP⁷

- fordern im Sinne eines integrierten Ansatzes ein angemessenes Mobilitätsangebot, das die Verkehrsträger des Individualverkehrs, des Öffentlichen Personenverkehrs oder Kombinationen beider umfassen kann.
- Auf die Festlegung konkreter Erreichbarkeitsvorgaben wird verzichtet. Es soll vielmehr eine an zumutbaren Zeiten und vertretbaren Kosten ausgerichtete Erreichbarkeit angestrebt werden.
- Es wird eine auf höhere Effizienz ausgerichtete Finanzierung des sonstigen ÖPNV angestrebt.
- Der SPNV soll weiterhin zentraler Bestandteil des ÖPNV bleiben und auf Hauptstrecken möglichst attraktiv angeboten werden.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Gestaltung des ÖPNV erfolgen, die flexible Bedienungsformen und Gemeinschaftsverkehre sowie eine enge und unkonventionelle Kooperation aller Akteure einbezieht.

Der ILVP M-V ist weiterhin auf die Schaffung barrierefreier Verkehrssysteme ausgerichtet und unterstreicht den auch im vorliegenden NVP verfolgten Ansatz „Design für alle“. Allerdings gehen die konkreten Vorgaben bezogen auf den sonstigen ÖPNV nicht über die bereits in § 8 Abs. 3 PBefG formulierten Zielstellungen hinaus.⁸

Konkrete Aussagen zur zukünftigen Bestellung von SPNV-Verkehren werden im Entwurf des ILVP M-V nicht formuliert, so dass hierzu keine Angaben übernommen werden können.

Von besonderer Bedeutung für den NVP sind jedoch Vorstellungen zur Entwicklung des sonstigen ÖPNV.⁹

- Grundgedanke eines Vier-Stufen-Modells aus einem leistungsfähigen Hauptnetz (SPNV oder Bus) zwischen den Ober- und Mittelzentren, vernetzten Busverbindungen auf den übrigen Relationen mit stärkerer

⁶ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a), Kapitel G II. Abs. 2, wonach insbesondere die Kapitel E, G II., G III., H II. und H VI die Funktion des ÖPNV-Landesplans übernehmen sollen.

⁷ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a), Kapitel E.

⁸ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a), Kapitel H VI.

⁹ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a), Kapitel G II. sowie G III.

Nachfrage, ergänzenden flexiblen Bedienungsformen und sonstigen Gemeinschaftsverkehren (z.B. Bürgerbus, Kombibus, Integration von Krankenfahrten)

- Stärkung Hauptnetze durch Vertaktung nachfragestarker Relationen bzw. Entwicklung eines integrierten Netzes landesbedeutsamer Buslinien,
- Flexible Bedienung zur Sicherung eines „angemessenen Mobilitätsangebots“
- Verbesserung der Schnittstellen – insbesondere Förderung von Fahrrad- und Pkw-Abstellanlagen
- Serviceinitiative ÖPNV: landeseinheitliche Mobilitätsinformation, Anschlussinformationen in Echtzeit etc.
- Einrichtung von Mobilitätszentralen zur Verknüpfung von Fahrtwünschen und Mobilitätsangeboten insbesondere im ländlichen Raum
- Förderung von Carsharing u.a. durch Prüfung der Aufnahme von Carsharing in Nahverkehrspläne
- Anforderungen an Angebotsquantität und -qualität sowie an Koordination der Verkehrsangebote (inkl. Hausaufgaben im Bereich Tarifkooperation)

Besonderes Potenzial wird weiterhin in der Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Tourismussektor gesehen.¹⁰

2.7 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Greifswald 2030plus der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Das ISEK Greifswald 2030plus¹¹ wurde am 27. Februar 2017 durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschlossen und definiert die Leitlinien der Stadtentwicklung. Es beinhaltet damit wesentliche durch den NVP aufzugreifende Ziele und Handlungsfelder. Diese greifen wiederum auch die Leitbilder der Universitäts- und Hansestadt Greifswald auf¹².

Besondere Relevanz hat hierbei die Leitlinie „Mobil im Netz“ sowie das Handlungsfeld „Die Erreichbarkeit & Mobilität stadtverträglich ausbauen“, in der die Anforderungen an die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote festgelegt werden. Die Ziele und Maßnahmen des ISEK Greifswald 2030plus werden als verkehrspolitische Leitlinie in den NVP übernommen (vgl. Kapitel 6).

¹⁰ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a), Kapitel H II.

¹¹ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2017).

¹² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2010a).

Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist Masterplan-Kommune im Programm „Masterplan 100 % Klimaschutz“ - eine Initiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Masterplan-Kommunen verpflichten sich, ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 % gegenüber 1990 zu senken und ihren Verbrauch an Endenergie in diesem Zeitraum zu halbieren. Mit der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde dieses Ziel zu Teilzielen und Maßnahmenbereichen konkretisiert¹³.

Ein für den NVP wichtiges Teilziel ist die vorgesehene Senkung der Kfz-Fahrten durch Stärkung des Umweltverbunds. Weitere aus Sicht des NVP wesentliche Maßnahmenbereiche sind:

- Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten an den Schnittstellen zum SPNV bzw. ÖPNV sowie Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof
- Optimierung des Stadtbussystems
- Verbesserung des regionalen ÖPNV, der Fahrgastinformation und der Verknüpfung mit dem Stadtbusverkehr
- Etc.

Fortschreibung der Tourismuskonzeption für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und Region

Die Fortschreibung der Tourismuskonzeption¹⁴ aus dem Jahr 2016 identifiziert Entwicklungsziele und legt u.a. Handlungsprioritäten im Bereich des Tourismus aus Sicht der Universitäts- und Hansestadt Greifswald fest. Im Ergebnis wurden u.a. folgende wesentliche Schwächen und Handlungsansätze identifiziert, die bei der Erstellung des Angebotskonzepts des NVP berücksichtigt werden:

- Defizite in der ÖPNV-Anbindung zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und dem Seebad Lubmin
- Erfordernis der besseren Einbindung des Seebades Lubmin in das ÖPNV-Gesamtsystem
- Prüfung von Möglichkeiten der Fahrradmitnahme zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und dem Seebad Lubmin (z.B. Fahrradanhänger)
- Schaffung touristischer Mobilitätsangebote im ÖPNV u. a. durch Rabatte bei ÖPNV-Anreise, Kombitickets etc.

¹³ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2010b).

¹⁴ Vgl. dwif-Consulting GmbH (2016a).

Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald, Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV (ILS-E)

Ziel des Modellvorhabens ist es, in der Laufzeit zwischen Mai 2016 bis 30.06.2018 eine zentrale Koordinierungs-Leitstelle zur Organisation von Fahrdiensten und mobilen Dienstleistungen aufzubauen¹⁵.

Die Leitstelle soll im Sinne einer integrierten Leitstelle sowohl die Notfallversorgung, Fahrten im Medizinverkehr und den ÖPNV beinhalten. Konkret sollen Bündelungspotenziale zwischen Medizinverkehr und ÖPNV anhand der geplanten Pilotregion Amt Peenetal/Loitz ermittelt werden. Darauf aufbauend soll ein Betreiberkonzept erarbeitet sowie umgesetzt werden.

Die Ziele des Modellvorhabens werden als Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald berücksichtigt (vgl. 7.9).

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Vorhaben:

- FoPs-Projekt „Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Organisationsformen überörtlicher Zusammenarbeit“, Integriertes Mobilitätskonzept Peenetal/Loitz 2030¹⁶
- Fortschreibung des Leitbilds der Universitäts- und Hansestadt Greifswald¹⁷
- Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“ der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“¹⁸
- Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald¹⁹
- Integriertes ländliches Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald²⁰
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Pasewalk, Fortschreibung 2015²¹
- ISEK Hansestadt Anklam 2015²²

¹⁵ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2017).

¹⁶ Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) e.V.; ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH; Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH (2015)

¹⁷ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2010a)

¹⁸ Vgl. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH und plan:mobil (2015).

¹⁹ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016a).

²⁰ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016b).

²¹ Vgl. Stadt Pasewalk (2015).

²² Vgl. Hansestadt Anklam (2015).

- ISEK Herzogstadt Wolgast 2015²³
- Klimaschutzkonzept der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf 2014²⁴
- Kombiniert Mobil – Verkehrsmittel vernetzen²⁵
- Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern, Fortschreibung 2008²⁶

Im Rahmen der Erarbeitung des NVP wurde die Erstellung des Integrierten Regionalen Entwicklungskonzeptes für den Landkreis Vorpommern-Greifswald berücksichtigt, die bis ca. Oktober 2018 abgeschlossen sein soll.

²³ Vgl. Stadt Wolgast (2015).

²⁴ Vgl. Gemeinde Ostseebad Heringsdorf (2014).

²⁵ Vgl. team red Deutschland GmbH (2015).

²⁶ Vgl. Landkreis Ostvorpommern (2008).

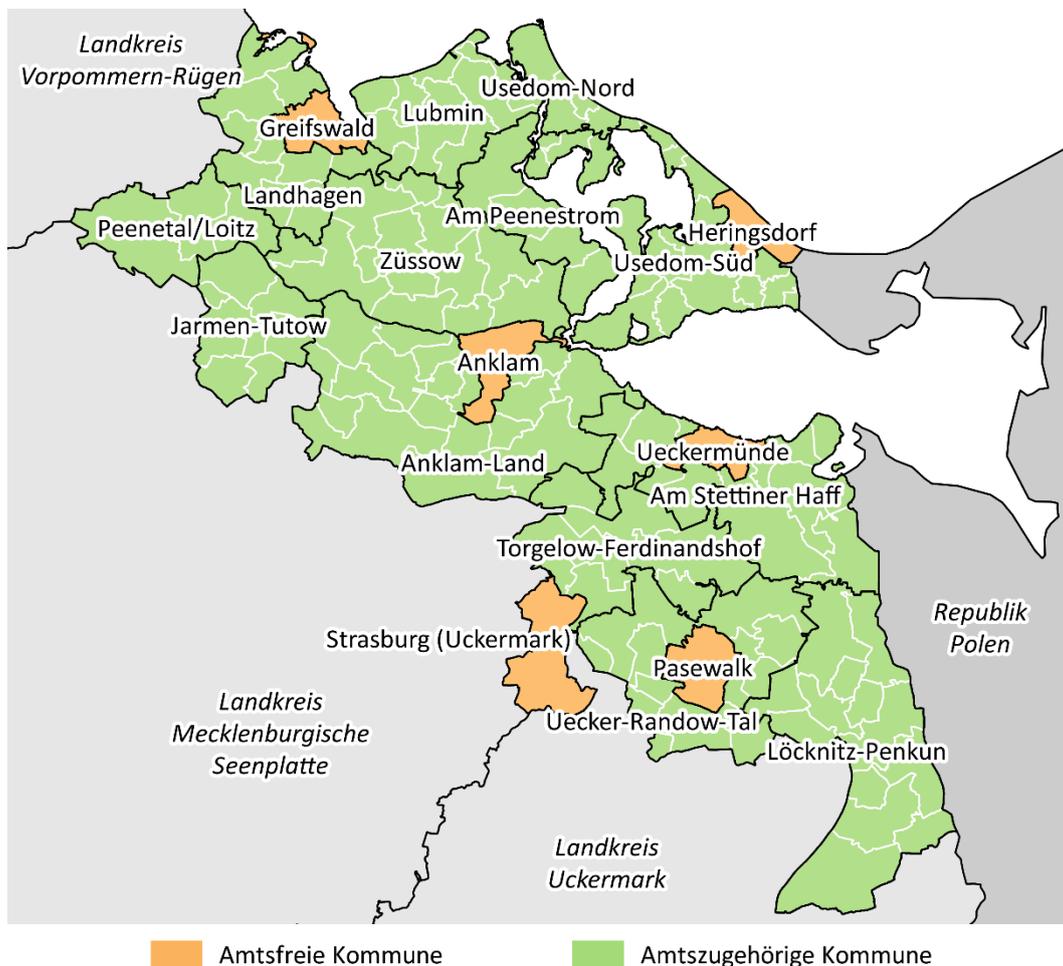
3. Struktur- und Bestandsanalyse

3.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Landkreis Vorpommern-Greifswald

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald befindet sich im Osten des Landes Mecklenburg-Vorpommern und ist mit einer Fläche von rund 3.930 km² der derzeit drittgrößte Landkreis sowohl in Mecklenburg-Vorpommern als auch in der Bundesrepublik Deutschland. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald grenzt im Norden an den Landkreis Vorpommern-Rügen, im Westen an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, im Süden an den Landkreis Uckermark (Land Brandenburg) sowie im Osten an die Republik Polen.

Abbildung 3: Verwaltungsstrukturen im Landkreis Vorpommern-Greifswald



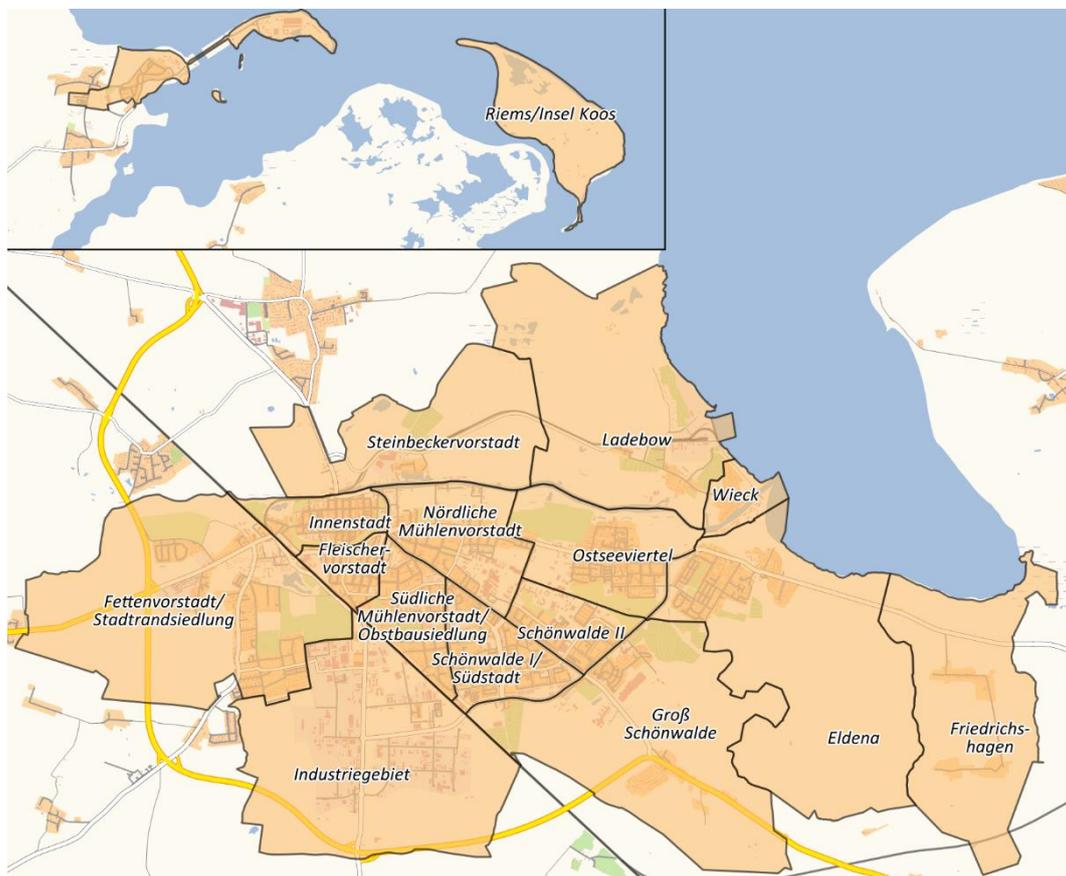
Karte: IGES 2017. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Der Landkreis umfasst 13 Ämter mit insgesamt 134 amtsangehörigen Gemeinden sowie sechs amtsfreie Städte- und Gemeinden (vgl. Abbildung 3). Die Zuordnung der einzelnen Kommunen wird im Anhang A1 dargestellt.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Kreisstadt des Landkreises ist die amtsfreie Universitäts- und Hansestadt Greifswald, die gleichzeitig den Status einer Großen kreisangehörigen Stadt innehat. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald liegt im nördlichen Bereich des Landkreises, nimmt eine Fläche von 50,74 km² ein und bildet mit der Hansestadt Stralsund ein gemeinsames Oberzentrum. Das Stadtgebiet gliedert sich in 16 Stadtteile (vgl. Abbildung 4) und 73 statistische Gebiete.

Abbildung 4: Verwaltungsstrukturen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Zentralörtliche und raumstrukturelle Gliederung

Die Zentralörtliche und raumstrukturelle Gliederung bestimmt sich entsprechend den Vorgaben des LEP M-V und des RREP (vgl. 2.5) und wird in Tabelle 1 sowie Tabelle 2 dargestellt.

Tabelle 1: Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Kategorie				
Oberzentrum	Greifswald*			
Mittelzentren	Anklam	Pasewalk	Ueckermünde	Wolgast
Grundzentren	Ducherow	Eggesin	Ferdinandshof	Gützkow
	Jarmen**	Heringsdorf	Löcknitz	Loitz**
	Lubmin	Strasburg	Torgelow	Zinnowitz
Siedlungsschwerpunkte	Krien	Lassan	Penkun	Spantekow
	Tutow**	Usedom	Züssow	
Touristische Siedlungsschwerpunkte	Karlshagen	Koserow	Loddin	Ückeritz
	Trassenheide			

Quelle: LEP M-V 2016, RREP 2010.

Anmerkung: * Stralsund und Greifswald bilden ein gemeinsames Oberzentrum.

** Übernahme aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte 2011.

Tabelle 2: Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald			
Diedrichshagen	Hinrichshagen	Kemnitz	Levenhagen
Neuenkirchen	Mesekenhagen	Wackerow	Weitenhagen

Quelle: LEP M-V 2016.

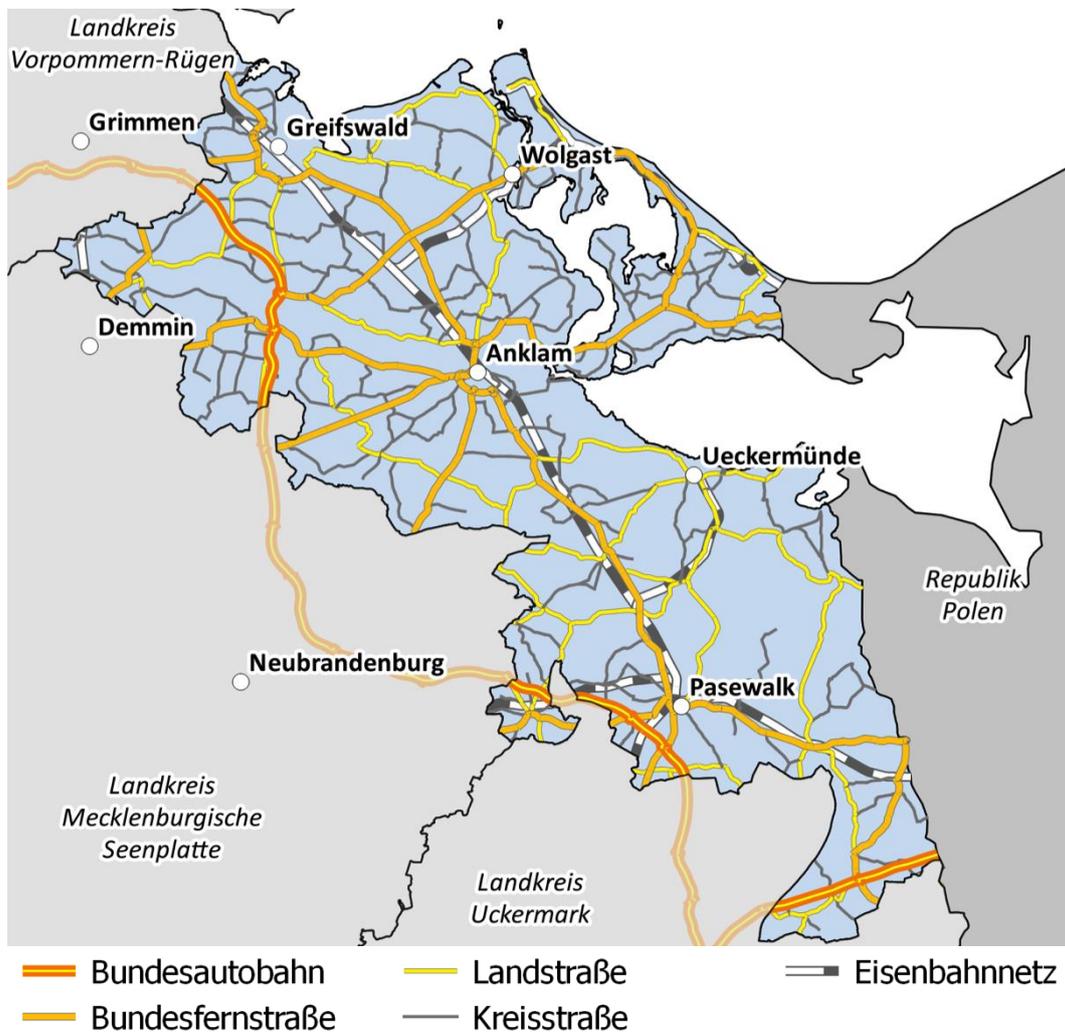
3.2 Verkehrsinfrastruktur

Straßeninfrastruktur

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des übergeordneten Straßennetzes erschlossen (vgl. Abbildung 5). Die BAB 11 Berlin – Stettin berührt das Gebiet des Landkreises im südlichen Bereich. Die BAB 20 (Hamburg -) Lübeck – Rostock –

Neubrandenburg – Prenzlau erschließt das Gebiet des Landkreises in zwei Teilabschnitten tangential im Nordwesten und im Südosten.

Abbildung 5: Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Weiterhin wird das Gebiet des Landkreises in folgenden Abschnitten durch Bundesstraßen erschlossen:

- B 104 (Woldegk -) Strasburg (Uckermark) - Pasewalk - Löcknitz - Grenzübergang Linken,
- B 105 (Stralsund -) Greifswald,
- B 109 Greifswald - Anklam - Pasewalk (- Prenzlau),
- B 110 (Demmin -) Jarmen - Anklam - Usedom - Grenzübergang Kamminke,
- B 111 Anschluss BAB 20 - Gützkow - Wolgast - Ückeritz - Mellenthin - Anschluss B 110,

- B 113 Grenzübergang Linken - Anschluss B 11 (-Tantow),
- B 194 (Demmin -) Loitz (-Grimmen),
- B 197 (Neubrandenburg - Friedland -) Anklam sowie
- B 199 (Anschluss BAB 20) Anklam.

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet und ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, beispielsweise zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Schieneninfrastruktur

Die im Personenverkehr befahrene Schieneninfrastruktur im Landkreis Vorpommern-Greifswald wird in Abbildung 5 sowie Tabelle 3 dargestellt. Das Verkehrsangebot im Schienenpersonenverkehr sowie der Bestand an Bahnhöfen und Haltepunkten wird in Abschnitt 4.1 f beschrieben.

Tabelle 3: Schieneninfrastruktur für den Personenverkehr im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Streckenabschnitt
(Lübeck - Neubrandenburg -) Strasburg (Uckermark) - Pasewalk (- Stettin)
(Berlin - Eberswalde -) Pasewalk - Züssow - Greifswald (- Stralsund)
(Berlin - Neubrandenburg - Demmin - Stralsund) (ohne Zugangsstelle im Landkreis Vorpommern-Greifswald)
Jatznick - Ueckermünde
Züssow - Wolgast - Zinnowitz - Heringsdorf - Ahlbeck, Grenze (- Swinemünde)
Zinnowitz - Peenemünde

3.3 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Vorpommern-Greifswald

Bevölkerungsentwicklung

Derzeit leben 238.358 Menschen im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Die bevölkerungsreichste Stadt ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit 56.048 Menschen, gefolgt von der Hansestadt Anklam mit 12.712 Menschen, Wolgast mit 12.312 Menschen und Pasewalk mit 10.535 Menschen.²⁷

²⁷ Vgl. DESTATIS (Statistisches Bundesamt, Hrsg.) (2016a). Angabe zur Universitäts- und Hansestadt Greifswald vgl. Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald nimmt die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum seit 2004 ab. Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2004 bis 2015 im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Jahr	Bevölkerungszahl	Veränderung gegenüber 2004 in %
2004	259.077	-
2005	256.949	-0,8
2006	254.818	-1,6
2007	252.929	-2,4
2008	250.442	-3,3
2009	248.318	-4,2
2010	246.576	-4,8
2011	240.971	-7,0
2012	239.291	-7,6
2013	238.185	-8,1
2014	237.697	-8,3
2015	238.358	-8,0

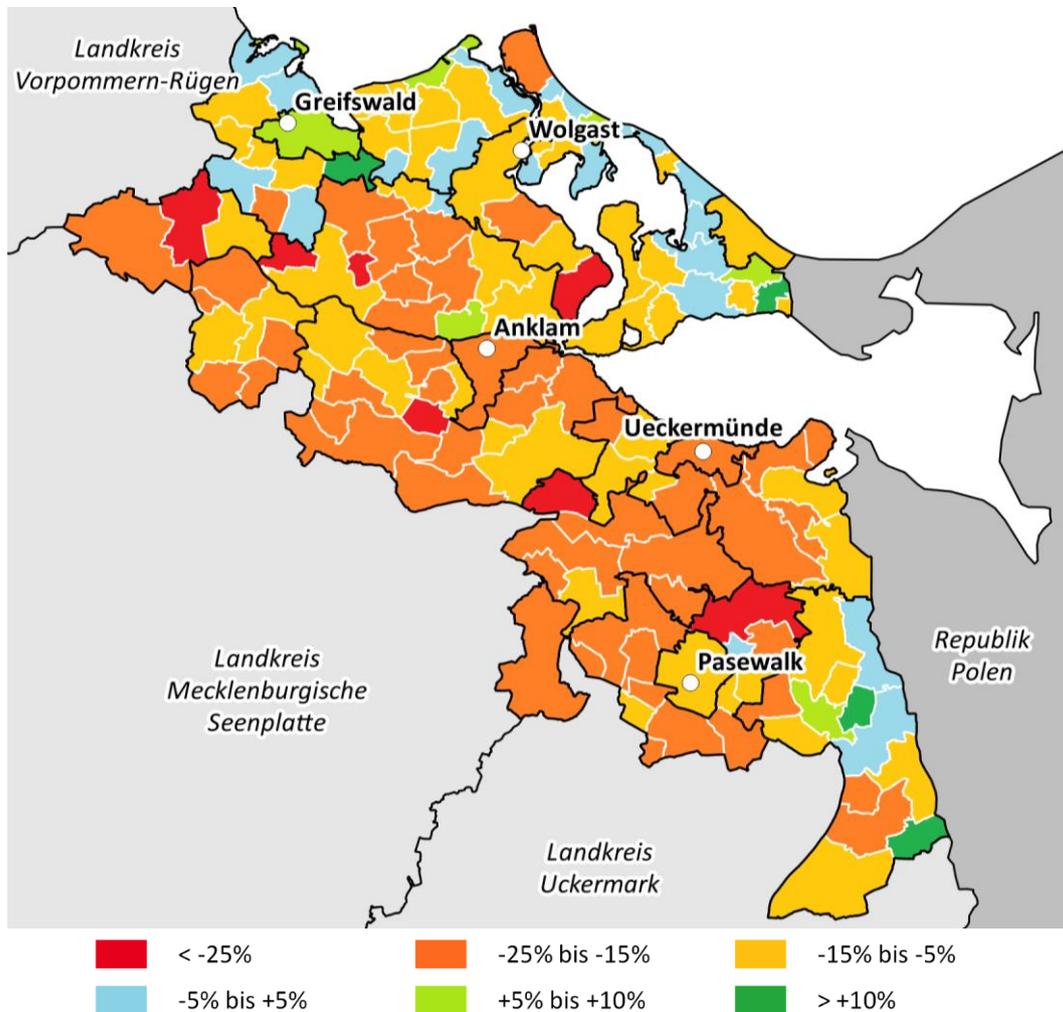
Daten: DESTATIS 2016a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2015.

Die regionale Verteilung zeigt, dass die Bevölkerungsentwicklung im Gebiet des Landkreises starke Unterschiede aufweist (vgl. Abbildung 6). Während insgesamt ein Rückgang der Bevölkerung ausgewiesen wird, ist die Entwicklung im Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie in Teilbereichen der Ämter Landhagen, Lubmin, Usedom-Nord und Usedom-Süd positiv. Dies trifft weiterhin auf einzelne Gemeinden im Umfeld der Hansestadt Anklam bzw. Pasewalk zu.

In Teilbereichen des Amtes Löcknitz-Penkun sind ebenfalls steigende Bevölkerungszahlen festzustellen. Diese Region wird durch den oberzentralen Entwicklungsraum Stettin beeinflusst.

Eine positive Entwicklung fokussiert sich insgesamt überwiegend auf das Oberzentrum Greifswald, den Stadt-Umland-Raum Greifswald, den Tourismusschwerpunkttraum Außenküste der Insel Usedom, die Tourismusedwicklungsräume Achterwasser und Bodden sowie auf die Bereiche im Einflussbereich des oberzentralen Entwicklungsraums Stettin.

Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 2004 bis 2015 der Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016

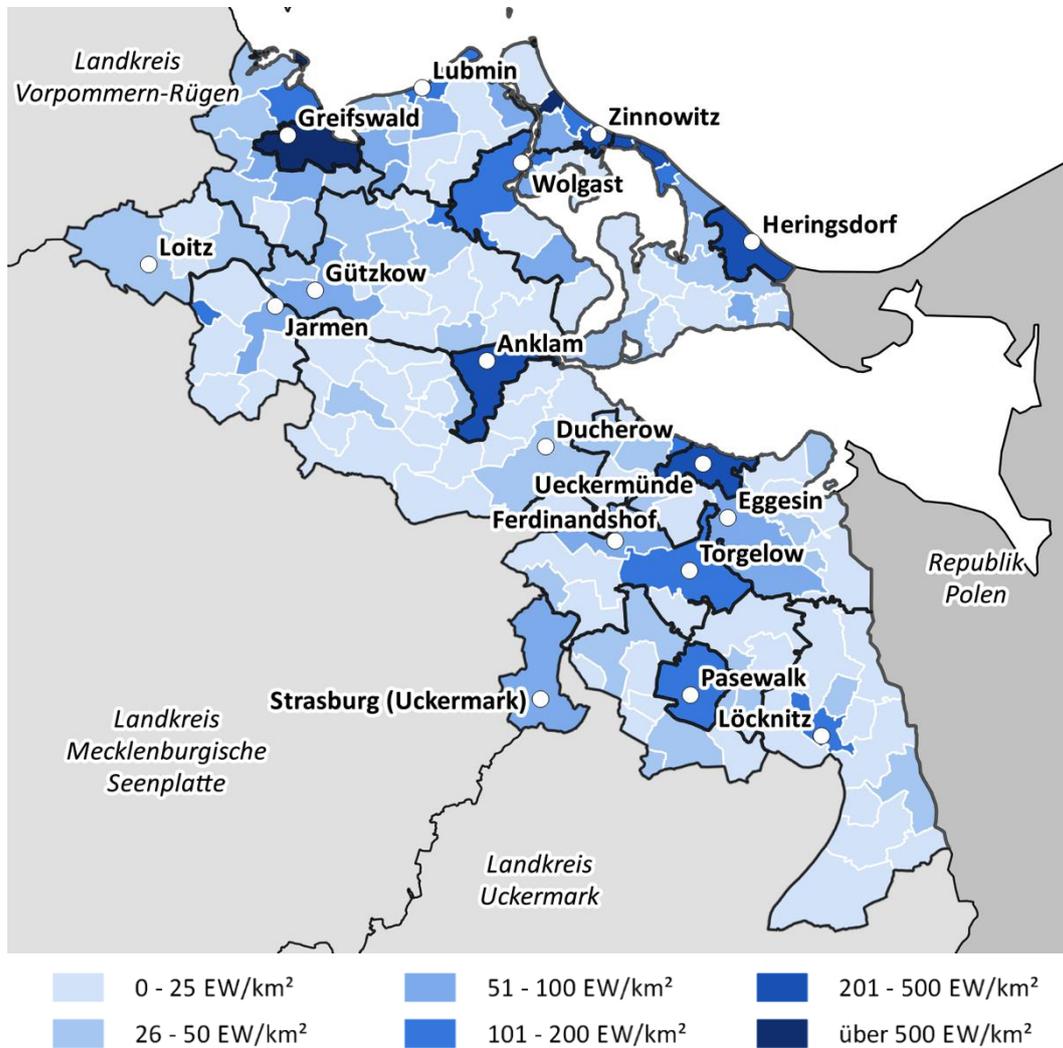
Daten: DESTATIS 2016a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2015.

Bevölkerungsdichte

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist durch starke Unterschiede in der Bevölkerungsverteilung und –dichte gekennzeichnet (vgl. Abbildung 7). Eine hohe Bevölkerungsdichte zeigt sich vorwiegend in den zentralen Orten und den daran angrenzenden Gemeinden.

Demgegenüber weisen die Gemeinden der **Raumkategorie Ländliche GestaltungsRäume** (vgl. Abbildung 2) eine vergleichsweise niedrige Bevölkerungsdichte auf. Dies zeigt sich exemplarisch in den Gemeinden des ehemaligen Kreises Anklam, im Amt Jarmen-Tutow, in den südlichen Teilen der Insel Usedom sowie im Bereich des Amtes Am Stettiner Haff.

Abbildung 7: Bevölkerungsdichte der Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016
 Daten: DESTATIS 2016a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2015.

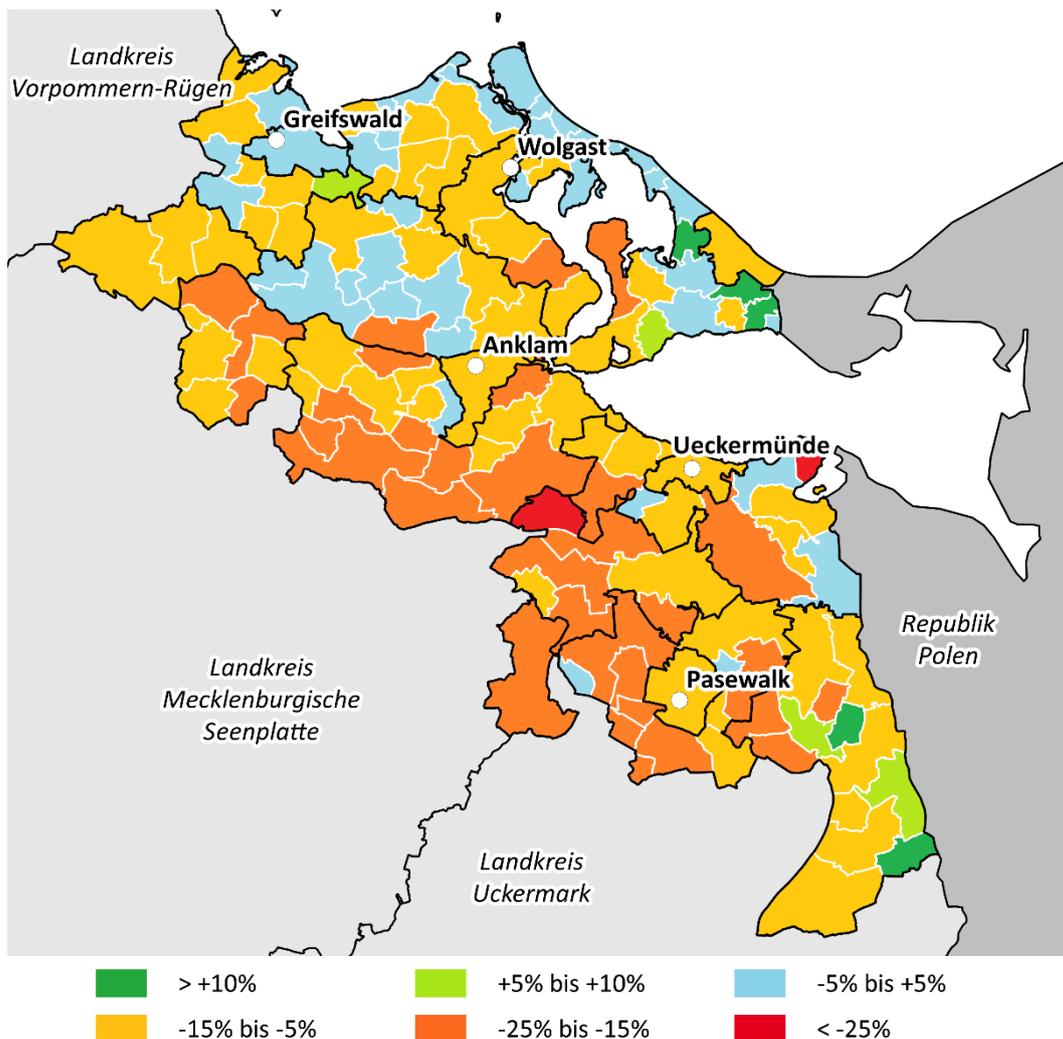
Bevölkerungsprognose

Die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis wird auf Basis einer im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald bzw. ILS-E durchgeführten kleinräumigen Bevölkerungsprognose dargestellt²⁸. Die Prognose nutzt das Basisjahr 2015 und ist auf den Zielhorizont 2030 ausgerichtet.

²⁸ Vgl. Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2017).

Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald ist zwischen dem Basisjahr 2015 und dem Prognosejahr 2030 ein Bevölkerungsrückgang von insgesamt 5,6% zu erwarten.

Abbildung 8: Bevölkerungsprognose 2030 für die Gemeinden im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016

Daten: Gertz Gutsche Rügenapp GbR 2017. Bezugsjahr der Prognose ist 2015.

Insbesondere ist ein starker Bevölkerungsrückgang von mehr als 15% im südlichen Bereich des Amtes Anklam-Land, in Teilen der Ämter Jarmen-Tutow, Torgelow-Ferdinandshof, im westlichen Bereich des Amtes Uecker-Randow-Tal, der Stadt Eggesin sowie der amtsfreien Stadt Strasburg (Uckermark) zu erwarten. Die stärksten Verluste werden mit über 25% in den Gemeinden Altwigshagen (Amt Torgelow-Ferdinandshof) sowie Altwarp (Amt Am Stettiner Haff) erwartet.

Die bisher weitgehend stabilisierte Entwicklung der Bevölkerungszahlen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, in Teilbereichen der Ämter Landhagen, Lubmin, Usedom-Nord und Usedom-Süd sowie im Einflussbereich des oberzentralen Entwicklungsraums Stettin setzt sich fort.

Erfreulich ist, dass auch für Teilbereiche im Amt Züssow sowie im Amt Am Stettiner Haff eine stabile Entwicklung prognostiziert werden kann.

Prognose der Bevölkerung im schulfähigen Alter

Die Schülerbeförderung hat im Landkreis Vorpommern-Greifswald eine große Bedeutung für den sonstigen ÖPNV, da große Teile der Fahrgäste der Kundengruppe Schülerinnen und Schüler zugeordnet werden können. Für die Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV ist daher die Betrachtung der schulpflichtigen Altersgruppen von Bedeutung.

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose mit Bezugsjahr 2015²⁹ erlaubt zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP keine altersgruppenspezifische Auswertung. Daher erfolgt eine Darstellung der Altersgruppe „0 bis unter 20 Jahre“ anhand der vorangegangenen kleinräumigen Bevölkerungsprognose mit Bezugsjahr 2011³⁰.

Der Anteil der Altersgruppe der unter 20-Jährigen an der Gesamtbevölkerung im Landkreis wird danach bis zum Jahr 2030 auf 17% ansteigen (vgl. Tabelle 5). Dies wird sich auf die Beförderung von Schülern im Rahmen des sonstigen ÖPNV auswirken und somit im mittel- bis langfristigen Zeitraum Anpassungen in der Organisation der Schülerbeförderung erforderlich machen.

Tabelle 5: Prognose Gesamtbevölkerung und Altersgruppen „0 bis unter 20 Jahre“ 2030 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Altersgruppen	Anteile der Altersgruppen, 2010	Anteil der Altersgruppen, 2030	Entwicklung 2010 bis 2030
Gesamtbevölkerung	245.733	223.871	-8,9%
0 bis unter 20 Jahre (absolut)	35.330	38.015	+2.685
0 bis unter 20 Jahre (relativ)	14 %	17 %	+3 %

Daten: Gertz Gutsche Rümenapp GbR 2014. Bezugsjahr der Prognose ist 2011.

²⁹ Vgl. Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2017).

³⁰ Vgl. Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2014).

3.4 Strukturdaten und Entwicklungsperspektiven Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Bevölkerungsentwicklung

Derzeit leben 56.048 Menschen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald³¹. Im Vergleich zum Jahr 2002 hat die Bevölkerungszahl bis 2015 um ca. 6,7% zugenommen (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2015 Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Jahr	Bevölkerungszahl	Veränderung gegenüber 2002 in %
2002	52.504	
2003	52.253	-0,5
2004	52.150	-0,7
2005	52.850	0,7
2006	53.021	1,0
2007	53.474	1,8
2008	53.638	2,2
2009	53.845	2,6
2010	54.121	3,1
2011	54.588	4,0
2012	54.402	3,6
2013	55.050	4,8
2014	55.137	5,0
2015	56.048	6,7

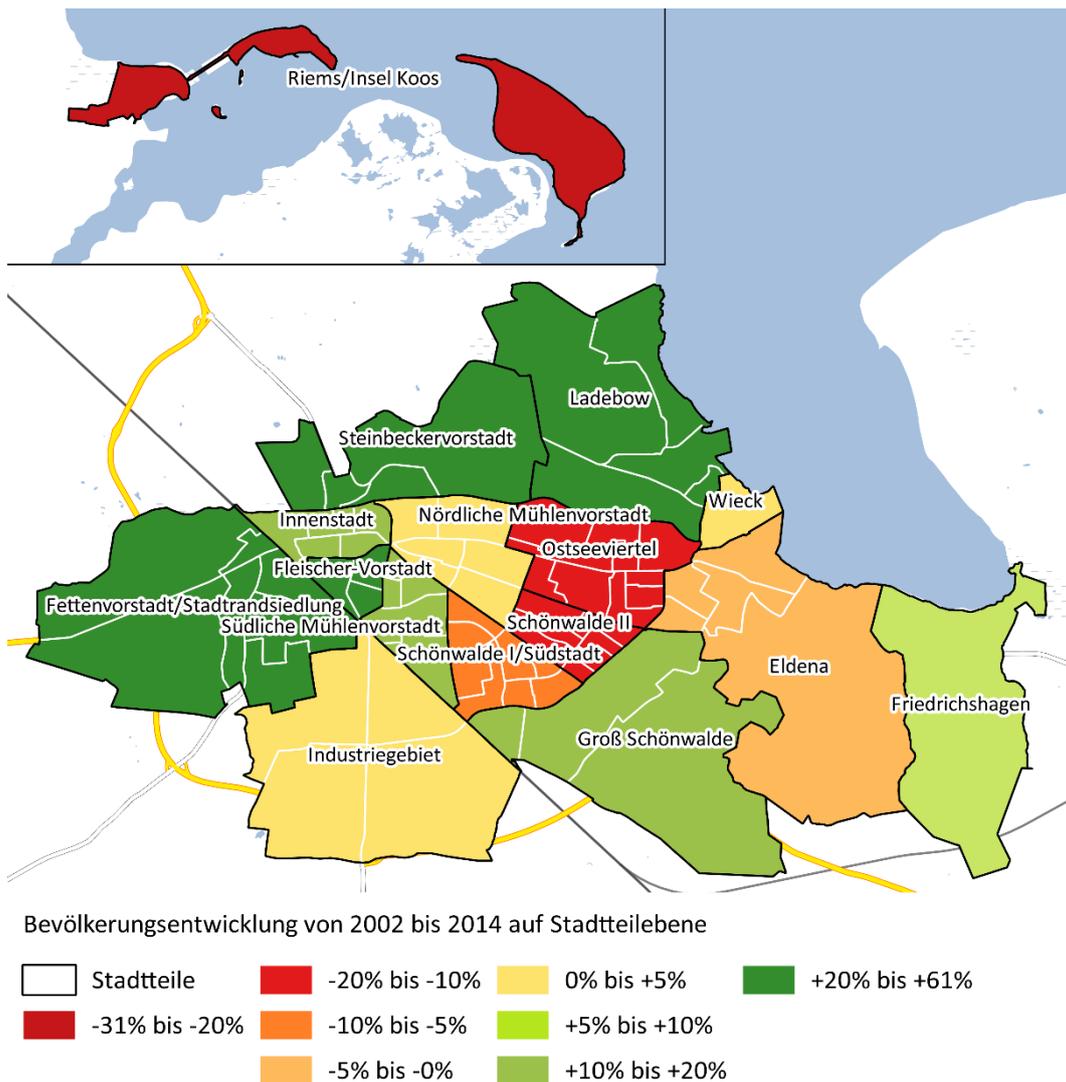
Daten: Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Auf Stadtteilebene (vgl. Abbildung 9) wird deutlich, dass vor allem die Stadtteile mit den Großwohngebieten (Schönwalde I/Südstadt, Schönwalde II, Ostseeviertel) sowie der Ortsteil Riems (Stadtteil Riems/Insel Koos) deutliche Rückgänge der Bevölkerungszahl ausweisen. In abgeschwächter Form sinkt auch die Bevölkerungszahl im Orts- bzw. Stadtteil Eldena.

³¹ Vgl. Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Demgegenüber entwickeln sich alle anderen Stadtteile stabil bzw. wachsen. Besonders profitieren die Stadtteile Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung, Fleischer-vorstadt, Steinbeckervorstadt sowie Ladebow mit Bevölkerungssteigerungen von über 20% zwischen 2002 und 2015.

Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2002 bis 2014 in den Stadtteilen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



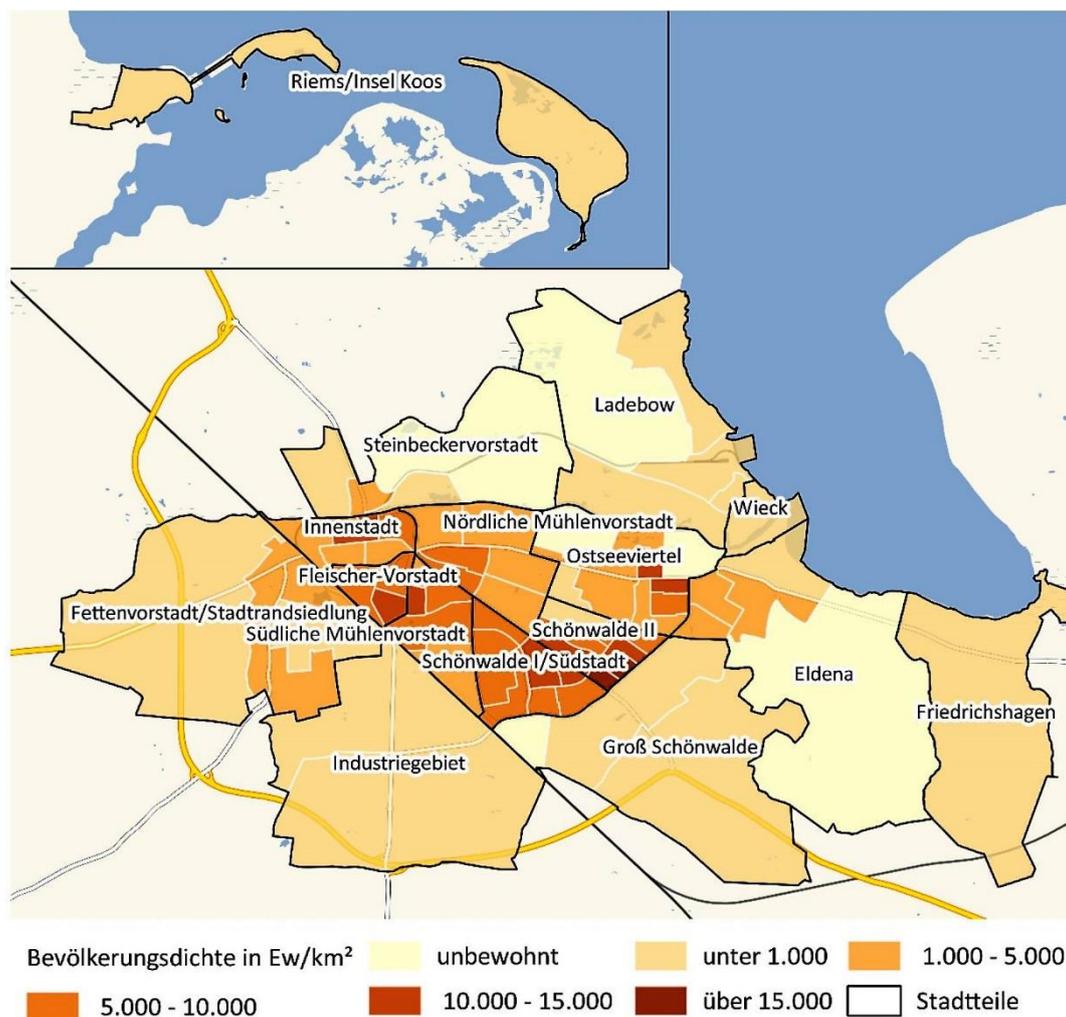
Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).
 Daten: Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Bevölkerungsdichte

Das Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist dicht besiedelt und weist mit 1.129 Einwohnern je km² die größte Bevölkerungsdichte aller

Städte und Gemeinden im Landkreis auf. Besonders verdichtet sind die Innenstadt und innenstadtnahe Bereiche sowie die Großwohnsiedlungen (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Bevölkerungsdichte der Stadtteile in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

Daten: Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Bevölkerungsprognose

Die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung wurde durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald in mehreren Szenarien prognostiziert³². Die Prognoseergebnisse wurden im Prozess der Erarbeitung des ISEK Greifswald 2030plus be-

³² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015a).

wertet, so dass im Ergebnis für den Zeitraum zwischen 2014 und dem Prognosehorizont 2030 von einem Wachstumskorridor der Bevölkerungszahl zwischen 5,2% und 5,5% ausgegangen wird³³.

3.5 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Tabelle 7: Entwicklung Bestand an zugelassenen Pkw 2012 bis 2015

Jahr	Landkreis Vorpommern-Greifswald	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Land Mecklenburg-Vorpommern
2012	121.134	22.276	819.575
2013	120.719	22.366	820.717
2014	120.374	22.448	821.255
2015	120.711	22.627	825.797

Daten: KBA 2017a, KBA 2017b.

Der Bestand an zugelassenen Pkw hat sich im Zeitraum zwischen 2012 und 2015 sowohl im Landkreis Vorpommern-Greifswald als auch in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nur unwesentlich verändert (vgl. Tabelle 7).

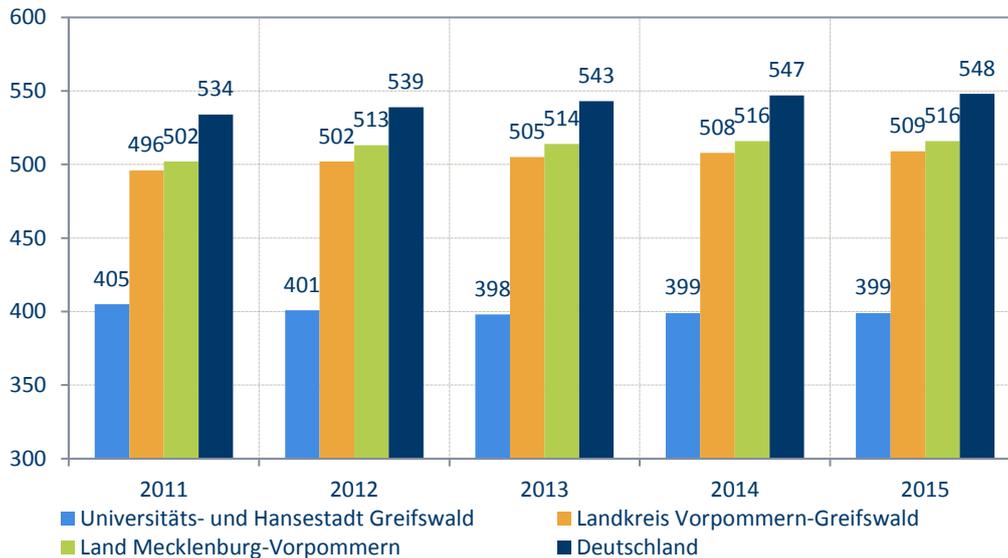
Die Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) zeigt für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ebenfalls nur unwesentliche Schwankungen.

Deutlich sichtbar ist der vergleichsweise niedrigere Motorisierungsgrad der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, während der Motorisierungsgrad des Landkreises Vorpommern-Greifswald nur unwesentlich unterhalb des landesweiten Wertes liegt (vgl. Abbildung 11).

³³ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2017). Es wird Szenario 1 wachsend bzw. Szenario 2 stabil dargestellt.

Abbildung 11: Entwicklung des Motorisierungsgrades

Anzahl der Pkw je 1.000 Bewohner



Quelle: IGES 2017. Eigene Berechnung. Datengrundlage: DESTATIS 2016 sowie KBA 2017a und KBA 2017b.

3.6 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Mit Ausnahme des Jahres 2013 weist der Landkreis Vorpommern-Greifswald eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
Landkreis Vorpommern-Greifswald		
2014	79.307	13,6 %
2015	80.191	12,7 %
2016	81.325	11,7 %
Universitäts- und Hansestadt Greifswald		
2014	26.245	11,7 %
2015	26.868	11,1 %
2016	27.212	10,2 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit (2017).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2016 um acht Prozent. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 11,7%. Die Arbeitslosenquote weist in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ebenfalls eine positive Entwicklung auf. Im Jahr 2016 betrug sie 14,3 %.³⁴

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Die Mehrzahl der großen Unternehmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald konzentriert sich im nördlichen Teil des Landkreises sowie in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Eine Übersicht über ausgewählte Arbeitgeber bzw. Standorte wird in Tabelle 9 sowie Tabelle 10 dargestellt.

Die wirtschaftlichen Branchenschwerpunkte im Landkreis Vorpommern-Greifswald konzentrieren sich mit Ausnahme der Tourismuswirtschaft vor allem auf die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, die Hansestadt Anklam, Lubmin, die Stadt Wolgast und die Stadt Pasewalk.

Tabelle 9: TOP 3 Arbeitgeber aus dem Bereich öffentliche Aufgaben³⁵

Unternehmen	Standort	Branche	Mitarbeiter
Landkreis Vorpommern-Greifswald	Mehrere Standorte	Kommunalverwaltung	1.213
Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Greifswald	Kommunalverwaltung	914
Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Torgelow	Torgelow	Öffentlicher Sektor	860

Daten: Fachhochschule Stralsund (2017).

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Vorpommern-Greifswald vor allem die Tourismuswirtschaft, die Gesundheitswirtschaft, die Energiewirtschaft, das maritime Gewerbe, der Handels- und Dienstleistungssektor sowie die Land- und Forstwirtschaft. Ca. 80% der Gesamtwertschöpfung im Landkreis Vorpommern-Greifswald werden im Handels- und Dienstleistungssektor generiert. In dieser Branche sind rund 82% aller Beschäftigten tätig.

³⁴ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2017).

³⁵ Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Tabelle 10: TOP 30 Arbeitgeber bzw. Wirtschaftsstandorte³⁶

Unternehmen	Mitarbeiter	Unternehmen	Mitarbeiter
Universität Greifswald	6280	Seetel Hotel GmbH Ahlbeck	427
Johanna-Odebrecht-Stiftung Greifswald	850	Eisengießerei Torgelow	420
Ameos-Kliniken, Anklam	800	BDH-Klinik Greifswald	330
Sparkasse Vorpommern	795	Peene-Werft Wolgast	300
Energiewerke Nord Lubmin	686	MAT GmbH Uecker-münde	291
Hanse Yachts AG	650	Stadtwerke Greifswald GmbH	289
Sykes Enterprises Pasewalk	626	Theater Vorpommern	279
Braun Beteilig. Greifswald	600	Riemser Pharma	232
Heimatbäcker Pasewalk	600	WittCall Greifswald	230
Medigreif Greifswald	566	Fastphone Pasewalk	220
Teleperformance Greifswald	500	ADTRAN GmbH Greifswald	188
ml&s GmbH Greifswald	500	Dienstleistungsgesellschaft Lubmin	187
Loeffler-Institut Greifswald	450	WVG Greifswald	177
Klinikum Karlsburg	450	USD Uni Service Greifswald	140
Me-Le GmbH Torgelow	450	Kursana Residenz Greifswald	134

Daten: Fachhochschule Stralsund (2017), Ostsee-Zeitung (2015).

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat darüber hinaus eine überregionale Bedeutung als Innovations- und Forschungsstandort. Dies beinhaltet neben der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald diverse andere Forschungseinrichtungen.

³⁶ Die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3.7 Schulstandorte

Allgemeinbildende Schulen und Schülerzahlen

Im Schuljahr 2016/2017 existieren im Landkreis Vorpommern-Greifswald insgesamt 89 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 80 Schulen in öffentlicher- und neun Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 11).

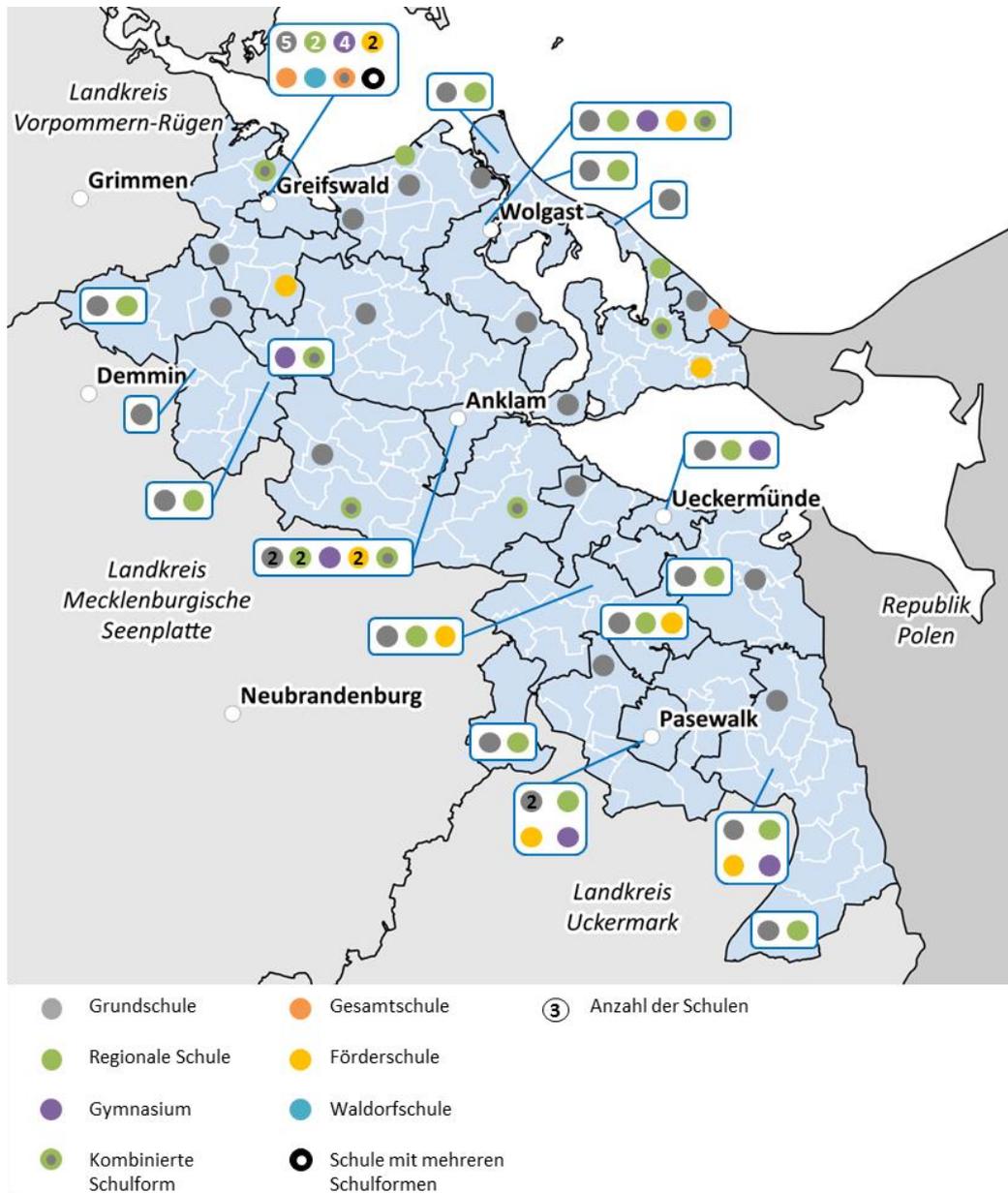
Tabelle 11: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Vorpommern-Greifswald im Schuljahr 2016/2017

Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl der Schüler
Grundschulen	35	6.500
Regionale Schulen mit Orientierungsstufe	18	8.500
davon mit Grundschule	5	
Integrierte Gesamtschulen mit Orientierungsstufe	4	950
Davon mit Grundschule	5	
Davon mit Grund- und Förderschule	1	
Kooperative Gesamtschulen	1	555
Förderschulen	11	1.150
Davon mit Förderschwerpunkt „Lernen“	4	
Davon mit Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“	4	
Davon mit Förderschwerpunkt „emotionale und soziale Entwicklung“	3	
Gymnasien	8	4.150
Davon mit Grundschule und Orientierungsstufe	1	
Davon Abendgymnasium	1	60
Waldorfschule	1	300
Gesamtanzahl im Landkreis	89	Ca. 22.100

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c), Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern) (2016b).

Abbildung 12 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im Anhang A4 dargestellt.

Abbildung 12: Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c), Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern) (2016b).

Standorte der Berufsschulen im Landkreis Vorpommern Greifswald

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald befinden sich Berufsschulstandorte an den Standorten Eggesin (Außenstelle der Beruflichen Europa-Schule), Pasewalk (Berufliche Schule an der Asklepiosklinik), Torgelow (Außenstelle der Beruflichen Europa-Schule), Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Berufliche Schule des

Landkreises, Berufliche Schule an der Universitätsmedizin, Berufsfachschule), Wolgast (Berufliche Europa-Schule, Berufliche Schule am Kreiskrankenhaus) sowie Zinnowitz (Theaterakademie Vorpommern).

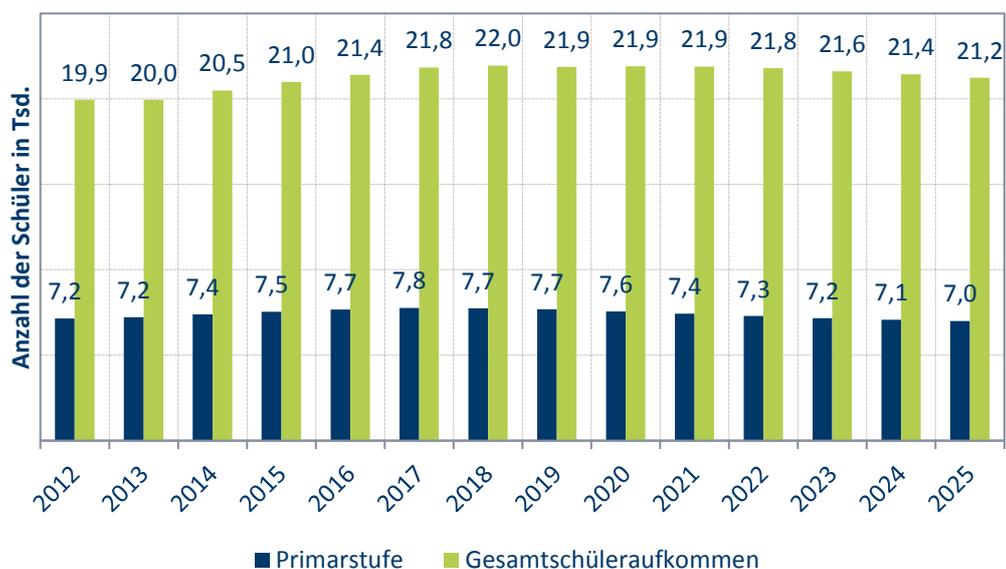
Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Entgegen dem allgemeinen Trend ist die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Vorpommern-Greifswald seit dem Schuljahr 2011/2012 um 1.400 auf insgesamt ca. 22.100 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2016/2017 angewachsen.

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald 2015-2020³⁷ prognostiziert ab dem Jahr 2020 beginnend im Grundschulbereich einen Rückgang der Schülerzahlen (vgl. Abbildung 13).

Schulschließungen sind innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht vorgesehen.

Abbildung 13: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c).

Entwicklung der Schülerzahlen Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald erwartet aufgrund der hohen Geburtenzahlen sowie der prognostizierten Bevölkerungszunahme sowohl im Grundschul- als auch im weiterführenden Bereich steigende Schülerzahlen. Im Grundschulbereich wird für den Zeitraum 2014 bis 2025 mit einem Anstieg von 17%

gerechnet³⁷. Damit einhergehend wird erwartet, dass die bestehenden Raumkapazitäten in den Grundschulen ab dem Schuljahr 2016/17 nicht mehr ausreichen werden. Im weiterführenden Bereich zeichnet sich eine Überschreitung der Raumkapazitäten ab dem Schuljahr 2017/18 ab.

Neubau Grundschule Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt, im Gebiet an der Verlängerten Scharnhorststraße westlich der Osnabrücker Straße einen neuen Grundschulstandort zu errichten. Es liegt ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 114 vor, der die Sicherstellung des Grundschulstandortes zum Ziel hat. Es werden derzeit Standortvarianten nördlich bzw. südlich der Verlängerten Scharnhorststraße geprüft, um eine optimale städtebauliche Entwicklung zu fördern.

3.8 Verflechtungen in der Schülerbeförderung

Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf Schülerbeförderung

Die Darstellung zu den einzelnen Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf Schülerbeförderung werden im Anhang A7 dargestellt.

Als Besonderheit besteht eine Verwaltungsvereinbarung zur Beschulung von Schülerinnen und Schülern mit Wohnsitz in den Ämtern Peenetal/Loitz und Jarmen-Tutow, die vor der Bildung des Landkreises Vorpommern-Greifswald dem ehemaligen Landkreis Demmin angehört haben. Diese ermöglicht den Zugang sowie die Beförderung zu folgenden Schulen im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bis einschließlich dem Schuljahr 2018/19:

- Goethe Gymnasium (Musikgymnasium) Demmin,
- Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen Demmin sowie
- Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung „Sonnenhof“ Demmin.

Auswirkung der freien Schulwahl

Gemäß § 45 SchulG M-V können Erziehungsberechtigte oder volljährige Schüler die weiterführende Schule bei verfügbarer Aufnahmekapazität selbst wählen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen einhergeht.

³⁷ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c).

Gemäß § 113 Abs. 2 SchulG M-V wird festgelegt, dass nur die Beförderung zur örtlich zuständigen Schule vom Landkreis übernommen wird. Laut Satzung werden die Kosten für eine Fahrt zu einer örtlich nicht zuständigen Schule in der Höhe erstattet, die der Landkreis zu zahlen hätte, bei einer Fahrt zu einer örtlich zuständigen Schule.

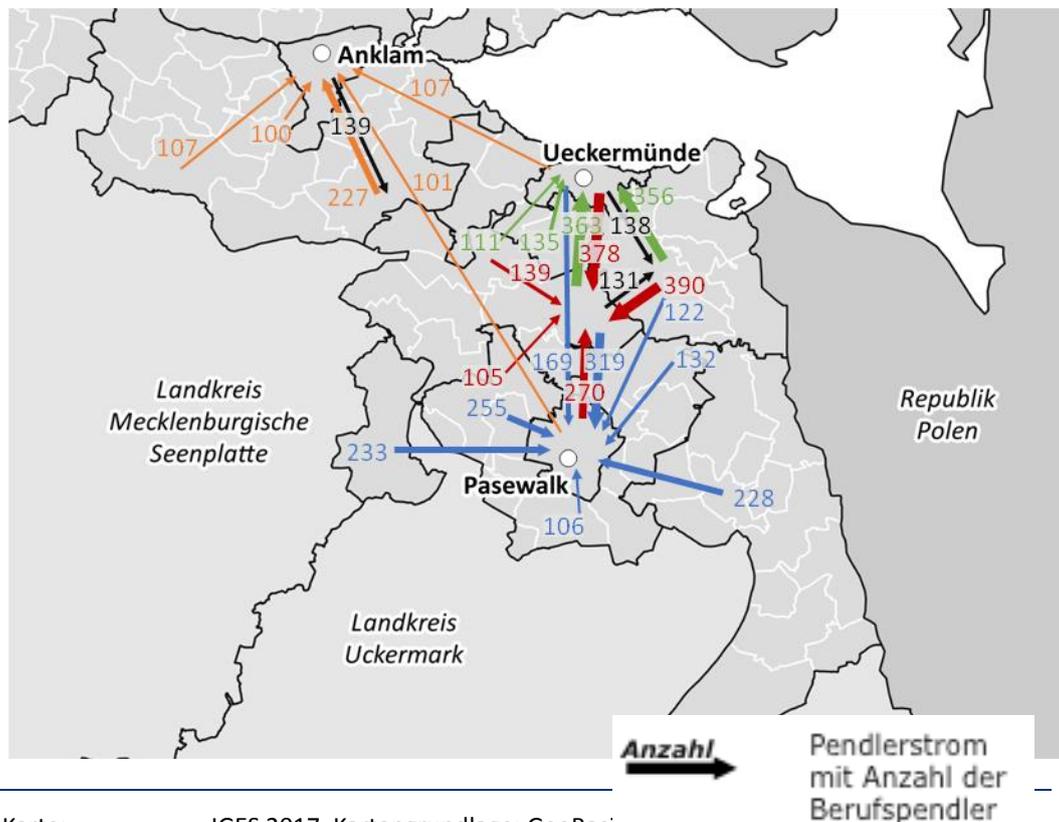
3.9 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Vorpommern-Greifswald (Pendler)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Die Analyse der Pendlerdaten für den Landkreis Vorpommern-Greifswald erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit (Datenstand 30.06.2015).

Pendler innerhalb des Landkreis Vorpommern-Greifswald

Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. rund 35.000 Personen (ohne Binnenpendler innerhalb einer Gemeinde). Die Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald sind stark auf die Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie auf die anderen zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 14 sowie Abbildung 15).

Abbildung 15: Pendler innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald (südlicher Bereich)



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasi

Daten: Bundesagentur für Arbeit (2016).

Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt.

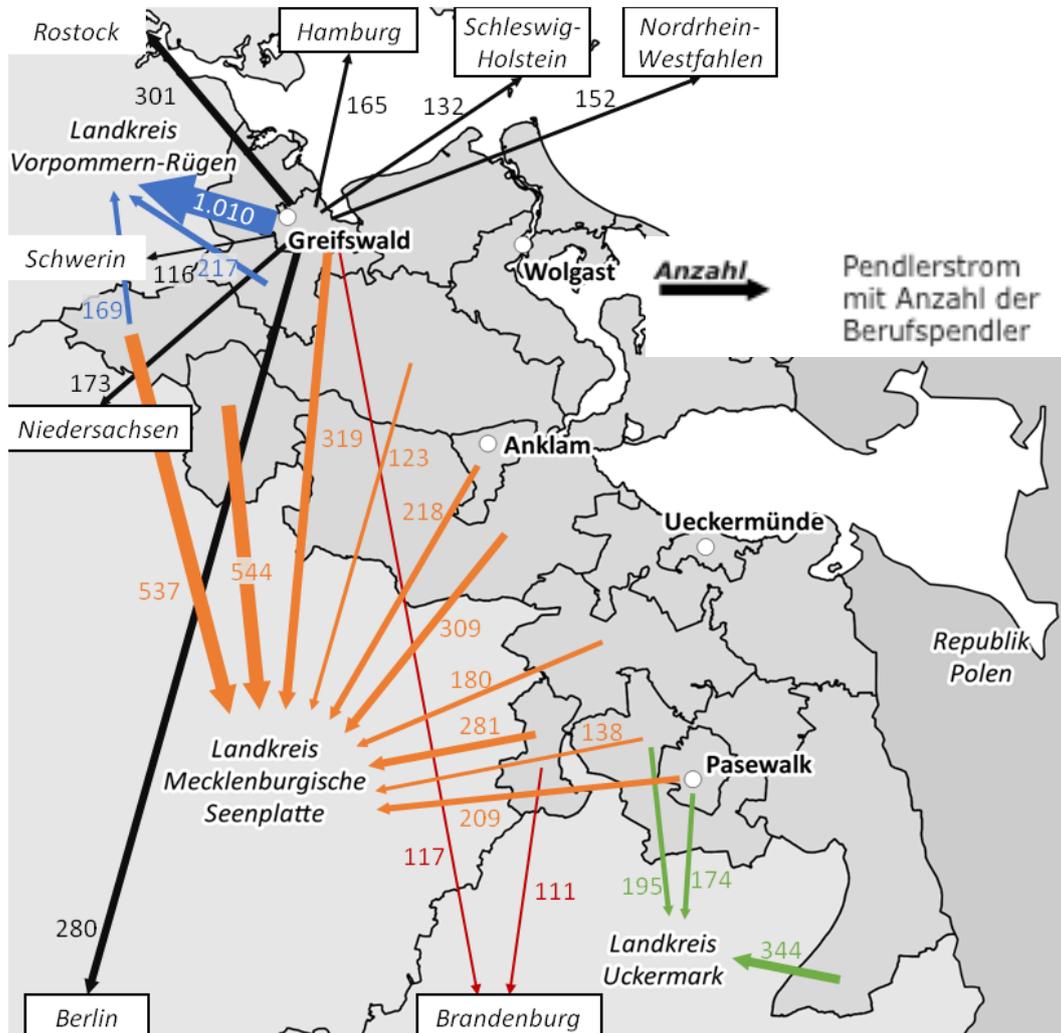
Ein- und Auspendler

Die stärksten Pendlerströme in den Landkreis hinein sind aus den angrenzenden Landkreisen Vorpommern-Rügen³⁸ und Mecklenburgische Seenplatte in Richtung Universitäts- und Hansestadt Greifswald festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Landkreis Uckermark in Richtung Pasewalk sowie internationale Pendlerbeziehungen aus der Republik Polen in Richtung der Gemeinde Heringsdorf (vgl. Abbildung 16).

Deutliche Verflechtungen existieren im überregionalen Kontext ebenfalls vor allem in Richtung des Forschungs- und Innovationsstandortes Universitäts- und Hansestadt Greifswald (v.a. aus den Ländern Berlin und Brandenburg sowie dem Freistaat Bayern).

³⁸ Besonders stark ausgeprägt sind die Verflechtungen aus der Hansestadt Stralsund sowie aus den Gemeinden Süderholz und Sundhagen. Die beiden Gemeinden grenzen direkt an den Landkreis Vorpommern-Greifswald und weisen eine entsprechend kurze Distanz zur Universitäts- und Hansestadt Greifswald auf.

Abbildung 17: Auspendler aus den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Vorpommern-Greifswald



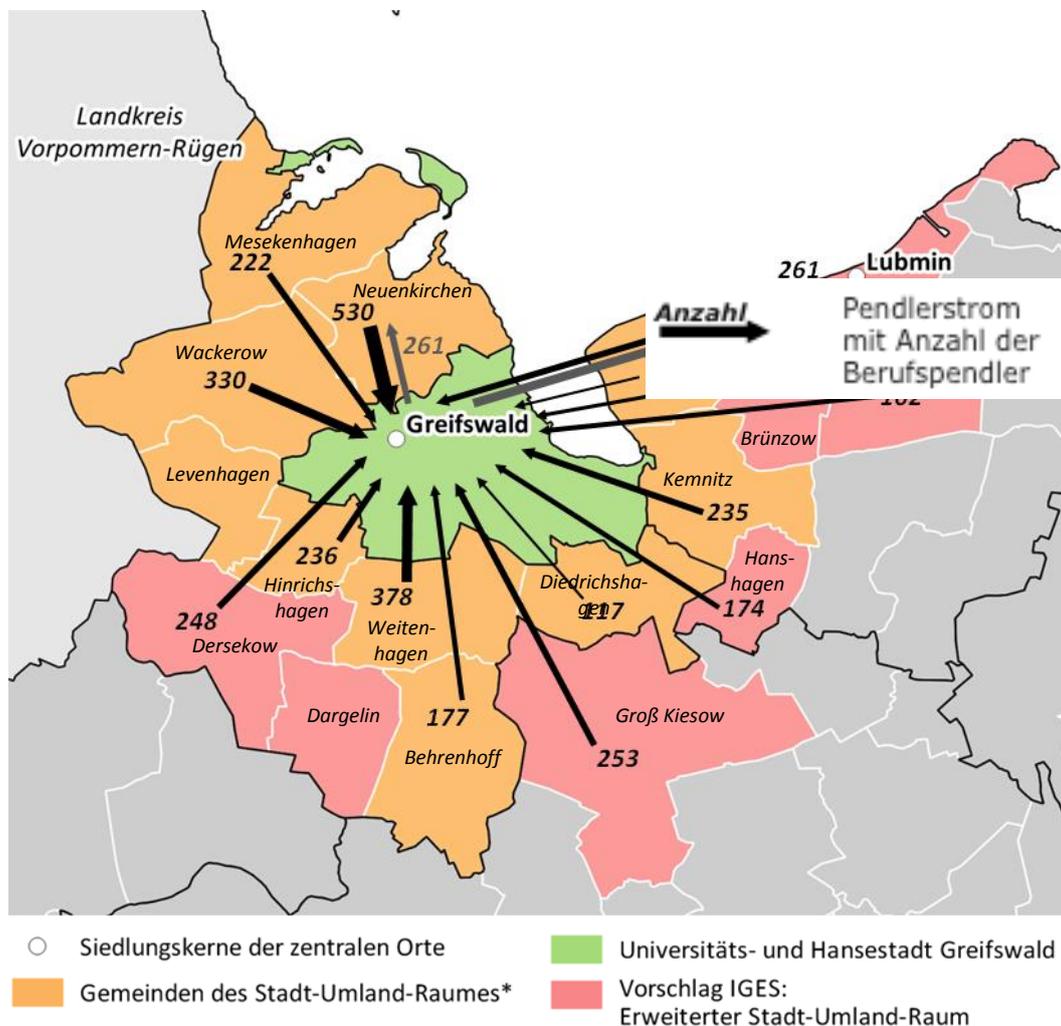
Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit (2016).
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie Stadt-Umland-Raum Greifswald

Als Teil des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald besitzt die Universitäts- und Hansestadt Greifswald einen über die Grenzen des Landkreises hinausgehende Bedeutung. Dies zeigt sich u.a. in der hohen Verflechtung zwischen dem Stadtgebiet und dem Landkreis Vorpommern-Rügen mit ca. 2.900 Einpendlern in die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und rund 1.000 Auspendlern.

Innerhalb des Stadt-Umland-Raums Greifswald bestehen starke Pendlerbeziehungen vor allem in Richtung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (vgl. Abbildung 18).

Abbildung 18: Pendler innerhalb des Stadt-Umland-Raums Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit (2016).
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt, * vgl. RRVP 2010.

Pendler in die Republik Polen

Pendler von einem deutschen Wohnort zu einem Arbeitsort im Ausland werden statistisch in Deutschland nicht erfasst und können daher im vorliegenden NVP nicht ausgewiesen werden.

3.10 Tourismus & Freizeit

Tourismusschwerpunkträume und Tourismusedwicklungsräume

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald umfasst mit der Insel Usedom eine der wichtigsten touristischen Destinationen in ganz Deutschland.

Abbildung 19: Tourismusräume im Landkreis Vorpommern-Greifswald



Tourismusschwerpunkträume

- Außenküste der Insel Usedom
- ◇ Kultur- und Städtetourismus

Tourismusedwicklungsräume

- Ueckermünder Heide
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Peene und Peenestrom
- Achterwasser, Bodden und Haff
- weitere Tourismusedwicklungsräume

Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: RREP 2010.

Touristisch relevant sind jedoch auch weitere Teilbereiche des Landkreises, da eine klare Weiterentwicklung der touristischen Ausrichtung des Landkreises vorgesehen ist. Das RREP beschreibt entsprechend die Tourismusschwerpunkträume und Tourismusedwicklungsräume für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (vgl. Abbildung 19).

Der Tourismusschwerpunktraum „Außenküste der Insel Usedom“ sowie Tourismusentwicklungsräume wie etwa „Achterwasser, Bodden und Haff“ weisen eine über die letzten Jahre positive touristische Entwicklung auf (vgl. Tabelle 12).

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird sowohl als Tourismusentwicklungsräume sowie auch als Schwerpunkt des Kultur- und Städtetourismus klassifiziert und weist auf Basis der Gästeankünfte nach einer stagnierenden Periode in 2015 wieder eine positive Entwicklung auf (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2015

	2012	2013	2014	2015
Landkreis Vorpommern-Greifswald	1.250.444	1.247.000	1.236.066	1.304.564
Davon Insel Usedom	992.518	979.506	967.658	1.020.042
Davon Universitäts- und Hansestadt Greifswald	87.395	86.711	84.715	92.862

Daten: Reiseverkehrsstatistik, Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg.) (2016a).

Neben den im RREP ausgewiesenen Tourismusschwerpunkträumen und Tourismusentwicklungsräumen nehmen die drei im Landkreis existierenden Naturparks rund 40% der gesamten Fläche des Landkreises ein (vgl. Tabelle 13) und bilden eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination.

Tabelle 13: Naturparks im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Naturpark	Fläche
Naturpark „Am Stettiner Haff“	53.700 ha
Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“	33.400 ha
Naturpark „Insel Usedom“	59.000 ha

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Ferienstraßen wie die Vorpommersche Dorfstraße, Teilabschnitte der Schwedenstraße sowie die Europäische Route der Backsteingotik durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernradwegen wie

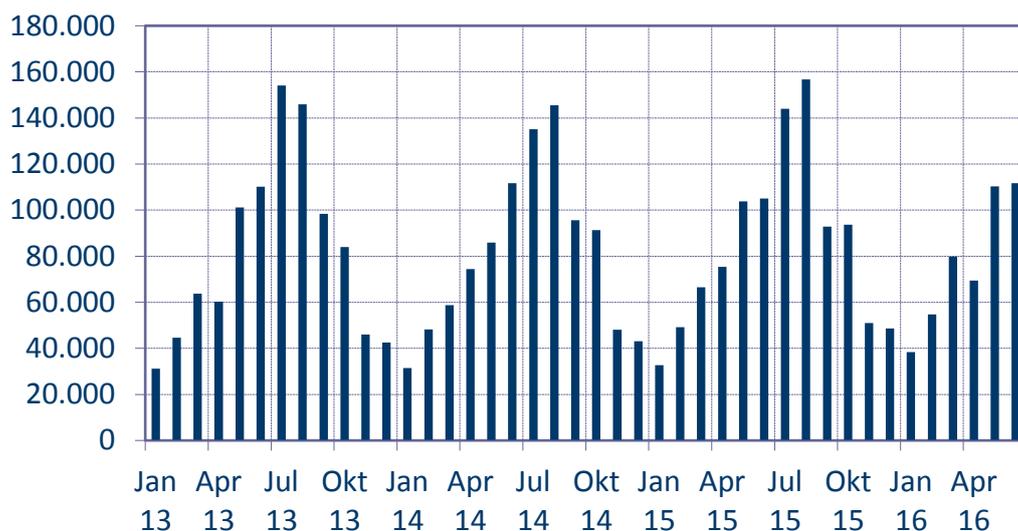
- Radfernweg Berlin-Usedom,
- Ostseeküstenradweg,
- Oder-Neiße-Radweg sowie
- Mecklenburgische Seen-Radweg.

Touristische Bedeutung der Insel Usedom

Die Insel Usedom gehört zu den beliebtesten Reisezielen in Deutschland. Im Jahr 2015 kommen 1.003.307 Gäste aus Deutschland und 16.735 Gäste aus dem Ausland. Ca. 43% aller Übernachtungen entfallen auf die Gemeinde Heringsdorf als Teil des Tourismusschwerpunktraums „Außenküste der Insel Usedom“ mit den drei Kaiserbädern Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin. Im Jahr 2015 sind 8% der Gäste mit der Bahn angereist und 2% mit dem Flugzeug. Über die Anreise mit dem Bus liegen keine Daten vor.³⁹

Der Bereich Insel Usedom hat sich zu einem Ganzjahresziel entwickelt, in dem sich Gästeankünfte zu ca. zwei Dritteln auf die Hauptsaison (hier Sommerhalbjahr April bis September) und zu ca. einem Drittel auf die Nebensaison (hier Winterhalbjahr Januar bis März sowie Oktober bis Dezember) verteilen (vgl. Abbildung 20).

Abbildung 20: Entwicklung der Gästeankünfte Insel Usedom 2013 bis 2016



Daten: Reiseverkehrsstatistik, Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg.) (2016a).

Für die Insel Usedom wurde in den letzten Jahren wiederholt die Zielstellung formuliert, den Pkw als Anreisemittel zurückzudrängen sowie die Destination so zu entwickeln, dass für den Aufenthalt auf der Insel kein Pkw benötigt wird. Die bisherigen Bemühungen zur Etablierung eines attraktiven SPNV-Angebots auf der Usedomer Bäderbahn, die Einführung von integrierten Taktverkehren auf ausgewählten touristisch interessanten und zu vermarktenden Buslinien sowie die ersten erfolgreichen Ansätze zu Kooperationen zwischen dem ÖPNV

³⁹ Vgl. RPVV 2010, S. 24.

und der Tourismuswirtschaft (Usedom-Rad etc.) unterstützen die Zielstellung, einen Pkw-freien Aufenthalt zu ermöglichen.

Dennoch sind weitere Anstrengungen erforderlich, da die Nutzung des Pkw zur Anreise nach wie vor klar dominiert und auch die Mobilität während des Aufenthalts noch stärker mit dem Umweltverbund aus Fahrrad, Schiff, Bahn und Bus ausgebaut werden muss.

4. Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr

4.1 Angebot im SPNV

Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG MV und umfasst die in Tabelle 14 dargestellten derzeitigen und nach derzeitigem Stand zukünftig vorgesehenen Leistungen.

Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis wird im Anhang A2 dargestellt.

Tabelle 14: Status Quo und Planung SPNV-Angebote im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
Status Quo¹				
RE 3 Stralsund - Pasewalk - Berlin	Teilnetz Nord-Süd (Ost)	DB Regio AG	2 h	12/2014 – 12/2026
RE 4 Lübeck - Bützow – Pasewalk - Ueckermünde/Stettin	Teilnetz Ost-West	DB Regio AG	1 h (Pasewalk - Ueckermünde/Stettin 2 h)	12/2014 – 12/2029
RB 23 Stralsund - Züssow - Swinemünde	Usedomer Bäderbahn	Usedomer Bäderbahn GmbH	2 h Stralsund-Züssow 1 h Züssow – Swinemünde 0,5 h Wolgast – Swinemünde (nur Sommer)	01/2003 – 12/2017
RB 24 Peenemünde - Zinnowitz	Usedomer Bäderbahn	Usedomer Bäderbahn GmbH	1 h	01/2003 – 12/2017

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
Planung²				
RE 3 Stralsund - Pasewalk - Berlin	Teilnetz NORD-SÜD (Ost) II beziehungsweise VBB-Netz NOS	Vergabe geplant für 2022	k.A.	12/2026 – 12/2038
RE 4 Lübeck - Bützow – Pasewalk - Ueckermünde/Stettin	Teilnetz OST-WEST II	Vergabe geplant für 2026	k.A.	12/2029 – 12/2041
RE 10 Rostock – Stralsund - Züssow	Teilnetz OST-SEE-KÜSTE II	Optionale Vergabe geplant für 2016	2 h	12/2019 – 12/2034
RB 23 Stralsund - Züssow	Teilnetz USE-DOM	DB Regio AG	2 h	12/2017 – 12/2019
RB 23 Züssow - Swinemünde	Teilnetz USE-DOM	DB Regio AG	2 h Stralsund-Züssow 1 h Züssow – Swinemünde 0,5 h Wolgast – Swinemünde (nur Sommer)	12/2017 – 12/2030
RB 24 Peenemünde - Zinnowitz	Teilnetz USE-DOM	DB Regio AG	1 h	12/2017 – 12/2030
RB 23 Stralsund - Züssow - Swinemünde	Teilnetz USE-DOM II	Vergabe für 2027 geplant	k.A.	12/2030 – 12/2042
RB 24 Peenemünde - Zinnowitz	Teilnetz USE-DOM	Vergabe für 2027 geplant	k.A.	12/2030 – 12/2042

Daten: ¹VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH 2016. ²Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2015a).

Zugangsstellen und Ausbauzustand im SPNV

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald bestehen 45 Zugangsstellen zum SPNV (vgl. Anhang A2), die überwiegend mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet sind (Rampen oder Aufzüge).

Einzig die Zugangsstelle Torgelow ist nur eingeschränkt barrierefrei, da hier nur für eine Richtung eine Rampe installiert ist. Die DB Netz AG hat für das Jahr 2018 eine Modernisierungsmaßnahme vorgesehen, um die Zugangsstelle komplett barrierefrei zu gestalten.

4.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald besteht an den Zugangsstellen Anklam, Greifswald, Pasewalk und Züssow ein Anschluss zum SPVF.

Die derzeit angebotenen Angebote bestehen nicht im Taktverkehr, sondern nur in Form von Einzelfahrten und werden zum Teil nur an einzelnen Wochentagen sowie saisonal durchgeführt.

Der SPFV im Landkreis umfasst zum Fahrplanstand 13.05.2017 bis 30. September 2017 die Zuggattungen ICE sowie IC. Die einzelnen Fahrten können den ICE-Linien 15 (Erfurt - Berlin - Stralsund) und 28 (München - Berlin - Stralsund) sowie die IC-Linien 26 (Stuttgart/Karlsruhe - Frankfurt/M. - Hamburg - Stralsund - Greifswald/-Binz) sowie 32 (Stuttgart - Köln - Berlin - Stralsund - Binz) zugeordnet werden.

4.3 Fernbuslinienverkehr

Viele Städte in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Dies trifft insbesondere auch für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu, da über die bereits historisch etablierten Fernbuslinienverkehre zwischen Sachsen und der Insel Usedom zahlreiche Angebote etabliert wurden, die trotz der starken Unsicherheiten der bisherigen Marktentwicklung große Chancen auf langfristigen Bestand aufweisen.

Da neben ständigen Anpassungen der Fernbusangebote auch saisonale Unterschiede in der Angebotshäufigkeit auftreten, werden in Tabelle 15 die wesentlichen derzeit existierenden Angebote als grobe Übersicht aufgeführt.

Tabelle 15: Fernbuslinienverkehr im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Betreiber	Linie.	Laufweg	Zugangsstellen im Kreis
FlixBus GmbH	025	Leipzig – Berlin – Lubmin	Greifswald ZOB, Greifswald Klinikum, Lubmin
FlixBus GmbH	125	Leipzig – Berlin - Rügen	Greifswald ZOB
FlixBus GmbH	148	Berlin – Ahlbeck	Pasewalk Bahnhof, Anklam ZOB, Usedom, Bansin Ahlbecker Chaussee, Heringsdorf Bahnhof, Ahlbeck Bahnhof
FlixBus GmbH	170	Dresden – Berlin - Rügen	Greifswald ZOB
FlixBus GmbH	249	Hamburg – Rostock – Stettin	Greifswald ZOB, Pasewalk Bahnhof
FlixBus GmbH	274	Hamburg – Rostock – Greifswald	Greifswald ZOB
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH	UsedomExpress	Zwickau - Usedom	Wolgast Hafen, Trassenheide, Zinnowitz, Zempin, Koserow, Kölpinsee, Stubbenfelde, Ückeritz, Bansin, Heringsdorf, Heringsdorf, Ahlbeck
Usedomer Bäderbahn GmbH		Usedom – Rostock – Hamburg	Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow, Zempin, Zinnowitz, Wolgast, Greifswald
Usedomer Bäderbahn GmbH		Usedom – Anklam – Berlin	Zinnowitz, Zempin, Koserow, Kölpinsee, Ückeritz, Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck, Zirchow, Mellenthin, Stolpe, Usedom, Anklam
VVG Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH	schnurstracks	Greifswald – Neubrandenburg	Greifswald: ZOB, Osnabrücker Str., Gützkower Landstr., Herrenhufer Str., Bahnhofstr., Goethestr., J.-Stelling-Str., H.-Beimler-Str., Nelkenweg

Daten: FlixBus GmbH, Usedomer Bäderbahn GmbH, VVG Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH, Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, Stand März 2017.

4.4 **Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV**

Derzeitiges Verkehrsangebot im sonstigen ÖPNV

In Abbildung 21 und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** wird das derzeitige Liniennetz (sonstiger ÖPNV im Regionalverkehr) des Landkreises Vorpommern-Greifswald dargestellt.

Tabelle 16: Verkehrsunternehmen des sonstigen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen, Betriebsformen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Verkehrsunternehmen	Linien	Davon tlw. Rufbus	Laufzeit bis
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte			
Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG)	3	2	k.A.
Landkreis Vorpommern-Greifswald			
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)	22	18	31.12.2017
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) ⁴⁰ , vormals Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH (VBG-L)	22	19	31.12.2017
Omnibusunternehmen Ronny Pasternak	2	2	31.07.2025
Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)	14	/	31.12.2025
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH (VVG)	42 ⁴¹	39	31.08.2026
Landkreis Uckermark (Land Brandenburg)			
Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH	3	3	k.A.
Landkreis Vorpommern-Rügen			
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen GmbH (VVR)	2	/	k.A.
Universitäts- und Hansestadt Greifswald			
Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG)	4	/	31.12.2025

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald 2016.

Im Landkreis verfügen derzeit vier Verkehrsunternehmen über Liniengenehmigungen im sonstigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises oder der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise liegen (vgl. Tabelle 16)**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

⁴⁰ Mitte 2017 erfolgte die Verschmelzung der Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH mit der Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH zur Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH mit Betriebsteilen in Anklam und Greifswald.

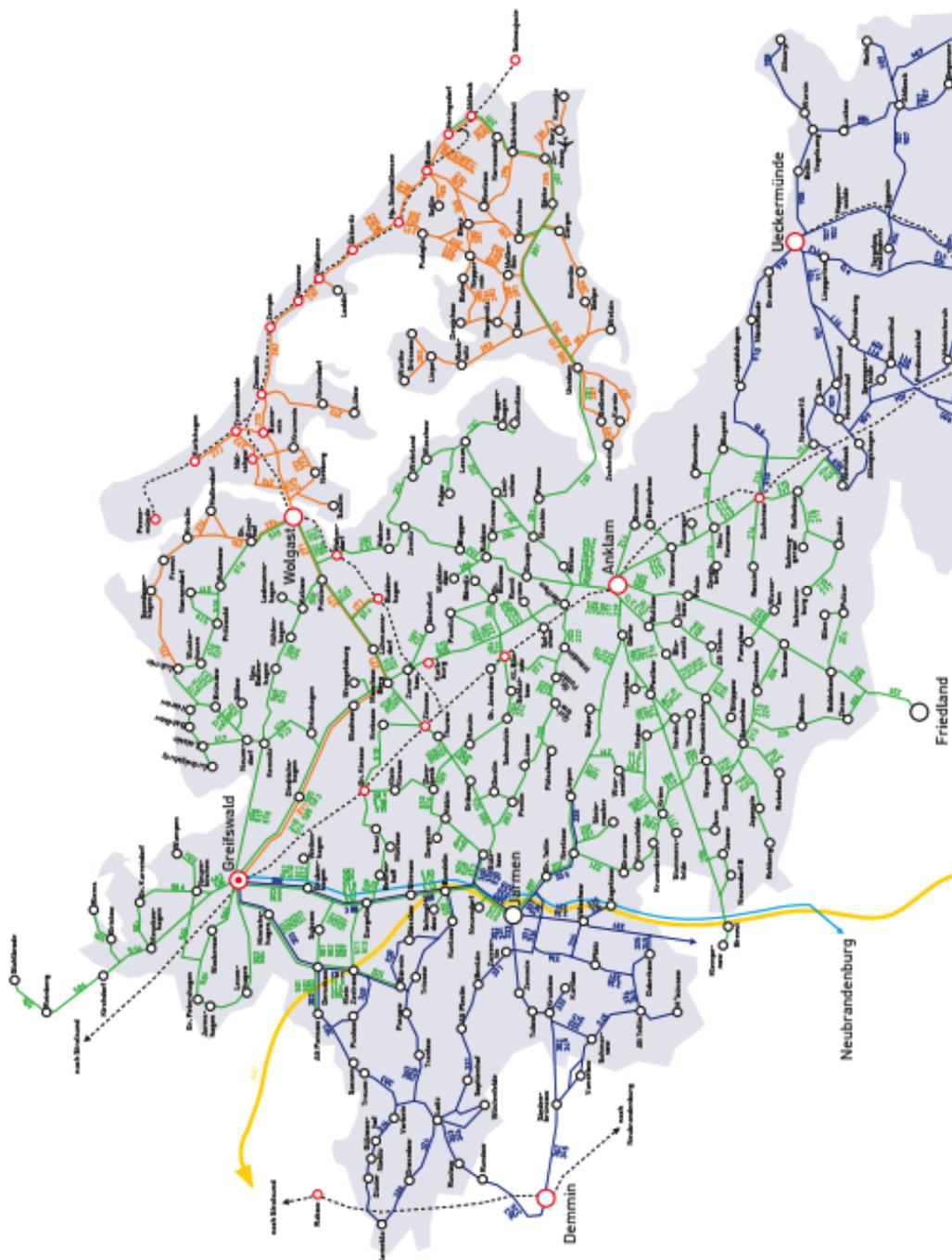
⁴¹ Abweichende Laufzeiten folgender Linien: Linie 705 bis 11.08.2019, Linie 706 bis 20.12.2017 sowie Linie 330 bis 14.04.2024.

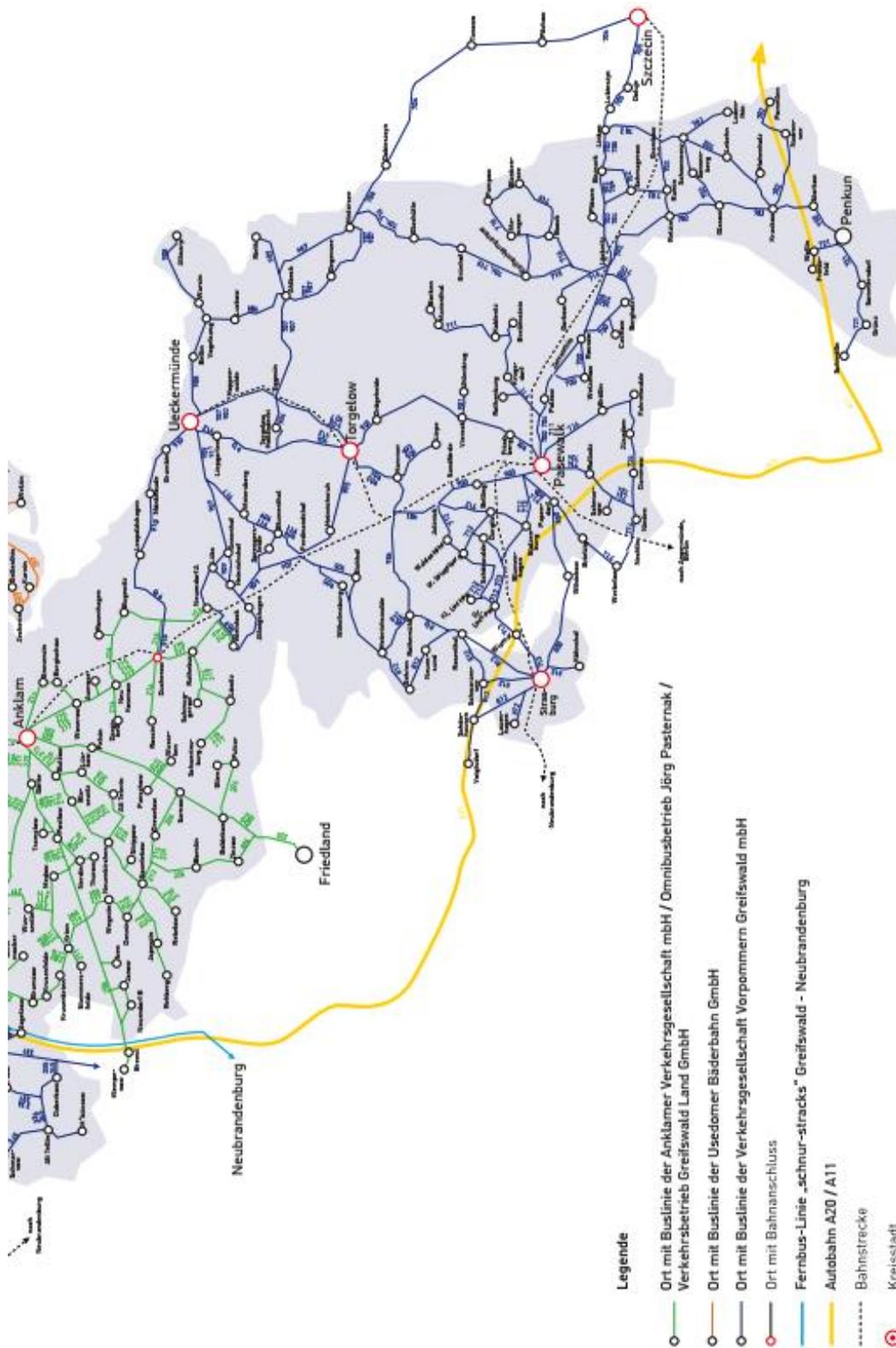
Eine detaillierte Darstellung

- der einzelnen Linien,
- dem Betreiber,
- der Angebotshäufigkeit nach den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag – Freitag (Ferientage), Samstag, Sonntag,
- der etwaigen Ausgestaltung von Taktverkehren sowie
- zu vorhandenen Elementen flexibler Betriebsformen

erfolgt im Anhang A3.

Abbildung 21: Status Quo Liniennetz des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald, Regionalverkehr





Quelle:
Anmerkung:

Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“ 2016.
Linie 201 wird im Abschnitt Anklam – Usedom durch die AVG und im Abschnitt Usedom – Heringsdorf als Linie 201a durch die UBB betrieben.

4.5 Erste Elemente flexibler Betriebsformen

Aufgrund von geringem Fahrgastaufkommen werden zu Rand- und schwach ausgelasteten Verkehrszeiten **Elemente flexibler Betriebsformen** bei Einzelfahrten des Regionalverkehrs angewendet:

- Linientaxi,
- Kleinbus sowie
- Rufbus.

Zum Fahrplanstand 2016/2017 werden auf einem überwiegenden Teil der Linien ausgewählte Fahrten und/oder Fahrtenabschnitte als Rufbusfahrt erbracht (vgl. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** sowie Anhang A3).

Als Betriebsform wird ausschließlich der **Linienverkehr** auf festen Linienwegen **nach vorheriger Anmeldung** eingesetzt. Die **Vermarktung erfolgt nicht als separates Rufbussystem**, sondern nur defensiv in Form einschränkender Fahrplanhinweise („nur nach vorheriger Anmeldung“). Positiv ist, dass bereits eine **weitgehend einheitliche Bezeichnung** als Rufbus etabliert ist.

Die **Disposition** der Fahrtwünsche erfolgt **weitgehend manuell**, da der angebotene Umfang der flexiblen Betriebsformen bei den einzelnen Unternehmen bisher noch keine kritische Masse überschritten hat.

Jedes Unternehmen nutzt derzeit **unterschiedliche Telefonnummern zur Durchführung einer Rufbusbestellung**, so dass eine einheitliche Form der Anmeldung – etwa als Dienstleistung der Mobilitätszentrale Vorpommern – zu empfehlen ist.

4.6 Bewertung der Netz- und Angebotsstruktur Landkreis Vorpommern-Greifswald

Erste Ansätze einer integrierten bzw. differenzierten Verkehrsorganisation und Vertaktung

Bis dato werden **Taktverkehre** in konsequenter Form **in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald** angewendet. Die Organisation des Stadtverkehrs wurde dabei stark optimiert und das historisch gewachsene Stadtbussystem mit hohem Komplexitätsgrad zu einem modernen innovativen Stadtbuskonzept und dem Marketingbegriff Citybus weiterentwickelt.

Weiterhin werden seit Sommer 2016 erstmals **integrierte vertaktete Busverkehre** in größerem Umfang **im Bediengebiet der Usedomer Bäderbahn GmbH** angeboten. Während zunächst nur die Ortsverkehre in der Gemeinde Heringsdorf als Taktverkehr ausgestaltet waren (Kaiserbäderlinie), erfolgte durch die Usedomer Bäderbahn GmbH die zeitgemäße Anpassung der vorhandenen Regionalbusangebote in Form von Taktverkehren, die mit dem SPNV-Angebot auf der Insel Usedom konsequent abgestimmt sind. Die Regionalbusverkehre werden dabei in moderner Form touristisch vermarktet, so dass die Erschließung bisher nicht stark berücksichtigter Kundengruppen bei gleichzeitiger Intensivierung der

Zusammenarbeit mit Akteuren der Tourismuswirtschaft in den Fokus gerückt ist. Gleichzeitig wurden dadurch Leistungsänderungen in der Schülerbeförderung umgesetzt, die sich trotz anfangs auftretender Anpassungserfordernisse im täglichen Verkehr bewähren.

Ein dritter Teilbereich mit teilweise umgesetzter Anwendung vertakteter Verkehrsangebote besteht im Verbindungskorridor **zwischen Pasewalk und Uecker-münde** auf den Linien 901 und 902 teilweise ein 60-Minuten-Takt angeboten wird.

Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Eine integriert ausgerichtete Verkehrsorganisation mit einer differenzierten Gestaltung der Teilangebote nach deren Funktion, eine Vertaktung und die Vernetzung der öffentlichen und individuellen Verkehrsangebote erfolgen bisher ausschließlich teilweise. Es besteht Weiterentwicklungsbedarf.

Eine **flächendeckende Erreichbarkeit** ist neben den Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Schülerbeförderung resultierenden Fahrtenangebote **zumindest an Schultagen gegeben**.

Außerhalb der Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot sind die **Fahrtenlagen und Angebotshäufigkeiten meist wenig geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen**.

Die überwiegende Ausrichtung der Verkehre im ländlichen Raum auf die Anfangs- und Endzeiten der Schulen wird durch Effekte der Schulwahlfreiheit sowie der unterschiedlichen Anforderungen im Schulbetrieb an Komplexität zunehmen.

Insgesamt besteht daher Handlungsbedarf, das **Verkehrsangebot im Landkreis stärker integriert weiterzuentwickeln**, eine **verbesserte Hierarchisierung** und wenn möglich **taktähnliche Organisation** der einzelnen Linien umzusetzen sowie insbesondere in den flächendeckenden Abschnitten der Verbindungsrelationen eine **behutsame Annäherung der Anforderungen von Schulbetrieb und Verkehrsorganisation** zu erreichen.

Die Umsetzung des Handlungsbedarfs sollte beispielsweise folgende Maßnahmen umfassen, die in 7.9 erläutert werden:

- Einführung vertakteter und taktähnlicher Angebote auf den Buslinien und Weiterentwicklung wichtiger Verbindungen des Hauptnetzes (vgl. dazu 7.2) zu einem hochwertigen Buskonzept,
 - Verknüpfung des Hauptnetzes mit dem Ergänzungsnetz (vgl. 7.2) zur flächenhaften Erschließung durch eine betriebliche Neuorganisation sowie regelmäßige Anpassung der Schülerbeförderung,
 - Verbesserung der Mindestbedienungsangaben insbesondere auch in der flächenhaften Erschließung und Umsetzung verbesserter Angebote u.a. durch Einführung flächendeckender Rufbuslösungen,
 - Verbesserung der Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte sowie
-

- Ausbau der Kooperationen zwischen Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte einschließlich grenzüberschreitender Angebote.

Es ist weiterhin zu empfehlen, eine **verstetigte Form regelmäßiger Abstimmungen zwischen den Beteiligten der Schülerbeförderung zu initiieren**, um möglichst geringe Belastungen durch Ausbleibe- und Reisezeiten des Schulbetriebs und der Beförderung für die Schülerinnen und Schüler in den Mittelpunkt zu stellen.

4.7 Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV – Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt über ein modernes innovatives Stadtbussystem. Es werden drei Citybuslinien im Taktverkehr (15- bzw. 30-Minuten-Grundtakt) mit Verknüpfung am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) angeboten. Daneben existiert eine historisch gewachsene und verbliebene Sonderlinie, die an ausgewählten Verkehrstagen die Stadtteile mit dem Neuen Friedhof verbindet. Abbildung 22 zeigt das derzeitige Liniennetz der Citybuslinien in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Neben den Citybuslinien ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald Start- und Zielpunkt im Regionalverkehr. Einige Stadtteile werden ausschließlich durch Angebote des Regionalverkehrs erschlossen. Dies betrifft vor allem Groß Schönwalde sowie Riemserort und die Insel Riems. Der Stadt- und Ortsteil Friedrichshagen wird durch einzelne Fahrten der Citybuslinie 2 (Kleinbusverkehr zwischen Wieck, Brücke und Friedrichshagen) angebunden.

4.8 Bewertung der Netz- und Angebotsstruktur Universitäts- und Hansestadt Greifswald

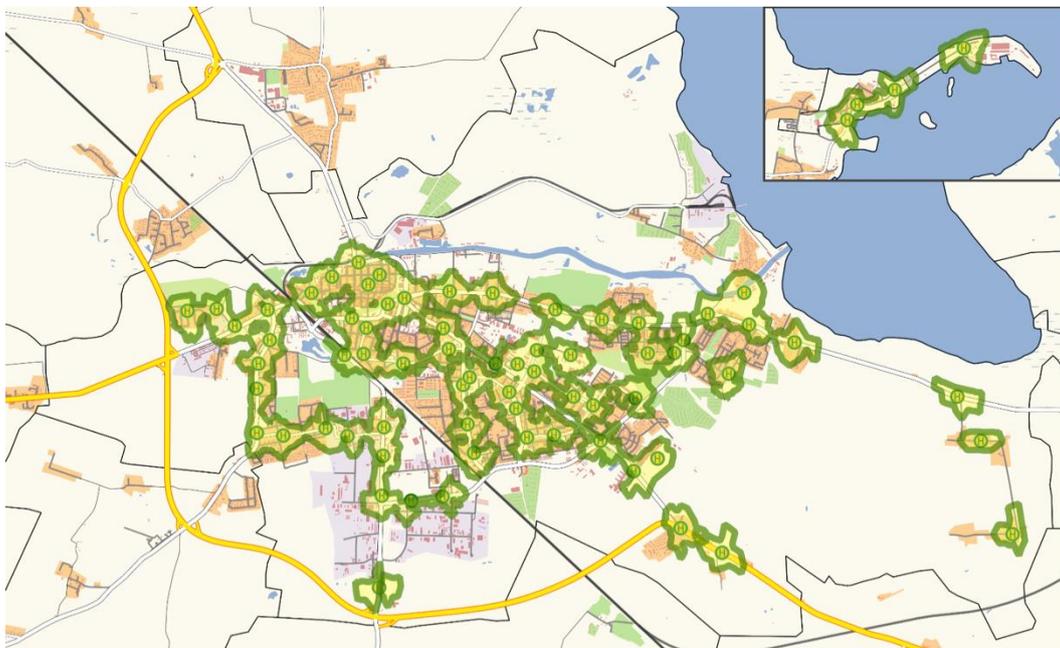
Überlagerungen von Stadt- und Regionalverkehren erfordern bessere funktionale Arbeitsteilung und Vernetzung

Es bestehen weiterhin in weiten Teilen des Citybusnetzes Überlagerungen durch Linien des Regionalverkehrs (vgl. Abbildung 23).

Während in den meisten Fällen ein- und ausbrechende Verkehre nur in geringem Umfang für innerstädtische Beförderungen genutzt werden, existiert vor allem mit dem derzeitigen Angebot der Linie 506 (ZOB – Bahnhof Süd – Schönwalde – Ostseevierteil – Platz der Freiheit – Neuenkirchen – Insel Riems) in weiten Teilen ein stadtverkehrsähnlicher Charakter, der aus planerischer Sicht zu überarbeiten ist.

Im Zusammenhang mit dem Ziel der Stärkung öffentlicher Stadt-Umland-Verkehre sowie der erforderlichen Modernisierung der Anbindung im ÖPNV in Richtung Neuenkirchen und zur Insel Riems ist eine Neuorganisation dieses Regionalbusangebotes umzusetzen. Damit soll gleichzeitig eine klarere funktionale Arbeitsteilung und Vernetzung zwischen Stadt- und Regionalverkehr erreicht werden.

Abbildung 24: 300 m-Erreichbarkeit der Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Weiterentwicklung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Angebotsqualität

Die derzeitige und zukünftig definierte Erschließungsqualität orientiert sich an einem 300-m-Einzugsradius der Haltestellen. Die derzeitige Haltestellen-Erschließung des Stadtgebiets wird in Abbildung 24 dargestellt. Unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Stadtentwicklung resultiert Untersuchungsbedarf zur Verbesserung der Angebots- und Erschließungsqualität in den bisher **nicht erschlossenen Bereichen** des Stadtgebietes sowie im Bezug zur **geplanten Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung**. Hierzu wird auf das ISEK Greifswald2030plus⁴² verwiesen.

Konkret werden die in Abbildung 25 dargestellten Handlungsbereiche vorgeschlagen und im Rahmen des Angebotskonzepts berücksichtigt.

Abbildung 25: Handlungsbereiche zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Angebotsqualität in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Abbildung: IGES 2017.

4.9 Tarifstruktur und Tarifangebot

Tabelle 17 stellt die wesentlichen Tarife und Kooperationen im Landkreis Vorpommern-Greifswald dar.

⁴² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2017).

Tabelle 17: Übersicht über Tarife und Tarifkooperationen im Landkreis

Kurzbezeichnung des Tarifs / Tarifangebots	AVG	DB Fernverkehr	DB Regio	MVVG	Pasternak	UBB	UVG	VBG	VVG	VVR
Überwiegend SPNV-Tarife										
Haus-Tarif auf den Strecken der UBB						X				
Tarife der DB AG		X	X			X				
Überwiegend integrierte Bahn & Bus-Tarife										
Gemeinschaftstarif Vorpommern (GTV) ⁴³			X			X		X		X
Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg							X			
Überwiegend Tarife des sonstigen ÖPNV										
Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“										
Tarif im Regionallinienvverkehr	X				X	X		X ⁴⁴	X	
Anschlusssticket Stadtverkehr Anklam und Greifswald	X					X		X	X	
Bus-Bahn-Ticket ⁴⁵	X			X						
Pomerania-Ticket ⁴⁶			X						X	
SchülerFerienTicket M-V	X		X	X	X	X		X	X	X
Sondertarif Linie 290/291 ⁴⁷						X				
Insel & Me(e)hr-Tageskarte			X			X ⁴⁸				
Usedom-Ticket ⁴⁹	X ⁵⁰					X				
Tarife der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH		51	52					X		
Gemeinschaftstarif Mecklenburgische Seenplatte										
Tarif im Regionallinienvverkehr				X						
Kombi-Ticket MSE ⁵³				X					X	
Tarife Landkreis Vorpommern-Rügen										
Tarife der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH								X ⁵⁴		X

Daten:	AVG 2016, Omnibusunternehmen Ronny Pasternak 2017, UBB 2016, VBG-L 2016, VVG 2016.
Anmerkung:	Ergänzend wird eine detaillierte Übersicht über das vorhandene Fahrscheinersortiment im SPNV und im sonstigen ÖPNV im Anhang 5 dargestellt.

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald werden unterschiedliche Tarife für die Angebote des SPNV und des sonstigen ÖPNV angewendet. Eine tarifliche Integration in Form von Verbundtarifen findet nicht bzw. nur in ersten Ansätzen statt.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald weist insgesamt eine sehr starke Komplexität der verfügbaren Tarifsortimente sowie eine hohe Vielzahl an Haustarifen, Sondertickets und Anerkennungs- und Sonderregelungen auf. Übergreifende Angebote wirken kompliziert und werden gegenüber den Fahrgästen nur teilweise offensiv vermarktet.

Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“

Für das Angebot im sonstigen ÖPNV ist vor allem der gemeinsame Tarif der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“, gebildet aus den Unternehmen AVG, Omnibusunternehmen Ronny Pasternak, UBB, VBG und VVG sowie die Haustarife der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH von Bedeutung.

-
- ⁴³ Gültig auf der SPNV-Strecke Swinemünde/Peenemünde – Wolgast – Stralsund – Barth, Stadtverkehr Greifswald sowie Stadtverkehr Stralsund.
- ⁴⁴ Anerkennung der Fahrausweise der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH im Stadtverkehr Greifswald.
- ⁴⁵ Gilt auf dem Abschnitt Greifswald – Lubmin. Anerkennung Bahncard.
- ⁴⁶ Anerkennung bei DB Regio im Abschnitt Pasewalk – Stettin sowie auf den Abschnitten Linie 705 Pasewalk – Stettin bzw. Linie 706 Ueckermünde – Stettin.
- ⁴⁷ Ausschließlich auf der Linie 290/291 der UBB gültig.
- ⁴⁸ Einschränkung im SPNV der UBB und DB Regio: gültig im Streckenbereich Swinemünde/Peenemünde – Wolgast – Stralsund – Altefähr/Barth.
- ⁴⁹ Beinhaltet kostenlose Ausleihmöglichkeit für ein Leihfahrrad von UsedomRad - Kooperation mit der UsedomRad GmbH.
- ⁵⁰ Anerkennung auf Linie 201 der AVG zwischen Usedom und Zecherin, Abzweig.
- ⁵¹ Anerkennung des City-Tickets bei Fahrten im Fernverkehr für die An- und Abreise im Stadtverkehr Greifswald.
- ⁵² Anerkennung von Fahrscheinen der Strecken UBB/DB Regio Swinemünde – Greifswald bzw. Barth – Greifswald im Stadtverkehr.
- ⁵³ Gültig im Abschnitt Neubrandenburg – Strasburg (Uckermark) – Pasewalk (Linien 540, 800).
- ⁵⁴ Zeitkarten der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH werden im Tarifgebiet Hansestadt Stralsund anerkannt. Kombinierte Einzelfahrausweise Grimmen – Greifswald auf den Linien 316 und 320 ermöglichen die Weiterfahrt im Stadtverkehr Greifswald.
-

Innerhalb der Kooperation erfolgt die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen bei parallel geführten Linien(-abschnitten) und bei Umsteigebeziehungen im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Der Tarif für den Regionallinienverkehr ist als **degressiver Entfernungstarif** angelegt.

Die **Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH** ist zwar Mitglied der Kooperationsgemeinschaft, verwendet aber ein **eigenes Tarifsortiment** sowie angepasste Beförderungsbedingungen.

Tarifgemeinschaft Vorpommern/GTV

Die Tarifgemeinschaft Vorpommern führt den GTV und steht für eine einheitliche Tarifierstellung im SPNV auf der Strecke Züssow – Stralsund Hbf. – Velgast – Barth unabhängig vom verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dazu sichert die GTV die tarifliche Übergangsmöglichkeit zu den Stadtverkehrsnetzen der Hansestädte Stralsund und Greifswald.

Tarife im Verkehr mit den Nachbarlandkreisen

Im Verkehr zwischen den Nachbarlandkreisen sind weitere Tarifkooperationen relevant. Auf den aus Brandenburg einfahrenden Linien der UVG wird der **Tarif des VBB** angewendet. Der **Gemeinschaftstarif Mecklenburgische Seenplatte** gilt auf den Linien der MVVG und wirkt sich durch das Angebot Kombi-Ticket MSE auch auf Linien der VVG aus.

Auf der Strecke Grimmen – Levenhagen – Greifswald werden die Tarife der VVR angewendet, die Kombinationen mit dem Stadtverkehr Greifswald erlauben.

Das Ziel der tariflichen Weiterentwicklung im gesamten ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald sollte aufbauend auf die bestehende hohe Komplexität an einer verständlichen und einheitlichen Tarifgestaltung ausgerichtet sein.

Kurzfristig sollte daher die Verbesserung der Kommunikation bestehender Angebote sowie vor allem die gegenseitige Tarifanerkennung verbessert werden. Mittelfristig sind aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald eine Vereinfachung der Tarifvielfalt umzusetzen sowie dabei gleichzeitig elektronische Vertriebswege nach Stand der Technik einzuführen. Langfristig sollte die bereits früher diskutierte Idee eines Verbundtarifes umgesetzt werden. Der Handlungsansatz muss dabei verkehrsträgerübergreifend sein (SPNV, sonstiger ÖPNV, ggf. Schienenpersonenfernverkehr etc.). Als Verkehrsgebiet ist nicht nur der Landkreis Vorpommern-Greifswald, sondern auch ein tariflicher Zusammenschluss mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen sowie ggf. mit anderen benachbarten Landkreisen bzw. mit grenznahen Bereichen der Republik Polen zu prüfen.

Die genannten Zielstellungen werden im Qualitätskonzept in 8.9 näher erläutert.

Intermodale Tarifkooperationen & Tarifkooperation mit der Tourismuswirtschaft

Derzeit bestehen folgende verkehrsträgerübergreifende Kooperationsangebote:

- **Tageskarte UsedomRad:** Berechtigung zur kostenlosen Weiterfahrt im sonstigen ÖPNV
- **Rad&Bahn-Tagesticket:** Anerkennung durch die UBB als Tagesticket
- **Usedom-Ticket der UBB:** Berechtigung zur kostenlosen Nutzung eines UsedomRades

Die touristische Vermarktung der ÖPNV-Angebote im Landkreis Vorpommern-Greifswald wird derzeit in großem Maße durch das Engagement der UBB getragen und beinhaltet u.a.

- Kombitickets,
- Kooperationsangebote sowie
- Angebote zur kostenfreien ÖPNV-Nutzung von Hotelgästen.

Aktuell werden folgende **Kombitickets und Kooperationsangebote** angeboten, die eine An- und Abreise mit dem ÖPNV sowie die Nutzung touristischer Angebote verknüpfen:

- Kombiangebot Vorpommersche Landesbühne – UBB sowie
- Kombiticket Adler-Schiffe – UBB.

Ähnlich dem Modell einer nach dem Sozialprinzip finanzierten Gästekarte⁵⁵ bietet die UBB mit ausgewählten Partnerhotels das **Angebot „Hotel & Insel erleben“** an. Die Hotelgäste erhalten durch die gebuchten Übernachtungen die kostenlose Fahrtberechtigung in den Zügen der UBB zwischen Züssow und Swinemünde/Peenemünde sowie auf den Linien des sonstigen ÖPNV auf der Insel Usedom und im Stadtgebiet Wolgast.

Das Angebot „Hotel & Insel erleben“ entspricht den Grundprinzipien, die im Rahmen der Arbeit des Tourismusverbandes Insel Usedom e.V. und weiterer Partner mit dem Projekt UsedomCard erreicht werden sollten⁵⁶.

Insgesamt sind die tarifliche Verknüpfung von Rad & ÖPNV oder aber Carsharing & ÖPNV sowie die touristische Vermarktung des ÖPNV im gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald sowie in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald damit noch unterentwickelt.

Handlungsbedarf besteht daher in der Weiterentwicklung verkehrsträgerübergreifender Tarif- und Kooperationsangebote sowie insbesondere im Ausweiten

⁵⁵ Vgl. KONUS Gästekarte zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV im Schwarzwald. Dieses Angebot wird durch einen ÖPNV-Anteil finanziert, der über eine verpflichtende Tourismusabgabe je Gast und Übernachtung eingezogen wird. Durch die KONUS Gästekarte ist die Ausweitung von ÖPNV-Angeboten im Schwarzwald ermöglicht worden.

⁵⁶ Vgl. Tourismusverbandes Insel Usedom e.V. (2014).

touristischer Angebote, die unter Berücksichtigung der Kaufkraft der Zielgruppen im Tourismus umweltpolitische Ziele zur Stärkung der ÖPNV-Nutzung umgesetzt werden sollten.

4.10 Service und Marketing

Betriebsleittechnik und Anschlussicherung

Die Unternehmen VBG, VVG sowie UBB verfügen derzeit über rechnergestützte Betriebsleittechnik.

Das Unternehmen AVG schafft derzeit durch Einführung neuer Bordrechner die Voraussetzungen, um voraussichtlich im Jahr 2018 die Ausrüstung mit rechnergestützter Betriebsleittechnik umzusetzen.

Voraussetzungen zur technischen Anschlussicherung sind bei Unternehmen mit RBL grundsätzlich gegeben. Dennoch werden Anschlussicherungsverfahren nur zum Teil angewendet.

Die derzeitige Sicherung von fahrplanmäßigen Anschlüssen erfolgt durch Hinweise in den Dienstplänen, durch Abwarten auf Sicht bzw. durch operative Regelungen der Einsatzleitungen. Zum Teil existieren unternehmensübergreifende Absprachen zu Wartezeitenregelungen.

Es besteht somit Handlungsbedarf, eine stärker integriert ausgerichtete Gestaltung der Verkehrsangebote über Definitionen zum gewünschten Niveau der Anschlussicherung zu qualifizieren. Eine Übernahme in vertragliche Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist entsprechend vorzusehen.

Disposition der flexiblen ÖPNV-Angebote

Bis dato existieren keine Dispositionssysteme für flexible ÖPNV-Angebote im Landkreis, obwohl eine Vielzahl von Linien eine oder mehrere Fahrten als Rufbus-Fahrt kennzeichnen. Die Disposition der Fahrten erfolgt telefonisch oder über Betriebsfunk.

Die Voranmeldezeiten sind einheitlich mit 60 Minuten vor Fahrtantritt definiert. Die Fahrtanmeldung ist ausschließlich telefonisch möglich.

Es existiert jedoch keine zentrale oder einheitliche Rufnummer für alle Angebote im Landkreis, sondern eine oder mehrere Rufnummern je Unternehmen. Hier besteht Verbesserungsbedarf, um die Nutzbarkeit für den Fahrgast durch einfache und einheitliche Gestaltung des Angebots und der Prozesse zu erleichtern. Die Schaffung einer zentralen Dispositionsmöglichkeit – etwa als Funktion der Mobilitätszentrale Vorpommern – sollte geprüft werden.

Mobilitätszentrale

In der Universitäts- und Hansestadt Greifswald besteht eine gemeinsame Mobilitätszentrale der Unternehmen der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“.

Standort ist der neu geschaffene Zentrale Omnibusbahnhof in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Greifswald.

Die Mobilitätszentrale ist überwiegend für Fahrplan- und Tarifauskünfte zuständig und derzeit stark als Präsenzeinrichtung ausgerichtet. Wesentliche derzeitige Angebote sind:

- Verkauf von Fahrausweisen, Fahrplänen, Gemeinschafts- und Sondertickets,
- Vermittlung touristischer Informationen und Mietomnibusse,
- Weiterleitung von Bestellungen zu alternativen Angeboten (z.B. Rufbus) sowie
- die Weiterleitung von Hinweisen und Beschwerden.

Die Mobilitätszentrale ist ebenso telefonisch über eine kostenfreie Telefonnummer erreichbar.

Die digitale Präsenz der Mobilitätszentrale ist ausbaufähig. Es besteht Potenzial für weitergehende Aufgabenbereiche wie etwa Leitstellenfunktionen für Partnerunternehmen oder zur Disposition von flexiblen Fahrtenangeboten etc.

Fahrplankommunikation

Die Online-Fahrplan-Information erfolgt überwiegend durch eine Einbindung der landesweiten Fahrplanauskunft der VMV oder der Fahrplanauskunftssysteme der DB AG in die Internetseiten der Mobilitätszentrale Vorpommern und der Verkehrsunternehmen⁵⁷. Daneben bietet die VVG eine Online-Fahrplanauskunft mittels einer eigenen Smartphone-App an.

Die jeweiligen Linienfahrpläne werden auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen verfügbar gehalten.

Weitere Fahrplaninformationen für den Kunden werden im Landkreis Vorpommern-Greifswald

- als Printmedium in Form eines jährlich erscheinenden Fahrplanbuches mit allen Linien im Landkreis Vorpommern-Greifswald,
- als Printmedium jedes einzelnen Verkehrsunternehmens als Fahrplanheft (ohne Corporate-Design) sowie
- telefonisch unter den Rufnummern der Verkehrsunternehmen sowie der Mobilitätszentrale Vorpommern

angeboten.

Für dynamische Fahrgastinformationen während der Fahrt sind ein Teil der im Planungsraum eingesetzten Fahrzeuge mit Informationsdisplays ausgerüstet. Dy-

⁵⁷ Außer Omnibusunternehmen Ronny Pasternak.

namische Fahrgastinformationen zu Soll-Abfahrtszeiten werden im Landkreis Vorpommern-Greifswald bisher durch Anzeigetafeln an den Standorten Anklam, Bahnhof sowie Anklam, Keilstr. dargestellt.

Weiterhin sind in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bereits mehrere Haltestellen durch die VBG mit dynamischen Informationssystemen zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten ausgestattet: ZOB, Bahnhof Süd, Dompassage (nur stadtauswärts), Klinikum (nur stadteinwärts), Ostseeviertel II, Ostseeviertel I (nur stadteinwärts), Pl. d. Freiheit (Haltestellenpositionen in der Anklamer Str. sowie in der Wolgaster Str.), Rathaus, Schönwalde II, Schönwalde I sowie Wieck, Brücke.

Insgesamt ist die Fahrplankommunikation nur durch eine Einbindung der elektronischen Daten in die landesweite Fahrplanauskunft der VMV standardisiert, da z.B. einzelne Angebote von kreisübergreifenden Angeboten nur dort und noch nicht über die stark etablierte Fahrplansuche der Deutschen Bahn AG eingebunden sind. Die Angebote des Omnibusunternehmens Ronny Pasternak können bisher nicht beauskunftet werden. Hier besteht Optimierungsbedarf.

Die Darstellung der analogen Fahrplaninformationen erfolgt mit Ausnahme des gemeinsamen Fahrplanheftes ebenfalls nicht durchgängig einheitlich, sondern ist jeweils am eigenen Corporate Identity ausgerichtet.

Dynamische Fahrgastinformationen zu Echtzeit-Fahrplandaten an Haltestellen werden nur im Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie der Hansestadt Anklam eingesetzt, so dass hier ein weiterer Ausbaubedarf besteht. Voraussetzung ist die technische Verfügbarkeit von Echtzeit-Fahrplandaten bei allen Verkehrsunternehmen im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Marketing

Ansätze zur Umsetzung eines gemeinsamen Marketing-Auftritts sowie die Verwendung eines einheitlichen Corporate-Designs sind derzeit im Landkreis Vorpommern-Greifswald bis auf ein gemeinsames Fahrplanheft nicht erkennbar. Marketingaktionen werden bisher von jedem Unternehmen selbst konzipiert und durchgeführt.

Fahrradmitnahme und sonstiger ÖPNV

Derzeit erfordert die Fahrradmitnahme im sonstigen ÖPNV entsprechend den besonderen Beförderungsbedingungen der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“ eine vorherige Anmeldung (24 Stunden vor Fahrtantritt). Sowohl die AVG als auch die VVG verfügen über Fahrradanhänger. Die VVG kann weiterhin zwei Gepäckträger für je vier Fahrräder einsetzen.

In den Linien der VBG ist die Fahrradmitnahme ausgeschlossen.

Die Verknüpfung von Fahrrad und sonstigem ÖPNV spielt im Landkreis Vorpommern-Greifswald bisher insgesamt keine bedeutende Rolle. Dennoch ist im Kon-

text der deutlichen Potenziale der Radtouristik und Radnutzung als Teil von Wegekettens zur Mobilitätssicherung ein wesentlich wichtigerer Stellenwert zuzumessen.

4.11 Fahrzeugeinsatz im sonstigen ÖPNV

Die Anzahl der derzeit im sonstigen ÖPNV des Landkreises eingesetzten Fahrzeuge wird in Tabelle 18 dargestellt.

Die Voraussetzungen für die Zugänglichkeit der Fahrzeuge unter Beachtung der Anforderungen an ein barrierefreies ÖPNV-System sind in den derzeitigen Unternehmen in unterschiedlichem Umfang umgesetzt.

Während die Verkehrsgesellschaft Greifswald GmbH im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ausschließlich Niederflurfahrzeuge einsetzt, liegt der Anteil barrierefreier oder barrierearmer Fahrzeuge bei allen anderen Verkehrsunternehmen zwischen ca. 20% und 60%.

Diese Angaben zeigen einerseits Handlungsbedarf⁵⁸ auf, berücksichtigen aber auch, dass in einigen Bereichen des Landkreises die Beschaffenheit der zu befahrenen Straßen den Einsatz von Niederflurtechnik nicht möglich macht.

⁵⁸ Vgl. § 8 Abs. 3 PBefG.

Tabelle 18: Anzahl und Anteil barrierefrei/barrierearm zugänglicher Fahrzeuge im sonstigen ÖPNV

Verkehrsunternehmen	Anzahl	Davon barrierefrei/ barrierearm
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH	30	57 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	24	
<i>Davon Standardbusse (Hybrid)</i>	1	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	5	
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH, vormals Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH	36	54 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	29	
<i>Davon Großraumbusse, 15 m (Diesel)</i>	5	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	2	
Omnibusunternehmen Ronny Pasternak	5	20 %
Usedomer Bäderbahn GmbH	19	53 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	16	
<i>Davon Großraumbusse, 14 m (Diesel)</i>	2	
<i>Davon Midibusse (Diesel)</i>	1	
Verkehrsgesellschaft Greifswald mbH	18	100 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	10	
<i>Davon Standardbusse (Erdgas)</i>	6	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel, Subunternehmen)</i>	2	
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH	64	69 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	49	
<i>Davon Großraumbusse, 15 m (Diesel)</i>	4	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	11	

Daten: AVG 2017, Omnibusunternehmen Ronny Pasternak 2017, UBB 2016, VBG-L 2017, VVG 2017.

4.12 Zugangsstellen (Haltestellen) des sonstigen ÖPNV

Derzeit existieren im Landkreis Vorpommern-Greifswald **ca. 1.980 Haltestellenpositionen** für den sonstigen ÖPNV. Eine Übersicht zu den Haltestellen wird in Anhang A10 dargestellt.

Einheitliche Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen (unter Berücksichtigung der Zielstellungen zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit) liegen nicht vor und sind im Qualitätskonzept vorzuschlagen.

Ebenso existiert keine einheitliche Datenbasis, um den derzeitigen Ausbaustand der Haltestelleninfrastrukturen erfassen und den konkreten Entwicklungsbedarf priorisieren zu können, so dass Vorschläge für mindestens zu erfassende und regelmäßig zu aktualisierende Ausstattungsmerkmale erforderlich werden. Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung und erforderliche Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern sind dabei zwingend zu berücksichtigen.

Diese sollten in Form eines einheitlichen Haltestellenkatasters dokumentiert und gepflegt werden. Die durchgeführte cursorische Analyse ausgewählter Haltestellenstandorte weist auf mögliche Schwerpunkte im Handlungsbedarf hin:

- barrierefreier Haltestellenausbau,
- Verbesserung des baulichen Zustands von Warteflächen und Witterungsschutz,
- Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit,
- Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen sowie
- Verbesserung der Fahrplaninformationen an den Haltestellen.

Weiterhin besteht Handlungsbedarf bei der Vereinheitlichung von Position, Lesbarkeit sowie Design der Fahrplanaushänge. Dies vereinfacht die Orientierung für den Fahrgast und sollte daher grundsätzlich vereinheitlicht und vereinfacht werden.

Eine Übersicht über die Maßnahmen und Investitionen im Haltestellenausbau des Landkreises Vorpommern-Greifswald seit 2011 wird in Anhang A9 dargestellt.

4.13 Verkehrsträgerverknüpfung inkl. MIV, Fahrrad und Carsharing

Die Verkehrsträgerverknüpfung ist im Landkreis Vorpommern-Greifswald deutlich ausbaufähig (vgl. auch Ausführungen zur Anschlusssicherung in 4.10). Dies betrifft sowohl die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch die Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstellanlagen). Dennoch sind bereits erste positive Ansätze sichtbar, insbesondere z.B.

- durch die Umsetzung integrierter Taktverkehre mit Anschlüssen an den SPNV im Netz der UBB,
- durch die Verknüpfung von Angeboten des Regionalverkehrs wie z.B. in Ducherow, Gaststätte,

- durch die Entstehung eines intermodalen Verknüpfungspunktes mit dem ZOB Greifswald (Fernverkehr, SPNV, sonstiger ÖPNV, Radverleih, P&R, etc.) aber auch
- durch die Verknüpfung zahlreicher Zugangsstellen zum SPNV und zum sonstigen ÖPNV mit Verleihstationen des Anbieters UsedomRad GmbH.

Eine Übersicht der wichtigsten Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 19 dargestellt.

Tabelle 19: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Zugangsstelle	Carsharing	Fernverkehr Bahn	Fernbus	P + R	Radverleihstation	Radstation	Sonstiger ÖPNV	SPNV
Ahlbeck Bf.			X		X		X	X
Anklam ZOB		X	X	X			X	X
Bansin Bf.			X	X	X		X	X
Ducherow Bf.							X	X
Ducherow Gaststätte							X	
Eggesin Bf.							X	X
Gramzow Bf.							X	X
Greifswald Bf. Süd			X				X	X
Greifswald Klinikum			X				X	
Greifswald Pl. D. Freiheit/Goethestr.	X						X	
Greifswald Wieck, Brücke					X		X	
Greifswald ZOB	X	X	X	X	X	X ⁵⁹	X	X
Heringsdorf Bf.			X	X	X		X	X
Jarmen ZOB							X	
Karlshagen Bf.					X			X
Jatznick Bf.				X			X	X

⁵⁹ Im Rahmen Umsetzungsprogramms des ISEK Greifswald 2030plus wird die kurzfristige Realisierung einer Radstation am Standort Greifswald, Hauptbahnhof mit hoher Priorität festgeschrieben (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2017)).

Zugangsstelle	Carsharing	Fernverkehr Bahn	Fernbus	P + R	Radverleihstation	Radstation	Sonstiger ÖPNV	SPNV
Kölpinsee Bf.			X		X		X	X
Koserow Bf.					X		X	X
Löcknitz Bf.							X	X
Loitz ZOB							X	
Lubmin Seebad			X		X		X	
Pasewalk Bf.		X	X	X			X	X
Pasewalk ZOB							X	
Peenemünde Bf.					X			X
Schmollensee Bf.					X		X	X
Strasburg (Uckermark) ZOB							X	
Torgelow ZOB/Bf.							X	X
Trassenheide Bf.					X		X	X
Ueckermünde ZOB/Bf.							X	X
Ückeritz Bf.			X		X		X	X
Usedom Geschwister-Scholl-Str.			X		X		X	
Wolgast Bf.					X		X	X
Wolgast Hafen			X		X		X	X
Zempin Bf.					X		X	X
Zinnowitz Bf.			X		X		X	X
Züssow Bf.		X		X	X		X	X

Daten: Eigene Darstellung.

Alternative Mobilitätsoption Carsharing

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bis dato eine ausbaufähige Rolle. Die bestehenden Angebote werden in Tabelle 20 zusammengefasst. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV ist unterentwickelt.

Tabelle 20: Carsharing-Angebote im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Gemeinde	Station	Anzahl Fahrzeuge
Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Bahnhof	2
	Ernst-Thälmann-Ring/Ostrowskistr.	1
	Franz-Mehring-Str.	1
	Freizeitbad	1
	Helsinkiring	derzeit kein Fahrzeug
	Lomonossowallee	1
	Theater (Nexöplatz)	1

Anmerkung: Angebot der Drive Carsharing GmbH u.a. in Kooperation mit der Stadtwerke Greifswald GmbH und dem Angebot Flinkster der DB Rent GmbH. Stand 31.07.2017.

5. Verkehrsnachfrage und Verkehrsnachfrageentwicklung

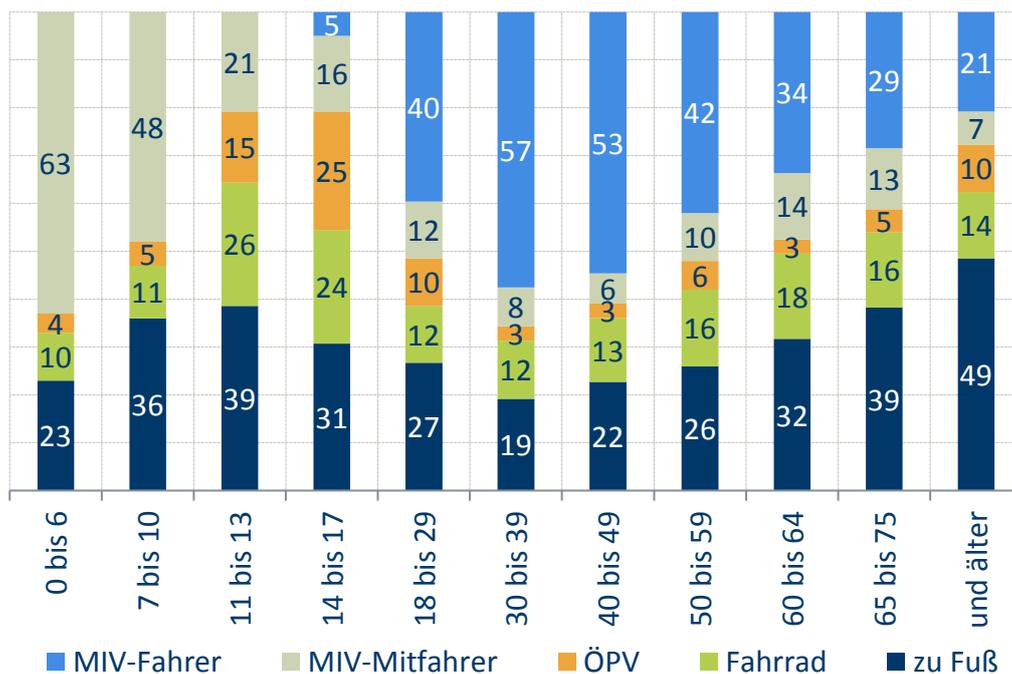
5.1 Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Einschätzung der Situation im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Konkrete Daten zur Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Vorpommern-Greifswald liegen derzeit nicht vor. Daher wird zur Beschreibung der Ausgangssituation auf die Studie Mobilität in Deutschland 2008 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Januar 2008 und April 2009 u.a. 10.821 Wege im Land Mecklenburg-Vorpommern erhoben wurden⁶⁰.

Abbildung 26: Modal Split Mecklenburg-Vorpommern auf Basis durchgeführter Wege (Mobilität in Deutschland 2008)

Angaben in Prozent



N=10.821

Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Follmer, Robert; Brand, Thorsten (2010), S. 52.

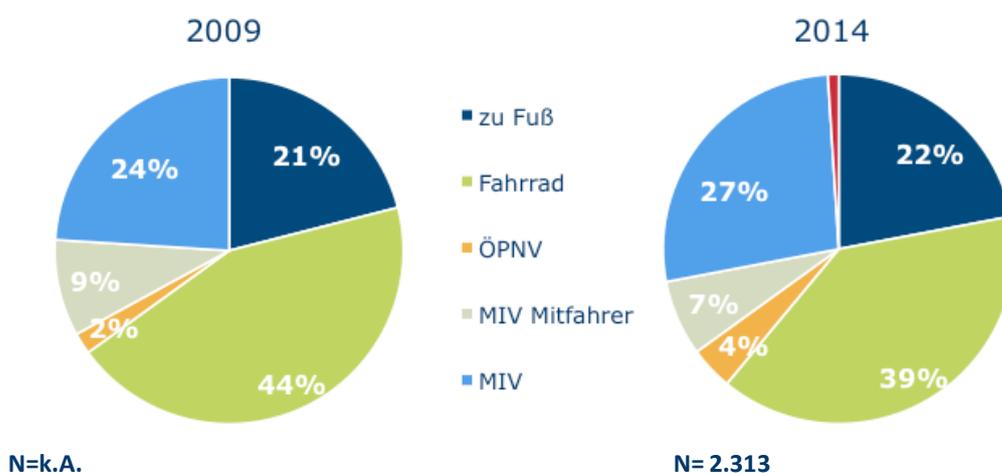
⁶⁰ Vgl. Follmer, Robert; Brand, Thorsten (2010). Derzeit erfolgt die Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland 2016. Ergebnisse liegen nicht vor.

Die Betrachtung des Modal Split Mecklenburg-Vorpommern auf Basis durchgeführter Wege zeigt, dass der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei der Durchführung der erhobenen Wege mit Ausnahme in den schulpflichtigen Altersgruppen sehr gering ist (vgl. Abbildung 26). Dominierend ist die Nutzung des Motorisierten Individualverkehrs. Dieses Bild wird aus gutachterlichen Erfahrungen für das Gebiet des Landkreises Vorpommern-Greifswald als valide angesehen.

Modal Split der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Rahmen einer Haushaltsbefragung im Oktober 2014 die Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung untersucht. Gleichzeitig liegen Vergleichsdaten aus dem Jahr 2009 vor. Ca. 92% aller Wege in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind Binnenwege, d.h. die Stadtgrenze wird nicht überquert. Lediglich 8% sind ein- und ausbrechende Verkehre. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass Befragte ohne Wohnsitz in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nicht einbezogen wurden, so dass die Anwendbarkeit der Ergebnisse klar auf den Binnenverkehr beschränkt ist.

Abbildung 27: Modal Split Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2009 sowie 2014 auf Basis durchgeführter Wege



Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015c).

Es zeigt sich ein besonders hoher Anteil der Radnutzung, während der Anteil des ÖPNV am Modal Split bei ca. 4% liegt. Dies ist eine Verdopplung gegenüber dem ÖPNV-Anteil aus dem Jahr 2009 von nur 2% (vgl. Abbildung 27).⁶¹

⁶¹ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015c).

5.2 Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV

Im Jahr 2015 wurden im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald nach Angaben der Verkehrsunternehmen ca. 6,5 Millionen Fahrgäste befördert. Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der von den Unternehmen genannten bedienten Linien und das jeweilige Fahrgastaufkommen.

Tabelle 21: Anzahl beförderte Personen Landkreis Vorpommern-Greifswald 2015 nach Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien	Anzahl Fahrgäste (in 1.000)
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH	21	648
Omnibusunternehmen Jörg Pasternak	2	51
Ostseebus GmbH	13	ca. 293*
Verkehrsbetrieb Greifswald mbH	4	2.020
Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH	22	1.133
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH	41**	2.311**

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen, ohne Ostseebus GmbH.

Anmerkung: *Schätzung. Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom, die Linien 302, 303, 326 sowie 345 lagen nicht /nur teilweise vor.
** Ohne Fahrgäste des Fernbus-Angebots schnurstracks der Linie 330.

Für die Linien der ehemaligen Ostseebus GmbH liegen keine Angaben zu Fahrgastzahlen vor. Die ausgewiesenen Daten basieren auf einer Schätzung auf Basis der Verkaufsdaten des ersten Halbjahres 2016 und der Schülerbeförderung 2016, die vom derzeitigen Betreiber der entsprechenden Linien (UBB) zur Verfügung gestellt wurden.

Bedeutung Schülerverkehr im sonstigen ÖPNV

Mit einem Anteil von **77%** bilden mit Stand 2015 **Schüler mit Anspruch auf eine Schülerbeförderung** insgesamt die größte Kundengruppe im sonstigen ÖPNV des Landkreises.

Differenzierte Betrachtung des Fahrgastaufkommens

Tabelle 22 sowie Abbildung 28 stellen die nachfragestärksten Linien auf Basis des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr mit mehr als 15.000 Jedermann-Fahrgästen/Jahr dar. Tabelle 23 ergänzt dies mit einer Darstellung der zehn am stärksten genutzten Linien bei Berücksichtigung der Schülerbeförderung. Eine linienspezifische Übersicht über die Verteilung der beförderten Fahrgäste sowie den Nutzungsanteil im Schülerverkehr wird im Anhang A6 dargestellt.

Tabelle 22: Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr ohne Schüler

Linie	Laufweg	Beförderte Personen 2015		
		Jedermann	Schüler	Insgesamt
518 (138)	Greifswald – Lubmin – Wolgast	45.000 ≤ 60.000	100.000 ≤ 150.000	> 200.000
303	Greifswald – Loitz - Demmin	30.000 ≤ 45.000	k.A.	k.A.
901	Pasewalk – Viereck – Torgelow	30.000 ≤ 45.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
902	Torgelow – Uecker- münde	30.000 ≤ 45.000	> 200.000	> 200.000
506 (127)	Greifswald – Riems – Stahlbrode	30.000 ≤ 45.000	100.000 ≤ 150.000	150.000 ≤ 200.000
210 (109)	Anklam – Greifswald	15.000 ≤ 30.000	< 15.000	15.000 ≤ 30.000
508 (129)	Greifswald – Katzow – Wolgast	15.000 ≤ 30.000	60.000 ≤ 100.000	100.000 ≤ 150.000
202 (102)	Anklam – Zemitz – Wolgast	15.000 ≤ 30.000	15.000 ≤ 30.000	45.000 ≤ 60.000
512 (133)	Greifswald – Gütz- kow – Jarmen	15.000 ≤ 30.000	45.000 ≤ 60.000	60.000 ≤ 100.000
201 (101)	Anklam – Usedom – Heringsdorf	15.000 ≤ 30.000	30.000 ≤ 45.000	45.000 ≤ 60.000
225 (120)	Anklam – Friedland	15.000 ≤ 30.000	< 15.000	15.000 ≤ 30.000
302	Demmin – Tutow – Jarmen	15.000 ≤ 30.000	k.A.	k.A.

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen.

Anmerkung: Es werden alle Linien mit mehr als 15.000 Beförderten Personen p.a. dargestellt. Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom sowie für Linien 302, 303, 326 und 345 liegen nicht oder nur teilweise vor. Linien des Stadtverkehrs Greifswald und des Fernbus-Angebots schnurstracks der Linie 330 werden nicht berücksichtigt. Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

Die Betrachtung der nachfragestärksten Linien zeigt eine starke Ausrichtung auf die Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie den Stadt-Umland-Raum Greifswald, auf die Hansestadt Anklam, die Stadt Wolgast und den Bereich Stadt Pasewalk – Stadt Ueckermünde. Bei Berücksichtigung der Schülerbeförderung existieren auch starke Verkehrsströme im Bereich des Amtes Löcknitz-Penkun.

Abbildung 28: Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr ohne Schüler



Karte:	IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten:	Verkehrsunternehmen.
Anmerkung:	Es werden alle Linien mit mehr als 15.000 Beförderten Personen p.a. dargestellt. Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom sowie für Linien 302, 303, 326 und 345 liegen nicht oder nur teilweise vor. Linien des Stadtverkehrs Greifswald und des Fernbus-Angebots schnurstracks der Linie 330 werden nicht berücksichtigt.

Tabelle 23: Nachfragestärkste Linien des sonstigen ÖPNV im Regionalverkehr mit Schüler

Linie	Laufweg	Beförderte Personen 2015		
		Jedermann	Schüler	Insgesamt
902	Torgelow – Uecker- münde	30.000 ≤ 45.000	> 200.000	> 200.000
702	Löcknitz – Penkun	< 15.000	> 200.000	> 200.000
518 (138)	Greifswald – Lubmin – Wolgast	45.000 ≤ 60.000	100.000 ≤ 150.000	> 200.000
901	Pasewalk – Viereck – Torgelow	30.000 ≤ 45.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
506 (127)	Greifswald – Neuen- kirchen – Riems – Stahlbrode	30.000 ≤ 45.000	100.000 ≤ 150.000	150.000 ≤ 200.000
908	Ueckermünde – Ahl- beck – Altwarp	< 15.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
903	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	< 15.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
510 (131)	Greifswald – Strellin – Dambeck – Gützkow	< 15.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
905	Torgelow – Ferdi- nandshof – Rotemühl	< 15.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000
718	Löcknitz – Hintersee – Blankensee	< 15.000	100.000 ≤ 150.000	100.000 ≤ 150.000

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen.

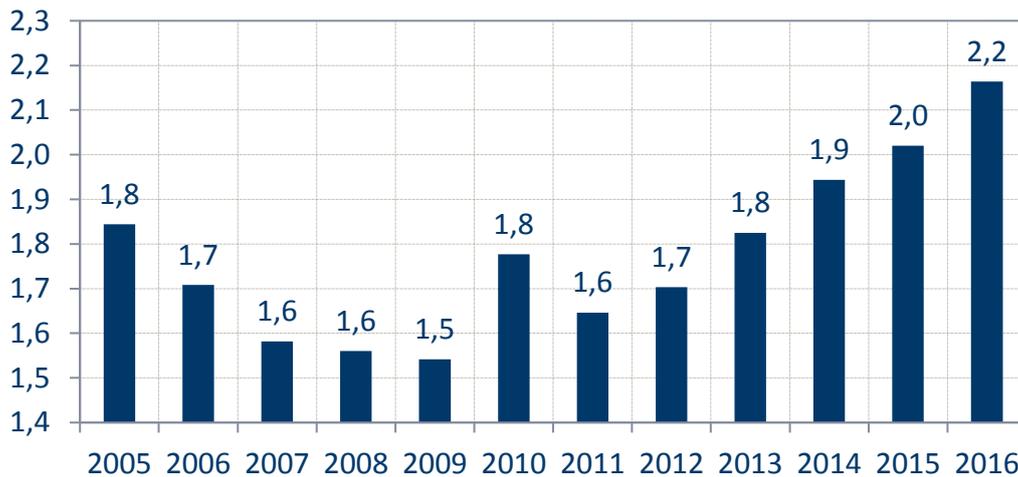
Anmerkung: Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom sowie für Linien 302, 303, 326 sowie 345 liegen nicht oder nur teilweise vor. Linien des Stadtverkehrs Greifswald werden nicht berücksichtigt. Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

5.3 Entwicklung des Fahrgastaufkommens in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Nachdem in den 1990er und Anfang der 2000er Jahre ein kontinuierlich rückläufiges Fahrgastaufkommen dokumentiert wurde, ist insbesondere durch die Umsetzung des Citybuskonzepts und der damit verbundenen innovativen Weiterentwicklung im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt eine deutlich positive Entwicklung ablesbar (vgl. Abbildung 29). So stieg das Fahrgastaufkommen zwischen 2009 und 2016 von 1,54 auf 2,16 Millionen und damit um mehr als 40% an.

Dieser Erfolg ist umso stärker zu bewerten, da der ÖPNV-Anteil an der Mobilität der Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit ca. 3,8% (2014) vergleichsweise gering ist und deutlich unter dem Wert vergleichbarer Städte liegt⁶².

Abbildung 29: Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald von 2005 bis 2016



Angaben in Millionen Fahrgäste.

Daten: VBG 2017.

5.4 Nachfrageentwicklung im sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Status quo-Prognose)

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im sonstigen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen, bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können. Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status-quo-Prognose, die sich auf den sonstigen ÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren, wie die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Dies ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.

⁶² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015c), S. 31ff.

Prognose-Zeitraum: Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2015 bis 2022 festgelegt. Ergänzend wird auch der Zeitraum 2022 bis 2027 betrachtet.

Prognosegegenstand: Gegenstand der Prognose sind die Anzahl der Fahrgäste im sonstigen ÖPNV. Die Prognose erfolgt dabei so weit wie möglich auf der Ebene der laut Fahrplan 2016/2017 angebotenen Linien. Da für die Busverkehre auf Usedom und den Stadtverkehr in Greifswald keine linienbezogenen Daten vorliegen, wurden die betreffenden Linien zu Netzen aggregiert. Die Prognose erfolgt damit für die Linienbündel „Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ und „Ost“.

Einfluss-Faktoren der Fahrgastnachfrage: Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage.

In der vorliegenden Analyse werden zunächst ausschließlich demographische Entwicklungen, d.h. Änderungen der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung - die z.B. für Pendlerzahlen von hoher Bedeutung sind - gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- Aktuelle Erwartungen gehen für den Landkreis Vorpommern-Greifswald von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus mit positiver Wachstumstendenz aus.
- Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der kleinräumigen Bevölkerungsprognose von einem leichten Bevölkerungsrückgang zwischen 2015 und 2027 um ca. 4,4% ausgegangen⁶³. Bis zum Jahr 2022 wird dabei eine durchschnittliche jährliche Bevölkerungsabnahme von 0,3% prognostiziert, zwischen 2022 und 2027 soll sich die Bevölkerungszahl durchschnittlich um 0,5% pro Jahr verringern. Dabei fällt die Bevölkerungsentwicklung relativ heterogen aus (vgl. 3.3).

Es zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Entwicklung der einzelnen Altersgruppen. Nach der Prognose **entwickelt sich die Gruppe der 6 bis 18-jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, ausgesprochen positiv:** Erwartet wird ein Zuwachs von 7,6% (2015 bis 2022) bzw. 9,6% (2015 bis 2027).

⁶³ Alle Angaben zur Bevölkerungsentwicklung basieren auf Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2014).

Deutlich **zunehmen wird insbesondere die Altersgruppe der Senioren**, insbesondere zu Lasten der Einwohner im Erwerbstätigenalter. Die Altersgruppe der Kleinkinder sinkt um 5,6% (2015 bis 2022) bzw. 11,2% (2015 bis 2027).

Methodik der Verkehrsprognose: Um insbesondere die Auswirkungen des erwarteten demographischen Wandels auf die Fahrgastentwicklung aufzuzeigen, wurden zunächst die von den Verkehrsunternehmen übergebenen Nachfragedaten des Jahres 2015 aufbereitet und ausgewertet. Problematisch ist dabei, dass linienspezifische Informationen teilweise nicht vorlagen und dass auf unterschiedliche Quellen (Fahrgastzählungen, Vertriebsdaten der Unternehmen, Nachweise Schülerbeförderung) zurückgegriffen werden musste, so dass eine vollständig konsistente Datenbasis nicht zur Verfügung stand.

Im Rahmen der Auswertung wurde insbesondere die Zahl der Fahrten in den Nachfrage-Segmenten Schülerverkehr und sonstige Nutzer („Jedermann-Verkehr“) ermittelt und den soziodemografischen (Alters-) Gruppen zugeordnet. Die Hochrechnung der Beförderungsfälle erfolgte anschließend anhand demografischer Leitwerte für die einzelnen Segmente der Nachfrage

- Altersgruppe 6-17 Jahre sowie
- Altersgruppe 18-64 Jahre und Altersgruppe ab 65 Jahre.

Die demographischen Leitwerte (Entwicklung der einzelnen Altersgruppen) wurden der kleinräumigen Bevölkerungsprognose entnommen und gemeindespezifisch zur Prognose verwendet. Bei gemeindeüberschreitenden Linien wurde der Hochrechnung dabei die Einwohnerentwicklung aller Gemeinden zugrunde gelegt, die jeweils von der Linie bedient werden. Für die betrachteten Linienbündel „Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ und „Ost“ wurde die Einwohnerentwicklung der jeweiligen Gebietskörperschaften als Prognosebasis verwendet.

Die Mobilitätsquoten (Fahrten pro Jahr / Anzahl der relevanten Bevölkerung) der jeweiligen Nachfragesegmente bleiben im Rahmen der Status quo-Prognose im Zeitablauf unverändert.

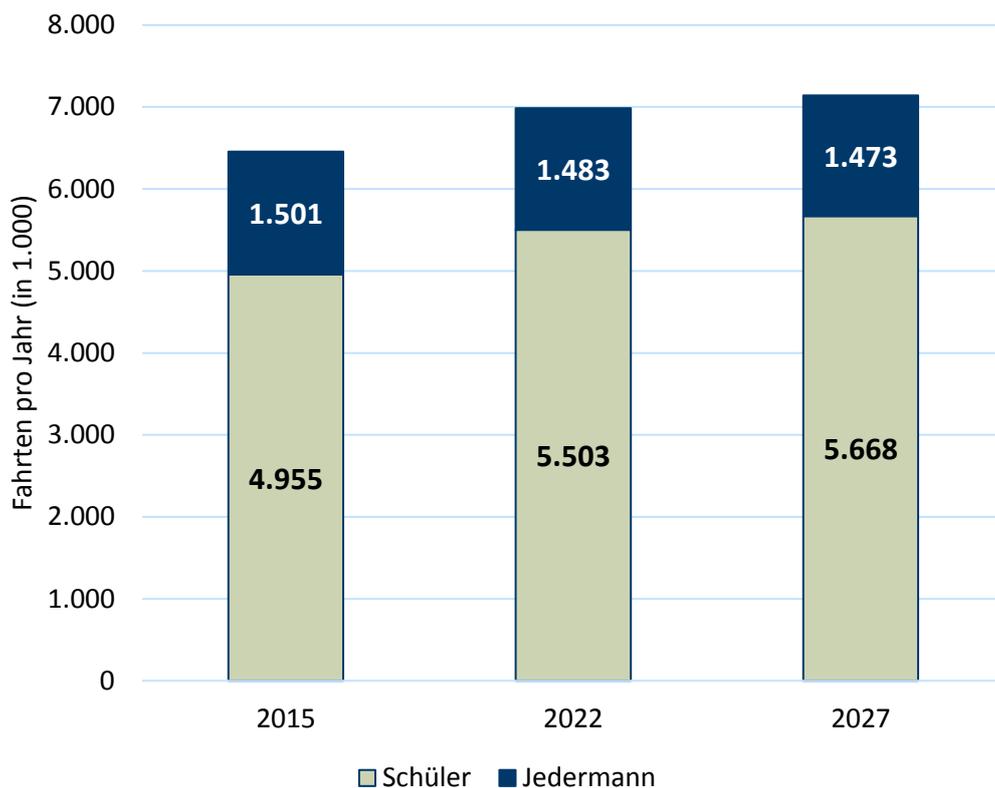
Ergebnisse: Es wird eine deutliche Zunahme der Fahrtenzahl im Zeitraum 2015 bis 2022 erwartet (vgl. Abbildung 30). Danach wächst die Fahrtenzahl von etwa 6,5 Mio. auf etwa 7,0 Mio. Fahrten an, was einer Änderung um 8,2% bzw. um durchschnittlich 1,1% pro Jahr entspricht.

Treiber dieser Entwicklung ist die ansteigende Zahl der Kinder und Jugendlichen, die zu einer erwarteten Zunahme der Schülerverkehre um 11,1% bzw. 1,5% pro Jahr führt. Der Jedermann-Verkehr nimmt dagegen um 1,2% (0,2% pro Jahr) leicht ab.

Die erwartete Zunahme der Fahrten im Schülerverkehr übertrifft dabei die prognostizierte Zunahme der 6 bis 17-jährigen; dies zeigt, dass durch das gegenwärtige Liniennetz Gemeinden mit überdurchschnittlicher Zunahme der Anzahl der Kinder und Jugendlichen überproportional bedient werden.

Für den Zeitraum 2022 bis 2027 zeigt die Prognose dagegen eine weitgehende Stagnation der Entwicklung. Die Gesamtzahl der Fahrten steigt nur noch leicht an (von 7,0 auf 7,1 Mio. Fahrten); verantwortlich dafür ist die deutlich weniger dynamische Entwicklung des Schülerverkehrs (durchschnittliches jährliches Wachstum von 0,6%).

Abbildung 30: Status quo-Prognose der jährlichen Fahrten im LK Vorpommern-Greifswald 2015-2027 (in 1.000 Fahrten)



Darstellung: IGES 2016.

Die hiermit vorgelegte **Status quo-Prognose weicht deutlich von der Prognose ab, die für den Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg - Vorpommern (ILVP M-V) erstellt wurde**⁶⁴.

In der Prognose zum ILVP M-V wird insbesondere die Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) als deutlich rückläufig prognostiziert: Die Anzahl der Fahrten pro Jahr im Landkreis Vorpommern-Greifswald soll danach von 2010

⁶⁴ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung (Hrsg., 2016) und die zugrundeliegende Studie Intraplan Consult GmbH (2014).

bis 2030 um 20,8% sinken⁶⁵. Dieser gravierende Unterschied zwischen einer Fahrtenzunahme um über 10% (Status quo-Prognose) und dem deutlichen Rückgang des Verkaufsaufkommens um 20,8% basiert unserer Einschätzung nach im Wesentlichen auf drei Effekten:

- Abweichender Bezug der Prognosen

Sowohl hinsichtlich des Zeitraums als auch der betrachteten Verkehrsmittel bestehen Unterschiede. Die Status quo-Prognose berücksichtigt nur Busverkehre im Zeitraum 2015 bis 2027; der Integrierte Landesverkehrsplan betrachtet dagegen Bus- und Bahn-Verkehre von 2010 bis 2030. **Die Prognosen sind daher nicht direkt vergleichbar.**

- Unterschiede bei der Methodik

Die Prognosen verwenden sowohl unterschiedliche demographische Leitindikatoren (Altersgruppen) als auch unterschiedliche Annahmen zur „Mobilitätsquote“ (Anzahl der Fahrten pro Nachfragesegment).

- Unterschiede bei der zugrundeliegenden demographischen Entwicklung

Der eigentliche Unterschied zwischen den Ansätzen besteht jedoch hinsichtlich der zugrunde gelegten Bevölkerungsentwicklung. Tabelle 24 zeigt die den Verkehrsprognosen zugrundeliegenden demographischen Entwicklungen nach Altersgruppen und insgesamt⁶⁶.

Der Integrierte Landesverkehrsplan verwendet danach eine Prognose, die einen deutlich höheren Rückgang der Gesamtbevölkerung und einen wesentlich stärkeren Rückgang der jüngeren Bevölkerungsgruppe (bis 25 Jahre) ausweist. Der deutliche Unterschied bei der Entwicklung der jüngeren Altersgruppe ist ausschlaggebend für die unterschiedlichen Prognosen. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, dass die für Schüler- und Ausbildungsverkehre relevante Altersgruppe von 6 bis 18 Jahren in der aktuellen Bevölkerungsprognose sogar steigt!

⁶⁵ Vgl. Intraplan Consult GmbH (2014), S. A1 (Tabellenanhang).

⁶⁶ Die Tabelle dient nur dazu, die Unterschiede zwischen den Bevölkerungsprognosen zu verdeutlichen. Dazu wurden die Ergebnisse von Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2014) so ausgewertet, dass die beiden Prognosen möglichst gut vergleichbar sind. Die Status quo-Prognose verwendet andere Prognosezeitpunkte (2022 und 2027) und Altersgruppen (insbesondere 6 bis 18 Jahre).

Tabelle 24: Demographische Grundlagen der Verkehrsprognosen

Einwohner	Intraplan Consult GmbH (2014)	Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2014)
	rel. Änderung 2010 - 2030 [v.H.]	rel. Änderung 2011 - 2030 [v.H.]
< 25 Jahre	-28,3%	-3,8%
25 - 64 Jahre	-33,7%	-25,2%
> 64 Jahre	35,1%	28,8%
Gesamt	-17,3%	-8,2%

Daten: Intraplan Consult GmbH (2014), Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2014).

Die linienspezifische Status quo-Prognose zeigt ein heterogenes Bild. Ausschlaggebend dafür sind jeweils die Schülerverkehrsanteile der Linien und die demographische Prognose für die einzelnen, von einer konkreten Linie bedienten Gemeinden.

Für die zehn aufkommenstärksten Linien werden durchgängig Zuwächse zwischen 3% bis 15% prognostiziert. Im gewichteten Durchschnitt steigt die Fahrtenzahl zwischen 2015 und 2022 für diese aufkommenstarken Linien um fast 10%. Für nur acht Linien wird eine negative Entwicklung des Fahrtenaufkommens prognostiziert.

Die insgesamt positive Erwartung zur Entwicklung der Fahrgastzahlen bietet den Gebietskörperschaften die Möglichkeit zur aktiven Optimierung der Leistungen und insbesondere zur Weiterentwicklung spezifischer Angebote für einzelne Nachfragesegmente. Zu nennen sind hier insbesondere der Tourismus, aber auch Ältere.

Bei der Bewertung linienspezifischer Ergebnisse ist dabei stets zu berücksichtigen, dass sie auf kleinräumigen Bevölkerungsprognosen (Gemeindeebene) basieren. Erfahrungsgemäß sind diese Prognosen mit einer hohen Unsicherheit behaftet, die sich vollständig auf die Prognose der Fahrgastzahlen überträgt.

5.5 Nachfrageentwicklung im sonstigen ÖPNV der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Status quo-Prognose)

Die Prognose der Entwicklung des sonstigen ÖPNV fällt für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald überdurchschnittlich positiv aus. Ursache hierfür ist die positive demographische Prognose: Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald weist zum einen die höchsten prognostizierten Zuwächse bei der Altersgruppe

der Unter-20-Jährigen auf und zum anderen einen leichten Anstieg der Gesamtbevölkerung⁶⁷.

Für den Stadtverkehr Greifswald wird daher zwischen 2015 und 2022 ein Zuwachs der Fahrten von ca. 9,6% erwartet. Die allgemein zu beobachtende Abflachung der Zuwächse des Schülerverkehrs ab 2022 ist auch hier zu beobachten, so dass sich der Anstieg der Fahrtenzahl zwischen 2022 und 2027 auf ca. 3,5% verringern wird.

Mit ihrer positiven Bevölkerungsentwicklung ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald auch für den Regionalverkehr von entscheidender Bedeutung. Wie in der Anlage A6 dargestellt, gehören die Linien von und nach Greifswald zur Gruppe der am stärksten wachsenden Linien.

5.6 Sensitivität der Status quo-Prognose bezogen auf die Tourismusentwicklung und Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Wie dargestellt, basiert die einfache Status quo-Prognose ausschließlich auf demografischen Effekten, da die übrigen Einflussfaktoren der Fahrgastentwicklung als eher stabil eingeschätzt werden.

Für zwei spezielle Einflussfaktoren, die touristische ÖPNV-Nachfrage sowie die zu erwartende Änderung des Mobilitätsverhaltens Älterer, wird diese Diskussion hier noch einmal aufgegriffen. Ziel dieser Diskussion ist es, den quantitativen Einfluss abzuschätzen, den die Faktoren bzw. unterschiedliche Annahmen zu ihrer Entwicklung auf die Prognose haben könnten.

Tourismusentwicklung und Touristische ÖPNV-Nachfrage:

Wie in 3.10 dargestellt, stellt der Tourismus einen wesentlichen Wirtschaftszweig des Landkreises Vorpommern-Greifswald dar. Da Touristen sowohl bei der An- und Abreise als auch für Ausflüge oder Einkäufe den ÖPNV nutzen können, ist die Entwicklung des Tourismus für den ÖPNV von großer Relevanz.

Dies gilt insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung des Tourismus im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Prognose-Daten des Tourismus liegen für den Landkreis Vorpommern-Greifswald nicht vor. In älteren Publikationen wird von einer Stagnation bzw. einem leichten Rückgang der Nachfrage bis 2025 ausgegangen⁶⁸. Auch in der aktuellen Überarbeitung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern wird eher ein mittel- bis langfristig eingeschränktes Wachstumspotenzial angenommen⁶⁹.

⁶⁷ Vgl. Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2014), insbesondere S. 26ff.

⁶⁸ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus (2010), S. 50.

⁶⁹ Vgl. dwif-Consulting GmbH / DIW Econ GmbH (2016), S. 44ff. und Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. (Hrsg., 2016).

Tabelle 25: Fortschreibung der Entwicklung der Übernachtungszahlen im Tourismus (in 1.000 Übernachtungen, 2012 - 2027)

	2012	2015	2022	2027
Reisegebiet Vorpommern	8.849	9.336	10.581	11.068
davon Insel Usedom	4.979	5.120	5.463	5.591

Daten: Eigene Fortschreibung auf Basis Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (Tourismus, versch. Jg.).

Um mögliche Effekte dieser Entwicklung aufzuzeigen, wird im Folgenden die Entwicklung der letzten Jahre für den Zeitraum bis 2022 fortgeschrieben (gleiche jährliche Änderungsrate wie im Zeitraum 2012 bis 2015). Für den Zeitraum bis 2027 wird eine Abnahme der Änderungsrate um 50% unterstellt. Tabelle 25 stellt die resultierende Entwicklung der jährlichen Übernachtungszahlen dar. Da ein solches Trend-Szenario keine Kapazitätsrestriktionen berücksichtigt, insbesondere nicht für die Insel Usedom, bildet es nach unserer Einschätzung eher eine Obergrenze der möglichen Entwicklung ab.

Die Nutzungsintensität des ÖPNV, d.h. die Anzahl der Fahrten pro 1.000 Übernachtungen, durch Touristen ist nicht bekannt. Aufgrund der hohen Pkw-Verfügbarkeit und der besonderen Bedeutung der Fahrrad-Nutzung sowie des zu Fuß Gehens im Urlaub⁷⁰ gehen wir von einer eher geringen Nutzungsintensität aus.

Um den Effekt steigender Übernachtungszahlen auf den ÖPNV abschätzen zu können, muss daher analog zur bisherigen Vorgehensweise die Nutzungsintensität anhand der vorliegenden Informationen der Verkehrsunternehmen ermittelt werden. Dazu wurde die Entwicklung der Tourismuszahlen in die Entwicklung der Einwohnerzahlen einberechnet und unter der Annahme der gleichen Nutzungsintensität in die Prognose einbezogen. Im Ergebnis zeigte sich jedoch durchgängig, dass die Abweichungen der Beförderungsfälle gegenüber der oben dargestellten Prognose unter einem Prozent lagen.

Die Gründe für den geringen Einfluss des Tourismus auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen sind:

- Für die Berechnung der jährlichen Fahrgastzahlen müssen die Übernachtungen in Jahresäquivalente umgerechnet werden. 365 Übernachtungen entsprechen damit einem Jahresäquivalent.
- Betrachtet man beispielsweise den erwarteten Anstieg der Übernachtungen im gesamten Reisegebiet von 2015 bis 2022 von etwa 1,2 Mio., ist dies gleichbedeutend mit einem Zuwachs von 1,2 Mio./365 Jahresäquivalenten, d.h. etwa 3.400 Einwohnern.

⁷⁰ Speziell auf Usedom ist auch die Bedeutung des SPNV ein weiterer limitierender Faktor für den sonstigen ÖPNV.

- Bei über 245.000 Einwohnern entspricht dies einem Zuwachs von „nur“ 1,4%.
- Dieser Zuwachs gilt jedoch nur im Segment Jedermann, nicht jedoch im Schüler- und Ausbildungsverkehr. Dieses Segment hat jedoch nur einen Anteil von etwa 23% an allen Fahrten.
- Die ermittelte Änderungsrate von 1,4% muss daher noch mit dem Anteil der Fahrgastzahlen des Segments Jedermann gewichtet werden, so dass der erwartete Gesamteffekt des Anstiegs der Übernachtungszahlen nur noch 0,3% ausmacht.

Ausschließlich die Insel Usedom weist einen nennenswerten Effekt auf, der aus den Spezifika dieser Region resultiert: Auf die Insel entfallen mehr als die Hälfte aller Übernachtungen, sie weist eine relativ geringe Einwohnerzahl und einen relativ hohen Anteil des Jedermann-Verkehrs auf. Im Rahmen der Sensitivitätsbetrachtung kann daher der dargestellte Anstieg der Tourismuszahlen einen Anstieg der Fahrtenzahlen um bis zu 1,8% bis 2022 bewirken.

Dabei muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass dieses Ergebnis aufgrund der fehlenden Grunddaten für Usedom - die eine Schätzung der Ist-Situation erforderten - und der Unsicherheit der Tourismus-Prognose nur als Obergrenze im Rahmen der Sensitivitätsanalyse betrachtet werden sollte.

Der Tourismus sollte ein wichtiger Entwicklungsfaktor für den sonstigen ÖPNV sein. Seine Wirkung tritt aber regional differenziert auf, so dass die fehlende kleinräumige Prognose der touristischen Entwicklung stark ins Gewicht fällt. Zudem zeigen Überschlagsrechnungen, dass insbesondere die Nutzungsintensität des ÖPNV im Tourismus im Mittelpunkt des Interesses stehen muss - gegenwärtig liegen dazu aber kaum Erkenntnisse vor.

Änderungen des Mobilitätsverhaltens

Änderungen des Mobilitätsverhaltens sind eher mittel- bis langfristig auftretende Phänomene und daher im hier betrachteten Planungszeitraum nur in geringem Umfang zu erwarten. Eine Ausnahme von dieser Regel kann die Mobilität von Senioren bilden. Innerhalb dieser Gruppe konnten in den letzten Jahren deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten festgestellt werden, so dass auch im hier betrachteten Planungszeitraum von Änderungen auszugehen ist.

Zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens von Älteren werden üblicherweise drei Altersklassen separat betrachtet: 65 bis 69-Jährige, 70 bis 75-Jährige sowie über 75-Jährige. Die Betrachtung der Altersgruppen ist von Bedeutung, da man aufgrund der qualitativ hochwertigen Gesundheitsversorgung, der gesundheitsorientierten Lebensführung usw. davon ausgeht, dass sich etwa 70 bis 75-Jährige in fünf Jahren eher verhalten wie die heutigen 65 bis 69-Jährigen. Hinzukommt die Verlängerung der Lebensarbeitszeit, die in die gleiche Richtung wirkt.

Bei der Prognose des zukünftigen Mobilitätsverhaltens der Älteren kann daher für das Verhalten der in fünf Jahren über 70-Jährigen das Verhalten der heutigen 65 bis 69-Jährigen unterstellt werden. Welche Änderungen sich daraus ergeben,

hängt von den Unterschieden zwischen den genannten Altersgruppen ab. Auswertungen des Deutschen Mobilitätspanels zeigen dabei folgende Unterschiede zwischen diesen Gruppen⁷¹:

- Im Mittel sind jüngere Ältere „mobiler“ als ältere, d.h. sie legen mehr Wege zurück und verbringen auch mehr Zeit im Verkehrssystem. Der Unterschied in der Mobilität zwischen sehr jungen und eher älteren Senioren beträgt im Mittel etwa 0,5 Wege pro Tag.
- Jüngere Ältere sind heutzutage stark Pkw-affin. Es wird davon ausgegangen, dass die Pkw-Besitzquote daher in Zukunft weiter steigt.
- Spiegelbildlich dazu nutzen jüngere Ältere den ÖPNV weniger intensiv.
- Keine nennenswerten Unterschiede zeigten sich bei der Zeitkartennutzung in Gemeinden mit weniger als 100.000 Einwohnern. Wie auch in der Planungsregion zu beobachten, ist der Anteil der Älteren mit Zeitkarten relativ gering.

Für die Prognose folgt daraus, dass in Zukunft mit einer höheren Anzahl von Wegen bei gleichzeitig höherer Pkw-Nutzung (und höherer Pkw-Besitzquote) sowie mit einer geringeren ÖPNV-Nutzung zu rechnen ist. Diese allgemeinen Tendenzen sind jedoch teilweise sehr stark von siedlungsstrukturellen Faktoren, dem konkreten ÖPNV-Angebot und anderen Faktoren abhängig. Es handelt sich damit um qualitative Tendenzaussagen.

Für die vorliegende Prognose werden diese qualitativen Aussagen nicht verwendet, da sie keinen signifikanten Einfluss auf die Prognosewerte hätten:

- Einerseits kompensieren sich in Regionen mit geringer Verdichtung wie im Landkreis Vorpommern-Greifswald die Effekte weitgehend. So muss man zwar davon ausgehen, dass Ältere in Zukunft den ÖPNV anteilmäßig weniger nutzen. Da sie aber gleichzeitig mehr Wege realisieren, bleibt die Nutzungsintensität annähernd konstant.
- Andererseits weist die Planungsregion bereits gegenwärtig geringe Fahrgastzahlen im Jedermann-Segment auf.

Für die Fahrgastprognose bedeutet daher eine moderate Änderung des Mobilitätsverhaltens keinen signifikanten Unterschied.

⁷¹ Vgl. KIT 2014.

5.7 Erwartete Entwicklung des Individualverkehrs und des Modal Split-Anteils des sonstigen ÖPNV

Wie bereits vorgestellt, weist die Prognose des ILVP M-V für den Landkreis Vorpommern-Greifswald ein deutlich sinkendes Aufkommen im Personenverkehr aus⁷². Auch für den MIV wird von 2010 bis 2030 ein Rückgang um etwa 12% ermittelt⁷³.

Basis der Prognose für den ILVP M-V sind ein erwarteter Bevölkerungsrückgang in Mecklenburg-Vorpommern (um etwa 15%) und die altersstrukturellen Veränderungen sowie - gegenläufig dazu - ein steigendes Brutto-Inlandsprodukt pro Kopf und eine höhere Pkw-Verfügbarkeit.

Für den vorliegenden NVP wurde diese Prognose modifiziert, um die aktuellen Bevölkerungsprognosen berücksichtigen zu können.⁷⁴ Die Entwicklung der Mobilitätsquote, also der Anzahl der Pkw-Fahrten je Einwohner der Quelle-Ziel-Relation, wurde dagegen aus der Prognose des Integrierten Landesverkehrsplans Mecklenburg-Vorpommern übernommen. Die Änderung der Mobilitätsquote reflektiert insbesondere die Entwicklung der Einkommen und der Pkw-Verfügbarkeit.

Insgesamt ergeben sich durch die Modifikation deutlich geringere Abnahmen des MIV. So ist für den Zeitraum 2010 bis 2030 nur von einer Abnahme der MIV-Fahrten um 8% auszugehen. Für die Zeiträume 2015 bis 2022 und 2015 bis 2027 ergeben sich daraus Verringerungen der Fahrtenzahl um 2,9% und 4,9%. Bei dieser Prognose handelt es sich um eine reine Status quo-Prognose, d.h. sie beinhaltet nicht den Effekt von Maßnahmen im Straßenverkehr (Autobahnausbau etc.) oder Angebotsverbesserungen im ÖPNV.

Zusammenfassend ist im Landkreis Vorpommern-Greifswald als Tendenz bis 2022 bzw. 2027 zu erwarten, dass der motorisierte Individualverkehr leicht abnimmt, während der Anteil der Fahrten im sonstigen ÖPNV wächst. Es ist daher eine leichte Erhöhung des Modal Split-Anteils des straßengebundenen ÖPNV zu erwarten.

⁷² Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung (Hrsg., 2016) und die zugrundeliegende Studie Intraplan Consult GmbH (2014).

⁷³ Dabei werden, wie auch im Folgenden ausschließlich Fahrten betrachtet, deren Quelle und oder Ziel der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist.

⁷⁴ Die hier verwendete Bevölkerungsentwicklung wurde der Neuberechnung 2012 der mittleren Annahmevariante der aktualisierten 4. Landesprognose; vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2012), Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg., 2014).

6. Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald orientieren sich bei der Gestaltung des sonstigen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG M-V**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- Der ÖPNV ist an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen auszurichten. Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung werden berücksichtigt.
- Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung gewährleisten und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes im Sinne der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum MIV ausgebaut werden.
- Es soll eine bedarfsgerechte Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Schulen, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln angestrebt werden.
- Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln.
- Zur wirtschaftlichen Gestaltung der Verkehrsangebote werden entsprechend der Nachfrage auch flexible Bedienformen und alternative Mobilitätsformen berücksichtigt.
- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätsbeschränkungen zu berücksichtigen.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme der Einwohner am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Vorpommern-Greifswald dabei weiterhin stetig zu.

Über die oben genannten gesetzlichen Vorgaben hinaus definiert der **Landkreis Vorpommern-Greifswald** daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr,
 - Unterstützung klimapolitischer Ziele durch den konsequenten Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Fahrzeugantrieben,
 - Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr im
-

Nah- und Fernverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen, Systeme zur Anschlussicherung sowie durch den Ausbau der Mobilitätszentrale Vorpommern,

- Definition landkreisweiter Mindestbedienstandards und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald,
- Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage,
- Verbesserung der Angebotsqualität durch bedarfsgerechte Angebote für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- Anstreben einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Verringerung der Komplexität der bestehenden Tarifstrukturen und stärkere tarifliche Integration aller Verkehrsangebote des ÖPNV mit der langfristigen Zielstellung eines Verbundtarifs,
- Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.) sowie
- Einführung zeitgemäßer elektronischer bzw. webbasierter Vertriebsformen für die ÖPNV-Tarifangebote.

Weiterhin beschreiben aus Sicht der Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Ziele und Handlungsfelder des **ISEK Greifswald 2030plus**, des **Integrierten Klimaschutzkonzepts der Universitäts- und Hansestadt Greifswald** sowie des **Leitbildes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald** die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Diese werden nachfolgend zusammengefasst:

- Reduktion des CO₂-Ausstoßes gegenüber 2005 bis 2020 um 14%,
- Verlagerung von innerstädtischen Wegen auf den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr zur Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split,
- Schaffung einer stabilen und attraktiven ÖPNV-Anbindung für die Ortsteile am Rande der Stadt sowie ausgewählte Orte/Zentren des Stadt-Umland-Raumes,
- Sicherung bzw. Optimierung der Anbindung zentraler Adressen, Einrichtungen sowie der Wohnquartiere an den ÖPNV,
- Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und Bedarfe aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten,
- Förderung der Barrierefreiheit (bei baulichen Anlagen, Fahrzeugen und Informationen) als wesentlicher Baustein für Teilhabe an Mobilität,
- Ausbau von intermodalen Verknüpfungspunkten (Bus, Bahn, Rad etc.),
- Förderung von Mobilitätsangeboten wie Carsharing und E-Mobilität (hier auch E-Bikes) als (Binde-)Glieder in den Mobilitätsketten,

- Unterstützung von zeitgemäßen Mobilitätsinformationen sowie Bezahl- und Sharing-Systeme (für Smartphone etc.) insbesondere für jüngere Personengruppen sowie Touristen und Gäste der Stadt,
 - Vernetzung des Nahverkehrs durch ein gemeinsames Tarifsystem bzw. einen starken regionalen Verkehrsverbund sowie
 - Verbesserung der überörtlichen Verkehrsanbindung durch einheitliche regionale Interessenvertretung gegenüber der Deutschen Bahn und weiteren überörtlichen Mobilitätsanbietern.
-

7. Angebotskonzept

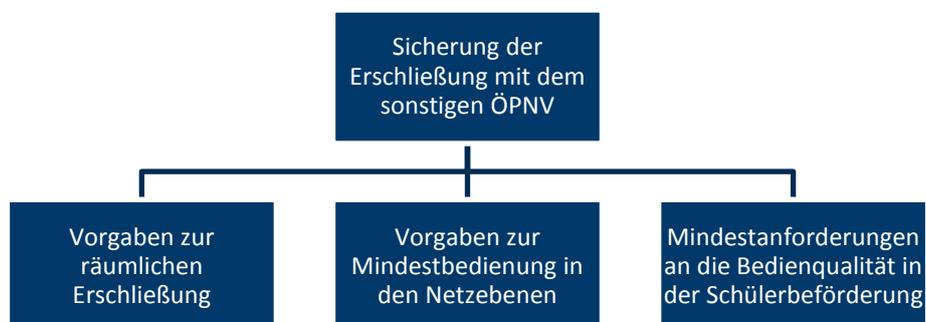
Die Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV definieren die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des SPNV und sonstigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb an

- den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturellen Entwicklungen,
- den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- den verkehrspolitischen Zielsetzungen sowie
- den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Das Angebotskonzept beinhaltet drei nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Bedienung im sonstigen ÖPNV unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 31).

Abbildung 31: Ebenen zur Sicherung der Erschließung mit dem sonstigen ÖPNV



Darstellung: IGES 2017.

Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts eine **räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl einer Siedlungseinheit** sowie die **anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche** definiert.

Zweitens erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des sonstigen ÖPNV die Festlegung von konkreten **Mindestbedienungs Vorgaben durch eine einheitliche Netzkonzeption**, um die vorgesehene Weiterentwicklung des Fahrtenangebotes zu definieren.

Drittens wird ebenfalls zur Definition eines **Mindestniveaus die Bedienqualität in der Schülerbeförderung** als **untere Grenze** eingeführt. Die Vorgaben zur Bedienqualität sollen insbesondere absichern, dass das definierte Mindestniveau

vorgehalten wird, falls sowohl das Kriterium räumliche Mindesterschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl einer Siedlungseinheit als auch die Mindestbedienvorgaben auf den definierten Netzebenen nicht greift.

7.1 Räumliche Erschließung

Siedlungseinheiten gehen auf die von der Statistischen Kommission der Vereinten Nationen eingeführte kleinste (weltweit) vergleichbare geographische Einheit zurück. Auf europäischer Ebene wurde die Definition der Siedlungseinheit in die Verordnung (EG) Nr. 1201/2009 der Kommission vom 30. November 2009 übernommen, um europaweit vergleichbare Abgrenzungen zu ermöglichen. Genannte Verordnung regelt jedoch technische Spezifikationen von Volks- und Wohnungszählungen, so dass keine verbindliche Anwendung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen erkennbar ist. Daher wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Vorpommern-Greifswald angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Siedlungseinheiten als Ortslagen **mit mindestens 100 Einwohnern festgelegt**.

Sicherung der Räumlichen Mindesterschließung / Haltestelleneinzugsbereiche

Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Eine Siedlungseinheit gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner in einem zumutbaren Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 26) gemeldet sind. In touristisch stark frequentierten Orten können abweichend auch weitere Indikatoren (z.B. die Zahl der Betten oder Übernachtungen) maßgeblich sein.

Die Erschließung durch den ÖPNV kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des sonstigen ÖPNV erfolgen. Im sonstigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre mit Anmeldeerfordernis eingesetzt werden.

Tabelle 26 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche von Haltestellen im sonstigen ÖPNV.

Tabelle 26: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Regionalverkehr	Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern	600 m
Stadtverkehr	Unter-/Mittelzentrum	400 m
	Oberzentrum	300 m

Darstellung: IGES 2017.

7.2 Einheitliche Netzkonzeption für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Die Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald erfordert eine einheitliche aufgabenträgerübergreifende Netzkonzeption, die sowohl den SPNV, den sonstigen ÖPNV aber auch besondere Schwerpunkte der Landkreisstruktur wie den Stadt-Umland-Raum sowie die Potenziale der Tourismuswirtschaft für den ÖPNV zusammenführt (vgl. Abbildung 32).

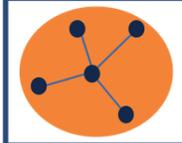
Die Definition von Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und sonstigen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendlern und Schülerinnen und Schülern sowie weiteren Kundengruppen,
- verkehrspolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- am derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen.

Dabei werden Grundsätze einer zeitgemäßen differenzierten Verkehrsleistungserbringung berücksichtigt. Aufbauend auf den definierten Netzebenen erfolgen anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben.

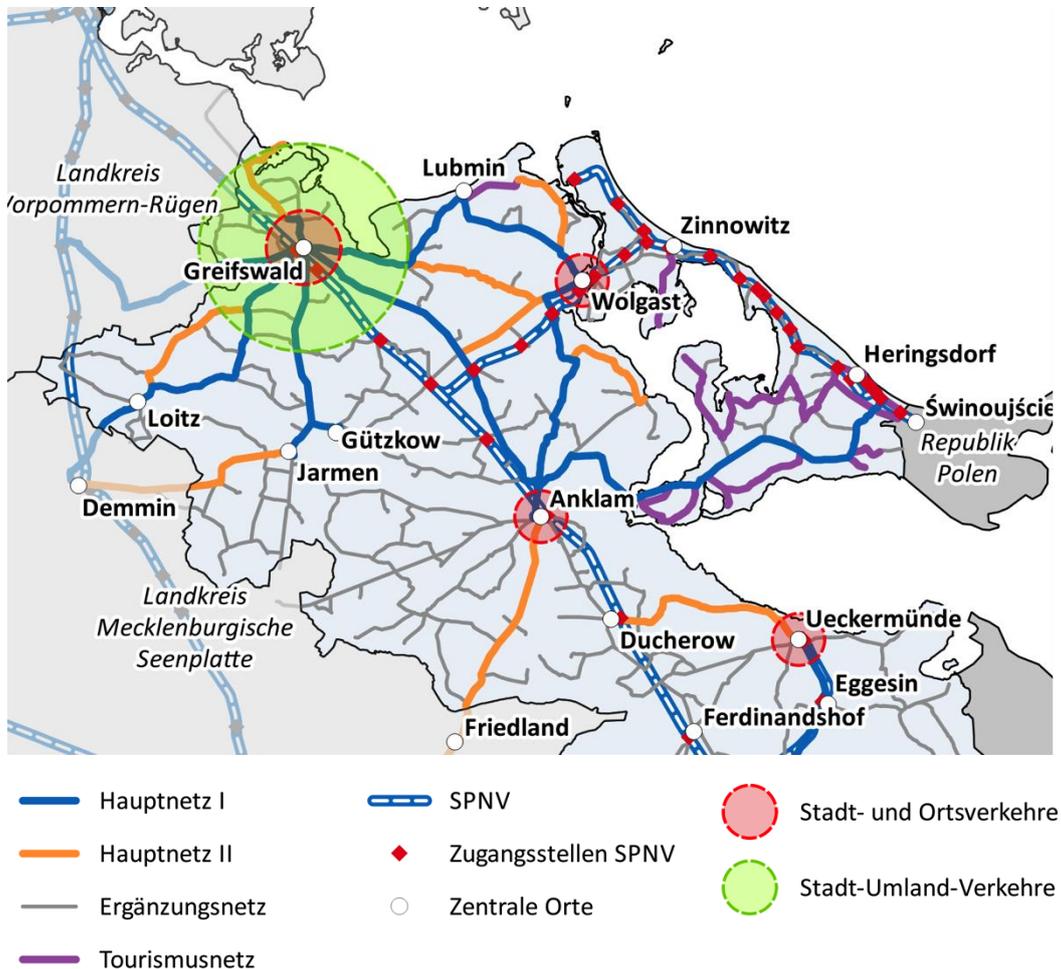
Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 33 sowie Abbildung 34 dargestellt.

Abbildung 32: Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

<p>Hauptnetz I</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des SPNV • Verbindungen des sonstigen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren sowie zu ausgewählten Grundzentren mit starken Verkehrsverflechtungen 	
<p>Hauptnetz II</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung weiterer zentraler Orte und Siedlungsschwerpunkte untereinander und an das Hauptnetz I • Verbindungen des sonstigen ÖPNV mit erhöhter Fahrgastnachfrage 	
<p>Ergänzungszugnetz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckend Bedienung aller Siedlungseinheiten • Anbindung an das Hauptnetz I und II • Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung 	
<p>Stadt- und Ortsverkehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen im Stadtverkehr der Ober- und Mittelzentren 	
<p>Stadt-Umland-Verkehre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen mit hoher Fahrgastnachfrage zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und Umlandgemeinden 	
<p>Tourismusnetz</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen außerhalb des Haupt- und Ergänzungszugnetzes mit hoher Bedeutung im Bereich der touristischen Nachfrage 	

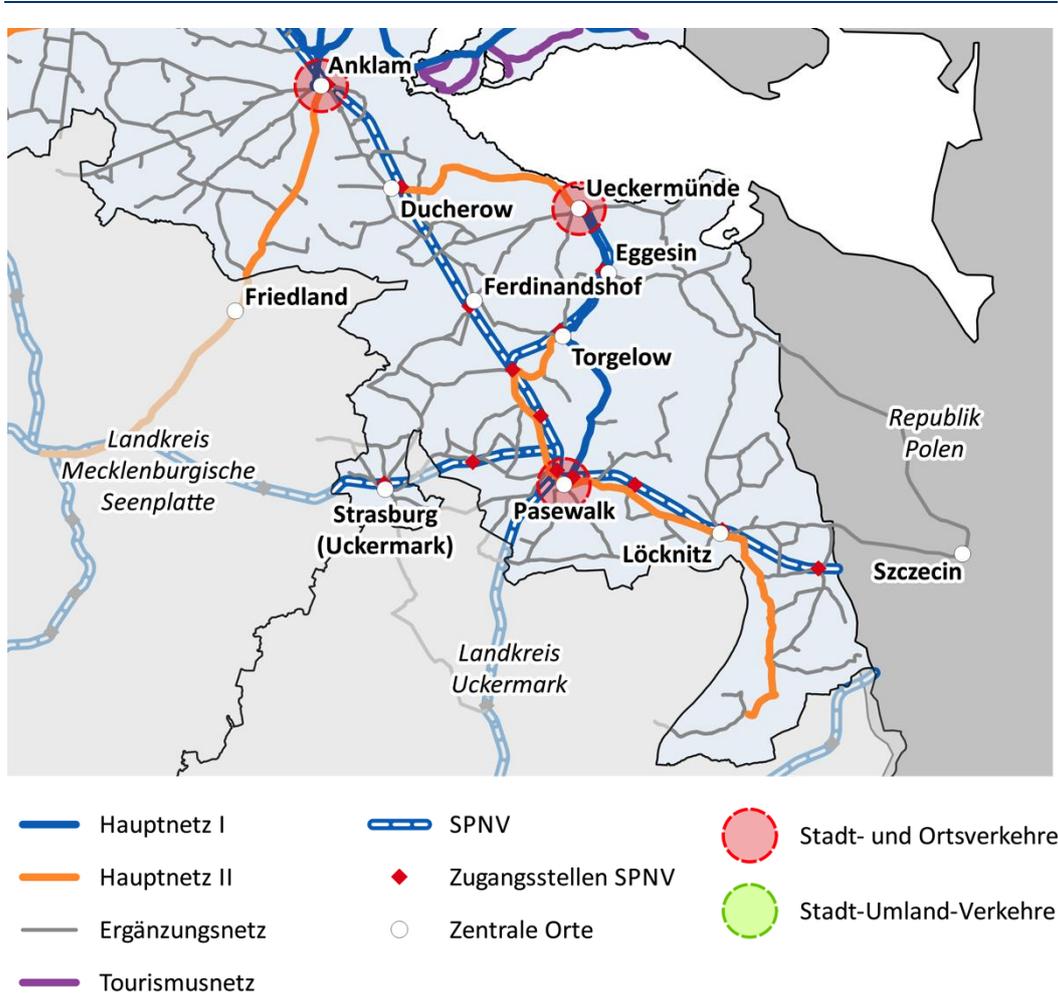
Darstellung: IGES 2017.

Abbildung 33: Verbindungen der Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald, nördlicher Teil



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Abbildung 34: Verbindungen der Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Greifswald, südlicher Teil



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Hauptnetz I

Die Netzebene Hauptnetz I umfasst Verbindungen des SPNV sowie Verbindungen des sonstigen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren. Weiterhin werden Verbindungen zu ausgewählten Grundzentren mit starken Verkehrsverflechtungen dem Hauptnetz I zugeordnet (vgl. Tabelle 27). Dies betrifft die Verbindung Greifswald – Jarmen/Gützkow mit starken Verflechtungen im Pendler- und Schülerverkehr sowie die Verbindung Hansestadt Anklam – Gemeinde Heringsdorf mit starken Verflechtungen im überregionalen Verkehr.

Tabelle 27: Verbindungen der Netzebene „Hauptnetz I“

SPNV	Entspricht ca. den Linien
(Stralsund -) Greifswald – Züssow - Anklam – Pasewalk (- Prenzlau)	RE 3
(Neubrandenburg-) Pasewalk – Stettin/ Ueckermünde	RE 4
Züssow – Wolgast – Zinnowitz – Ahlbeck Grenze (-Swinemünde)	RB 23
Zinnowitz - Peenemünde	RB 24
Sonstiger ÖPNV (Regiobus)	Entspricht ca. den Linien
Anklam – Stadt Usedom – Heringsdorf	201 (101), 201a
Anklam – Zemitz – Wolgast	202 (102)
Greifswald – Dersekow – Görmin – Loitz (- Demmin)⁷⁵	303
Greifswald – Gützkow/ - Jarmen	300, 512 (133)
Greifswald – Karlsburg - Anklam	210 (109)
Greifswald – Levenhagen (- Grimmen)⁷⁶	320
Greifswald – Lubmin –Wolgast	518
Greifswald – Neuenkirchen⁷⁷	506 (127)
Pasewalk – Torgelow – Eggesin – Ueckermünde	901, 902

Anmerkung: Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II umfasst Anbindungen weiterer zentraler Orte und Siedlungsschwerpunkte untereinander und an das Hauptnetz I sowie Verbindungen des sonstigen ÖPNV mit erhöhter Fahrgastnachfrage (Tabelle 28).

⁷⁵ Kreisübergreifende Verbindung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Der derzeitige NVP des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte klassifiziert die Verbindung Demmin – Loitz – Greifswald als „Verbindungsrelation I. Ordnung“ (montags bis freitags mindestens sieben sowie samstags mindestens zwei Fahrtenpaare). Dies stellt lediglich Zielstellungen dar, da die Zuständigkeit nicht beim Landkreis Mecklenburgische Seenplatte liegt.

⁷⁶ Kreisübergreifende Verbindung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen. Der derzeitige NVP des Landkreises Vorpommern-Rügen klassifiziert die Verbindung als „Nebenachse“ (montags bis freitags zwischen 7:00 und 16:00 Uhr mindestens vier Fahrtenpaare, an Wochenenden nachfrageorientierte Bedienung).

⁷⁷ Teil der Gesamtverbindung Greifswald – Insel Riems. Der Abschnitt Neuenkirchen – Insel Riems wird dem Hauptnetz II zugeordnet.

Tabelle 28: Verbindungen der Netzebene „Hauptnetz II“

Sonstiger ÖPNV (Regiobus)	Entspricht ca. den Linien
Anklam – Kavelpaß (- Friedland, Anschluss nach Neubrandenburg) ⁷⁸	225 (120)
Dersekow – Sassen – Loitz ⁷⁹	303
Ducherow – Ueckermünde	910
Greifswald – Katzow – Wolgast	508 (129)
Greifswald – Lühhannsdorf – Wolgast	271, 514 (135)
Jarmen – Tutow (- Demmin) ⁸⁰	302
Löcknitz – Penkun	702
Neuenkirchen – Insel Riems ⁸¹	506 (127)
Pasewalk – Torgelow	903
Pasewalk – Löcknitz	700
Wolgast – Freest ⁸²	274
Wolgast – Lissan	251

Anmerkung: Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

⁷⁸ Kreisübergreifende Verbindung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Der derzeitige NVP des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte klassifiziert die Verbindung Neubrandenburg - Friedland als „Hauptverbindungsrelation“ (montags bis freitags mindestens zehn, samstags mindestens fünf und sonntags mindestens drei Fahrtenpaare). Die Verbindung Friedland – Anklam ist eine „Verbindungsrelation II. Ordnung“ (montags bis freitags mindestens fünf Fahrtenpaare). Dies stellt für den Abschnitt Friedland – Anklam lediglich Zielstellungen dar, da die Zuständigkeit nicht beim Landkreis Mecklenburgische Seenplatte liegt.

⁷⁹ Teil der Verbindung Greifswald – Loitz – Demmin (Hauptnetz I). Der Hauptlauf der Verbindung verläuft über Görmin. Die Verbindung über Sassen soll im Gesamtkonzept des Abschnittes Greifswald – Loitz – Demmin mitgeplant werden. Die Anbindung kann auch in Form flexibler Bedienformen erfolgen.

⁸⁰ Kreisübergreifende Verbindung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Der derzeitige NVP des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte klassifiziert die Verbindung Demmin – Jarmen (-Greifswald) als „Hauptverbindungsrelation“ (montags bis freitags mindestens zehn, samstags mindestens fünf und sonntags mindestens drei Fahrtenpaare). Dies stellt lediglich Zielstellungen dar, da die Zuständigkeit nicht beim Landkreis Mecklenburgische Seenplatte liegt.

⁸¹ Teil der Gesamtverbindung Greifswald – Insel Riems. Der Abschnitt Greifswald - Neuenkirchen wird dem Hauptnetz I zugeordnet.

⁸² Teil der Gesamtverbindung Wolgast – Freest - Lubmin. Der Abschnitt Freest – Lubmin wird den Netzebenen Ergänzungsnetz sowie Tourismusnetz zugeordnet.

Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I, II oder Stadt- und Ortsverkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes ergänzen die Netzebenen Hauptnetz I und II zur flächendeckenden Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- zur Anbindung an die Verbindungen des Hauptnetzes I und II sowie
- zur Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Stadt- und Ortsverkehre

Die Stadt- und Ortsverkehre beinhalten Verbindungen innerhalb der folgenden Ober- und Mittelzentren:

- Stadtverkehr Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie
- Stadt- und Ortsverkehre in Hansestadt Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast.

Die Stadtverkehre in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden als eigenes System unter der Produktbezeichnung Citybus organisiert und umfassen die in Tabelle 29 dargestellten derzeitigen und ggf. zukünftige Verbindungen (vgl. Abbildung 35).

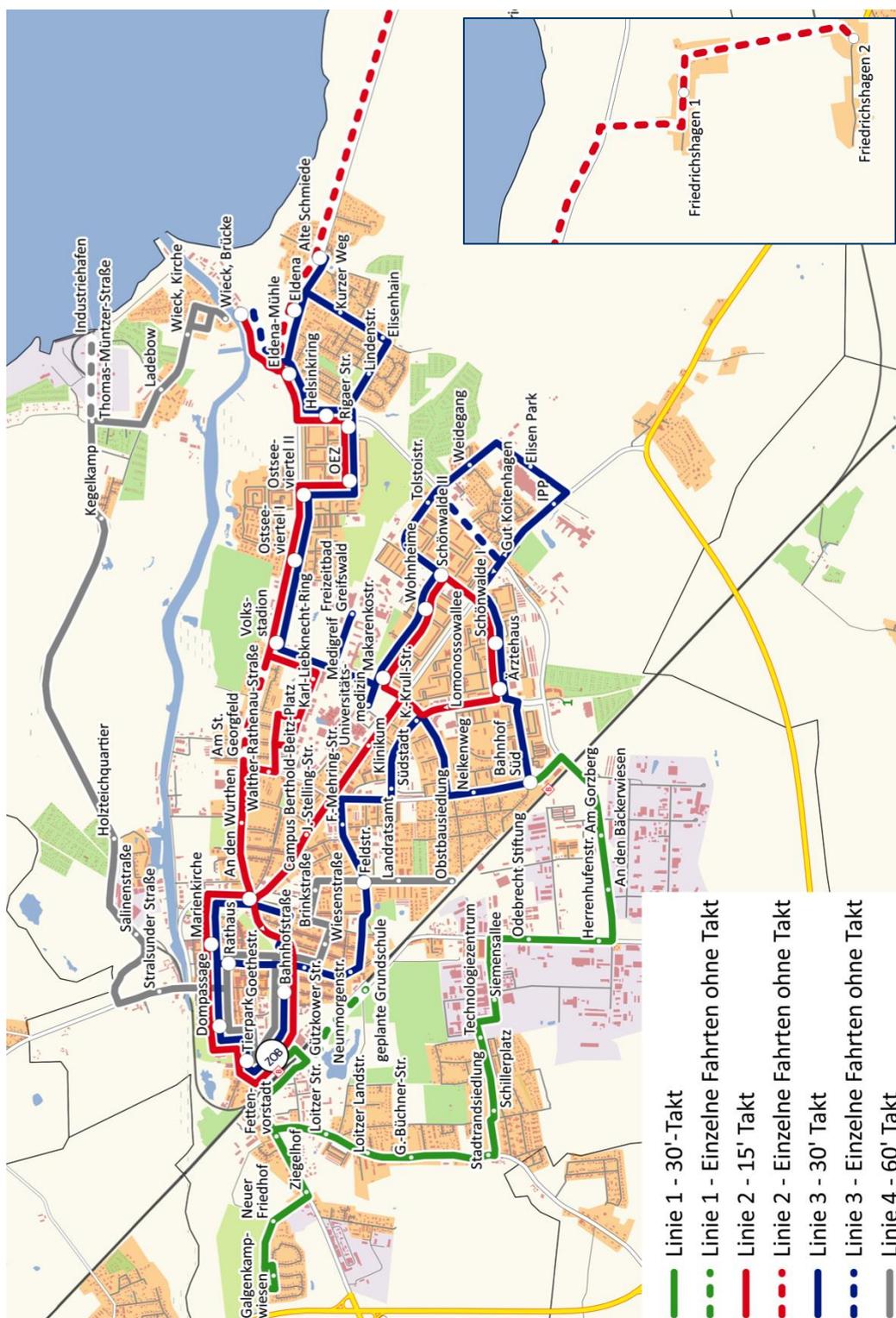
Tabelle 29: Verbindungen des Stadtverkehrs der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Sonstiger ÖPNV (Citybus)	Entspricht ca. den heutigen Linien
ZOB - Galgenkampwiesen – Stadtrandsiedlung – Bahnhof Süd - ZOB – Schönwalde	1
Wieck – Ostseeviertel (- Campus B.-Beitz-Platz ⁸³) - Innenstadt - ZOB – Schönwalde	2
ZOB – Innenstadt – Fleischervorstadt – Südstadt – Bahnhof Süd - Schönwalde – Ostseeviertel – Eldena	3
Wieck – Ladebow – Steinbecker Vorstadt – ZOB – Südliche Mühlenvorstadt – Obstbausiedlung ⁸⁴	derzeit kein Angebot vorhanden
ZOB – Ostseeviertel – Schönwalde – Bahnhof Süd - Stadtrandsiedlung – Neuer Friedhof – ZOB	20
Wieck – Friedrichshagen	2

⁸³ Geplante Verbindung, die nach Maßgabe der Finanzierbarkeit und ggf. in mehreren Stufen realisiert wird (vgl. 7.10).

⁸⁴ Ebenso.

Abbildung 35: Netzkonzeption Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Karte:

IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Ohne Linie 20.

Die Stadt- und Ortsverkehre in der Hansestadt Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast werden heute zum Teil als Stadtlinie bzw. durch die Übernahme von innerstädtischen Streckenabschnitten im Verlauf von Regionalverkehrslinien organisiert (vgl. Tabelle 30).

Tabelle 30: Verbindungen des Stadt- und Ortsverkehrs im Landkreis Vorpommern-Greifswald

	Entspricht ca. den heutigen Linien
Hansestadt Anklam (Stadtverkehr)	
(Gellendin – Lindenstr. -) Südstadt (- Neuer Friedhof -) Stadtzentrum – ZOB – Lindenstr. – Siedlung Gellendiner Weg – Gewerbegebiet (- Gellendin)	1/2
Pasewalk (Regiobus)	
Lindenstr. – Bahnhof – ZOB – Asklepios-Klinik	714, 724
Bahnhof – ZOB – Torgelower Str. / - Chausseehaus	901, 903
Ueckermünde (Regiobus)	
Ueckermünde Ost – ZOB – Tierpark – Klinikum	908, 909, 911, 912
Wolgast (Regiobus)	
Bahnhof – Heberleinstr. – Hufelandstr. – Tannen- kampweg – Tierpark – Gewerbegebiet (Hagebaumarkt)	274

Stadt-Umland-Verkehre

Verbindungen im Stadt- und Umlandverkehr Greifswald sollen den starken verkehrlichen Verflechtungen zukünftig stärker Rechnung tragen. Dabei sollen veraktete bzw. taktähnliche Verkehre durch die auf die Universitäts- und Hansestadt ausgerichteten Verbindungen des Hauptnetzes I bzw. II entstehen (vgl. Tabelle 31).

Eine darüberhinausgehende Verdichtung erfordert gemeinsames Handeln des Landkreises Vorpommern-Greifswald, der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie der Gemeinden im Stadt-Umland-Raum. Die Umsetzung einer **über die Vorgaben für das Hauptnetz I und II hinausgehenden Verdichtung** bzw. die Entwicklung weiterer Verbindungen ist an die Verfügbarkeit ausreichender finanzieller Ressourcen geknüpft und **hat daher nur empfehlenden Charakter**.

Tabelle 31: Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr Greifswald

	Netzebene
Greifswald – Diedrichshagen - Hanshagen	Hauptnetz I und II
Greifswald – Helmhagen - Dargelin	Hauptnetz I
Greifswald – Hinrichshagen - Dersekow	Hauptnetz I
Greifswald – Groß Kiesow	Hauptnetz I (als SPNV)
Greifswald – Kemnitz – Lubmin – Wusterhusen	Hauptnetz I und II
Greifswald – Levenhagen	Hauptnetz I
Greifswald – Neuenkirchen – Mesekenhagen - Insel Riems	Hauptnetz I (Greifswald – Neuenkirchen), Hauptnetz II (Neuenkirchen – Insel Riems)

Tourismusnetz

Die Netzkategorie „Tourismusnetz“ zielt auf verdichtete oder zu verdichtende Verbindungen mit einer besonders stark ausgeprägten touristischen Bedeutung (vgl. Tabelle 32), die entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Tabelle 32: Verbindungen der Netzebene „Tourismusnetz“

Sonstiger ÖPNV (Regiobus)	Entspricht ca. den heutigen Linien
Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin – Reetzow – Pudagla - Morgenitz – Mellenthin – Rankwitz - Warthe	Abschnitte der Linien 281, 283, 286
Bansin – Heringsdorf – Ahlbeck – Flughafen – Kamminke – Dargen – Stolpe – Usedom – Karnin	Abschnitte der Linien 281, 284, 285, 286, 287
Bansin – Heringsdorf – Ahlbeck Grenze (- Swinemünde)⁸⁵	290, 291
Freest - Lubmin⁸⁶	274
Zinnowitz – Lütow	273

⁸⁵ Die direkte Busverbindung über die Staatsgrenze hinaus nach Swinemünde besteht derzeit nicht. Die Wiedereinrichtung wird aber unter der Maßgabe einer eigenwirtschaftlichen Finanzierung angestrebt.

⁸⁶ Teil der Gesamtverbindung Wolgast – Freest - Lubmin. Der Abschnitt Wolgast – Freest wird dem Hauptnetz II zugeordnet.

7.3 Mindestbedienung auf den Verbindungen der Netzebenen

Die Mindestbedienung legt das Mindestniveau der Bedienung im sonstigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Schülerbeförderung. Da die Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe sichergestellt werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Ämter sowie Städte und Gemeinden können auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen über den Mindestbedienstandards hinaus mit dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des sonstigen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist.

Hauptnetz I, II sowie Ergänzungsnetz

Für die Netzebenen **Hauptnetz I und II** werden jeweils ein Mindestbedienungszeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte bzw. die anzustrebenden ungefähren Fahrzeugfolgezeiten im taktähnlichen Verkehr definiert. Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttakten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind zu begründen (Taktlücken oder Taktverschiebungen, z.B. unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens, von Anschlüssen zum/vom Schienenverkehr oder von Schulanfangs- und -endzeiten).

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkträumen bzw. touristischen Entwicklungsräumen ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht zu verdichten und der Bedienungszeitraum (z.B. in den Abendstunden) zu erweitern.

Für die Verbindungen des **Ergänzungsnetzes** erfolgt die Festlegung einer Mindestanzahl anzubietender Fahrten zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig.

Tabelle 33 zeigt die Rahmenvorgaben für die Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I, II und Ergänzungsnetz.

Tabelle 33: Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV auf Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I, II und Ergänzungsnetz

	Mindestbedienzeit- raum	Mindesttakt bzw. Fahrtenfolge im taktähnlichen Verkehr		
		Hauptnetz I	Hauptnetz II	Ergänzungsnetz
Mo-Fr Schule	ca. 06:00 – 08:00 und 12:00 – 16:00 Uhr	1-h-Takt*	2-h-Takt*	Mind. 2 Fahrtenpaare*
	ca. 08:00 – 12:00 und 16:00 – 18:00 Uhr	2-h-Takt*		
Mo-Fr Ferien	ca. 06:00–18:00 Uhr	2-h-Takt*	2-h-Takt*	Mind. 2 Fahrtenpaare*
Sa		Mind. 3 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	
So & Feier- tage		Mind. 2 Fahrtenpaare ⁸⁷	Mind. 2 Fahrtenpaare	

Anmerkung: * Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadt- und Ortsverkehre

Bei den Mindestbedienvorgaben für Stadt- und Ortsverkehre wird zwischen den Anforderungen an den Stadtverkehr im Oberzentrum Greifswald und den Stadt- und Ortsverkehren in den Mittelzentren unterschieden.

Die Mindestbedienvorgaben für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ergeben sich aus Tabelle 34.

Die Mindestbedienvorgaben für die Stadt- und Ortsverkehre in der Hansestadt Anklam sowie in Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast werden in Tabelle 35 dargestellt. Bei der Weiterentwicklung der Verkehrsbedienung soll die **innerstädtische Erschließung** wenn möglich unter Berücksichtigung von Sparsamkeitsgrundsätzen **von ein- und ausfahrenden Regionalverkehren mitübernommen** werden, die in ihren Linienführungen ggf. anzupassen ist (vgl. Linie 274 in Wolgast).

Tabelle 34: Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Citybus

⁸⁷ Erhöhtes Angebot auf den Verbindungen Anklam – Heringsdorf und Greifswald – Lubmin mit von mindestens 4 Fahrtenpaare im Takt sowie mit Anschluss zum SPNV oder Fernverkehr.

	Bedienungszeitraum	Mindesttakt je Linie
Mo-Fr	06:00–19:00 Uhr	15-Minuten-Takt: Linie 2 ⁸⁸ 30-Minuten-Takt: Linien 1 und 3 60-Minuten-Takt: Linie 4 ⁸⁹
	05:00–06:00 Uhr, 19:00–23:00 Uhr	30-Minuten-Takt: Linie 2 60-Minuten-Takt: Linien 1 und 3
Sa, So & Feiertage	05:00–23:00 Uhr	30-Minuten-Takt: Linie 2 60-Minuten-Takt: Linien 1 und 3
Sonderlinie 20		
Samstag vor Totensonntag und Totensonntag	09:00–15:00 Uhr	60-Minuten-Takt

Tabelle 35: Mindestbedienqualität für den sonstigen ÖPNV der Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Vorpommern-Greifswald

	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt bzw. Fahrtenfolge im taktähnlichen Verkehr
Mo-Fr	ca. 06:00–18:00 Uhr	2-h-Takt*

Anmerkung: * Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadt-Umland-Verkehre

Die Mindestbedienvorgaben für Stadt-Umland-Verkehre ergeben sich aus der Zuordnung der Verbindungen zu den Netzebenen Hauptnetz I und II (vgl. Tabelle 31).

Tourismusnetz

Über die geforderten Mindestbedienvorgaben der Netzebene Ergänzungsnetz wird auf Verbindungen mit touristischer Bedeutung und hohem Nachfragepotenzial ein verdichtetes Verkehrsangebot empfohlen.

⁸⁸ Die Mindestbedienvorgaben auf der Verbindung Wieck, Brücke - Friedrichshagen entsprechen den Regelungen für das Ergänzungsnetz (Mo-Fr mindestens 2 Fahrtenpaare).

⁸⁹ Geplante Verbindung, die nach Maßgabe der Finanzierbarkeit und ggf. in mehreren Stufen realisiert wird (vgl. 7.10).

Tabelle 36: Empfohlene Bedienqualität für den sonstigen ÖPNV auf Verbindungen der Netzebene Tourismusnetz

Verbindung	Bedienungszeit	Taktfolge
Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin – Reetzow – Pudagla - Morgentitz – Mellenthin – Rankwitz - Warthe	ca. 09:00–17:00 Uhr	2-h-Takt
Bansin – Heringsdorf – Ahlbeck – Flughafen – Kamminke – Dargen – Stolpe – Usedom (- Karnin)	ca. 09:00–17:00 Uhr	2-h-Takt
Bansin – Heringsdorf – Ahlbeck Grenze (- Swinemünde)	ca. 09:00–18:00 Uhr	1-h-Takt (30-min-Takt in Hauotsaison)
Freest - Lubmin ⁹⁰	ca. 09:00–17:00 Uhr	2-h-Takt
Zinnowitz – Lütow	ca. 09:00–17:00 Uhr	2-h-Takt

Anmerkung: Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

7.4 Umsetzungshorizont für die Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Soweit nicht bereits erfüllt, sollen die Vorgaben für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz, Stadt- und Ortsverkehre sowie Stadt-Umland-Verkehre innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der Finanzierbarkeit umgesetzt werden. Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Die Umsetzung eines verdichteten Verkehrsangebots auf der Netzebene „Tourismusnetz“ wird durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt, jedoch ist eine eigenwirtschaftliche Finanzierung dieser Verbindungen erforderlich. Die Vorgaben zur Netzebene „Tourismusnetz“ haben daher nur empfehlenden Charakter.

7.5 Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Schülerbeförderung

Wirkungsbereich Schülerbeförderung im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der sonstige ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülern in integrierter Form, d.h. als

⁹⁰ Teil der Gesamtverbindung Wolgast – Freest - Lubmin. Der Abschnitt Wolgast – Freest wird dem Hauptnetz II zugeordnet.

Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald⁹¹ definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Schülerbeförderung als Bestandteil des übrigen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Schülerbeförderung.

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen **außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches** ausgerichtet sind, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand. Der **Landkreis Vorpommern-Greifswald bemüht sich** durch die in 7.6 sowie 7.9 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei **jedoch keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Busverbindungen** existieren.

Beförderungspflicht und Zumutbarkeitskriterien in der Schülerbeförderung

Die sicherzustellenden Grenzwerte für die Gestaltung der Schülerbeförderung resultieren allein aus der Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V.

Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 2 Schülerbeförderungssatzung ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km Fußweg für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 6 bzw. von 4 km Fußweg für Schüler ab der Jahrgangsstufe 7.

Die Zumutbarkeitskriterien für die **Wartezeiten** vor und nach dem Schulbetrieb betragen **maximal 45 Minuten vor Schulbeginn** bzw. **maximal 60 Minuten nach Schulende**.

⁹¹ Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c).

Tabelle 37: Mindestentfernungen für den Schulweg und Zumutbarkeitskriterien für zulässige Wartezeiten

	Gültig für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 6	Gültig für Schüler ab der Jahrgangsstufen 7
Pflicht zur Schülerbeförderung ab Mindestentfernung für den Schulweg von	2 km	4 km
Zumutbare Wartezeit vor Schulbeginn	maximal 45 Minuten	maximal 45 Minuten
Zumutbare Wartezeit nach Schulende	maximal 60 Minuten	maximal 60 Minuten

Quelle: Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V.

Orientierungsrahmen für Beförderungszeiten

Die Beförderungszeiten im Rahmen der Schülerbeförderung sollen sich an ca. 40 Minuten für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 6 und an ca. 60 Minuten für Schüler ab der Jahrgangsstufen 7 orientieren. Als Beförderungszeit wird dabei der Zeitraum zwischen Abfahrt bzw. Ankunft bezogen auf die Wegstrecke zwischen der nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort des Schülers und der nächstgelegenen Haltestelle an der jeweiligen Schule bezeichnet.

Die angegebenen Beförderungszeiten sind als Orientierungsrahmen zu verstehen. Gerade in den ländlichen Bereichen des Landkreises Vorpommern-Greifswald kann die Einhaltung des Orientierungsrahmens aufgrund der vielfach großen Entfernungen zwischen Schülerwohnorten und Schulstandorten im Zusammenwirken mit den zulässigen Fahrgeschwindigkeiten nicht in jedem Einzelfall gewährleistet werden.

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Schülerbeförderungssatzung definiert keine Mindestbedienungsanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Bis auf ausgewählte Ausnahmen erfolgt im Landkreis Vorpommern-Greifswald bereits derzeit eine Bedienung mit mindestens einer Hin- und zwei Rückfahrten. Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes wird dieser Ansatz daher als Mindestbedienungsanforderungen zur Gestaltung des sonstigen ÖPNV definiert (vgl. Tabelle 38).

Es wird empfohlen, die Schülerbeförderungssatzung durch eine entsprechende Ergänzung zum Bedienungsumfang der Schülerbeförderung zu modifizieren.

Tabelle 38: Mindestbedienungsanforderungen für die Schülerbeförderung

	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	2
Weiterführende Schulen	1	2

Die genannten Mindestbedienungsanforderungen beziehen sich jeweils auf einen Schulstandort. Wenn beispielsweise in einer Gemeinde zwei Standorte vorhanden sind (z.B. Grundschule und weiterführende Schule), ist das Verständnis der Mindestbedienungsanforderungen kumulativ gemeint. Wenn möglich, sollen die Fahrten jedoch gebündelt werden.

Ausnahmen von den genannten Mindestbedienungsanforderungen (z.B. bei Ganztagsangeboten oder Ganztagschulen) sind in begründeten Fällen mit dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV und dem Träger der Schülerbeförderung abzustimmen.

7.6 Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung im Rahmen des sonstigen ÖPNV

Fahrzeugauslastung in der Schülerbeförderung

Die Organisation der Schülerbeförderung als Bestandteil des sonstigen ÖPNV erlaubt Nutzung von allen zugelassenen Sitz- und Stehplätzen entsprechend der jeweiligen Fahrzeugzulassung. Eine Einschränkungsmöglichkeit ist in den Rechtsgrundlagen des Personenbeförderungsrechts nicht vorgesehen.

Da hieraus Zielkonflikte zwischen dem vorhandenen Platzangebot und dem Wunsch nach Sitzplätzen besonders bei längeren Beförderungszeiten resultieren, sollen die eingesetzten Fahrzeuge während der Hauptverkehrszeiten in der Schülerbeförderung soweit möglich nur bis max. 90 % der zulässigen Anzahl der Steh- und Sitzplätze ausgelastet werden⁹².

Der Durchsetzung dieser Vorgabe im Fahrbetrieb steht die rechtliche Zulässigkeit der Nutzung aller zugelassenen Steh- und Sitzplätze im Linienverkehr entgegen. Dennoch wird der Landkreis auf die Verkehrsunternehmen einwirken diese Qualitätsvorgabe als Selbstverpflichtung anzunehmen.

Abstimmungsverfahren für die Organisation der Schülerbeförderung & Durchführung jährlicher Fahrplangespräche

Die Schülerbeförderung steht im Spannungsfeld sowohl aus verkehrsplanerischer und damit finanzieller als auch aus schulpolitischer Sicht. Die Interessen von

⁹² In der Praxis resultiert bei der Beförderung von Schülern oftmals ein zusätzlicher Raumbedarf für Schultaschen u.ä., so dass die Nutzung aller zugelassenen Sitz- und Stehplätze erschwert wird.

Schülerinnen und Schülern bzw. Erziehungsberechtigten aber auch die der Schulen sind mit den verkehrlichen Möglichkeiten zu möglichst guten Lösungen für die Beförderung zwischen Wohnort und Schulstandort zu überführen.

Die Verwaltungsvorschrift Schulorganisation legt dazu grundsätzlich fest, dass die **Unterrichtszeiten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schülerbeförderung abzustimmen** sind⁹³. In der Praxis findet diese Abstimmung nicht in erforderlichem Umfang statt, so dass Bemühungen zu einem verbesserten Abstimmungs- und Planungsverfahren unerlässlich sind.

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird daher vorgeschlagen, nach Bedarf (auf Wunsch der Schulen, der Verkehrsunternehmen oder der Schüler- und Elternvertretungen) jährliche Fahrplangespräche als gemeinsames Verfahren zwischen Verkehrsunternehmen, Schulleitern, den Schüler- und Elternvertretungen sowie dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV zu etablieren.

Die Fahrplangespräche sollten in einen Abstimmungsprozess eingebunden werden, der in Abbildung 36 dargestellt wird.

Bisher erfolgen die Fahrplangespräche vorrangig zwischen Schulen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, jedoch liegen keine Erkenntnisse vor, inwieweit der Grundsatz der Orientierung der Unterrichtszeiten an den Fahrplänen der Schülerbeförderung in der Praxis umgesetzt wird.

Die Einbindung der Schüler- und Elternvertretungen wird als neues Element des Abstimmungsverfahrens eingeführt, um die Sicht der Schüler/Erziehungsberechtigten stärker berücksichtigen und erforderliche Anpassungen der Unterrichtszeiten für möglichst optimale Beförderungszeiten erreichen zu können.

⁹³ Hinweise zur Schulorganisation für allgemeinbildende Schulen, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000, Nr. 4.

Abbildung 36: Vorschlag Abstimmungsprozess Schülerbeförderung inkl. Fahrplangespräche

1. Vorbereitungsphase

- Vorschlag von Zeitkorridoren für die Ankunft und Abfahrtmöglichkeit der Schülerbeförderung an den Schulstandorten (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)
- Fahrtwünsche der Schulen: Prüfung und Auswahl von zwei präferierten Zeitkorridoren für die Abfahrt der Schülerbeförderung an den Schulstandorten (verantwortlich: Schulen)
- Verkehrliche Detailplanung: Planung der Machbarkeit und Rückmeldung eines finalen Vorschlags an die Schulen (verantwortlich: Verkehrsunternehmen)
- Übernahme Detailplanung für Unterrichtszeiten: Justierung der Unterrichtszeiten an den finalen Vorschlägen (verantwortlich: Schulen)

2. Fahrplangespräch (inkl. Schüler- und Elternvertreter):

- Durchführung des Fahrplangesprächs u.a. zur Klärung etwaiger Problemfälle
- Ergebnisübermittlung an Aufgabenträger
- Teilnahme: Schulleiter, Verkehrsunternehmen, Schüler- und Elternvertretungen, Aufgabenträger

(3.) Klärung Problemfälle

- ggf. Weiterleitung der Problemfälle an den Schulträger und Träger der Schülerbeförderung zur Lösung
- ggf. Nutzung eines anderen Beförderungsmittels

7.7 Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV

Zukünftig werden die Angebote des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich zeitlich und örtlich geringer Fahrgastpotentiale angewendet.

Flexible Bedienformen sind von alternativen Bedienformen abzugrenzen, da der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des sonstigen ÖPNV haben. Die Abgrenzung erfolgt in Tabelle 39.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren werden je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Tabelle 40 dargestellten Betriebsformen angewendet.

Tabelle 39: Abgrenzung Bedienformen im sonstigen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im sonstigen <u>ÖPNV</u>	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadt- und Ortsverkehr)
Flexible Bedienung im sonstigen <u>ÖPNV</u>	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb oder fahrplanbasierter Sektorbetrieb (insbesondere auf Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (<u>kein ÖPNV</u>)	Ergänzendes Angebot zum übrigen ÖPNV (z.B. gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Quelle: Vgl. BMVI (2016), VDV (2016).

Tabelle 40: Flexible Bedienformen (Rufbus) im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Bedarfslinien	Richtungsbandbetrieb	Sektorbetrieb
<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg vorab festgelegt • Bediengebiet linienförmig • Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle vorab festgelegt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg <u>nicht</u> vorab festgelegt • Bediengebiet = Korridor • Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle vorab festgelegt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur bei Bedarfsanmeldung • Fahrplan vorab veröffentlicht • Fahrtweg <u>nicht</u> vorab festgelegt • Bediengebiet = flächenhafter Sektor • Einstiegshaltestelle vorab festgelegt • Ausstiegshaltestelle kann auch "Haustür" oder beliebige Adresse sein

○ Bedarfshaltestellen, ● fest bediente Haltestellen

Darstellung: IGES 2017 nach BMVI (2016).

Die **Betriebsform Flächenbetrieb⁹⁴ soll** aus genehmigungsrechtlicher Sicht, wegen der Komplexität, der Konkurrenzierung des Taxi- und Mietwagengewerbes und der schwer kalkulierbaren finanziellen Risiken **nicht angewendet werden**.

Die Umsetzung flexibler Bedienformen im Landkreis Vorpommern-Greifswald soll **einheitlichen Standards** entsprechen:

- Aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie **perspektivisch auch internet-basiert** möglich sein.
- Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.

⁹⁴ Fahrplan und Fahrtweg nicht vorab veröffentlicht, Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle nicht festgelegt, flächenhaftes Bediengebiet.

- Die **Produktbezeichnung** soll einheitlich als **Rufbus** erfolgen.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienungsformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen,
- die Abrechnung von Fahrtaufträgen,
- etc.

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald wurden und werden derzeit Gutachten/Modellvorhaben durchgeführt, die eine flächenhafte **Einführung von flexiblen Bedienformen z.B. im Amt Peenetal/Loitz** zum Ziel haben. Die **Machbarkeit der flächenhaften Umsetzung und Finanzierung** der vorgeschlagenen Rufbusverkehre ist **nachzuweisen**, bevor eine Umsetzungsentscheidung durch den Landkreis getroffen werden kann (vgl. 7.9).

7.8 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem sonstigen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Betriebsformen des sonstigen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (vgl. Projekt Mobilfalt in Nordhessen, unterschiedliche Ansätze für sogenannte Mitfahrbänke, Pendlernetzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharingkonzepte wie Carsharing oder Bikesharing), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum übrigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus oder Kombibus).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels von wachsender Bedeutung.

Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des sonstigen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt daher ausdrücklich die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des sonstigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten. Damit bildet der vorliegende NVP eine Basis

zur Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen dem Tätigkeitsrahmen des Landkreises als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV und entstehenden sowie geplanten Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungskonzepten⁹⁵.

Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die ausschließlich durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Betriebsform im Schnittbereich zwischen dem sonstigen ÖPNV und den alternativen Betriebsformen.

Aus Sicht des NVP werden Bürgerbusse daher wie folgt definiert:

- Bürgerbusse stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum Linienverkehr insbesondere in Räumen dar, in denen aufgrund geringer Nachfrage kein wirtschaftliches Angebot möglich ist.
- Die Betriebsdurchführung erfolgt dabei zumeist als Linienverkehr (klassischer Bürgerbus), aber auch Gelegenheitsverkehre sind möglich⁹⁶.
- Bürgerbusvereine kooperieren oftmals mit Verkehrsunternehmen, welche als Konzessionsinhaber und Betriebsführer die fachliche Aufsicht gewährleisten, aber auch die Angebotsplanung übernehmen können.
- Die Fahrpläne sind in das allgemeine Angebot des sonstigen ÖPNV zu integrieren.

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da der **Landkreis kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises sollten etwaige Bürgerbusse als Teil des sonstigen ÖPNV angelegt werden, so dass eine Liniengenehmigung auf Basis von § 42 PBefG erforderlich ist. Bürgerbusse sollen keine **bestehenden Angebote des sonstigen ÖPNV in Ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen**, daher unterstützt der Landkreis Vorpommern-Greifswald Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein gemeinsam mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln. **Bürgerbusangebote sollen in Form eigenwirtschaftlicher Angebote finanziert werden**. Es ist somit nicht beabsichtigt, Leistungen von Bürgerbussen über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu organisieren.

Es wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber abzudecken.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald regen an, durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam

⁹⁵ Z.B. Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald, Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV (ILS-E).

⁹⁶ Vgl. BMVI (2016).

mit den Vertretern der Aufgabenträger des SPNV und des sonstigen ÖPNV im Land und den Verkehrsunternehmen einen Leitfaden sowie eine Förderkulisse zum Thema „Bürgerbus“ zu definieren.

Alternatives Mobilitätsangebot Fifty-Fifty-Taxi

Das Angebot „Fifty-Fifty-Taxi“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Partner AOK Nordost und Land Mecklenburg-Vorpommern und wird mit Unterstützung von Sponsoren, wie ANTENNE MV und dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagen-gewerbe Mecklenburg-Vorpommern seit mehreren Jahren umgesetzt.

Zielgruppen sind Schüler, Studenten und Auszubildende mit entsprechendem Nachweis.

Über die Servicecenter der AOK Nordost können Gutscheine für eine Beförderung im Taxiverkehr erworben werden, die zur Hälfte des Nennwertes ausgegeben werden. Die Gutscheine gelten jede Freitag- und Samstagnacht sowie vor und an allen gesetzlichen Feiertagen, jeweils von 20:00 bis 08:00 Uhr des Folgetages und in der Silvesternacht von 20 Uhr bis zum 1. Januar 2018 um 12 Uhr.

Kombibus

In einigen Regionen Deutschlands haben sich multifunktionale Bedienformen etabliert. So existieren z.B. im Landkreis Uckermark oder im Saale-Orla-Kreis Konzepte wie Kombibus, die Personenbeförderung und Gütertransport miteinander kombinieren. Dieser Funktionsmix greift dabei auf bereits in der Frühzeit der Personenbeförderung existierende Mischformen (Postkutsche, Bahnbus) zurück. Freie Kapazitäten in vorhandenen ÖPNV-Angeboten werden genutzt, um kleinere Mengen von Waren zu transportieren.

Den Verkehrsunternehmen sollen Möglichkeiten für zusätzliche Einnahmen gegeben werden und regionale Unternehmen profitieren von dem Angebot eines kostengünstigen Logistiksystems. Die Kombination von Linienbus-, Fracht-, Kurier- und Fahrdienst in Verbindung mit einer bedarfsgerechten Ausrichtung des Liniennetzes und des Fahrplanangebotes in bestimmten Regionen soll somit die Qualität des ÖV-Angebotes steigern sowie dessen Wirtschaftlichkeit verbessern.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass lange „Anlaufphasen“ bis zu einer eigenwirtschaftlichen Darstellbarkeit zu erwarten sind. Es sind sichere Stausysteme gerade für den Einsatz in Niederflurfahrzeugen erforderlich, um einen Zielkonflikt zwischen Kombibus und Anspruch an Barrierefreiheit zu vermeiden.

Kombibus-Ansätze können gesamtwirtschaftlich einen regionalwirtschaftlichen Mehrwert bieten, der trotz überschaubarer Umsatzerlöse in der Anfangsphase berücksichtigt werden sollte. Es handelt sich insgesamt in erster Linie um einen Wirtschaftsförderungsansatz und führt nicht in jedem Fall zu einem gewünschten Mehrangebot für Fahrgäste des sonstigen ÖPNV. **Der Landkreis Vorpommern-Greifswald wird diesen Ansatz daher als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV nicht mit hoher Priorität verfolgen.**

7.9 Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald wird das derzeitige Angebot auf Basis der Netzkonzeption und der Mindestbedienvorgaben nach Maßgabe des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln und dabei von der Möglichkeit des Einsatzes von flexiblen Angebotsformen Gebrauch machen.

Prüfung der betrieblichen Neuorganisation der Bedienung auf der Netzebene Ergänzungsnetz sowie regelmäßige Anpassung der Schülerbeförderung

- Mit Blick auf die vorgeschlagene Netzkonzeption übernehmen die Linien der Netzebene Ergänzungsnetz insbesondere eine wichtige Zubringerfunktion zu den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II. Es soll geprüft werden, wie die Zubringerfunktion durch betriebliche Maßnahmen gestärkt werden kann.
- Die Verkehre auf der Netzebene Ergänzungsnetz sind derzeit überwiegend auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet. So orientiert sich die Linienführung vor allem an den Schulstandorten sowie den Wohnorten der Schüler.
- **Es wird daher regelmäßig im Rahmen des Abstimmungsprozesses (Fahrplangespräche) geprüft, ob das derzeitige Angebot für die Schülerbeförderung ausreichend ist. Daher wird beachtet, wie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Schülerbeförderung und unter Einbeziehung flexibler Bedienungsformen die Zubringerfunktion gestärkt werden kann.**
- Die Belange der Schülerbeförderung sind dahingehend besonders zu berücksichtigen, weil ggf. umfangreiche Neuorganisationen mit Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung notwendig werden.

Verbesserung der Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte

Die Berufsschulstandorte Greifswald und Wolgast sowie die Nebenstellen in Torgelow und Eggesin werden durch unterschiedliche Ferienzeiten derzeit jeweils in der zweiten Winterferienwoche der allgemein bildenden Schulen nur auf Basis des Ferienfahrplans angebunden. Dies führt zu deutlichen Problemen, die Berufsschulstandorte ausgehend von den Wohnorten der Berufsschüler zu erreichen.

Weiterhin ist die Erreichbarkeit ausgewählter meist peripher gelegener Wohnorte von Berufsschülern verbesserungswürdig. Dies betrifft beispielsweise den Berufsschulstandort Wolgast mit Erreichbarkeitsdefiziten zu Orten wie Stolpe (Usedom), Spantekow, Dennin oder Thurow.

Defizite existieren weiterhin im Bereich der Rückfahrten zu einzelnen Wohnorten am Verkehrstag Freitag.

Der Landkreis prüft,

- **die für die An- und Abreise zu den Berufsschulstandorten erforderlichen Fahrten an den betreffenden Ferientagen der allgemein bildenden Schulen bedarfsorientiert bzw. nach vorheriger Fahrtwunschanmeldung durch die Berufsschulen verkehren zu lassen sowie**
- **bei Bedarf die derzeitigen Erreichbarkeitsprobleme durch Fahrtenoptimierungen oder ergänzende Angebote zu verbessern.**

Einführung flächendeckender Rufbuslösungen zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben der Netzebene Ergänzungsnetz

- Die Mindestbedienvorgaben der Netzebene Ergänzungsnetz beinhalten gegenüber der derzeitigen Angebotsituation eine deutliche Aufwertung für ländliche Bereiche des Landkreises vor allem in Ferienzeiten.
- Es wird daher geprüft, zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben die Einrichtung von Rufbuslösungen in stärkerem Umfang wie bisher und durch Betriebsformen mit höherer Flexibilität einzusetzen.
- **Es soll dazu ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden, das neben konkreten Vorschlägen für die Teil-Bediensgebiete und die Betriebskonzeption auch eine einheitliche organisatorische und technische Umsetzung der Disposition (z.B. durch die Mobilitätszentrale Vorpommern) prüft. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe.**

Ansatz landesbedeutsamer Buslinien: Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept

Die Vermarktung starker ÖPNV-Linien als „Premiumprodukt“ bietet erfahrungsgemäß auch im ländlichen Raum die Chance einer Markenbildung, Bekanntheits- sowie Akzeptanz- und Nachfragesteigerung.

Im Entwurf zum ILVP M-V kündigt das Land Mecklenburg-Vorpommern an, das Konzept landesbedeutsamer Buslinien aufgreifen zu wollen. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt diesen Ansatz, der gleichzeitig die Weiterentwicklung der jeweiligen Verbindungen zu einem zeitgemäßen „Premiumprodukt“ beinhaltet. Mögliche Netzabschnitte für die Einrichtung und Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien umfassen im Landkreis Vorpommern-Greifswald u.a. folgende Verbindungen der Netzebene Hauptnetz I und II, die Netzlücken des SPNV bedarfsgerecht schließen und überregional sowie touristisch wichtige Funktionen übernehmen:

- Anklam – Wolgast
 - Greifswald – Grimmen
 - Greifswald – Jarmen – Demmin
 - Greifswald – Loitz - Demmin
 - Heringsdorf - Anklam – Friedland - Neubrandenburg
 - Wolgast – Lubmin – Greifswald
-

Weiterhin ist es aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald wichtig, die Verbindung Greifswald – Neubrandenburg in ein zukünftiges Netz landesbedeutsamer Buslinien aufzunehmen.

Um ein hochwertiges Produkt zu etablieren, muss eine **gleichbleibend hohe und auch zwischen den jeweiligen Verbindungen vergleichbare Angebotsqualität sowie eine optische Wiedererkennbarkeit** gewährleistet werden. Erklärtes Ziel ist daher, gewohnte Qualitätsstandards etwa vom SPNV in das „Premiumprodukt“ im sonstigen ÖPNV zu integrieren, diese offensiv zu vermarkten und damit die Attraktivität zu steigern.

Es werden dazu Qualitätskriterien vorgeschlagen, die sich an den Kriterien des erfolgreich umgesetzten Ansatzes **PlusBus** des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes orientieren (vgl. Tabelle 41). Der PlusBus findet in Deutschland eine immer stärkere Ausbreitung (z.B. bereits umgesetzt im Land Brandenburg, Sachsen sowie Sachsen-Anhalt) und sollte zu einer **deutschlandweit einheitlichen Marke für hochwertige Busverkehre im Regionalverkehr** ausgebaut werden.

Zur finanziellen Absicherung der Realisierung eines hochwertigen und verlässlichen landesweiten Netzes aus SPNV und sonstigem ÖPNV ist unter Berücksichtigung der erfolgten Sicherung der bisherigen Höhe der Regionalisierungsmittel sowie der engen finanziellen Handlungsspielräume der Landkreise eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erforderlich.

Die Umsetzung landesbedeutsamer Buslinien muss jedoch – falls vorhanden - auf Basis bestehender Konzessionen mit den jeweiligen Betreibern weiterentwickelt werden. Die Aufgabenträgerschaft soll bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben. Konkurrenzierungen zu bestehenden Verkehrsunternehmen sind dadurch zu vermeiden.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte dabei mindestens die über die zuvor definierten Mindestbedienungsvorgaben hinausgehenden Angebots- und Qualitätsmerkmale finanziell absichern.

Tabelle 41: Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Buslinien)

Kriterium	Erläuterung
Regelmäßiger Taktverkehr	Montag bis Freitag verlässlicher 60- bzw. 120-Minuten-Grundtakt (Hauptnetz I bzw. II) Wochenendbedienung mindestens im 120-Minuten-Takt Orientierung der Bedienungszeiträume an den Betriebszeiten im SPNV, um Systemwirksamkeit und Anschlüsse zwischen SPNV und landesweitem Busnetz zu ermöglichen
Anschlussicherung	Anschlussicherung an den Umsteigepunkten mit SPNV Übergangszeit maximal 15 Minuten
Klare Linienführung	Klare, direkte Linienführungen Gleichbleibender Linienweg im Tagesverlauf bei gleicher Liniennummer
Sichtbarkeit	Identische Design-Merkmale in der Gestaltung der Fahrzeuge (landesweite Lösung erforderlich, zusätzlich Produktsignet PlusBus) Wiedererkennbarkeit durch Verwendung des Markennamens in Fahrplänen, Flyern, Online-Auskünften und an Haltestellen
Barrierefreiheit	Einsatz von Niederflurbussen mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwägen, Rollstühle und Rollatoren
Verkehrsmittelverknüpfung	Ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (z.B. durch Fahrradträger) insbesondere in den touristischen Regionen
Neue Ausstattungsmerkmale	Sonderausstattungen wie WLAN, USB-Steckplätze und Steckdosen

Darstellung: Eigene Darstellung auf Basis von VBB (2015).

Kooperation Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedingvorgaben der Netzkonzeption weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen.

Konkrete Verbesserungen der Erreichbarkeiten sollen nicht nur auf den Tourismusschwerpunktraum Usedom, sondern auch auf die Anbindung der Tourismusentwicklungsräume „Achterwasser, Bodden, Haff“, „Peene und Peenestrom“ sowie „Ueckermünder Heide“ ausgerichtet sein.

Die Kooperation zwischen sonstigem ÖPNV und den Anbietern Radverleihsystemen soll ausgebaut werden.

Angebotsausweitungen für touristische Verkehre sollen eigenwirtschaftlich finanziert werden. Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend. Hierzu sind Projekte wie UsedomCard oder Angebote wie „Hotel & Insel erleben“ auszuweiten.

Prüfung der Umsetzung kombinierter Rufbus- und Krankenfahrten (Medibus)

Im Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald, Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV (ILS-E) soll eine integrierte Leitstelle sowohl für die Notfallversorgung als auch für Fahrten im Medizinverkehr und den ÖPNV entstehen.

Es sollen Bündelungspotenziale zwischen Medizinverkehr und ÖPNV in der Pilotregion Amt Peenetal/Loitz ermittelt und aufbauend darauf soll ein Betreiberkonzept für gebündelte Rufbus- und Medizinverkehre (MedBus) erarbeitet sowie umgesetzt werden. Patienten mit Verordnung zur Krankenfahrt⁹⁷ und ÖPNV-Fahrgäste sollen dabei z.T. die eingesetzten Fahrzeuge gemeinsam nutzen können. Die Beförderung der Patienten soll im Flächenbetrieb (Tür zu Tür) und die der ÖPNV-Fahrgäste als Rufbus (vgl. Vorgaben in 0) erfolgen. Der Flächenbetrieb ist jedoch für die ÖPNV-Bedienung auszuschließen.

Es ist dabei eine Softwarebeschaffung angedacht. Aus Sicht des Landkreises soll hierbei sichergestellt werden, dass die Funktion zu Disposition von Rufbusangeboten möglich ist. Eine Abstimmung des Lastenheftes mit dem Aufgabenträger bzw. den Verkehrsunternehmen sollte durchgeführt werden. Die Disposition sollte sowohl in der angedachten Leitstelle aber auch z.B. in der Mobilitätszentrale Vorpommern möglich sein.

Der Landkreis unterstützt die Umsetzung der Ergebnisse des Forschungsvorhabens ILSE grundsätzlich. Als Entscheidungsgrundlage ist die konzeptionelle und finanzielle Machbarkeit nachzuweisen.

Dies beinhaltet u.a.

- eine **rechtssichere Beschreibung des Verfahrens** zur gebündelten Durchführung von Krankenfahrten (entsprechend § 60 SGB V i.V. mit der Krankenfahrt-Verordnung) und Rufbusfahrten als flexibler Bestandteil des sonstigen ÖPNV,
- die **Benennung und Vorbereitung der erforderlichen vertraglichen Grundlagen** (z.B. Beauftragung zur Durchführung der Disposition und Vergabe von Krankenfahrten, Betrauung der kreiseigenen Leitstelle oder

⁹⁷ Rechtliche Grundlagen sind § 60 SGB V sowie die Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten nach § 92 Absatz 1 Satz 2 Nummer 12 SGB V (Krankentransport-Richtlinie).

der Mobilitätszentrale Vorpommern bzw. von Verkehrsunternehmen des sonstigen ÖPNV mit einzelnen Teilaufgaben wie Vergabe einzelner Fahrleistungen an Taxi- und Mietwagenunternehmen etc.) sowie

- die **Erstellung eines Finanzierungskonzeptes** inkl. Darstellung der Kostenauswirkungen auf den Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Weiterentwicklung der Verbindungen zum oberzentralen Entwicklungsraum Stettin

Die Verbindung zum oberzentralen Entwicklungsraum Stettin wird derzeit durch den SPNV sowie die Buslinien 705 und 706 sichergestellt. Es ist von einer weiteren Stärkung der Verflechtungen auszugehen, die unter anderem durch die positive Entwicklung der Europaschule Deutsch - Polnisches Gymnasium Löcknitz gestützt wird. Unter Berücksichtigung der von der Landesplanung geforderten besseren Verknüpfung der Verkehrsangebote sollte daher auch das Angebot im sonstigen ÖPNV gestärkt werden.

- Der Landkreis strebt an, die Verbindung Ueckermünde – Stettin als Teil der Netzebene Ergänzungsnetz entsprechend des vorhandenen Entwicklungspotenzials weiterzuentwickeln. Weiterhin sollen Möglichkeiten zur Verbesserung der kleinräumigen Busverbindungen zwischen Löcknitz, Linken und dem Stadtgebiet Stettin geprüft werden (Linie 705 Pasewalk – Löcknitz – Stettin der VVG sowie polnische Linie 108 Gumieńce mit Anschluss an die Straßenbahn Stettin - Lubieszyn Granica).
- Mögliche Angebotsverdichtungen im sonstigen ÖPNV sollen ggf. in Kooperation mit Woiwodschaft Westpommern (województwo zachodniopomorskie), dem Landkreis Pölitz (Powiat Policki), der kreisfreien Stadt Stettin (Miasta Szczecin) weiterentwickelt werden.
- Die Verbindung Pasewalk – Stettin soll zudem durch verdichtete Angebote des SPNV gestärkt werden.

Sicherstellung der Verbindung zum Entwicklungsraum Swinemünde

Die Verbindung zum Entwicklungsraum Swinemünde wird durch den SPNV sichergestellt. Zusätzlich ist für August 2017 vorbehaltlich der behördlichen Genehmigungen die Wiedereröffnung der nach Swinemünde verlängerten Kaiserbäderlinie 290/291 vorgesehen.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt die Sicherstellung der grenzüberschreitenden Busverbindung nach Swinemünde unter der Maßgabe der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungserbringung und der Abstimmung mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen des sonstigen ÖPNV (derzeit UBB). Ziel ist die Erhaltung einer möglichst umsteigearmen Verkehrserschließung der zusammenhängenden urbanen Siedlungsbereiche der Kaiserbäder und der Stadt Swinemünde.

7.10 Maßnahmen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV

Verbesserung der Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz

Die ÖPNV-Erreichbarkeit des Universitätsstandortes Campus B.-Beitz-Platz weist derzeit für die im Bereich R.-Petershagen-Allee / W.-Rathenau-Str. gelegenen Standorte Mängel auf. Dies betrifft u.a. Standorte von Universitäts- und Forschungseinrichtungen sowie Krankenhausstandorte wie z.B.

- BioTechnikum Greifswald GmbH,
- Leibniz-Instituts für Plasmaforschung und Technologie e.V.,
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität - Institut für Biochemie,
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität - Institut für Physik,
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität – Universitätsbibliothek,
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität - Institut für Mikrobiologie und Angewandte Mikrobiologie,
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität - Institut für Pharmazie,
- Zentrum für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde (Zahnklinik),
- BDH-Klinik Greifswald, Zentrum für NeuroRehabilitation, Beatmungs- und Intensivmedizin, Querschnittgelähmtenzentrum
- Geplantes Zentrum für Life Science und Plasmatechnologie⁹⁸
- Etc.

Trotzdem im Bereich der Nahmobilität der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der Radverkehr stark dominiert, existiert kein attraktives ÖPNV-Angebot, dass die beiden Universitätsstandorte Campus B.-Beitz-Platz sowie Campus Friedrich-Loeffler-Straße (Campus Loefflerstraße) miteinander hochwertig verbindet. Diese Verbindung ist jedoch eine wichtige Voraussetzung, um z.B. die **Zielgruppe der Studierenden und Beschäftigten der Ernst-Moritz-Arndt-Universität** Greifswald zu erreichen und darauf abgestimmte Angebote wie **Jobtickets oder Semestertickets durch ein besseres Angebot vermarkten** zu können.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt daher die Verbesserung der Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz durch Anbindung an das Citybusnetz.

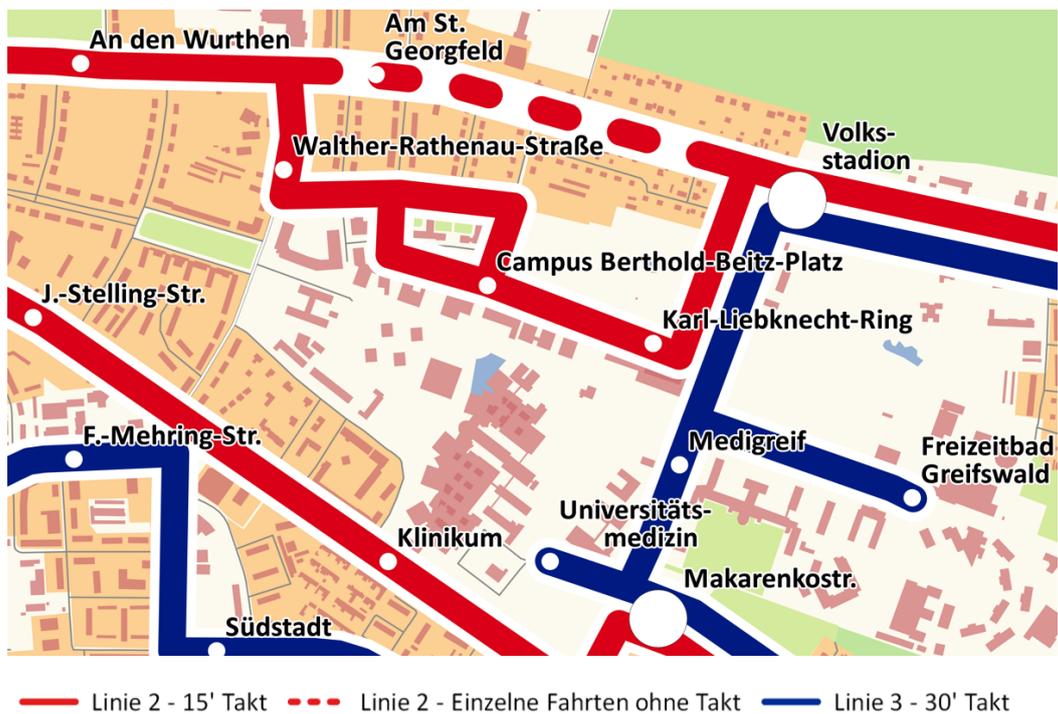
Hierzu ist die Einführung eines neuen Linienverlaufs (vgl. Abbildung 37) der Linie 2 zwischen der Einmündung Wolgaster Str./W.-Rathenau-Str. und Wolgaster Str./K.-Liebknecht-Ring im Tagesverkehr (ca. 08:00 Uhr – 19:00 Uhr) an den Verkehrstagen Montag bis Freitag. In den restlichen Bedienungszeiten der Linie 2 soll der bisherige Linienverlauf beibehalten werden.

Der neu einzurichtende Linienverlauf führt ab der Einmündung Wolgaster Str./W.-Rathenau-Str. bis zur Einmündung W.-Rathenau-Str./F.-L.-Jahn-Str. und weiter durch die F.-L.-Jahn-Str. und F.-Hausdorff-Straße. Die Wegeföhrung im Bereich F.-

⁹⁸ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2017), S. 120.

Hausdorff-Straße ist entsprechend den fahrdynamischen Gegebenheiten festzulegen. Ggf. sind unterschiedliche Fahrtmöglichkeiten in der Hin- und Rückrichtung erforderlich, falls die Straßenquerschnitte keine Begegnungssituationen zweier Fahrzeuge zulassen.

Abbildung 37: Übersicht Vorschlag Linienführung Bereich Campus B.-Beitz-Platz



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Im Bereich südlich des Arboretums ist die Befahrbarkeit zwischen der F.-Hausdorff-Str. und dem K.-Liebknecht-Ring herzustellen. Dies erfordert Straßenbaumaßnahmen sowie die Herbeiführung einer Widmung zum Befahren dieses Liniweges. Eine Abstimmung mit den Grundstückseigentümern ist erforderlich. Das Befahren dieses Abschnittes durch den allgemeinen Straßenverkehr sollte technisch verhindert werden. Hierzu sollte der Einsatz von versenkbaren Pollern wie im Bereich J.-S.-Bach-Str./Markt geprüft werden.

An der Einmündung der Verlängerung der F.-Hausdorff-Straße/K.-Liebknecht-Ring ist die verkehrssichere Möglichkeit des Linksabbiegens auf den K.-Liebknecht-Ring zu prüfen.

Entlang des neu einzurichtenden Linienverlaufs wird empfohlen, folgende Haltestellen⁹⁹ einzurichten:

- „W.-Rathenau-Str.“ ca. im Bereich der Einmündung W.-Rathenau-Str./F.-L.-Jahn-Str.,
- „Campus B.-Beitz-Platz“ ca. im Bereich der F.-Hausdorff-Straße auf Höhe der Universitätsbibliothek sowie
- „Karl-Liebknecht-Ring“ ca. im Bereich der Verlängerung der F.-Hausdorff-Straße auf Höhe der BDH-Klinik Greifswald.

Abbildung 38 zeigt, dass durch die Umsetzung der Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Erschließungswirkung erreichbar ist.

Abbildung 38: Verbesserung 300 m-Erschließung Bereich Campus B.-Beitz-Platz



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Die geplante Maßnahme bewirkt zusätzliche Betriebs- und Investitionsaufwendungen. Diese werden in Tabelle 42 sowie Tabelle 43 grob geschätzt bzw. benannt.

⁹⁹ Bei den Haltestellenbezeichnungen handelt es sich um gutachterliche Vorschläge.

Tabelle 42: Betriebsaufwand Maßnahme Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz

Betriebsaufwand	Geschätzter Aufwand
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 0,7 km
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 16.000 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 40 T€ p.a.
Personalaufwand (ca. 2 zusätzliche Vollzeitbeschäftigte)	im km-Satz enthalten
Gesamtaufwand p.a.	Ca. 40 T€ p.a.

Anmerkung: Es wird ein geschätzter Kilometersatz von 2,50 € je Leistungskilometer sowie eine Betriebszeit von ca. 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr montags bis freitags angesetzt.

Tabelle 43: Investitionsaufwand Maßnahme Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz

Investitionsaufwand	Geschätzter Aufwand
Ggf. zusätzlicher Fahrzeugbedarf aufgrund Veränderungen im Betriebsprogramm von ca. einem Fahrzeug (Erdgasbus)	Ca. 250 T€
Straßenbaumaßnahmen zur Herstellen der Befahrbarkeit zwischen der F.-Hausdorff-Str. und dem K.-Liebknecht-Ring	k.A.
Verhinderung Durchfahrt für den allgemeinen Straßenverkehr durch einen oder zwei versenkbare Polleranlagen	Ca. 27 T€ je Polleranlage
Herstellen von sechs Haltestellenpositionen, barrierefreie Ausführung	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle

Anmerkung: Fahrzeugkosten berücksichtigen den Einsatz von Erdgasbussen. Angegeben wird der ungefähre Preis bei Beschaffung. Je nach Finanzierungsform entstehen sind unterschiedliche jährliche Kosten, die im Rahmen des NVP jedoch nicht unterschieden werden können.

Erreichbarkeitsverbesserung Ortsteil Eldena sowie Anbindung der geplanten Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“

Im Bereich der Wolgaster Landstraße ist die Umgestaltung des derzeitigen unbefestigten Parkplatzes zu einer Park&Ride-Anlage vorgesehen. Gleichzeitig wird die Ortslage Eldena derzeit im innerstädtischen Verkehr nur durch den Halt Eldena, Mühle erschlossen, so dass die Erreichbarkeitsverbesserung des Ortsteils ein wesentliches Ziel darstellt.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald plant daher, eine neue Haltestelle im Bereich der Park&Ride-Anlage einzurichten und an das Citybusnetz anzuschließen.

Favorisiert wird eine Verlängerung der Linie 3 über den derzeitigen Endpunkt Elisenhain hinaus entlang der Hainstraße bis zur Wolgaster Landstraße. Im Zuge dieser Verlängerung wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Kurzer Weg sowie die Wiedererrichtung einer Haltestelle im Bereich Lindenstraße/Friedhofsweg zur Verbesserung der Erschließung des Ortsteils Eldena empfohlen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Hainstraße zuzüglich der Nebenwege und der Baumallee unter Denkmalschutz steht. Der Straßenzug wurde unter Denkmalschutzprämien im Jahr 1999 ausgebaut. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,0 m ermöglicht keinen Begegnungsverkehr Bus-Bus. Auch die Begegnung Bus-Pkw ist nicht unproblematisch. Es besteht weiterhin eine Gewichtsbeschränkung von 7,5 t.

Voraussetzung dieser favorisierten Variante ist die Schaffung der Befahrbarkeit der Hainstraße durch betriebliche oder bauliche Anpassungen.

Abbildung 39: Übersicht Linienführungen zur geplanten Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Abbildung 40: Verbesserung 300 m-Erschließung Ortsteil Eldena



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Für eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung ist somit ab Rigaer Straße zunächst eine Linienführung über die Haltestellen Helsinkiring - Eldena, Mühle - Eldena nach „Alte Schmiede“ erforderlich. Zur Realisierung der Haltestelle in Eldena, Mühle in Richtung „Alte Schmiede“ ist die bereits vorbereitete Haltestelleninfrastruktur in Fahrtrichtung stadtauswärts zu aktivieren.

Die vorgeschlagenen Linienverläufe werden in Abbildung 39 dargestellt. Abbildung 40 zeigt, dass durch die Umsetzung der Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Erschließungswirkung erreichbar ist.

Die geplante Maßnahme bewirkt zusätzliche Betriebs- und Investitionsaufwendungen. Diese werden in Tabelle 44 sowie Tabelle 45 grob geschätzt bzw. benannt.

Tabelle 44: Betriebsaufwand Maßnahme Anbindung Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“

Betriebsaufwand	Geschätzter Aufwand
Linienführung ab Eisenhain über Hainstraße nach „Alte Schmiede“	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 0,92 km
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 16.040 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 41 T€ p.a.
Personalaufwand (ca. 2 zusätzliche Vollzeitbeschäftigte)	im km-Satz enthalten
Gesamtaufwand	Ca. 41 T€ p.a.
Linienführung ab Rigaer Str. über Koitenhäger Landstraße nach „Alte Schmiede“	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 0,6 km
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 10.460 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 27 T€ p.a.
Personalaufwand (ca. 2 zusätzliche Vollzeitbeschäftigte)	im km-Satz enthalten
Gesamtaufwand p.a.	Ca. 27 T€ p.a.

Anmerkung: Es wird ein geschätzter Kilometersatz von 2,50 € je Leistungskilometer angesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Anbindung der Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“ mit Linie 3 an den Tagen Montag – Samstag erfolgt. An Sonntagen werden die Fahrten der Linie 3 wie bisher nach Wieck, Brücke geführt.

Tabelle 45: Investitionsaufwand Maßnahme Anbindung Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“

Investitionsaufwand	Geschätzter Aufwand
Aufwand unabhängig von Linienführungsvariante	
Herstellung der Gesamtanlage Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“ (Haltestelle mit Unterstand, Wendeanlage, WC-Anlage, Radabstellanlagen, Parkplatz etc.)	Ca. 800 T€
<i>Schätzung Anteil sonstiger ÖPNV an den Gesamtkosten: Herstellung Endhaltestelle „Alte Schmiede“: barrierefreie Ausführung mit Unterstand, ggf. Straßenbaumaßnahmen erforderlich (eigene Wendeanlage oder Nutzung des P+R-Platzes für Wendefahrt)</i>	Ca. 50 – 100 T€
Zusätzlich bei Linienführung ab Elisenhain über Hainstraße nach „Alte Schmiede“	
Straßenbaumaßnahmen zur Verbesserung des Ausbauzustandes der Hainstraße inkl. Anpassung Einmündung Hainstraße/Wolgaster Landstr.	k.A.
Herstellen von je zwei Haltestellenpositionen in der Hainstraße in Höhe Kurzer Weg, barrierefreie Ausführung sowie im Bereich Lindenstraße/Friedhosweg	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle

Citybuslinie 4 - Erreichbarkeitsverbesserungen Ortsteil Ladebow (Stufe 1) sowie Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung (Stufe 2)

Die Erschließung des Ortsteils Ladebow sowie der Stadtteile Steinbeckervorstadt sowie Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung weist Defizite auf. Insbesondere die Verbesserung der Erschließung des Ortsteils Ladebow wurde bereits im NVP 2007 der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gefordert, jedoch bisher nicht umgesetzt.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald prüft daher die kurzfristige Umsetzung der Anbindung des Ortsteils Ladebow an das Citybusnetz durch eine Verbindung nach Wieck, Brücke als Teil einer neuen Citybuslinie 4.

Weiterhin wird mit dem Ziel einer mittelfristigen Umsetzung die Verlängerung der geplanten Citybuslinie 4, um einen Großteil der bisher nicht ausreichend erschlossenen Bereiche (Ortsteil Ladebow, Steinbeckervorstadt sowie Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung) an den ÖPNV anzubinden.

Favorisiert wird ein zweistufiges Vorgehen, um als erste Stufe die Anbindung des Ortsteils Ladebow zu ermöglichen und entsprechend der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln als zweite Stufe die Steinbeckervorstadt sowie Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung besser an das Citybusnetz anzubinden.

Abbildung 41: Möglicher barrierefreier/barrierearmer Fahrzeugeinsatz auf neuer Citybuslinie 4



Foto: IGES 2017.

Stufe 1

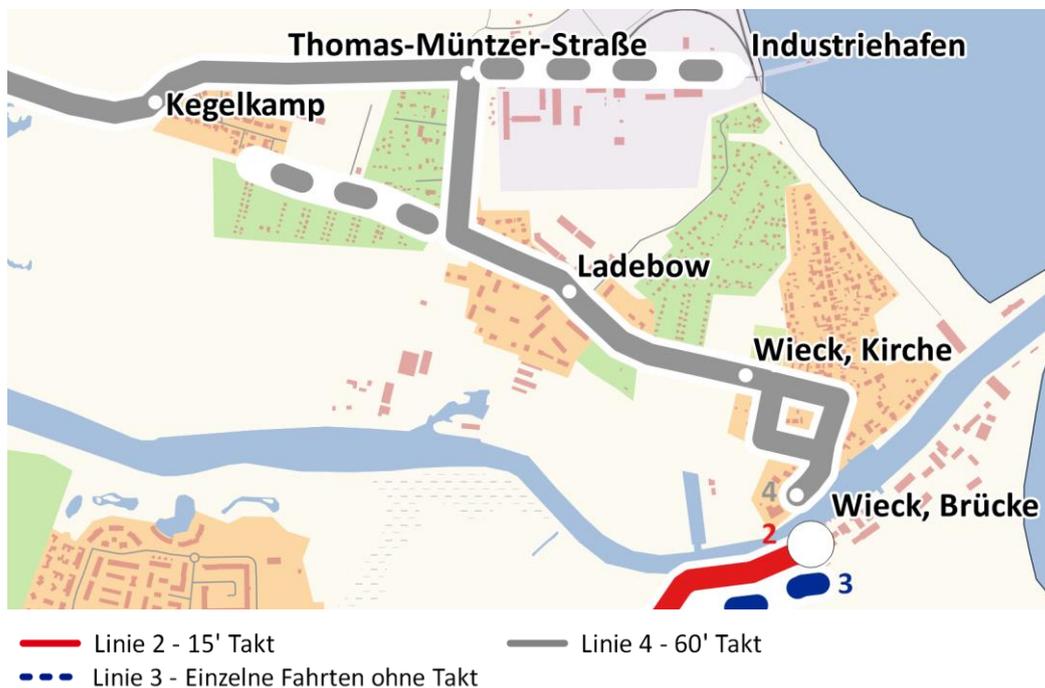
In der ersten Stufe wird die Anbindung des Ortsteils Ladebow durch eine Anschlussverbindung in Wieck, Brücke bis zum neu entstandenen Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str. angestrebt (vgl. Abbildung 42).

Das Angebot sollte mit Anschluss an die Citybuslinie 2 in Wieck, Brücke **mindestens alle 60-Minuten montags bis freitags zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr** durchgeführt werden. Anpassungen entsprechend der Nachfrageentwicklung sollen möglich sein.

Im Vergleich zu anderen Stadt- und Ortsteilen werden Bereiche mit geringeren Bewohnerzahlen und Nutzerpotenzialen sowie zum Teil Straßenzüge mit beengten Verhältnissen bedient (z.B. Feldstraße zwischen Brinkstr. und Franz-Mehring-Str. wegen beidseitigem Längsparken oder aber im Ortsteil Wieck), so dass der Einsatz von kleinen Fahrzeuggrößen (8- oder 16-Sitzer) zu empfehlen ist (vgl. Abbildung 41).

Es wird vorgeschlagen, die Fahrten der **Linie 2 mit Anschluss nach Ladebow** in den Fahrplänen, in den dynamischen Fahrgastinformationssystemen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen sowie in den Fahrzielanzeigen der Fahrzeuge zu kennzeichnen.

Abbildung 42: Übersicht Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Entlang des neu einzurichtenden Linienverlaufs wird empfohlen, folgende Haltestellen¹⁰⁰ einzurichten:

- „Wieck, Brücke“, Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit im Bereich Dorfstr. mit möglichst kurzer Wegelänge über die Klappbrücke zur Haltestelle der Linien 2 und 3,
- „Wieck, Kirche“ ca. im Bereich der Einmündung Kirchstr./Rosenstr.,
- „Ladebow“ im Bereich der bereits vorhandenen Haltetasche (nahe der Einmündung Max-Reimann-Str./Hugo-Finke-Str.) sowie
- „Kegelkamp“ im neu entstandenen Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str. – diese Haltestelle könnte bei Weiterführung der Citybuslinie 4 in Richtung Innenstadt – Obstbausiedlung auf in den Bereich der Ladebower Chaussee verlegt werden, um möglichst kurze Reisezeiten zu unterstützen.

Optional wird je nach Entwicklungsstand und –perspektiven im Bereich des Industriehafens die Weiterführung über eine weitere Haltestelle „Thomas-Müntzer-Str.“ ca. im Bereich Kreisverkehr Thomas-Müntzer-Str./Ladebower Chaussee zu einer Haltestelle „Industriehafen“ vorgeschlagen.

¹⁰⁰ Bei den Haltestellenbezeichnungen handelt es sich um gutachterliche Vorschläge.

Abbildung 43: Verbesserung 300 m-Erschließung Ortsteil Ladebow



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Abbildung 43 zeigt, dass durch die Umsetzung der Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Erschließungswirkung erreichbar ist.

Die geplante Maßnahme bewirkt zusätzliche Betriebs- und Investitionsaufwendungen. Diese werden in Tabelle 46 sowie Tabelle 47 grob geschätzt bzw. benannt.

Tabelle 46: Betriebsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow

Betriebsaufwand	Geschätzter Aufwand
Linienführung ab Wieck, Brücke bis Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str.	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 1,8 km
Zeitaufwand für eine je Fahrt und Richtung	Ca. 7 Min.
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 12.000 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 30 T€ p.a.
Personalaufwand (ca. 3 zusätzliche Vollzeitbeschäftigte)	im km-Satz enthalten
Gesamtaufwand p.a. ohne Industriefafen	Ca. 30 T€ p.a.
Optionale Anbindung Industriefafen (Zusatzaufwand)	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 0,85 km
Zeitaufwand für eine je Fahrt und Richtung	Ca. 6 Min.
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 5.500 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 14 T€ p.a.
Zusatzaufwand p.a. zur Anbindung Industriefafen	Ca. 14 T€ p.a.

Anmerkung: Es wird ein geschätzter Kilometersatz von 2,50 € je Leistungskilometer sowie eine Betriebszeit von ca. 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr montags bis freitags angesetzt.

Tabelle 47: Investitionsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 Ladebow

Investitionsaufwand	Geschätzter Aufwand
Linienführung ab Wieck, Brücke bis Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str.	
Zusätzlicher Fahrzeugbedarf (Klein- oder Midibus, barrierefrei)	Ca. 80 T€
Herstellen von sechs Haltestellenpositionen, barrierefreie Ausführung	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle
Optionale Anbindung Industriedafen	
Herstellen von drei Haltestellenpositionen, barrierefreie Ausführung	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle

Anmerkung: Fahrzeugkosten berücksichtigen den Einsatz eines Klein- oder Midibusses. Angegeben wird der ungefähre Preis bei Beschaffung. Je nach Finanzierungsform oder bei Einsatz eines Unterauftragnehmers entstehen unterschiedliche jährliche Kosten, die im Rahmen des NVP jedoch nicht unterschieden werden können.

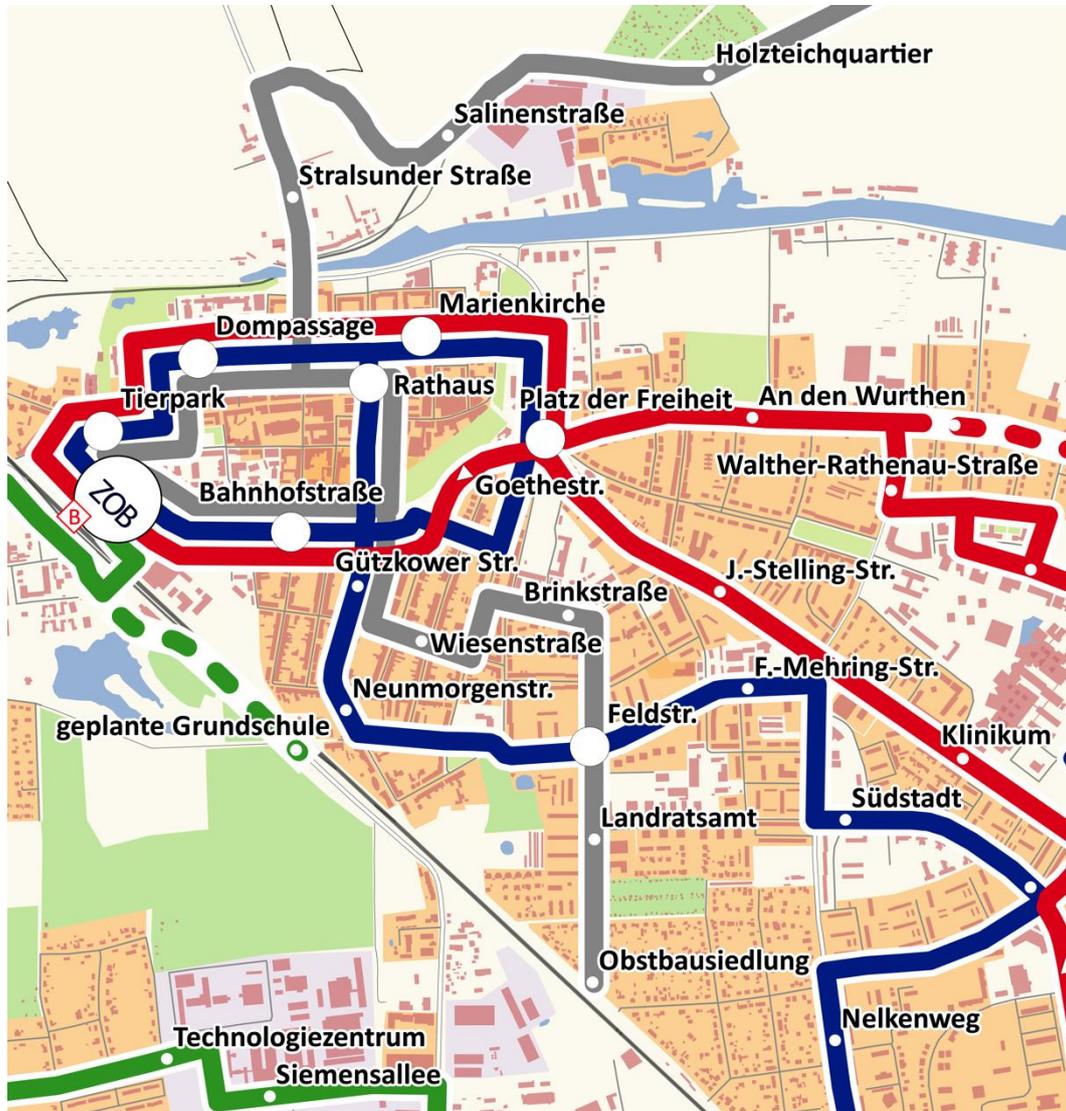
Stufe 2

In der zweiten Stufe erfolgt eine Verlängerung der hergestellten Anbindung von Ladebow entlang der Ladebower Chaussee, der Stralsunder Str., der Steinbecker Str., dann entweder durch die F.-Löffler-Str. oder über Rathaus zum ZOB und weiter über Gützkower Str. – Wiesenstr. – Lange Reihe – Brinkstr. – Feldstraße bis zum Endpunkt im Bereich Feldstraße/Am Grünland (vgl. Abbildung 44).

Die Fahrt in das Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str. hinein entfällt. Dafür wird die entfallende Haltestelle in den Bereich der Ladebower Chaussee verlegt, um möglichst kurze Reisezeiten zu unterstützen.

Es sollte hier ebenfalls eine Angebotsqualität mit **mindestens einem 60-Minuten-Takt montags bis freitags zwischen ca. 06:00 und 19:00 Uhr** angestrebt werden. Entsprechend der Nachfrageentwicklung sollen Anpassungen geprüft werden. Die Anschlussgewährung zu den Linien des Citybusnetzes am ZOB ist anzustreben. Gleichzeitig sollte, wenn möglich, der Anschluss von der **Linie 2 in Wieck, Brücke zur Weiterfahrt nach Ladebow** aus Stufe 1 beibehalten werden.

Abbildung 44: Übersicht Citybuslinie 4, Stufe 2 Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung



- Linie 1 - 30'-Takt
- - - Linie 1 - Einzelne Fahrten ohne Takt
- Linie 2 - 15' Takt
- - - Linie 2 - Einzelne Fahrten ohne Takt
- Linie 3 - 30' Takt
- Linie 4 - 60' Takt

Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Entlang des auf Stufe 1 aufbauenden und neu einzurichtenden Linienverlaufs wird empfohlen, folgende Haltestellen¹⁰¹ einzurichten:

- „Kegelkamp“ ca. im Bereich Einmündung Ladebower Chaussee/Max-Reimann-Str.,
- „Holzteichquartier“ ca. an der Einmündung Ladebower Chaussee/Eisenhammer,
- „Salinenstraße“ ca. im Bereich der Einmündung Ladebower Chaussee/Salinenstr. bzw. Parkplatz Salinenstr.,
- „Stralsunder Str.“ ca. auf Höhe des Getränkemarktes/Biomarktes,
- „Wiesenstraße“ ca. an der Kreuzung zur Arndtstr.,
- „Brinkstraße“ ca. im Bereich der Polizeiinspektion,
- „Feldstraße“ ca. im Bereich der Einmündung Feldstraße/P.-Warschow-Str.,
- „Landratsamt“ ca. im Bereich Feldstraße/Einfahrt zum Landratsamt sowie zum BiG-Bildungszentrum sowie
- Endhaltestelle „Obstbausiedlung“ im Bereich Feldstraße/Am Grünland.

Durch die Einführung von Stufe 2 der Citybuslinie 4 verbessert sich die Erreichbarkeitssituation in der Steinbeckervorstadt sowie im Bereich Fleischervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung erheblich (vgl. Abbildung 45).

¹⁰¹ Bei den Haltestellenbezeichnungen handelt es sich um gutachterliche Vorschläge.

Abbildung 45: Verbesserung 300 m-Erschließung Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung

Steinbeckervorstadt:

Ist-Zustand



Ziel-Zustand



Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung:

Ist-Zustand



Ziel-Zustand



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Die geplante Maßnahme bewirkt zusätzliche Betriebs- und Investitionsaufwendungen. Diese werden in Tabelle 48 sowie Tabelle 49 grob geschätzt bzw. benannt

Tabelle 48: Betriebsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 & 2

Betriebsaufwand	Geschätzter Aufwand
Gesamtlinienführung ab Wieck, Brücke bis Obstbausiedlung (ohne Industriedafen)	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 10,2 km
Zeitaufwand für eine je Fahrt und Richtung	Ca. 50-53 Min.
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 66.500 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 166,5 T€ p.a.
Personalaufwand (ca. 3 zusätzliche Vollzeitbeschäftigte)	im km-Satz enthalten
Gesamtaufwand p.a. ohne Industriedafen	Ca. 166,5 T€ p.a.
Optionale Anbindung Industriedafen (Zusatzaufwand)	
Mehraufwand Leistungskilometer je Fahrt und Richtung	Ca. 0,5 km
Zeitaufwand für eine je Fahrt und Richtung	Ca. 3 Min.
Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 3.200 km p.a.
Kosten durch Erhöhung Leistungskilometer	Ca. 8,5 T€ p.a.
Zusatzaufwand p.a. zur Anbindung Industriedafen	Ca. 8,5 T€ p.a.

Anmerkung: Es wird ein geschätzter Kilometersatz von 2,50 € je Leistungskilometer sowie eine Betriebszeit von ca. 08:00 Uhr bis 19:00 Uhr montags bis freitags angesetzt.

Tabelle 49: Investitionsaufwand Citybuslinie 4, Stufe 1 & 2

Investitionsaufwand	Geschätzter Aufwand
Gesamtlinienführung ab Wieck, Brücke bis Obstbausiedlung (ohne Industriedafen)	
Zusätzlicher Fahrzeugbedarf (Zwei Klein- oder Midibusse, barrierefrei)	Ca. 160 T€
Herstellen von sechs Haltestellenpositionen (Stufe 1) sowie 19 Haltestellenpositionen (Stufe 2), barrierefreie Ausführung	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle
Optionale Anbindung Industriedafen	
Herstellen von einer Haltestellenpositionen (Stufe 1), barrierefreie Ausführung	Ca. 10 – 30 T€ je Haltestelle

Anmerkung: Fahrzeugkosten berücksichtigen den Einsatz eines Klein- oder Midibusses. Angegeben wird der ungefähre Preis bei Beschaffung. Je nach Finanzierungsform oder bei Einsatz eines Unterauftragnehmers entstehen unterschiedliche jährliche Kosten, die im Rahmen des NVP jedoch nicht unterschieden werden können

Prüfung Verlegung Haltestelle Goethestraße zur Verbesserung Umsteigemöglichkeiten Platz der Freiheit

Bereits das Integrierte Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt bemängelt die räumliche Trennung der Haltestellensituation im Bereich Platz der Freiheit¹⁰². Die Haltestelle Goethestraße ist diesem Bereich funktional zuzuordnen. Es besteht hier für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots der größte Handlungsbedarf.

Hierdurch sollen insbesondere aus Richtung Insel Riems und Neuenkirchen stadteinwärts kurze Umsteigewege in Richtung Ostseeviertel – Wieck bzw. Schönwalde gewährleistet werden.

Durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird daher geprüft, die Position der heutigen Haltestelle Goethestraße in Richtung Platz der Freiheit zu verlegen.

Sicherung der ÖPNV-Erschließung von Wohnungsbaustandorten

Bei der Erschließung von Wohnungsbaustandorten ist grundsätzlich die ÖPNV-Erreichbarkeit und ggf. Befahrbarkeit mitzudenken.

Insbesondere soll bei den B-Plan-Gebieten B62 An den Wurthen, B055 Hafenstraße, B055.2 westlich Hafenstraße sowie KAW-Gelände die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV und Flächen für Haltestellen gesichert werden.

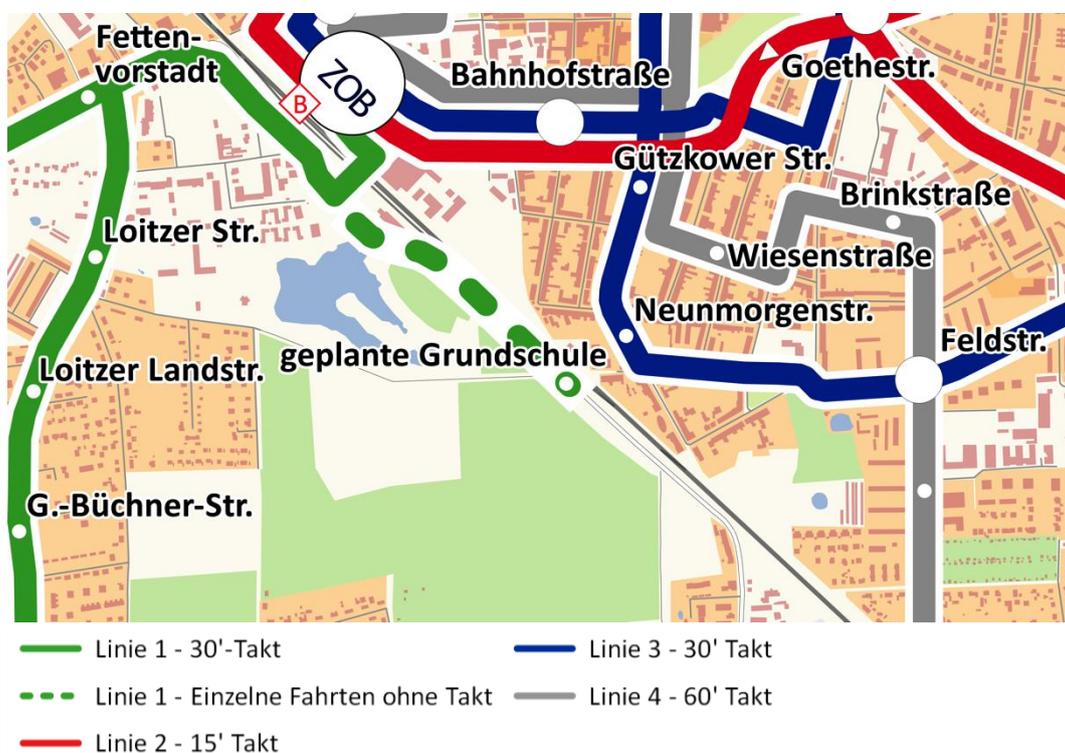
¹⁰² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2010b).

Bei der konkreten Planung sind damit u.a. die Schleppkurven von Standardlinienbussen und Gelenkbussen sowie die Begegnungsfälle dieser Fahrzeuge mit anderen Fahrzeugen zu berücksichtigen.

Erschließung östliche Stadtrandsiedlung / geplanter Grundschulstandort

Die in Kapitel 3.7 genannte Planung eines neuen Grundschulstandortes sowie die Erreichbarkeitsdefizite im Bereich der östlichen Stadtrandsiedlung erfordern die Einrichtung einer Anbindung dieses Bereiches.

Abbildung 46: Übersicht Vorschlag zur Anbindung des geplanten Grundschulstandortes



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt daher die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des geplanten Grundschulstandortes sowie die Anbindung mit Fahrten des Stadtverkehrs.

Eine konkrete Festlegung des Haltestellenstandortes erfolgt mit dem Nahverkehrsplan nicht, da zunächst der genaue Standort der Grundschule festzulegen ist. Es wird aber davon empfohlen, dass eine verkehrssichere Haltestellenanlage unmittelbar im Vorfeld des Schulstandortes eingerichtet wird (ggf. Wendeschleife), um ein Überqueren der Osnabrücker Straße durch Grundschüler zu vermeiden. Eine Durchfahrung der Stadtrandsiedlung wird nicht empfohlen.

Zur Erschließung des Grundschulstandortes werden zusätzliche Fahrten zum Schulanfang und Schulende erforderlich. Eine mögliche betriebliche Option ist Einbindung in die derzeitige Linie 1, wobei dies aus planerischer Sicht nur dann zu empfehlen ist, wenn die entstehenden Fahrzeitverlängerungen nicht zu deutlichen Taktabweichungen führen (vgl. Abbildung 46).

Die Ermittlung der Auswirkungen auf den Betriebsaufwand im ÖPNV, der Investitionskosten sowie die konkrete Planung der Fahrtenlagen sind erst nach Festlegung des Standortes sowie nach Kenntnis der konkreten Quelle-Ziel-Beziehungen für die Schülerbeförderung möglich.

Erreichbarkeitsverbesserung des Wirtschaftsstandortes Ortsteil Riems (Betriebliches Mobilitätsmanagement)

Der Ortsteil Riems hat sich in den letzten Jahren sowohl als Wohn- als auch als Pharmaindustrie- und Forschungsstandorten positiv entwickelt. Besonders die Entwicklung des Friedrich-Loeffler-Instituts, Bundesforschungsinstitut für Tiergesundheit sowie der IDT Biologika GmbH bzw. Riemser Pharma GmbH sorgt für eine große Anzahl an einpendelnden Arbeitnehmern im Ortsteil. Dort sind ca. 680 Beschäftigte tätig (vgl. auch Tabelle 10). Die Wohnorte der Beschäftigten verteilen sich nach grober Prüfung auf einen weiträumigen Einzugsraum, der u.a. die Hansestadt Stralsund, die Universitäts- und Hansestadt Greifswald aber auch weitere Gemeinden in den Landkreisen Vorpommern-Greifswald und Vorpommern-Rügen einschließt.

Neben der im Kapitel 0 beschriebenen Maßnahme „Weiterentwicklung der Erschließung des Korridors Greifswald – Neuenkirchen - Insel Riems/Riemserort und Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr“ zur Verbesserung der Anbindung der Verbindungsrelation Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems ist eine Untersuchung der Potenziale für öffentlich Mobilitätsangebote im Bereich der in Riems tätigen Arbeitnehmer zu empfehlen.

Dies sollte im Zusammenwirken mit den Unternehmen bzw. dem Friedrich-Loeffler-Institut erfolgen und den Ansätzen des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** folgen.

In Abhängigkeit der Ergebnisse wird weiterhin vorgeschlagen, in enger Abstimmung mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen konkrete Maßnahmen festzulegen. Dies ist im Kontext der vsl. für 2018 startenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans Vorpommern-Rügen als geeignetes Vorgehen anzusehen.

7.11 Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr sowie Stadt-Umland-Bereich Greifswald

Schaffung eines integrierten Verkehrsangebots im Stadt-Umland-Raum Greifswald

Für Gemeinden im Stadt-Umland-Bereich schreibt der RREP ein besonderes Kooperations- und Abstimmungsgebot vor. Dies soll aus Sicht des Landkreises mit dem gewählten erweiterten Stadt-Umland-Bereich aus verkehrsplanerischer Sicht mit einem Stadt-Umland-bezogenen Verkehrsangebot zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und den umliegenden Gemeinden ausdrücklich unterstützt werden.

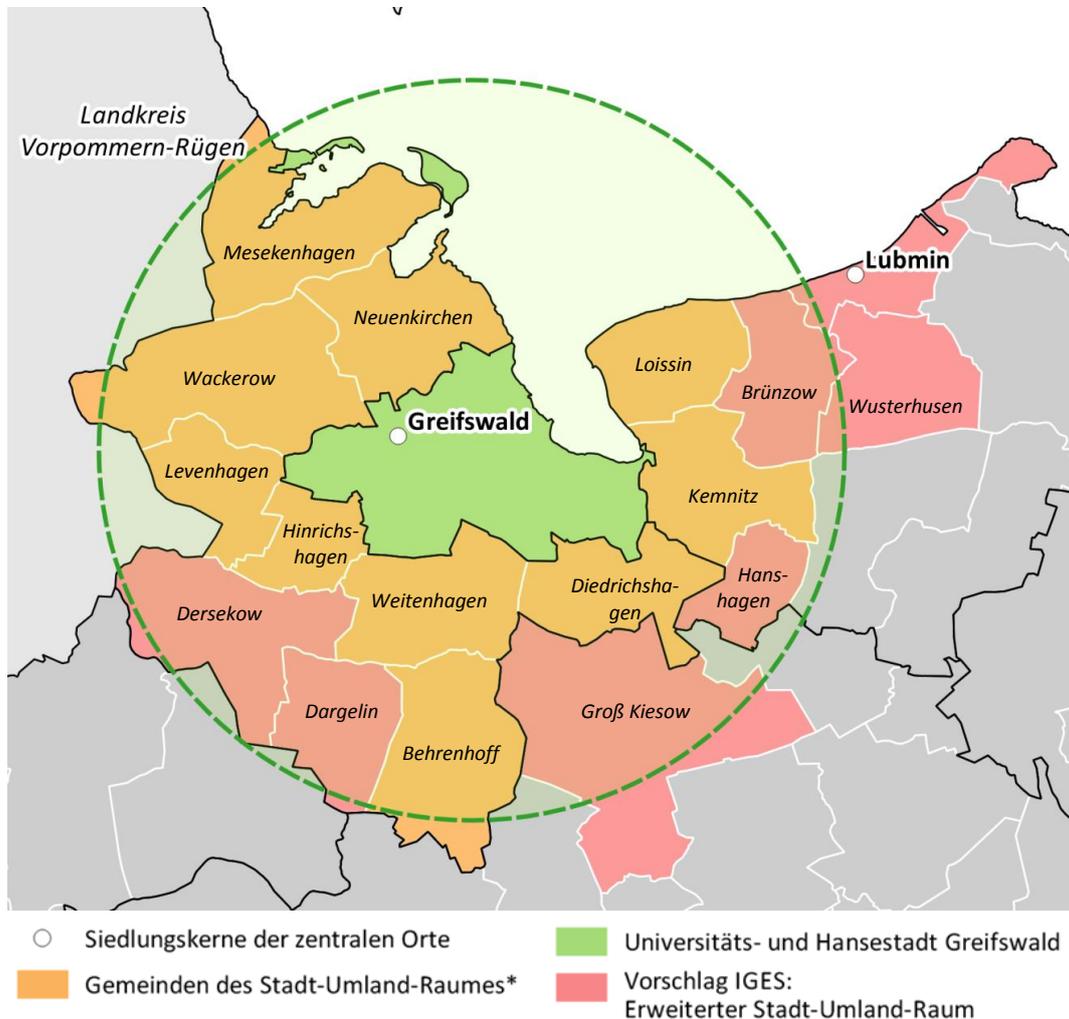
Als Abgrenzungskriterium für ein Verkehrsangebot im Stadt-Umland-Raum wird ein Gebiet definiert, das ungefähr einem **10 km-Radius** ausgehend vom Stadtzentrum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald entspricht (vgl. Abbildung 47).

Die Definition dieser Gebietskulisse orientiert sich zum einen an den stärksten Pendlerverflechtungen sowie den Verflechtungen im Schülerverkehr und zum anderen an den analysierten Informationen zur heutigen und zukünftig möglichen Fahrgastentwicklung.

Neben diesen Kriterien wird die Festlegung eines 10 km-Radius auch aufbauend auf verkehrlichen Grundüberlegungen gutachterlich empfohlen. Die überwiegende Anzahl relevanter verkehrlicher Ziele (Wohnen, Schulstandorte, Einkaufen, Kultur, Sport, etc.) ist ausgehend vom Bezugspunkt Stadtzentrum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in Reisezeiten von ca. 30 Minuten erreichbar¹⁰³. Dies entspricht erfahrungsgemäß Distanzen, die in urbanen und suburbanen Verflechtungsbereichen eine gute Akzeptanz im ÖPNV erwarten lassen.

¹⁰³ Dies berücksichtigt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Stadt-Umland-Verkehr des sonstigen ÖPNV von ca. 20 km/h.

Abbildung 47: Vorschlag eines erweiterten Stadt-Umland-Bereichs Greifswald aus verkehrlicher Sicht



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Anmerkung: * vgl. RRVP 2010.

Die im NVP definierten Mindestbedienvorgaben werden im Stadt-Umland-Raum auf den wichtigsten Verbindungen zu einem 1-h-Takt oder 2-h-Takt führen (vgl. Tabelle 31).

Im Rahmen einer Machbarkeitsprüfung sollten Möglichkeiten für eine Ausweitung der Stadt-Umland-Verbindungen (z.B. auf die Gemeinde Wackerow etc.) sowie für eine Erhöhung der Bedienhäufigkeiten ermittelt und mögliche Finanzierungsszenarien geprüft werden.

Weiterentwicklung der Erschließung des Korridors Greifswald – Neuenkirchen - Insel Riems/Riemserort und Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr

Der Korridor Greifswald – Insel Riems wird in die Teilverbindungen Greifswald – Neuenkirchen sowie Neuenkirchen – Insel Riems unterschieden.

Die **Teilverbindung Greifswald - Neuenkirchen** wird wegen der besonders starken Verflechtungen im Pendler, Schüler sowie Einkaufs- und Besorgungsverkehr dazu als **Hauptnetzes I** klassifiziert. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald strebt damit in der Hauptverkehrszeit einen **60-Minuten-Takt als Mindestbedienungsniveau** an.

Der Teilabschnitt Neuenkirchen – Insel Riems der **Verbindung Greifswald – Insel Riems** wird entsprechend der o.g. Netzkonzeption (vgl. 7.2) dem **Hauptnetz II** zugeordnet und soll montags bis freitags zu einem vertakteten Angebot **mindestens im 2-Stunden-Takt** weiterentwickelt werden.

Zusätzlich sollen weiterhin **Einzelfahrten für die Schülerbeförderung** unter Maßgabe des Fahrgastaufkommens angeboten werden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sollen mindestens zwei Fahrtenpaare angeboten werden. Damit wird die Erreichbarkeit auch an Sonn- und Feiertagen wiederhergestellt.

Es wird vorgeschlagen, eine **konsequente Ausrichtung aller Fahrten zum Verknüpfungspunkt Greifswald, ZOB** umzusetzen und die durch das gesamte Stadtgebiet führenden Fahrten zugunsten eines verstärkten Angebots zwischen Greifswald, ZOB und Neuenkirchen umzuorganisieren.

Damit verbunden sollen in Greifswald, ZOB Anschlüsse zum SPNV und zu den Citybuslinien sowie am Platz der Freiheit ebenfalls zur Citybuslinie 2 optimiert werden.

Ausnahme von der Ausrichtung der Fahrten auf Greifswald, ZOB sind die zusätzlichen Einzelfahrten für die Schülerbeförderung. Überwiegend der **Schülerbeförderung** dienende Fahrten zum Schulbeginn und nach Schulschluss sollen weiter von bzw. bis **zu den Schulstandorten im Ostseeviertel und in Schönwalde durchgebunden** werden.

7.12 Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Der Schienenverkehr erfüllt sowohl für die Anbindung im Nah- als auch Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald fordern daher, dass das bestehende Niveau im SPNV gehalten und ausgebaut werden soll.

Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV auf der Relation Stralsund - Greifswald - Züssow

Die Leistungen auf dem derzeitigen Netz der Usedomer Bäderbahn GmbH werden ab Dezember 2017 durch die DB Regio AG übernommen. Der grenzüberschreitende Abschnitt zwischen Ahlbeck Grenze und Swinemünde wird dabei eigenwirtschaftlich erbracht, d.h. es erfolgt keine Finanzierung der Fahrplanleistungen über Mittel des Landes entsprechend RegG.

Das **Angebot zwischen Stralsund – Greifswald – Züssow ist dabei jedoch auf den Zeitraum bis Dezember 2019 beschränkt**¹⁰⁴.

Es ist vorgesehen, die entstehende Lücke zwischen Stralsund – Greifswald – Züssow durch ein neues Angebote RE 10 Rostock – Stralsund – Greifswald – Züssow zu schließen. Allerdings ist die **Bestellung der verdichtenden Leistungen RE 10 Rostock – Stralsund – Greifswald – Züssow derzeit nur als optionale Leistung vorgesehen**¹⁰⁵. Es besteht noch Prüfungsbedarf auf Seiten der Auftraggeber. Sollte diese Leistung nicht bestellt werden, droht eine Verschlechterung des Zugangebotes im Abschnitt Stralsund – Greifswald – Züssow von einem annähernden 1-h-Takt auf einen 2-h-Takt.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald fordern vom Land daher eine verbindliche Bestellung der optionalen SPNV-Leistung RE 10 Rostock – Stralsund – Greifswald – Züssow.

Damit wird die derzeitige Angebotsqualität auf der durch Pendler und weitere Fahrgäste sehr stark genutzten Relation gesichert und die Verbindung zwischen dem Landkreis Vorpommern-Greifswald, dem Oberzentrum Greifswald-Stralsund und dem Oberzentrum Hansestadt Rostock verbessert.

Langfristige Sicherung und Ausweitung des Verkehrsangebotes im SPNV

Das Leistungsangebot im SPNV ist derzeit nur für die bisher bestellten Leistungen gesichert.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald fordern das Land auf, mindestens die heutige Angebotsqualität auch in Zukunft zu bestellen.

Auf dem gesamten Abschnitt Züssow – Pasewalk (- Berlin) wird zudem entsprechend der Zielstellung des Entwurfs für den ILVP M-V die Einführung einer Verdichtung des bestellten Zugangebotes auf einen 1-h-Takt begrüßt.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt ebenso ausdrücklich die im Entwurf zum vorgesehenen ILVP M-V vorgeschlagene Ausweitung des SPNV-Angebots zwischen Pasewalk und Stettin.

Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs

Der Schienenpersonenfernverkehr muss weiter ausgebaut werden, da die derzeitigen Verbindungen das Ergebnis eines immer stärkeren Rückzuges der Angebote der DB Fernverkehr aus der Fläche darstellen.

¹⁰⁴ Vgl. Europäische Union (2017).

¹⁰⁵ Vgl. Europäische Union (2014).

Daher wird die Langfriststrategie „Deutschland im Takt“ der DB Fernverkehr AG vom März 2015 mit der darin beschriebenen Einrichtung eines Fernverkehrsangebots im 2-Stunden-Takt auf der Strecke Stralsund – Greifswald – Berlin ausdrücklich begrüßt¹⁰⁶.

Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr

Weiterhin sind aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald folgende Maßnahmen im Schienenverkehr erforderlich:

- Beschleunigung des Ausbaus der Strecke Stralsund – Berlin für die Geschwindigkeit 160 km/h
- Ausbau der Strecke Neubrandenburg – Stettin für eine durchgehende Streckengeschwindigkeit von 120 km/h
- Verringerung von Umsteigezeiten in Stralsund aus und von den Richtungen Hamburg – Rostock, Neustrelitz - Neubrandenburg bzw. Greifswald – Insel Usedom/ - Berlin
- Flächenfreihaltung für die Eisenbahnverbindung Ducherow – Karnin – Swinemünde sowie Umsetzung der Wiederherstellung der Verbindung

Weitere Aktivitäten zur Weiterentwicklung des SPNV

Es bestehen Wünsche der Gemeinde Wackerow zur Errichtung einer Zugangsstelle zum SPNV entlang der von DB Netz AG betriebenen Strecke Stralsund – Greifswald – Berlin. Die Zuständigkeit für die Planung, Finanzierung und Errichtung von Haltepunkten sowie für die Bestellung von Zughalften des SPNV liegt beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Im Falle einer möglichen Realisierung sind Anpassungen im Bereich der Linien des übrigen ÖPNV erforderlich. Parallelverkehre zwischen SPNV und sonstigen ÖPNV sind zu vermeiden.

¹⁰⁶ Vgl. DB Fernverkehr AG (2015).

8. Qualitätskonzept

8.1 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Grundsätze für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollten so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Es werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- Die Sicherung der Anschlüsse zwischen den Linien des ÖPNV sowie von den Angeboten des SPNV soll unter Anwendung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems entwickelt werden, das die Zusammenführung von Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne und deren Vergleich unterstützt.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom SPNV und Fernverkehr Bahn sind mindestens als limitierter Anschluss sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schülerverkehr sollen, wenn möglich, als garantierter Anschluss durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadt- und Ortsverkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu Fährverbindungen), sind als vorgesehene Anschlüsse durchzuführen, sodass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV

Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die folgenden Hauptverknüpfungspunkte vorzusehen (vgl. Tabelle 50). Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

Tabelle 50: Hauptverknüpfungspunkte im ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Greifswald

Verknüpfung zwischen	Zugangsstelle
Fernverkehr Bahn, Fernbus SPNV, Sonstiger ÖPNV	Anklam ZOB, Greifswald ZOB, Pasewalk Bf., Züssow Bf.
Fernbus, SPNV, Sonstiger ÖPNV	Ahlbeck Bf., Bansin Bf., Heringsdorf Bf., Ückeritz Bf., Zinnowitz Bf.
SPNV, Sonstiger ÖPNV	Greifswald Bf. Süd, Löcknitz Bf., Schmollensee Bf., Torgelow ZOB/Bf., Ueckermünde ZOB/Bf., Wolgast Bf.
Fernbus, Sonstiger ÖPNV	Lubmin Seebad, Usedom Geschwister-Scholl-Str.
Sonstiger ÖPNV	Ducherow Gaststätte, Greifswald Pl. d. Freiheit/Goethestr., Greifswald Wieck, Brücke, Jarmen ZOB, Loitz ZOB, Pasewalk ZOB, Strasburg (Uckermark) ZOB

Daten: Eigene Darstellung.

Ergänzend können auch **alle nicht aufgeführten SPNV-Zugangsstellen** im Landkreis durch die Verkehrsunternehmen **für eine Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV** genutzt werden.

Ergänzung für den Regionalverkehr

Die kreisübergreifende Verbindung Anklam - Friedland ist so zu gestalten, dass an der Zugangsstelle Friedland, Markt eine Verknüpfung zur Verbindung Neubrandenburg - Friedland gesichert wird.

Ergänzung für den Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald soll Anschlusssicherung zum Umstieg zwischen allen Linien des Citybuskonzepts am ZOB erfolgen. Weiterhin sollen Anschlüsse zwischen Richtung Ostseevierviertel und Schönwalde und Richtung Stadtrandsiedlung an der Zugangsstelle Bahnhof Süd gesichert werden.

Zur Verknüpfung mit der geplanten Verbindung der Linie 4 zur Erschließung des Ortsteils Ladebow sowie für die erschließenden Fahrten des Ergänzungsnetzes nach Friedrichshagen ist eine Anschlusssicherung in Wieck, Brücke vorzusehen.

8.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen

Grundsätze

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des sonstigen ÖPNV liegt im Landkreis Vorpommern-Greifswald in der Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden. Neben den nachfolgenden Anforderungen sind auch die Grundsätze von Kapitel 8.7 Umsetzungskonzept Barrierefreiheit zu beachten.

Die durch die Verkehrsunternehmen zu erfüllenden Mindestanforderungen an Ausstattungselementen und Wartung von Haltestellen sind:

- Haltestellenmast mit Haltestellenschild,
- Fahrplankästen mit Fahrplänen und Informationen zu Anschlüssen,
- Unternehmensadresse/Ansprechpartner sowie
- Telefon-/Emailkontakt bzw. Homepage/Unternehmens-App.
- Fahrpläne sind bei Fahrplanwechsel und bei Änderungen des Fahrplans an allen Haltestellen zu erneuern.
- Haltestellen sind regelmäßig zu kontrollieren, insbesondere hinsichtlich der Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans. Ggf. sind die Fahrpläne zu ersetzen.

Haltestellenkategorisierung

Aufbauend auf die Erstellung eines einheitlichen Haltestellenkatasters (siehe unten) erfolgt die Kategorisierung der Haltestellen. Dazu wird empfohlen, Mindestausstattungsmerkmale je nach verkehrlicher Bedeutung und Funktion der Haltestelle festzulegen.

Erfahrung in anderen Nahverkehrsräumen lassen eine Unterteilung in drei verschiedene Kategorien (Einfach-, Normal- und Schwerpunkthaltestelle) am geeignetsten erscheinen.

Als **Einfachhaltestellen** sind Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen zu verstehen. Sie dienen vornehmlich der Erschließung peripherer oder nachfrage-schwacher Gebiete mit einem ÖPNV-Basisangebot oder werden nur selten bedient. Als Orientierungswert kann von einer Einfachhaltestelle ausgegangen werden, wenn sie von weniger als 50 Ein- und Aussteigern am Tag genutzt wird.

Normalhaltestellen stellen den Regelfall der Haltestellenausstattung dar. Sie dienen der Erschließung von Gebieten oder Zielen mit durchschnittlicher Nachfrage und im Allgemeinen regelmäßiger Bedienung. Zur Orientierung kann von einer Normalhaltestelle ausgegangen werden, wenn diese täglich von ca.50 bis 200 täglichen Ein- und Aussteigern genutzt wird.

Gebiete und Ziele mit darüberhinausgehender, überdurchschnittlicher bzw. hoher Nachfrage, innerörtliche Ziele mit hoher Bedeutung wie beispielsweise Ortskerne oder touristische Schwerpunkte und hoch frequentierte Umsteigeknoten werden im Regelfall als **Schwerpunkthaltestellen** ausgestaltet.

Mindestausstattung von Haltestellen

Auch einfach ausgestattete Haltestellen sind mit einem Mindestmaß an Komfort und Informationsmaterial auszustatten. Dabei ist **an jeder Haltestelle** vorzusehen:

- Befestigte, sicher erreichbare und ausreichend große, ebene Wartefläche,
- An die Örtlichkeiten und betrieblichen Gegebenheiten angepasste, helle, gleichmäßige sowie blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, der Wetter-schutzeinrichtung und insbesondere von Gefahrenbereichen, möglichst über die Straßenbeleuchtung,
- Haltestellenmast mit Aufschrift des Haltestellenamens und der dort verkehrenden Linien durch Liniennummer und ggf. Fahrtziel sowie
- Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplanaushang und ggf. Tarifhinweisen.

Darüber hinaus sind **Normal- und Schwerpunkthaltestellen** auszustatten mit

- Fahrgastunterstand,
- Sitzmöglichkeiten und
- bei Bedarf einer Fahrradabstellanlage.

Schwerpunkthaltestellen verfügen darüber hinaus über

- eine separate Beleuchtung,
- eine erweiterte Fahrgastinformation mit Liniennetzplan und Haltestellen-Umgebungsplan,
- Fahrradabstellplätze (nach Möglichkeit überdacht) und
- Ggf. eine Notrufeinrichtung oder ein öffentliches Telefon sowie eine Anzeige zur dynamischen Fahrgastinformation.

Ausgestaltung Hauptverknüpfungspunkte

Hauptverknüpfungspunkte werden den Schwerpunkthaltestellen zugeordnet.

An den Hauptverknüpfungspunkten (vgl. Tabelle 50) soll der Ausbau multimodaler Verkehrsangebote gefördert werden. Entsprechend wird die Vorhaltung der von Park&Ride-Anlagen insbesondere an Verknüpfungspunkten mit SPNV-Anschluss, von Fahrradabstellanlagen sowie eine städtebauliche Integration empfohlen.

Es wird ausdrücklich unterstützt, dass an Bahnhöfen und anderen wichtigen Hauptverknüpfungspunkten bzw. in deren Umfeld ein gastronomisches Grundangebot angeboten wird bzw. Verkaufseinrichtungen wie etwa Kioske vorhanden sind.

Aufbau Haltestellenkataster

Die Erfassung des Haltestellenbestands und der realisierten Ausstattungsmerkmale ist für die Planung zukünftiger Investitionen in die Infrastruktur des sonstigen ÖPNV von besonderer Bedeutung. Eine einheitliche und aktuelle Planungsgrundlage in Form eines Haltestellenkatasters liegt jedoch nur unvollständig vor.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald strebt an, ein kreisweites Haltestellenkataster zu erstellen. Die zu erfassenden Kriterien und Merkmale sollten mit den Verkehrsunternehmen und den Städten und Gemeinden abgestimmt werden, da die Pflege des Haltestellenkatasters regelmäßig durch diese beiden Akteursgruppen durchzuführen wäre.

Unter Beachtung von Anforderungen an die Gestaltung eines barrierefreien ÖPNV-Systems sollten mindestens die in Tabelle 51 dargestellten Kriterien und Merkmale erfasst werden.

Tabelle 51: Mindestkriterien und –merkmale zum Aufbau eines einheitlichen Haltestellenkatasters

Datenkategorie	Kriterien / Merkmale
Stammdaten	<ul style="list-style-type: none"> • ID Landkreis (eindeutige Nummerierung) • ID Verkehrsunternehmen • Kennung Haltestellenposition (falls Haltestelle mehrere Fahrrichtungen oder Abfahrtspositionen hat) • Gemeinde • Gemeindeschlüsselnummer • Haltestellenbezeichnung (Name) • Geokoordinaten
Fotos	<ul style="list-style-type: none"> • Abbildungen zum Zustand der Haltestelle
Bauform und Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbauart (Bucht, parallel, Kap, Wendeplatz) • Höhe Bussteigkante • Reifenfreundliche Bordsteinkante • Aufstelllänge der Hst. • Übersichtlichkeit Verkehrslage für Fußgänger • Einsehbarkeit für Autofahrer schlecht einsehbar • Querungsstelle (LSA, Furt, Fußgängerüberweg etc.)
Kennzeichnung und Verkehrsinformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenmast • Haltestellenschild • Angabe Haltestellenname • Angabe Verkehrsunternehmen • Angabe Liniennummer(n) • Angabe Fahrtziel(e) • Verbund- oder Aufgabenträgerlogo • Vorhandensein Fahrplan am Mast/Schaukasten/Sonstiges • Angabe Fahrplangültigkeit • Vorhandensein Liniennetzplan am Mast/Schaukasten/Sonstiges • Vorhandensein Tarifinformation am Mast/Schaukasten/Sonstiges • Vorhandensein Umgebungsplan am Mast/Schaukasten/Sonstiges • Vorhandensein Dynamische Fahrgastinformation

Datenkategorie	Kriterien / Merkmale
Aufenthaltskomfort	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzgelegenheit • Abfallbehälter • Wind- und Wetterschutz (Ausführung und Zustand) • Vorhandensein und Art Beleuchtung • Art der Haltestellenbefestigung
Angaben zur Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Vollständiges taktiles Leitsystem • Aufmerksamkeitsfeld im Gehweg • Leitstreifen im Haltestellenbereich • Aufmerksamkeitsfeld am Einstieg • Leitstreifen zur Querungsstelle • Schutzstreifen am Kantstein • Abgesenkte Querungsstelle • Barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle / Verbindung mit Gehwegnetz • Lesbarkeit Fahrplan (Kontrast/Lesbarkeit mit und ohne Beleuchtung bei Dunkelheit) • Akustische Fahrgastinformation
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrkartenverkauf, stationär • Fahrkartenautomat • Entwerter
Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern	<ul style="list-style-type: none"> • Art und Ausführung Fahrradabstellmöglichkeiten, ggf. Fahrradbox etc. • P+R Fläche • B+R-Fläche / Radstation • K+R Fläche • Taxistand • CarSharing • BikeSharing

Daten: IGES 2017.

Schaffung von Wiedererkennbarkeit

Es wird eine Verbesserung der Wiedererkennbarkeit des ÖPNV-Systems durch eine flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Grundelementen der Haltestellengestaltung angestrebt. Dazu zählen z.B. eine einheitliche Farb- und Formgebung von Mast, Fahrgastunterstand und Beschilderung sowie die einheitliche Verwendung von Symbolen der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers.

Mit Blick auf die Umsetzbarkeit ist eine zu starke Detaillierung der Vorgaben zu vermeiden. Es ist sicherzustellen, dass eine Anpassung an vorhandene Gestaltungsstrategien bzw. die Beibehaltung von Elementen der lokalen Identität in den

einheitlichen Vorschlag integriert werden kann (z.B. Universitäts- und Hansestadt Greifswald).

Finanzierung von Maßnahmen zum Aus- und Umbau von Haltestellen

Das Land Mecklenburg-Vorpommern bietet mit der Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Land Mecklenburg-Vorpommern für den Neu-, Um und Ausbau und die Ausrüstung von ÖPNV-Haltestellen Förderzuwendungen bis zu 75%¹⁰⁷.

Darüber hinaus besteht mit dem Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ ein weiteres auf EFRE-Mitteln finanziertes Förderprojekt. Im Rahmen des Sonderprogramms werden für den Neu- und Umbau von barrierefreien Haltestellen und Verkehrsstationen bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben bezuschusst¹⁰⁸.

8.3 Verkehrsträgerverknüpfung inkl. MIV, Fahrrad und Carsharing

Eine stärkere intermodale Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern MIV, Rad und Carsharing sind erklärtes Ziel des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Park&Ride

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park&Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Weiterhin wird durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die kurzfristige Realisierung der geplanten Park&Ride-Anlage an der L26 („Alte Schmiede“) als Maßnahme mit hoher Priorität im Umsetzungsprogramm des ISEK Greifswald 2030plus definiert¹⁰⁹. Eine Anbindung an den ÖPNV wird sichergestellt.

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

¹⁰⁷ Vgl. Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern MV (2015a).

¹⁰⁸ Vgl. Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern MV (2015b).

¹⁰⁹ Ebenda.

Im Rahmen Umsetzungsprogramms des ISEK Greifswald 2030plus wird durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die kurzfristige Realisierung einer **Radstation am Standort Greifswald**, Hauptbahnhof mit hoher Priorität festgeschrieben¹¹⁰.

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern sollte die Ausrüstung mit Radstationen auch für die definierten Hauptverknüpfungspunkte des SPNV geprüft werden (vgl. Tabelle 50).

Initiative Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV

Eine besondere Bedeutung soll aus Sicht des Landkreises Vorpommern zukünftig die Ausrüstung von Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder haben. Hierdurch soll die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte unterstützt werden.

Dem Land stehen in der EU-Finanzperiode 2014 bis 2020 für die Förderung des ÖPNV insgesamt 65,209 Mio. € aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Verfügung. Die **Förderung von Fahrradabstellanlagen** zur Verknüpfung mit dem ÖPNV in allen zentralen Orten und Haltepunkten des ÖPNV wird im Entwurf zum ILVP M-V als einer der zukünftigen Schwerpunkte genannt. Die genannten **Mittel stehen damit den Kommunen bei der Schaffung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten zur Verfügung**. Förderfähig sollen danach Anlagen vom einfachen Haltebügel über Fahrradboxen bis hin zu Radstationen sein.

Durch das Vorhaben Kombiniert Mobil wurden bereits erste Haltestellen im Stadt-Umland-Raum Greifswald identifiziert, die hierzu geeignet sind (Levenhagen, Chausseehaus; Griebenow, Hauptstraße; Dersekow, Friedhof; Klein Zastrow, Dorf; Groß Zastrow, Gaststätte; Helmshagen; Dargelin, Abzw.; Bandelin, Abzw.; Diedrichshagen; Hanshagen, Abzw.)¹¹¹.

Der Landkreises Vorpommern-Greifswald wird aufbauend auf die Ergebnisse von Kombiniert Mobil eine kreisweite Priorisierung von Haltestellen durchführen, um Standorte zu identifizieren, die für eine bessere Verknüpfung von Fahrrad und sonstigen ÖPNV geeignet sind:

- Die erforderlichen Bewertungskriterien wie z.B. ausreichende Angebotsfrequenz der Buslinie, Einsehbarkeit der Abstellanlage von der Straße, gute Erreichbarkeit der Haltestelle mit dem Fahrrad, witterungs- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten etc. sollten in diesem Priorisierungsprozess erarbeitet werden.
- Die Umsetzung der Maßnahmen sollte dann in enger Abstimmung zwischen den Ämtern und Gemeinden, dem Landkreis als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

¹¹⁰ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2017), S. 220.

¹¹¹ Vgl. team red Deutschland GmbH (2015).

- Es sollte zeitnah geprüft werden, Mittel des Landes entsprechend den Vorschlägen im ILVP M-V zu akquirieren.

Förderung und Ausbau von Sharing-Konzepten

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald unterstützen die Weiterentwicklung von Carsharing- und Bikesharing-Konzepten.

Beschluss zur Entwicklung eines Carsharing- und Bikesharing-Konzepts für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Am 10.10.2016 wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschlossen, bis zum 31.12.2017 ein Konzept zur „geteilten Mobilität“ für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu entwickeln¹¹².

Ziel ist die Ausweitung von Carsharing-Angeboten und die Prüfung von Optionen für eine sogenannte Duale Fahrzeugnutzung (Nutzung von Teilen des städtischen Fuhrparks sollen außerhalb der Geschäftszeiten als Carsharing-Fahrzeug) im Sinne eines Gesamtkonzeptes. Es sollen elektrische und/oder Hybridantriebe berücksichtigt und die Umlandgemeinden einbezogen werden.

Ebenso soll die Entwicklung eines Leihsystems für Lastenräder untersucht werden.

Förderung Carsharing durch die Universitäts- und Hansestadt Greifswald¹¹³

Darüber hinaus prüft die Stadtwerke Greifswald GmbH Möglichkeiten zur Intensivierung von Geschäftsfeldern, die auf eine gemeinschaftliche Nutzung vorhandener Fahrzeugflotten unter Berücksichtigung von Elektromobilitätsaspekten ausgerichtet sind:

- Ergänzung der Fahrzeugflotten der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der großen Wohnungsbaugesellschaften durch E-Fahrzeuge,
- Einrichtung einer zentralen Steuerung der E-Fahrzeugflotten, z.B. durch die Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH sowie
- Organisation von Carsharing als Basis für Modelle wie Bürgermobil sowie als Mieterservice für Wohnungsbauunternehmen.

¹¹² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Bürgerschaftsbeschluss B408-15/16 vom 10.10.2016.

¹¹³ Vgl. Stadtwerke Greifswald GmbH (2016).

8.4 Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützen der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- Hochwertige Haltestellenausstattung,
- Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive dynamischer ÖPNV-Nutzenden-Informationsanzeigen (DFI) für den ÖPNV,
- Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstationen durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- Kurzzeitparkplätze für Zu- und Abbringerverkehre ohne Behinderung des Busverkehrs sowie
- Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
 - Ladeinfrastruktur für Pedelec,
 - Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - Ausweisung von Park&Ride-Stellplätzen,
 - Taxi-Stellplätze,
 - Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
 - weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer z.B. in Kooperation mit der Mobilitätszentrale Vorpommern.
-

Landkreis Vorpommern-Greifswald

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Tabelle 50 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden. Bisher gibt es konkrete Überlegungen im Klimaschutzkonzept der Gemeinde Heringsdorf, die Bahnhöfe in Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck zu Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln¹¹⁴. De facto sind einzelne Ausstattungselemente u.a. durch Partner wie UBB oder UsedomRad GmbH bereits hergestellt worden.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen. Die in 8.2 genannten Fördermöglichkeiten sollten ausgeschöpft werden.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Durch das Vorhaben Kombiniert Mobil wurden Standorte für Mobilitätsstationen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vorgeschlagen und priorisiert¹¹⁵. (vgl. Abbildung 48).

¹¹⁴ Vgl. Gemeinde Ostseebad Heringsdorf (2014).

¹¹⁵ Vgl. team red Deutschland GmbH (2015).

Abbildung 48: Übersicht Vorschläge für Mobilitätsstationen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Daten: team red Deutschland GmbH (2015).

8.5 Qualität der Fahrzeuge

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universität- und Hansestadt Greifswald wirken auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im sonstigen ÖPNV hin. Es werden folgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**¹¹⁶ gestellt.

- Das Erscheinungsbild aller eingesetzten Fahrzeuge ist einheitlich zu führen. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein.
- Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen + Reserve zu richten und sichert die Erbringung der Verkehrsleistungen auch unter Einschränkungen.
- Der Fahrzeugeinsatz muss das Fahrplanangebot inklusive Ausfallzeiten oder Havarien sicherstellen.
- **Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende**

¹¹⁶ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Im Rahmen flexibler Bedienformen (z.B. durch Taxen) sind Ausnahmen zu prüfen.

Fahrzeuge, müssen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt.

- Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung einzuhalten.
- Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens).
- Alle Fahrzeuge sind mit einer optischen und akustischen Haltestelleninformation auszustatten. In begründeten Ausnahmefällen kann die akustische Information auch durch das Fahrpersonal erfolgen.
- Die Busse sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne, hinten und seitlich im Bus.
- Haltewunschtafeln sind in ausreichender Anzahl vorzusehen.
- Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Die Innenräume der Fahrzeuge sind täglich zu fegen. Mindestens einmal wöchentlich sind der Innenraum und das Fahrzeug von außen nass zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind zeitnah zu beseitigen.

Zusätzliche Vorgaben für Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald

- Die eingesetzten Fahrzeuge müssen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie, ggf. auch Fahrzeuge mit Hublift oder Rampe).
- **Der Einsatz von Fahrzeugen mit klimafreundlichen, emissionsarmen Antriebstechnologien ist erwünscht (Erdgas-Antrieb (CNG), Elektroantrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb, Hybridlösungen, etc.).**
- **Kein Fahrzeug darf die Abgasnorm Euro 3 unterschreiten.**
- Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf zum jeweiligen Einsatzzeitpunkt 8,5 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge dürfen zum Zeitpunkt des Einsatzes nicht älter als 14 Jahre sein.
- Fahrzeuge mit klimafreundlichen, emissionsarmen Antriebstechnologien (Erdgas-Antrieb (CNG), Elektroantrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb, Hybridlösungen, etc.): Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Durchschnittsalter definiert. Es ist jedoch eine Überprüfung und ggf. Fortschreibung entsprechend der technischen Entwicklung spätestens im Jahr 2022 durchzuführen.
- Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das RBL notwendigen Einrichtungen (z.B. Bordrechner/RBL, Fahrtausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtung für elektronische Tickets –

insbesondere Barcodescanner, Kommunikationseinrichtung, etc.) auszustatten.

- Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Subunternehmen sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals auszustatten.
- Die Fahrzeuge sollen überwiegend mit Klimaanlage ausgestattet sein. Die Fahrzeuge, die auf den Linien entsprechend der Netzebenen Hauptnetz I, II und Stadt- und Ortsverkehr eingesetzt werden, müssen klimatisiert sein.
- Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.

Zusätzliche Vorgaben für Verkehre in Aufgabenträgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

- Zum Einsatz kommen Standardbusse und Kleinbusse (8 bis 16-Sitzer).
- Alle Fahrzeuge müssen niederflurig sein und über eine sog. Kneelingfunktion mit einer manuellen Rampe an Tür 2 verfügen.
- **Mindestens 25 % der Busse müssen über einen Erdgas-Antrieb (CNG) verfügen. Für diese muss als Kraftstoff mindestens 50 % Bioerdgas verwendet werden, um die Ziele des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu erreichen. Der Anteil der Busse, die über Erdgas-Antrieb (CNG) verfügen, soll nicht unter 60 % der Gesamtflotte fallen.**
- Das Durchschnittsalter des Fahrzeugfuhrparks darf vier Jahre nicht überschreiten. Innerhalb der Laufzeit darf dieser Durchschnittswert in bis zu drei Kalenderjahren jeweils um bis zu zwei Jahre überschritten werden.
- Alle Fahrzeuge müssen über moderne Bordrechner mit einer Funktion für die Datenübermittlung an ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) verfügen. Der Bordrechner muss mindestens folgende Funktionen erfüllen: Ansteuerung der Fahrgastinformation innen und außen, Fahrkartenverkauf, Ansteuerung LCD-Bildschirme
- Alle Fahrzeuge müssen mit einem Stehperron ausgestattet sein, der mindestens Platz für einen Rollstuhl und einen Kinderwagen bietet.
- Mindestens 80% der Fahrzeuge müssen über eine Anlage zur Videoüberwachung mit Aufzeichnungsfunktion verfügen. Neu beschaffte Fahrzeuge müssen über eine entsprechende Anlage verfügen.
- Alle neu beschafften Fahrzeuge müssen mit einem Fahrgastzählssystem ausgestattet sein.
- Mindestens ist eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorzusehen.

8.6 Fahrradmitnahme

Die bisherigen Regelungen schließen eine Fahrradmitnahme nur im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald aus. Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedin-

gungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang genießt.

Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

- Kombiangebote zur Nutzung von Fahrradverleihsystemen wie Usedom-Rad etc. und dem ÖPNV sollen weiterentwickelt werden.
- Zur Unterstützung des Zusammenwirkens von Bus und Bahn sowie Fahrrad wird angestrebt, auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I, II sowie Tourismusnetz durch geeignete Maßnahmen wie etwa Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten umzusetzen.
- Dies ist ebenfalls Teil der Gesamtstrategie zur Verbesserung der Qualität der übergeordneten Netzebenen im Sinne eines landesweiten Busnetzes bzw. hochwertigen Bussystems.
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt insbesondere auch die Verbesserung von Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen wenn möglich so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme im Fahrzeug möglich ist bzw. etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen.
- Es ist dabei entscheidend für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, in dem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden und in dem eine offensive Vermarktung stattfinden.

8.7 Umsetzungskonzept Barrierefreiheit

Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr ... barrierefrei zu gestalten".

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022¹¹⁷ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

¹¹⁷ Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Kreistags vom 14. Oktober 2014 wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.¹¹⁸

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das **Verständnis des Gesetzgebers**, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ **nicht** von einer **vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems** schon bis 2022 ausgegangen wird, **sondern** von einer **schrittweisen Umsetzung** im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im LBG M-V wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 6 LBG M-V Barrierefreiheit vor, wenn „[...] bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 6 LBG M-V bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 2 Abs. 6 ÖPNVG M-V müssen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit für Alle

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universität- und Hansestadt Greifswald bekennen sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle Kunden und Fahrgäste des ÖPNV.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein.

Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

¹¹⁸ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

Berücksichtigung von Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Die Umsetzung der Barrierefreiheit baut auf den Vorgaben zur Haltestellen- und Fahrzeugqualität (vgl. 8.2 sowie 8.5) sowie auf den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderung auf.

Daher werden die in den folgenden Tabellen dargestellten Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Tabelle 52: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Stufenlose Zuwegung und/oder Bordsteinabsenkung ◆ Mindestbreite der Zuwegung: 1,50 m ◆ max. Längsneigung: 6 % ◆ max. Querneigung: 2 % ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) ◆ Einbau von Rampen und Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden , automatisch öffnende Türen ◆ Blinden- und sehbehindertengerechte Markierung von Hindernissen ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Zugangsstellen <p><i>Verantwortlichkeit: Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (DB Station&Service AG, DB Netz AG, Usedomer Bäderbahn GmbH), Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur</i></p>
Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ausreichend Bewegungsraum vor und in den Wind- und Wetterschutzeinrichtungen (Wartefläche mind. 2,50 m x 2,50 m bei notwendigem Klappeneinsatz, sonst Mindestbreite 1,50 m) ◆ Kontrastreiche Farbgebung und übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs mit entsprechender Beleuchtung ◆ Minimierung der Einstiegshöhe (z.B. Kasseler Sonderbord), Mindestwert für Bordsteinhöhe basiert auf den eingesetzten Fahrzeugen ◆ Markierung der Bordsteinkante durch taktile Elemente ◆ Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. Haltestellenmast und taktiles Einstiegsfeld) ◆ Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm <p><i>Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur, Berücksichtigung durch Inhaber der Liniengenehmigung bei Neu- und/oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Darstellung: IGES 2017.

Tabelle 53: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ◆ Anbringung der Informationstafeln in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe ca. 130 cm) ◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand <p><i>Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigung</i></p>
Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) ◆ Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein ◆ Akustische Informationen müssen ausreichen laut und klar vermittelt werden <p><i>Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigung</i></p>
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<p>Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ vollständig barrierefreien Reisekette bei einer elektronischen Fahrplanauskunft (bzw. Hinweise ab wann die Barrierefreiheit nicht mehr gegeben ist) <p><i>Verantwortlichkeit: Aufgabenträger, Inhaber der Liniengenehmigung</i></p>
Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Persönliche und telefonische Beratung in der Mobilitätszentrale ◆ Barrierefreie(r) Innenraumgestaltung sowie Zuwegung zur Mobilitätszentrale ◆ Gestaltung der ÖPNV-Internetseiten (z.B. Mobilitätszentrale) nach den Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative) <p><i>Verantwortlichkeit: Aufgabenträger, Inhaber der Liniengenehmigung</i></p>

Tabelle 54: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums <p><i>Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigung bei Neu- und/oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>
Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster ◆ Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. ◆ Stufenloser Zugang in das Fahrzeug bzw. alternativ Vorhandensein eines Hublifts sowie entsprechende Zugangsstellengestaltung <p><i>Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigung bei Neu- und/oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</i></p>

Darstellung: IGES 2017.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2012
- DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft)

Die Bürgerschaft der Universität- und Hansestadt Greifswald hat zudem die Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Stadt“ beauftragt, die Empfehlungen für kom-

municipalpolitische Entscheidungen aus dem „Wegweiser für Menschen mit Behinderungen 2009“ fortzuschreiben¹¹⁹. Dies beinhaltet unter anderem die Arbeitsschwerpunkte¹²⁰

- Aufstellen von Wartehäuschen an den Bushaltestellen und Erarbeitung von Prioritätenlisten sowie
- Durchführung eines Trainings für Rollstuhlfahrer und Nutzer des Rollators gemeinsam mit der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH und von Gesprächsrunden mit Beschäftigten im Fahrdienst aus Anlass des europäischen Tages für die Rechte der Menschen mit Beeinträchtigungen (Mai 2016).

Etwas zukünftige Ergebnisse der Arbeitsgemeinschaft „Barrierefreie Stadt“ können Abweichungen von den oben genannten Definitionen und Vorgaben erforderlich machen, die dann für den Bereich der Aufgabenträgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gelten.

Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden¹²¹:

- Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen),
- Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde) sowie
- Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist. Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das

¹¹⁹ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Bürgerschaftsbeschluss B163-15/16 vom 13.04.2015.

¹²⁰ Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Arbeitsgruppe „Barrierefreie Stadt“, Arbeitsplan 2016.

¹²¹ Vgl. BAG ÖPNV (2014).

Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.¹²²

Abbildung 49: Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Kurzfristig realisierbar (bis 2020)

- Erstellung des Haltestellenkonzepts und Haltestellenkatasters
- Erstellung / Anpassung Qualitätsvorgaben an die Ausstattung der Fahrzeuge und der Fördervoraussetzungen für Infrastruktur
- Durchführung Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und - ersatzinvestitionen
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Stadt- und Ortsverkehr und Tourismusnetz
- Vorrangig barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen in den Netzebenen Hauptnetz I sowie Stadt- und Ortsverkehr

Kurz- bis mittelfristige Umsetzung (bis 2022)

- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen in den Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Stadt- und Ortsverkehr und Tourismusnetz
- Barrierefreie Gestaltung wichtiger Zugangsstellen in der Netzebene Ergänzungsnetz
- Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auch auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzebene Ergänzungsnetz

Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2022)

- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Netzebene Ergänzungsnetz
- Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebene Ergänzungsnetz
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge in den Bereichen, in denen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen heute nicht uneingeschränkt möglich ist

Darstellung: IGES 2017.

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV. Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Inhabern der Liniengenehmigungen sowie mit den Integrations- bzw.

¹²² Vgl. BAG ÖPNV (2014).

Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste ist dabei **ausdrücklich erforderlich**.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 49 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Investitionsabfrage sowie Erstellung Haltestellenkonzept „Barrierefreiheit“ zur Umsetzung konkreter Maßnahmen

Das Land Mecklenburg-Vorpommern fördert den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur mit bis zu 80 %. Dazu wurde das Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ aufgelegt. Voraussetzung ist, dass die Vorhaben dem Barrierefreiheitsprogramm des Aufgabenträgers für den ÖPNV entsprechen, das sich aus den nach § 8 Abs. 3 PBefG umzusetzenden Nahverkehrsplänen und zu konkretisierenden Konzepten ergibt.

Um das Förderprogramm nutzen zu können sowie eine landkreisweit einheitliche Qualität der Barrierefreiheit an den Zugangsstellen herzustellen, soll ein Haltestellenkonzept entwickelt werden, das die Vorgaben des NVP in einen konkreten Maßnahmenplan überführt. Die Ergebnisse des aufzubauenden Haltestellenkatasters sollen hierzu genutzt werden.

Die Erstellung des Haltestellenkonzepts soll in enger Abstimmung zwischen den Städten und Gemeinden, den Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV, den Verkehrsunternehmen, den Interessensvertretern von mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderung etc. erarbeitet werden.

Busbegleitservice zur Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald prüft Möglichkeiten der Finanzierung und Umsetzung eines Busbegleitservice, der auf die Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen abzielt.

Vorrangig soll das Angebot damit auf Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, seheingeschränkte oder blinde Menschen, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen ausgerichtet sein.

Der Busbegleitservice soll die Sicherheit der Nutzung bei der Nutzung der Angebote des sonstigen ÖPNV erhöhen und kann sowohl als Einzelfahrtbegleitung einzelner Fahrgäste aber auch als Busbegleitung ausgewiesener Fahrten angelegt sein. Gute Erfahrungen mit vergleichbaren Ansätzen wurden z.B. bereits im Verbundraum des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg gesammelt.

8.8 Anforderungen an technische Infrastrukturen, Leitstellen und Betriebshöfe

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV soll der Einsatz eines rechnergestützten Betriebsleitsystems erfolgen bzw. - wenn nicht vorhanden - eingeführt werden. Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- Rechnergestützter Fahrbetrieb,
- Integriertes Kassensystem zum Fahrscheinverkauf,
- Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen sowie
- Statistikinformationen über erbrachten Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen (Rufbus), Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen,

Für die Sicherung des Angebotes sind in ausreichendem Maße Leitstellen z.B. auf den Betriebshöfen vorzuhalten.

Die Leitstelle muss täglich mindestens von 05:00 bis 17:00 Uhr (Universitäts- und Hansestadt Greifswald: Mo-Fr zwischen 06:00 bis 18:00 Uhr) besetzt sein. Außerhalb der genannten Zeiten sind eine Rufbereitschaft und ggf. die Möglichkeit der Auftragsannahme für Rufbusfahrten zu gewährleisten.

Für den reibungslosen Betriebsablauf ist es notwendig, dass durch die Verkehrsunternehmen jede Leitstelle durch versierte Beschäftigte besetzt wird, die alle Betriebsabläufe kennen und beherrschen.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge sowie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten. Im Falle eines Betreiberwechsels begrüßen die Aufgabenträger die Übernahme der vorhandenen Infrastruktur an den Standorten ausdrücklich.

8.9 Tarife und Vertrieb

Die Tarif- und Vertriebslandschaft im Landkreis Vorpommern-Greifswald erfordert eine zeitgemäße Weiterentwicklung, die sowohl Kundenanforderungen aber

auch den wirtschaftlichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger entspricht. Die erforderlichen Maßnahmen werden nachfolgend in einem kurz-, mittel- und langfristigen Kontext¹²³ beschrieben.

Kurzfristig: Einführung eines Schülerfreizeittickets prüfen

Zur Verbesserung der Freizeitmobilität der Zielgruppe der Schüler beabsichtigt der Landkreis Vorpommern-Greifswald, Möglichkeiten zur Einführung eines landkreisweiten und verkehrsmittelübergreifenden Schülerfreizeittickets zu prüfen und wenn machbar dieses Angebot umzusetzen.

Schülerfreizeittickets sind preiswerte Tarifangebote, um Schülern nach Schullende die Nutzung von öffentlichen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen. Das Angebot soll im gesamten Kreisgebiet gültig sein und die Nutzung aller Verkehrsmittel des SPNV und des sonstigen ÖPNV ermöglichen.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald wird daher die geeigneten Angebotskonditionen (Tarifhöhe als Ergänzung eines vorhandenen Schülerfahrausweises bzw. Tarifhöhe ohne vorhandenen Schülerfahrausweis sowie Gültigkeitszeiträume an Schul- und Ferientagen) ermitteln und mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie den Verkehrsunternehmen des SPNV und des sonstigen ÖPNV im Landkreis abstimmen. Die Option der Fahrradmitnahme im SPNV soll dabei berücksichtigt werden.

Es wird insbesondere überprüft, welche etwaigen Tarifierungsgewinne oder –risiken bei den Verkehrsunternehmen entstehen und wie diese geregelt werden können.

Kurzfristig: Chancen von touristischen Tarifangeboten nutzen

Die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots soll deutlich ausgebaut und touristische Tarifangebote stärker etabliert werden. Dies bietet gleichzeitig Chancen, Mehreinnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes generieren zu können.

Die Voraussetzungen dazu wurden mit dem Entwerfen einer differenzierten Netzkonzeption und Vorgaben für verlässliche Mindestbedienungen im Angebotskonzept definiert.

Konkret sollen **Kombiangebote aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen** ausgeweitet und auf andere Teilbereiche des Landkreises übertragen werden.

Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen **Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen** wie „Hotel & Insel erleben“ der UBB gearbeitet werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage der Idee UsedomCard ist zu empfehlen.

¹²³ Kurzfristig = ca. 1 - 2 Jahre; mittelfristig = 2 – 3 Jahre; langfristig = mehr als 3 Jahre.

Kurzfristig: Verbesserung der Kommunikation bzgl. gegenseitige Tarifanerkennung

Bisher existierende **Kooperationen und Tarifanerkennungen** zwischen verschiedenen Anbietern bzw. Angeboten sollten dabei **konsequent vereinfacht** und auch **gegenüber den Kunden kommuniziert** werden.

Mittelfristig: Vereinfachung der Tarifvielfalt

Ausgehend von der derzeitigen Situation sollen die vielen Tarifstrukturen mit unterschiedlichen

- Tarifen der SPNV-Betreiber DB Regio AG sowie UBB,
- den Tarifen der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“,
- dem Gemeinschaftstarif der Tarifgemeinschaft Vorpommern,
- dem Tarif der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH sowie
- einer Vielzahl hochkomplexer Sondertarife und Anerkennungsregelungen

mit dem Ziel einer verständlichen und einheitlichen Tarifgestaltung im Landkreis weiterentwickelt werden.

Mittelfristig: Einführung elektronischer Vertriebswege

Derzeit erfolgt der Vertrieb außerhalb von Zeitkarten überwiegend durch den Verkauf in den Fahrzeugen sowie zum Teil im Vorverkauf (z.B. Mobilitätszentrale Vorpommern, Vorverkaufsstellen des Stadtverkehrs der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Reisezentren der UBB, etc.). Elektronischer bzw. webbasierter Vertrieb erfolgt nur für durch die Deutsche Bahn AG für einige Fahrausweise des Schienenverkehrs wie etwa Ländertickets oder das Cityticket-Angebot bei Fernverkehrsfahrausweisen der DB Fernverkehr mit Start/Ziel in Greifswald.

Zukünftig sollen daher auch webbasierte Vertriebswege ermöglicht werden.

Es wird empfohlen, dazu sowohl eigene Möglichkeiten zu prüfen sowie ggf. auch **kurzfristige Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit deutschlandweit bewährten Vertriebsformen** wie etwa Handyticket Deutschland der HanseCom Public Transport Ticketing Solutions GmbH oder aber easy.GO der TAF mobile GmbH zu prüfen.

Mittelfristig: Prüfung eines Semestertickets für Studierende der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Die im NVP vorgeschlagenen Maßnahmen (sowohl in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als auch im Landkreis) zielen auf eine Verbesserung des Verkehrsangebotes. In der Universitäts- und Hansestadt Greifswald soll insbesondere die Verbesserung der Verbindung zwischen den Wohngebieten und den Campus-Standorten erreicht werden (z.B. Maßnahme zur Erschließung Campus B.-Beitz-Platz durch Citybuslinie 2). Mit diesen Maßnahmen wird die Machbarkeit eines freiwilligen oder obligatorischen Semestertickets strategisch vorbereitet.

Es soll daher in Abstimmung mit dem Allgemeinen Studierendenausschuss (AStA) der Universität Greifswald geprüft werden, welche Modelle eines Semestertickets unter den neu zu schaffenden attraktiveren Verkehrsbedingungen denkbar sind.

Aus den Erfahrungen bei der Einführung von Semestertickets heraus ist zu prüfen, auch das (Teil-) Angebote des SPNV bzw. des Regionalverkehrs in ein Semesterticketangebot einzubinden, um die notwendige Attraktivität herzustellen.

Langfristig: Einführung eines Verbundtarifs

Als mittel- bis langfristiges Ziel ist die Weiterentwicklung der Tariflandschaft zu einem Verbundtarif anzustreben.

Es soll daher erarbeitet werden, in welcher Form integrierte verkehrsträgerübergreifende Tarifangebote stärker etabliert werden können. Als Verkehrsgebiet ist nicht nur der Landkreis Vorpommern-Greifswald, sondern auch ein tariflicher Zusammenschluss mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen sowie ggf. mit anderen benachbarten Landkreisen bzw. mit grenznahen Bereichen der Republik Polen zu prüfen.

Sowohl die Tarife der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“ als auch der Gemeinschaftstarif der Tarifgemeinschaft Vorpommern können in diese Richtung weiterentwickelt werden. Alternativ ist eine komplett neu aufgesetzte Tarifgrundlage zu erarbeiten. Bei der Erarbeitung eines Verbundtarifs sind zielgruppenspezifische Untersuchungen und **Abwägungen zu Chancen und Risiken einer Durchtarifizierung** zu berücksichtigen.

Langfristig: Einführung einer „MobilCard“ in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Aufbauend auf die Bemühungen zur stärkeren Verbreitung alternativer Mobilitätsangebote aus der „Sharing Economy“ sollte bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen (relevante Präsenz von Carsharing und Bikesharing-Angeboten) in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Einführung einer „MobilCard“ geprüft werden.

Eine vergleichbare Maßnahme empfiehlt der Verfasser des Vorhabens Kombiniert Mobil.

Eine „**MobilCard**“ dient als Fahrausweis für die neben klassischen ÖPNV aber auch als Zugangsmedium für weitere Mobilitätsangebote wie Bike- oder Carsharing und kann eine Vielzahl weiterer Funktionen auch aus mobilitätsfernen Bereichen umfassen. Eine „MobilCard“ baut die Barriere zwischen öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ab und erschließt ggf. noch ungenutzte Zielgruppenpotenziale für den sonstigen ÖPNV. Neben der Funktion als physisches Zugangsmedium zu Mobilitätsangeboten bestehen u.a. folgende Angebotsoptionen:

- ÖPNV-Monats- oder auch Job-Jahreskarte für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (ggf. inkl. Umlandbereich),

- Rabattierung auf Zug- und Taxifahrten,
- Rabattierung auf Carsharing/Bikesharing-Mitgliedschaften sowie deren Nutzungspauschalen,
- ggf. weitere Kooperationen mit anderen Angeboten und Dienstleistungen.

Außerdem können Möglichkeiten einer verkehrsmittelübergreifenden Abrechnung geprüft werden.

8.10 Fahrgastinformationen und Marketing sowie Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Vorpommern

Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild zu ÖPNV-Informationen

Eine Erhöhung der Identifikationsmöglichkeit und Wiedererkennbarkeit des sonstigen ÖPNV im Landkreis sollte aufbauend auf die Einführung einheitlicher Gestaltungselemente geprüft werden.

Mit der Etablierung der Mobilitätszentrale Vorpommern besteht die Gelegenheit, eine einheitliche Markenwahrnehmung des ÖPNV in der Region aufzubauen.

Ausgangspunkt für ein einheitliches Erscheinungsbild sollte daher der Ansatz der gemeinsamen Mobilitätszentrale Vorpommern sein, deren analoge und digitale Funktionalitäten eine stärkere Markenbildung eines ÖPNV für die Region unterstützen sollte.

Es wird empfohlen, stärker auf eine gemeinsame Identität als Dienstleister des Umweltverbundes hinzuarbeiten. Dabei müssen regionale Spezifika jedoch beachtet werden, damit gut etablierte Produkte wie das Citybussystem der Universitäts- und Hansestadt Greifswald oder die einprägsamen Gestaltungselemente der Usedomer Bäderbahn weiterhin nutzbar bleiben.

Die optische und inhaltlich ähnliche Gestaltung von Informationsmedien für den Fahrgast sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden abzubauen. Durch eine einheitliche Gestaltung können vorhandene Angebote besser als „Marke ÖPNV“ wahrgenommen werden. Betrieblich aufwändige Konzepte können dem Fahrgast durch gute Informationsmaterialien klar verständlich und einfach wahrnehmbar vermittelt werden.

Zukünftig sollen daher analoge Fahrplanmedien wie Fahrplanbuch, linienbezogene Fahrpläne, Aushangfahrpläne etc. sowie elektronische Informationsangebote stärker an einem einheitlichen Erscheinungsbild ausgerichtet werden.

Verbesserung der internetbasierten Informationen und Echtzeitinformationen

Mit der weiteren Einführung von rechnergestützten Betriebsleitsystemen sollen zu allen Verkehren nicht nur Soll-Fahrplandaten sondern auch Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf elektronisch verfügbar gemacht werden. Dazu sollen geeignete webbasierte Kommunikationsformen genutzt werden.

Möglich sind eigene mobile Internet bzw. App-Lösungen aber auch die Datenweitergabe an etablierte Informationsplattformen wie etwa die landesweite Fahrplanauskunft der VMV oder die Plattform www.bahn.de der DB Vertrieb GmbH.

Es sollen dabei alle Verkehrsangebote elektronisch beauskunftet und abgebildet werden, so dass derzeitige Datenlücken wie etwa auf den Linien 251 und 252 perspektivisch z.B. durch Kooperationen mit anderen Verkehrsunternehmen geschlossen werden sollten.

Weiterentwicklung und Digitalisierung der Mobilitätszentrale Vorpommern

Mit Blick auf die derzeit sehr unterschiedlichen Informationsquellen zu Fahrplan, Tarif und Mobilitätsangeboten, ist ein stärker übergreifender Ansatz für den gesamten Landkreis notwendig.

Die Mobilitätszentrale Vorpommern fungiert derzeit vor allem als telefonische und physische Anlaufstellen für Informationen und den Ticketverkauf rund um den ÖPNV. Dies ist insbesondere mit Blick auf die Zielgruppen, welche keinen Zugang zu internetbasierten Medien haben, von hoher Bedeutung. Derzeit dominieren damit die analogen Dienstleistungsangebote der Mobilitätszentrale Vorpommern.

Es soll daher zukünftig ein stärkerer Ausbau der digitalen Funktionen der Mobilitätszentrale abgezielt werden.

Zum Beispiel sollte die Mobilitätszentrale Vorpommern zu einer zentralen Online-Plattform für Soll- und Echtzeitfahrplan- und Tarifinformationen aller Unternehmen im Verkehrsgebiet des Landkreises weiterentwickelt werden.

Ebenso sollen Möglichkeiten der Übernahme von Aufgaben wie

- **Zentrale digitale Leitstellenfunktion für Verkehrsunternehmen im Landkreis Vorpommern-Greifswald oder**
- **Disposition von flexiblen ÖPNV-Angeboten der Unternehmen im Landkreis und ggf. von alternativen Fahrtmöglichkeiten wie etwa Krankenfahrten¹²⁴**

geprüft werden.

Damit bildet die Mobilitätszentrale bereits heute eine wichtige Voraussetzung zur Schaffung eines integrierten und attraktiven ÖPNV-Systems für den gesamten Landkreis, so dass gemeinsam mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung erarbeitet werden sollte.

Voraussetzung dazu ist die Weiterentwicklung der organisatorischen und finanziellen Strukturen zum Betrieb der Mobilitätszentrale Vorpommern. Die Erwar-

¹²⁴ Vgl. Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald, Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV (ILS-E).

tungen der an der Mobilitätszentrale beteiligten Partner sind dazu zu einer konsensfähigen Lösung zusammenzuführen, damit eine langfristige Tragfähigkeit der Mobilitätszentrale Vorpommern sichergestellt werden kann.

Mehrsprachige Fahrgastinformationen

An wichtigen Zugangs- und Verknüpfungsstellen (vgl. Tabelle 19) sollen Fahrgastinformationen zu Tarifen, Fahrplänen und Liniennetzen auch in englischer bzw. im deutsch-polnischen Grenzraum auch in polnischer Sprache vorgehalten werden.

8.11 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrbetrieb

Es wird ausschließlich qualifiziertes und ortskundiges Fahrpersonal eingesetzt. Die Einhaltung folgender Mindestanforderungen an das Fahrpersonal muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden:

- Fachliche Kompetenz,
- Rücksichtsvolle Fahrweise, Verantwortungsbewusstsein, Kundenorientierung sowie Kommunikationsfähigkeit,
- Sichere Kenntnis der deutschen Sprache, kundenorientiertes Auftreten,
- Regelmäßige Fahrpersonalschulungen zu den Themen Umgang mit Bordtechnik, Fahrgastsicherheit sowie Stress-Situationen und Konfliktbewältigung,
- Einheitliches sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild (einheitliche Dienstkleidung, ggf. mit Namensschild),
- Hilfestellung für in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste (z.B. mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Geh- oder Sehbehinderung und schweren Lasten),
- Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz, Fahrplan und Umsteigemöglichkeiten sowie
- Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen.

Im Stadtverkehr der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sollen mindestens 20% der Fahrer die wesentlichen Auskünfte außerdem auch in englischer Sprache geben können.

9. ÖPNV-Management

9.1 Organisation des sonstigen ÖPNV

Die Organisation des sonstigen ÖPNV wird derzeit im Landkreis Vorpommern-Greifswald in Entsprechung des sogenannten Zwei-Ebenen-Netzmodells aus Aufgabenträgern und Ersteller durchgeführt.

Aufgabenträger im Sinne des vorliegenden NVP sind der Landkreis Vorpommern-Greifswald sowie entsprechend § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V die Universitäts- und Hansestadt Greifswald für ihr Stadtgebiet.

Ersteller sind die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Liniengenehmigungen sind. Diese bedienen sich z.T. Unteraufnehmern.

Eine Regieebene, die das Zwei-Ebenen-Modell zum Drei-Ebenen-Modell ergänzt, existiert derzeit nicht.

9.2 Aufgaben des Aufgabenträgers des sonstigen ÖPNV

Die Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV erfüllen umfangreiche Funktionen zur Sicherstellung einer ausreichenden öffentlichen Verkehrsbedienung.

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde dabei eine sachgerechte Integration der Aufgabenwahrnehmung des ÖPNV umgesetzt.

Die Wirkungskreise der Aufgabenträgerfunktion für den sonstigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG M-V sowie der Organisation, Koordination und Bestellung von Schülerverkehren wurden in einer Verwaltungseinheit zusammengefasst. Dies ermöglicht

- eine integrierte Gestaltung der Verkehre im übrigen ÖPNV unter Berücksichtigung der Anforderungen der Schülerbeförderung,
- die Vermeidung von Parallelstrukturen im Bereich freigestellter Schülerverkehre sowie
- eine unmittelbare und effiziente Reaktion und Problemlösung bei Konflikten zwischen den Akteuren wie Schulen, Schulverwaltung, Schülern/Erziehungsberechtigte, Verkehrsunternehmen etc.

Die wesentlichen Aufgabenbereiche werden nachfolgend dargestellt:

ÖPNV-Bestellaufgaben und -Finanzierung

- Leistungsbestellung: Wahrnehmung der Bestellaufgaben als Träger des sonstigen ÖPNV
 - Umsetzung der VO EU 1370/2009 sowie Wahrnehmung der Veröffentlichungs- und Berichtspflichten nach der VO (EG) 1370/2007
 - Sicherung der finanziellen Leistungserfüllung als Aufgabenträger für den ÖPNV, Bewertung (Jahresabschlüsse, Leistungsverträge, Wirtschaftspläne)
-

- Zuweisung und Ausreichung von FAG M-V-Mitteln im Rahmen des ÖPNV-Gesetzes M-V an die Leistungsträger des ÖPNV mit Berechnung der Leistungsanteile pro Unternehmen
- Aufstellung von Planungs- und Abrechnungsgrundlagen zur Beantragung, Abrechnung von Fördermitteln für ÖPNV/SPNV-Maßnahmen (Haltestellenförderung, Rufbuseinsatz, Schienenersatzverkehre etc.)

ÖPNV- Controlling

- Controlling des ÖPNV-Leistungsangebotes bzw. von Verkehrsverträgen
- Einführung einheitlicher Planungs- und Abrechnungsgrundlagen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern
- Erfassung, Wertung und Anmeldung der Verkehrsleistung (Fahrplankilometer) der Verkehrsunternehmen im Landkreis an das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Widerspruchsstelle ÖPNV/SPNV (Bearbeitung von Eingaben und Anfragen)
- Umsetzung der finanziellen, verkehrspolitischen und gesellschaftsrechtlichen Vorgaben gegenüber dem kommunalen Unternehmen
- Vorbereitung und Begleitung Gesellschafterversammlungen und Gesellschafterentscheidungen der kommunalen Unternehmen

Schülerbeförderung: Organisation, Koordination und Bestellung

- Einsatz- und Weiterentwicklung Schüler/ÖPNV - Software im Landkreis sowie bei den Verkehrsunternehmen
- Organisation von erforderlichen Schülerverkehren außerhalb des sonstigen ÖPNV sowie Durchführung von entsprechenden Vergabeverfahren
- Controlling von Verkehrsleistungen im Rahmen der Schülerbeförderung (Prüfung von Rechnungen)
- Weiterentwicklung von Satzungen

ÖPNV- Fachplanung

- Konzeptionelle Rahmenplanung: Fachliche Führung der Erstellung und Fortschreibung der NVP sowie Mitwirkung bei der Entwicklung einer Gesamtverkehrskonzeption für den Landkreis unter Beachtung der Vorgaben des NVP
 - Federführung bei der Erarbeitung von Zielvorstellungen und Nachfragepotentialermittlung zur strategischen Entwicklung des ÖPNV/SPNV zur Qualitätssicherung des ÖPNV und der Bezuschussung des ÖPNV
 - Sicherung optimierter Angebote des ÖPNV unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels auch in dünn besiedelten Räumen
 - Mitwirkung an der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zur Leistungsverbesserung ÖPNV/SPNV
 - Erarbeitung von Stellungnahmen mit ÖPNV-Bezug
-

Koordinationsaufgaben

- Koordination zwischen den ÖPNV-Leistungsarten und den Verkehrsträgern wie SPNV, sonstiger ÖPNV, freigestellte Schülerverkehre etc.
- Fachliche Führung von Abstimmungsverhandlungen sowie Koordination zwischen und mit Landesbehörden, Landkreisen, Kommunen, Schulen und Verkehrsunternehmen
- Mitwirkung bei Fahrplankonferenzen und Veranstaltungen mit ÖPNV Charakter (Bus, Bahn)
- Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft ÖPNV des Landkreistages
- Auseinandersetzungsverhandlungen nach Landkreisneuordnungsgesetz

9.3 Linienbündel

Aufbauend auf die zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP geltenden Liniengenehmigungen werden die Linienbündel im Landkreis Vorpommern-Greifswald wie folgt fortgeschrieben und zum verbesserten Verständnis neu bezeichnet (vgl. Abbildung 50). Dabei werden die bisher durchgeführten Verfahren zur Erteilung der Liniengenehmigungen im Landkreis Vorpommern-Greifswald berücksichtigt.

Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald

- Die Linienbündel A und B des ehemaligen Landkreises Ostvorpommern werden zum **Linienbündel Mitte** zusammengefasst.
- Das Linienbündel C des ehemaligen Landkreises Ostvorpommern wird zum **Linienbündel Ost** umbenannt.
- Die Linien 251 und 252 des ehemaligen Landkreises Ostvorpommern bilden das **Linienbündel Lassaner Winkel**.
- Das Linienbündel des ehemaligen Landkreises Uecker-Randow sowie die Linien in den Amtsbereichen Peenetal/Loitz sowie Jarmen-Tutow, die zuvor in Aufgabenträgerschaft des ehemaligen Landkreises Demmin geführt wurden, bilden das zusammengefasste **Linienbündel Süd + West**. Diesem Bündel werden auch neu entstandene Linien zugeordnet, die aus neu geordneten Verbindungen zwischen den Amtsbereichen Peenetal/Loitz sowie Jarmen-Tutow und dem Amt Züssow entstanden sind.

Linienbündel in Aufgabenträgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

- Die in Aufgabenträgerschaft der ehemals kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald geführten Linien bilden das **Linienbündel Universitäts- und Hansestadt Greifswald**.
-

Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln und die derzeitigen Laufzeiten der Liniengenehmigungen werden in Tabelle 55 zusammengefasst.

Tabelle 55: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Linienbündel	Art der Linie	Liniennummern	Laufzeit bis
Lassaner Winkel	Regionalverkehr	251, 252	31.07.2025
Mitte	Regionalverkehr ¹²⁵	201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 225, 226, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 517, 518, 519, 520, 521, 523, 524	bis 31.12.2017
	Stadtverkehr	1/2 (Stadtverkehr Anklam)	
	Regionalverkehr	101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143	ab 01.01.2018 bis 31.12.2027
	Stadtverkehr	1/2 (Stadtverkehr Anklam)	
Ost	Regionalverkehr	201a, 271, 272, 273, 274, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 290, 291	31.12.2025
Süd + West	Regionalverkehr	300, 302, 303, 326, 331, 333, 335, 336, 338, 339, 345, 700, 702, 704, 707, 711, 712, 713, 714, 715, 718, 721, 724, 800, 812, 815, 820, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912	31.08.2026
		330	14.04.2024
		705	11.08.2019
		706	20.12.2017
Universitäts – und Hansestadt Greifswald	Stadtverkehr	1, 2, 3, 20	31.12.2025

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald 2016.

¹²⁵ Die Liniennummern sollen bei einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen eine neue Nummerierung zwischen 101 und 143 erhalten. Linie 201 wird zur Linie 101. Alle anderen Linien werden in numerischer Reihenfolge bis Linie 143 durchnummeriert. Z.B. wird Linie 501 neu zu Linie 122 und Linie 524 zu Linie 143.

Anmerkung: Die konkreten Angaben zu Linienverläufen werden in Anhang A3 dargestellt.

9.4 Vergabe von Leistungen des sonstigen ÖPNV

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im sonstigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald sowie der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Unterscheidung der Wirkungskreise Aufgabenträger/Nahverkehrsplanung sowie Genehmigungsbehörde

Hierbei ist im Land Mecklenburg-Vorpommern zu unterscheiden, dass der Landkreis Vorpommern-Greifswald die aus Sicht der Aufgabenträger Landkreis Vorpommern-Greifswald sowie Universitäts- und Hansestadt Greifswald angestrebte Form der Leistungsvergabe sowie den jeweils geeigneten Zuschnitt von Linienbündeln im vorliegenden NVP definiert.

Die Entscheidung zur Erteilung von Liniengenehmigungen erfolgt jedoch im Wirkungskreis der Genehmigungsbehörde Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern und damit außerhalb des Wirkungskreises der Aufgabenträger.

Es liegt somit auch nicht im Ermessen der Aufgabenträger, falls zu den Verkehrsleistungen in den Linienbündeln eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge eingereicht und genehmigt werden.

Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald

Linienbündel Mitte:

- Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Mitte werden bis 31.12.2017 als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das Unternehmen AVG (inkl. der vormaligen VBG-L) sowie ab 01.01.2018 bis 31.12.2027 auf Basis eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen durch die AVG erbracht.
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2027 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis eines **wettbewerblichen Vergabeverfahrens**.

Linienbündel Ost:

- Die Verkehrsleistungen Linienbündels Ost werden bis zum 31.12.2025 auf Basis eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen durch die UBB erbracht.
 - Der Landkreis Vorpommern-Greifswald beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2025 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis eines **wettbewerblichen Vergabeverfahrens**.
-

Linienbündel Lassaner Winkel:

- Die Verkehrsleistungen Linienbündels Lassaner Winkel werden bis 31.07.2025 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das Unternehmen Omnibusbetrieb Ronny Pasternak erbracht.
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.07.2025 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU**.

Linienbündel Süd + West:

- Die Verkehrsleistungen Linienbündels Süd+West werden bis 31.08.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das kreiseigene Unternehmen VVG erbracht.
- Der Landkreis Vorpommern-Greifswald beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.08.2026 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe an einen internen Betreiber**.

Linienbündel in Aufgabenträgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

- Die Verkehrsleistungen Linienbündels Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden bis 31.12.2025 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das stadt-eigene Unternehmen VBG erbracht.
- Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.12.2025 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe an einen internen Betreiber**.

Voraussetzungen zur Direktvergabe an interne Betreiber sowie Anstreben einer Dienstleistungskonzession

Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 sieht u.a. die Möglichkeit vor, dass der zuständige Aufgabenträger Verkehrsleistungen im ÖPNV direkt an sein eigenes Unternehmen vergeben kann, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Aufgabenträger kontrollieren Verkehrsunternehmen,
 - Verkehre auf örtlichen Zuständigkeitsbereich beschränkt,
 - Keine Beteiligung an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb Zuständigkeitsbereich sowie
 - Erbringung des überwiegenden Teils der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsunternehmen selbst (Selbsterbringungsquote).
-

Es bedarf einer rechtzeitigen Überprüfung des Vorliegens dieser Voraussetzungen durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald bzw. die Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag auf Basis eines Bruttovertrages geschlossen, handelt es sich um einen öffentlichen Auftrag entsprechend dem Auftragsbegriff nach § 99 GWB. In diesem Fall wäre die Anwendung des allgemeinen Vergaberechts erforderlich. Die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wäre die Folge.

Daher ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession anzustreben. Voraussetzung dafür ist, dass das unternehmerische Risiko zumindest teilweise beim Verkehrsunternehmen liegt. Diese Voraussetzung kann durch einen Nettovertrag erfüllt werden.

9.5 Betriebsqualität, Berichtspflichten und Beschwerdemanagement

Vorgaben zur Betriebsqualität

Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald werden Mindestvorgaben für die Betriebsqualität in Form von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien fortgeschrieben.

Zuverlässigkeit / Ausfallquote:

- **Regionalverkehr:** Es dürfen maximal 3,5‰ der Fahrten ausfallen. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie überhaupt nicht, mehr als zwei Minuten zu früh bzw. mehr als 30 Minuten zu spät stattfand.
- **Stadtverkehr:** Es dürfen maximal 5,0‰ der Fahrten ausfallen. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie überhaupt nicht, mehr als eine Minute zu früh bzw. mehr als zehn Minuten zu spät stattfand.

Pünktlichkeit / Verspätungsquote:

- **Regionalverkehr:** Es dürfen maximal 5,0% der Fahrten verspätet sein. Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn die Ankunft zwischen fünf und 30 Minuten zu spät erfolgt ist.
- **Stadtverkehr:** Es dürfen maximal 3,0% der Fahrten verspätet sein. Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn die Ankunft zwischen drei und zehn Minuten erfolgt ist.

Die Ermittlung der Kennwerte erfolgt durch die Verkehrsunternehmen. Es können Messpunkte festgelegt werden, an denen Kennwertermittlung geprüft wird (z.B. Hauptverknüpfungspunkte, fahrplanmäßige Anschlusspunkte, Linienendhaltestellen).

Nachweis der Betriebsqualität

Es werden folgende Anforderungen an die Betriebsqualität und deren Nachweis gestellt:

- Ausfälle und Störungen sind zu erfassen und zeitnah dem Aufgabenträger zu melden.
- Auch die eingeleiteten Gegenmaßnahmen (z.B. bei Fahrtenausfall, Unpünktlichkeit, verpasster Anschluss, Tarif, Unsauberkeit des Fahrzeuges oder Fahrzeugdefekte, Witterungsausfälle) sind dem Aufgabenträger mitzuteilen.
- Qualitätsnachweise sind gegenüber dem Aufgabenträger mindestens halbjährlich ohne Aufforderung zu erbringen.

Dies umfasst mindestens folgende Berichtspflichten:

- Nachweis zu Verstößen gegen die Pünktlichkeit der Betriebsdurchführung (verfrühte Abfahrten ab zwei Minuten oder Verspätungen über zehn Minuten).
- Nachweise zu ausgefallenen Fahrten im Linien- und bedarfsorientierten Betrieb (ganz oder teilweise mit Angabe der ausgefallenen Leistungskilometer).
- Nachweise zu nicht gewährleisteten fahrplanmäßigen Anschlüssen.
- Nachweise zur Qualität, Aktualität und Verfügbarkeit der Veröffentlichungen des Fahrplanangebots.
- Nachweise zum Beschwerdemanagement bei Kundenbeschwerden.

Bestandteil der Berichtspflichten sind Begründungen für etwaige Schlechtleistungen, auf deren Basis der Aufgabenträger bewerten kann, ob die Schlechtleistungen dem Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens zuzurechnen ist (z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse, etc).

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden.

Es sind regelmäßig Kundenbefragungen zur Qualitätsmessung und zur Weiterentwicklung des Angebots durchzuführen. Die Ergebnisse sollen den Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden.

9.6 Monitoring und Controlling der Verkehrsleistungen sowie Datenaustausch

Es werden folgende Anforderungen als Voraussetzung zur Prüfung der Verkehrsleistungserbringung und zum erforderlichen Datenaustausch an die Verkehrsunternehmen gestellt:

-
- Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten zur Verfügung.
 - Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger, indem es jederzeit im zumutbaren Rahmen Zugriff auf seine analogen und elektronischen Daten gewährt (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus RBL- Systemen, etc.).
 - Zur Abrechnung im Rahmen der Schülerbeförderung ist ein Datenaustausch (elektronisch und analog) sicherzustellen. Die vom Aufgabenträger genutzte Schülerabrechnungssoftware oder eine hiermit kompatible Software ist zu verwenden.
 - Zum Nachweis im Rahmen von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren ist ebenfalls ein Datenaustausch zu leistungsrelevanten Angebots-, Nachfrage- und Erlösdaten (elektronisch und analog) sicherzustellen. Eine vom Aufgabenträger vorgegebene IT-Lösung oder eine hiermit kompatible Software ist für den Datenaustausch zu verwenden.
 - Die Verkehrsunternehmen sollen sich zur Mitarbeit und Weitergabe von Informationen und elektronischen Fahrplandaten an die Mobilitätszentrale Vorpommern verpflichten.
-

10. Finanzieller Handlungsrahmen

10.1 Finanzierungsrahmen des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V obliegt die Finanzierung des übrigen ÖPNV den Aufgabenträgern. Die grundsätzlich zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald werden in Tabelle 56 dargestellt.

Tabelle 56: Finanzierungsinstrumente für den sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Empfänger	Finanzierungsgrundlage und Zweck
	Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen
Verkehrsunternehmen	AusglVO M-V (Ausgleich für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr)
	ÖPNV-BusRL (Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV)
	§ 148 bzw. 150 SGB IX (Erstattung der Fahrgeldausfälle im Nahverkehr)
Landkreis	§ 18 FAG M-V (Ausgleich für die finanzielle Belastungen durch den ÖPNV)
	§ 17 FAG M-V (Ausgleich für die Kosten der Schülerbeförderung)
	AltBedFRL (Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im ÖPNV)
	SonstÖPNVVRL (Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV)
Landkreise, Verkehrsunternehmen	VKoopRL (Zuwendungen für Verkehrskooperationen im ÖPNV)
Landkreise, Kommunen, Verkehrsunternehmen	InvestÖPNVRL MV (Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV)
	EFRE-Fördermittel (Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im ÖPNV aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung)

Darstellung: IGES 2017.

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung stellen dabei

- Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichszahlungen gemäß § 12 AusglVO M-V
- Erstattungen nach § 145 ff. SGB IX,
- Zahlungen aus Verkehrsverträgen (als Zuschüsse bzw. Finanzierungsbeiträge über FAG-Mittel des Landes oder Kostenbeiträge von Kommunen),
- Investitionszuschüsse des Landes sowie
- Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

dar.

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des sonstigen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Schülerbeförderung durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge. Das Land Mecklenburg-Vorpommern stellt dazu Mittel nach § 17 FAG M-V für die Träger der Schülerbeförderung sowie nach § 18 FAG M-V für die Träger des ÖPNV zur Verfügung.

Die Zuweisungen nach § 18 FAG M-V werden nach festgelegten Wichtungsfaktoren¹²⁶ sowie dem Schlüssel Einwohner je Fahrplankilometer an die Unternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Leistungen aufgeteilt. In den Jahren bis 2015 erhielten die Unternehmen AVG, Ostseebus, VBG-L sowie Omnibusbetrieb Pasternak zusätzlich einen jährlichen Zuschuss von insgesamt 200.000 Euro, der nach dem Anteil der Fahrplankilometer aufgeteilt wurde. Dieser Zuschuss wird seit der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge an die Unternehmen AVG, Omnibusbetrieb Pasternak sowie VBG-L nicht mehr gezahlt.

Zuweisungen für die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen des Unternehmens VVG erfolgten und erfolgen über Verkehrsverträge in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Die VVG hat daher in den Jahren bis 2015 keine ergänzenden Zuschusszahlungen erhalten.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald erhält seit 2012 neben den anteiligen Mitteln nach § 18 FAG M-V für die Verkehrsleistung der VBG auf Basis des bestehenden öffentlich-rechtlichen Vertrages einen jährlichen Zuschuss des Landkreises Vorpommern-Greifswald in Höhe von 400.000 Euro.

Für Leistungen des sonstigen ÖPNV, die im Rahmen eigenwirtschaftlicher Linien genehmigungen erbracht werden, erfolgt keine Zahlung von Mitteln nach § 18 FAG M-V durch den Landkreis an die Verkehrsunternehmen. Es entstehen dadurch ggf. Spielräume, Mittel nach § 18 FAG M-V für zusätzliche Leistungen bzw. zur Verbesserung des sonstigen ÖPNV einsetzen zu können.

¹²⁶ Regionalverkehr = 1,0; Stadtverkehr bis 40.000 Einwohner = 1,23; Stadtverkehr über 40.000 Einwohner = 2,03.

Die Entwicklung der Mittelzuweisung nach § 17 und § 18 FAG M-V sowie die jeweiligen genehmigten gewichteten Fahrplankilometer werden in Tabelle 57 dargestellt.

Tabelle 57: Entwicklung der Zuweisungen nach § 17 und 18 FAG M-V an den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Alle Angaben in Tausend	§ 17 FAG M-V	§ 18 FAG M-V	Fpl.-km-Leistung nach Wichtung
2012	1.742,9 T€	2.136,6 T€	8.146,8 T km
2013	1.897,3 T€	2.143,9 T€	7.988,8 T km
2014	1.966,1 T€	2.114,8 T€	7.768,5 T km
2015	2.006,8 T€	2.117,8 T€	7.954,9 T km
2016	2.009,2 T€	2.111,5 T€	7.986,0 T km
2017	2.117,1 T€	2.109,6 T€	8.011,4 T km

Daten: 2012 – 2014: Ministerium für Inneres und Sport; 2015 – 2016: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung; 2017: Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Die Gesamtkosten des Landkreises Vorpommern-Greifswald für die Schülerbeförderung (sonstiger ÖPNV und andere Verkehrsarten) übersteigen die vom Land zur Verfügung gestellten Mittel deutlich (vgl. Tabelle 58). In 2016 werden bereits ca. 10,6 Mio. Euro für Ausgaben der Schülerbeförderung eingesetzt.

Tabelle 58: Entwicklung der Gesamtkosten des Landkreises Vorpommern-Greifswald für die Schülerbeförderung (sonstiger ÖPNV und andere Verkehrsarten)

Alle Angaben in Tausend	Gesamtkosten Schülerbeförderung
2012	8.184.000 €
2013	8.894.926 €
2014	9.244.760 €
2015	9.797.288 €
2016	10.503.701 €
2017	10.603.300 €

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Gleichzeitig **wächst der jährlich eingesetzte Betrag je anspruchsberechtigtem Schüler¹²⁷ von knapp 910 Euro im Jahr 2012 auf ca. 964 Euro im Jahr 2017** an, so dass die in 7.6 und 7.9 dargestellten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV inkl. dem vorgeschlagenen Abstimmungsverfahren eine große Bedeutung für die zukünftige Sicherung der Schülerbeförderung haben.

Die wesentlichen Einnahmen der Verkehrsunternehmen stellen zum einen die Erträge aus Fahrgeldeinnahmen, die Ausgleichszahlungen nach § 12 AusgIVO M-V sowie § 148 bzw. 150 SGB IX sowie etwaige Finanzierungsbeiträge des Landkreises sowie einzelner Kommunen im Falle der bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge dar.

Die Entwicklung der Leistungen an die Verkehrsunternehmen nach § 12 AusgIVO M-V wird in Tabelle 59 dargestellt.

Tabelle 59: Entwicklung der Leistungen an die Verkehrsunternehmen nach AusgIVO M-V

Angaben in Euro	2012	2013	2014	2015
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH	526.452	521.136	510.727	500.539
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH, vormals Verkehrsbetrieb Greifswald Land GmbH	671.181	664.405	651.134	638.146
Omnibusbetrieb Ronny Pasternak	92.073	91.144	89.323	87.541
Ostseebus GmbH	193.894	191.936	188.102	184.350
Usedomer Bäderbahn GmbH	-	-	-	-
Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH	64.836	64.181	62.899	61.644
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH	821.468	813.174	885.678	871.439

Daten: Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2015b).

Anmerkung: UBB erbringt Leistungen im sonstigen ÖPNV erst ab 2016.

¹²⁷ Angaben zu den anspruchsberechtigten Zahlen auf Basis von Anträgen zur Schülerbeförderung.

10.2 Finanzbedarf Investitionen

Entsprechend § 8 Abs. 5 ÖPNVG M-V gewährt das Land Mecklenburg-Vorpommern den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe des Haushalts Zuwendungen für Investitionen für den ÖPNV.

Investitionsbereich Verbesserung & Ausbau Haltestelleninfrastruktur

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald beabsichtigt die Erstellung eines landkreisweiten Haltestellenkatasters. Aufbauend darauf erfolgt anhand der im NVP definierten Qualitätsvorgaben an die Haltestelleninfrastruktur und für eine barrierefreie ÖPNV-Gestaltung die Ableitung eines konkreten Haltestellenkonzeptes (vgl. 8.2 sowie 8.7).

Im Ergebnis des Haltestellenkonzeptes erfolgt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen sowie Städten und Gemeinden die Priorisierung des Ausbaubedarfs und damit Planung des konkreten Investitionsbedarfs.

Investitionsbereich Fahrzeuge

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV wurden durch die Unternehmen im Landkreis Vorpommern-Greifswald und in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald die in Tabelle 60 dargestellten Investitionsbedarfe angegeben.

Tabelle 60: Kurz- bis mittelfristiger Investitionsbedarf Fahrzeuge

	2018	2019	2020	2021	2022
Fahrzeugbedarf	13	12	12	12	12
<i>davon Standardlinienbusse</i>	10	11	10	11	10
<i>davon XXL- und Gelenkbusse</i>	2	0	1	0	1
<i>davon Kleinbusse</i>	1	1	1	1	1
Investitionsbedarf in TEUR	3.178	2.736	2.834	2.812	2.850

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen AVG, UBB, VBG, VVG. Stand 24.04.2017.

Investitionsbereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur wird die Ausrüstung der Unternehmen im Landkreis mit **RBL- bzw. Betriebsleitsystemen** fortgesetzt. Für 2018 wird hierfür im Bereich des Unternehmens AVG ein **Investitionsbedarf von ca. 411 TEUR** ausgewiesen.

Weiterhin sind kurz- bis mittelfristige Investitionen in die **Ausweitung von Fahrgastinformationssystemen** (Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen) und der Ausbau von Werkstattkapazitäten vorgesehen.

Im Bereich des kommunalen Unternehmens VVG sind daneben folgende Investitionen erforderlich:

Planungshorizont 2018/2019

- Beschaffung Druckertechnik
- Tankanlage Jarmen
- Erneuerung Softwaresystem für Tankstelle Pasewalk/Torgelow einschließlich Schnittstelle zum Abrechnungsprogramm
- Bremsprüfstand für Busse
- Immobilienkauf Betriebsstandort Jarmen
- Bau Abstellhalle bzw. Carport für KOM in Jarmen
- Kauf Kassenautomat Betriebsstandort Jarmen

Planungshorizont 2020/2021

- Kassenautomat für Torgelow
- Bordrechner/MT (kompletter Wechsel für die gesamte Fahrzeugflotte)
- Nachrüstung von Rollstuhlrampen
- Information für dynamische Fahrgastinformation

10.3 Kostenschätzung für die Weiterentwicklung der Leistungserbringung im sonstigen ÖPNV

Umsetzung der Mindestbedienvorgaben im Regionalverkehr des Landkreises Vorpommern-Greifswald

Bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben im Regionalverkehr des Landkreises Vorpommern-Greifswald entsteht ein zusätzlicher Kostenaufwand, deren Auswirkungen derzeit für die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadt- und Ortsverkehre in Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast abgeschätzt werden kann.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme erfordert jedoch betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar.

In Tabelle 61 wird unter Ansatz eines durchschnittlichen Vollkostenansatzes von 2,50 Euro je Fahrplankilometer eine Abschätzung des ungefähr jährlich entstehenden Mehrkostenbetrags bei gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben für die Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadt- und Ortsverkehre in Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast durchgeführt.

Es werden danach jährlich ca. 446.000 zusätzliche Fahrplankilometer erforderlich. Die jährliche zusätzliche Kostenauswirkung beträgt damit ca. 1,12 Mio. Euro.

Den entstehenden geschätzten Kosten werden erfahrungsgemäß auch **zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen** gegenüberstehen. Eine **verlässliche**

Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet.

Es ist daher bei den ausgewiesenen Kosten zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu ermitteln sind, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln auch eine stufenweise Umsetzung möglich ist. Eine Umsetzung der Anpassung des Verkehrsangebotes an die vorgegebenen Mindestbedienvorgaben erfordert die Einbindung aller betroffenen Verkehrsunternehmen bei der Planung und Umsetzung.

Tabelle 61: Kostenauswirkung Hauptnetz I, II sowie Stadt- und Ortsverkehr Pasewalk, Ueckermünde, Wolgast bei Umsetzung Mindestbedienvorgaben

Verbindungsrelation	zusätzl. Fpl. Km pro Jahr	zusätzl. Kosten/Linie im Jahr
Anklam - Stadt Usedom - Heringsdorf	0,00	0,00 €
Anklam - Zemitz - Wolgast	69.362,60	173.406,50 €
Greifswald - Karlsburg - Anklam	68.676,00	171.690,00 €
Greifswald - Gützkow/ - Jarmen	10.983,60	27.459,00 €
Greifswald - Dersekow - Loitz - Demmin	63.315,60	158.289,00 €
Greifswald - Neuenkirchen - Insel Riems	10.838,60	27.096,50 €
Greifswald - Lubmin - Wolgast	21.307,20	53.268,00 €
Pasewalk - Torgelow - Eggesin - Ueckermünde	1.568,80	3.922,00 €
Pasewalk - Jatznick - Torgelow	16.280,00	40.700,00 €
Anklam - Kavelpaß - Friedland	29.970,00	74.925,00 €
Wolgast - Lassan	13.148,00	32.870,00 €
Greifswald - Lühhannsdorf - Wolgast	28.239,60	70.599,00 €
Wolgast - Freest	7.745,40	19.363,50 €
Jarmen - Tutow - Demmin	9.621,60	24.054,00 €
Greifswald - Katzow - Wolgast	21.172,00	52.930,00 €
Pasewalk - Löcknitz	17.572,40	43.931,00 €
Löcknitz - Penkun	23.874,00	59.685,00 €
Ducherow - Ueckermünde	21.574,30	53.935,75 €
Stadt-/Ortsverk. Pasewalk, Ueckermünde, Wolgast	9.951,00	24.877,50 €
Gesamt	445.200,70	1.113.001,75 €

Anmerkung: Ohne die Verbindungsrelation Greifswald – Levenhagen – Grimmen, die in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen liegt.

Für die **Umsetzung der Mindestbedienvorgaben in der Netzebene Erschließungsnetz** sind ebenfalls Kostenauswirkungen zu erwarten. Die Ermittlung der konkreten Mehrleistungen, der Kostenauswirkungen sowie die Abschätzung der Erlöseffekte erfordert entsprechend der Maßnahmendefinition in 7.9 zuvor die Prüfung der betrieblichen Neuorganisation der Bedienung auf der Netzebene Ergänzungsnetz. Gleichzeitig sind hierbei Aufwendungen zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben in Form von flexiblen Angebotsformen zu berücksichtigen.

Die Ausweisung eines geschätzten Zuschussbedarfs aus Mitteln des Landkreises ist daher im Rahmen des NVP nicht möglich, so dass eine Umsetzung nur unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der erforderlichen Haushaltsmittel möglich sein wird.

Umsetzung der Maßnahmen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV

Die Kostenauswirkungen durch die Erhöhung der Fahrplanleistung zu den in 7.10 dargestellten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden in Tabelle 62 zusammengefasst.

Tabelle 62: Kostenauswirkung durch Erhöhung Fahrplanleistung bei Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Maßnahme	zusätzl. Fpl. Km pro Jahr	zusätzl. Kosten/Linie im Jahr
Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz	16.000,00	40.000,00 €
Erreichbarkeitsverbesserung Ortsteil Eldena sowie Anbindung der geplanten Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“	10.460,00 – 16.040,00	27.000,00 € - 41.000,00 €
Citybuslinie 4 - Erreichbarkeitsverbesserungen Ortsteil Ladebow (Stufe 1) + Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung (Stufe 2), mit Anbindung Industriebahnhof	69.700,00	175.000,00 €
Gesamt, maximal	101.740,00	256.000,00 €

Bei Umsetzung aller Maßnahmen erhöht sich das jährliche Fahrplanangebot um maximal ca. 102.000 zusätzliche Fahrplankilometer. Die jährliche Kostenauswirkung beträgt damit bei Ansatz eines Vollkostensatzes von 2,50 Euro maximal ca. 256.000 Euro. Wird ein fiktiver Erlössatz von ca. 1,60 Euro je Fpl.-km angenommen, betragen die jährlichen Erlöse rund 163.000 Euro. Daraus resultiert ein **konservativ geschätzter Zuschussbedarf von ca. 93.500 Euro pro Jahr**.

Auch bei den Angebotsmaßnahmen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme verbundene Auswirkungen auf die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Erhöhung der Tarifeinnahmen) noch durch eine vertiefte Machbarkeitsprüfung zu verifizieren sind.

Weiterhin sind **Investitionskosten zu berücksichtigen**, die insbesondere für die Errichtung von Haltestellen sowie zur Herstellung der Befahrbarkeit des vorgesehenen Linienweges der Linie 2 zwischen B.-Beitz-Platz und K.-Liebknecht-Ring zu berücksichtigen sind. Die Darstellung der Investitionskosten erfolgt ausschließlich in 7.10.

10.4 Anforderung an das Land Mecklenburg-Vorpommern zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung

Finanzielle Beteiligung des Landes bei Umsetzung der beabsichtigten Strategie landesbedeutsamer Buslinien entsprechend ILVP M-V

Im derzeitigen Entwurf zum ILVP M-V beabsichtigt das Land Mecklenburg-Vorpommern, Hauptnetze und die Vertaktung nachfragestarker Relationen zu stärken. Gleichzeitig wird ein integriertes Netz landesbedeutsamer Buslinien gefordert, deren mögliche Netzabschnitte zwischen Land und den Landkreisen abzustimmen sind.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald unterstützen die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien ausdrücklich (vgl. 7.9). Für die Umsetzung der landesbedeutsamen Buslinien wird das Land um die Sicherstellung eines finanziellen Ausgleichs der Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Angebotsniveau gebeten.

Nutzung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für sonstige ÖPNV-Angebote im Tourismusnetz – Erforderliche Anpassung des Kommunalabgabengesetzes (KAG M-V)

§ 11 Abs. 1 KAG M-V regelt die Zweckbindung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben. Aktuell können Kur- und Fremdenverkehrsabgaben zur: „Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung, Erneuerung, Verwaltung und Unterhaltung der zu Kur- und Erholungszwecken bereitgestellten öffentlichen Einrichtungen“ eingesetzt werden. Zielstellung ist aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald, die Verwendung dieser Abgaben für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten des sonstigen ÖPNV zu eröffnen.

Es ist daher erforderlich, die Zulässigkeit der entsprechenden Verwendung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben feststellen zu lassen, soweit dies auf Basis der derzeitigen Formulierung möglich ist. Anderenfalls ist eine Modifizierung von § 11 Abs. 1 Satz 1 erforderlich, um eine (Mit-) Finanzierung der Umsetzung von Mobilitätskonzepten des sonstigen ÖPNV zu ermöglichen. Geeignete Formulierungen können eine Zweckbindung zum Einsatz im sonstigen ÖPNV beinhalten oder aber offen auf eine „Förderung tourismusspezifischer Aufgaben“ ausgerichtet sein¹²⁸.

Erfolgreiche Beispiele für die erfolgte Modifikation der Kommunalabgabengesetze bestehen z.B. mit den Ländern Baden-Württemberg sowie Schleswig-Holstein.

¹²⁸ Vgl. dwif-Consulting GmbH (2016b), S.218.

Literaturverzeichnis

- Bundesagentur für Arbeit (2016): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungsbeschäftigt Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg. 2016
- Bundesagentur für Arbeit (2017): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. 2017. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/277/2014/svb/?r=>, zuletzt abgerufen am 20.02.2017
- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. 2014. URL: http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 05.09.2016
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile
- DB Fernverkehr AG (2015): Deutschland im Takt – Mehr Bahn für Metropolen und Regionen. Vortrag Frau Birgit Bohle. 11. Berliner Bahngespräche der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. am 14.10.2015. Berlin. 2015
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt, Hrsg.) (2015): Kreisfreie Städte und Landkreise nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENSUS 2011 und Bevölkerungsdichte. Wiesbaden. 2015. URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Aktuell/04Kreise.html>, zuletzt abgerufen am 16.02.2017
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt, Hrsg.) (2016a): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. 2016. URL: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;jsessionid=1FF6296C0BD4AF60AFF2D69D0F3EA8EB.tomcat_GO_2_1?operation=abrufabelleAbrufen&selectionname=12411-0014&levelindex=1&levelid=1461673714697&index=2, zuletzt abgerufen am 20.02.2017
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt, Hrsg.) (2016b): Gemeindeverzeichnis. Städte in Deutschland nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENZUS 2011. Wiesbaden. 2016. URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Aktuell/05Staedte.html>, zuletzt abgerufen am 20.02.2017
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (diFu) und plan:mobil (2015): Abschlussbericht Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“. Berlin. 2015; gleichzeitig: Landtag Mecklenburg-Vorpommern, 6.
-

- Wahlperiode, Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“. Kommissionsdrucksache 6/36.
- dwif-Consulting GmbH (2016a): Fortschreibung der Tourismuskonzeption für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und Region. Berlin. August 2016
- dwif-Consulting GmbH (2016b): Studie zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten. Schriftenreihe Nr. 56 / 2016. München. Februar 2016
- dwif-Consulting GmbH / DIW Econ GmbH (2016): Evaluation und Weiterentwicklung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern. Evaluationsbericht. Berlin. 2016
- Europäische Union (2014): Vorabinformation ohne Aufruf zum Wettbewerb. 2014/S 244-429967. Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union. 2014
- Europäische Union (2017): Bekanntmachung über vergebene Aufträge - Offenes Verfahren. 2017/S 043-079675. Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union. 2017
- Fachhochschule Stralsund (2017): Wirtschaftsförderung Vorpommern und Regionale Wirtschaftsstrukturen. EMailkontakt mit Dr. Norbert Zdwomyslaw, Fachhochschule Stralsund. 21.02.2017
- FlixMobility GmbH (2017): Fahrpläne und Haltestellen. München. 2017. URL: <https://www.flixbus.de/busfahrplan-bushaltestelle>, zuletzt abgerufen am 23.02.2017
- Follmer, Robert; Brand, Thorsten (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern. Bonn. 2010
- Gemeinde Ostseebad Heringsdorf (2014): Klimaschutzkonzept der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf. Heringsdorf. Mai 2014
- Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2014): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Hamburg/Berlin. Juli 2014
- Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2017): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald Basisjahr 2015, Version vom 13.02.2017. Hamburg/Berlin. Juli 2014
- Hansestadt Anklam (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Hansestadt Anklam, 2. Fortschreibung. Anklam. Februar 2015
- Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) e.V.; ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH; Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH (2015): Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Organisationsformen überörtlicher Zusammenarbeit. Integriertes Mobilitätskonzept Peenetal/Loitz 2030. Vortrag. Görmin. 24.11.2015
-

- INTRAPLAN Consult GmbH (2014): Verkehrsprognose für Mecklenburg-Vorpommern bis 2030. Abschlussbericht. 2014
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2017a): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2012 – 2016. Flensburg 2017. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt abgerufen am 20.02.2017
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2017b): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken 2012 – 2016. Flensburg 2017. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz1_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt abgerufen am 20.02.2017
- Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2015a): Merkblatt Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Land Mecklenburg-Vorpommern – ÖPNV. Schwerin. 2015. URL: <https://www.lfi-mv.de/export/sites/lfi/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv/downloads/Merkblatt-Stand-August-2015.pdf>, zuletzt abgerufen am 26.08.2016
- Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2015b): Merkblatt Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“. Schwerin. 2015. URL: <https://www.lfi-mv.de/export/sites/lfi/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv/downloads/Merkblatt-Sonderprogramm-Barrierefreie-Haltestellen-22.06.2015.pdf>, zuletzt abgerufen am 26.08.2016
- Landkreis Forchheim (ohne Datum): Häufige Fragen zur Schülerbeförderung. Forchheim. URL: http://lra-fo.de/site/2_aufgabenbereiche/OEPNV/PDF-Dokumente/Haeufige_Fragen_zur_Schuelerbefoerderung.pdf?m=1453038597, zuletzt abgerufen am 04.04.2017
- Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (2016): Nahverkehrsplan für den sonstigen ÖPNV des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte 2016 bis 2020. Kreistagsbeschluss B-KT II/60/2016. Neubrandenburg. 10.10.2016
- Landkreis Ostvorpommern (2008): Regionales Entwicklungskonzept für den Landkreis Ostvorpommern, Fortschreibung 2008. Anklam. 30.09.2008
- Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016a): Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Greifswald. 2016
- Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016b): Integriertes ländliches Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Berlin und Stralsund. September 2016
-

- Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c): Schulentwicklungsplan Allgemeinbildende Schulen 2015 bis 2020. Dezernat 1: Zentrale Dienste und Bildung, Amt für Kultur Bildung und Schulverwaltung. Anklam. April 2016
- Landkreis Vorpommern-Greifswald (2017): Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Vorpommern-Greifswald, Integrierte Leitstelle für Notfallversorgung, Medizinverkehr und ÖPNV (ILS-E). Vortrag Fachveranstaltung "Der Ländliche Raum setzt auf Kooperation". Bad Kissingen. 14.02.2017
- Landkreis-Vorpommern-Rügen (2013): Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 – 2019. Beschluss des Kreistages Vorpommern-Rügen KT 278-16/2013. Berlin. Dezember 2013
- Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2015a): Regionalisierungsmittel für SPNV. Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion Die Linke. Drucksache 6/3983. Schwerin. 02.06.2015
- Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2015b): Tarifausgleich für Ausbildungsverkehr. Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Berger, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Drucksache 6/4837. Schwerin. 14.12.2015
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2012): Aktualisierte 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030. Schwerin. 2012
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016a): Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (Entwurf), 16. Februar 2016. Schwerin. 2016
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg. (2016b): Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. Juni 2016
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus (2010): Fortschreibung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010. Schwerin. 2010
- Ostsee-Zeitung (2015): Das sind Vorpommerns größte Unternehmen. Veröffentlicht am 21.08.2015. Müller, Alexander
- Pro Bahn (2016): Fahrgastpreise 2016. URL: www.pro-bahn.de/fahrgastpreis/fg_2016.htm, zuletzt aufgerufen am 14.02.2017
- Regionaler Planungsverband Vorpommern, Hrsg. (2010): Regionales Raumentwicklungsprogramm 2010. Greifswald. August 2010
- Regionaler Planungsverband Vorpommern, Hrsg. (2011): Vorbereitende Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald. Erarbeitet durch Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf. Berlin und Greifswald. Dezember 2011
-

- Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg. (2014): Mecklenburg-Vorpommern: Weltoffen, modern, innovativ. Den demografischen Wandel gestalten. Aktualisierte Fassung des Strategieberichts von 2011 der interministeriellen Arbeitsgruppe „Demografischer Wandel“ der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. 2014
- Stadtwerke Greifswald GmbH (2016): Workshop zur Initiierung von Mobilitätsprojekten im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Vortrag von Thomas Prauße. Greifswald. 26.01.2016
- Stadt Pasewalk (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Fortschreibung 2015. Pasewalk. 2015
- Stadt Wolgast (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Herzogstadt Wolgast, 2. Fortschreibung. Wolgast. Februar 2015
- Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg.) (2016a): Statistische Berichte. Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern Oktober 2016. Schwerin. 2016.
- Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern) (2016b): Verzeichnis der allgemein bildenden und beruflichen Schulen in Mecklenburg-Vorpommern Schuljahr 2016/17. Auszug Landkreis Vorpommern-Greifswald. Schwerin. 2016
- team red Deutschland GmbH (2015): Kombiniert Mobil – Verkehrsmittel vernetzen. Endbericht. Berlin. 07.12.2015
- Tourismusverband Insel Usedom e.V. (2014): Projekt „Weiterentwicklung und Markteinführung der UsedomCard“. Abschlussbericht. März 2014
- Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Hrsg. (2016): Landestourismuskonzeption - Folien der Regionalkonferenzen. URL: http://dl.tmv.de/pdf/LTK%20MV_Regionalkonferenzen_Download.pdf; zuletzt aufgerufen am 18.02.2017
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2002): Wettbewerb Stadtumbau Ost Integriertes Stadtentwicklungskonzept Hansestadt Greifswald. Greifswald. 2002
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2005): Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Greifswald. 2005
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2010a): Fortschreibung des Leitbilds der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Greifswald. 2010
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2010b): Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald – Langfassung. Stadtbauamt. Greifswald. Juli 2010
-

- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015a): Bevölkerungsprognose 2015 - 2030. Amt für Wirtschaft und Finanzen. Statistikstelle. Greifswald. 2015
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015b): Strategiepapier zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept Greifswald. Dezernat 2. Stadtbauamt. Greifswald. 2015
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2015c): Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014. Steinbeis Transferzentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung an der Universität Greifswald. Greifswald. 2015
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus. Greifswald. Juli 2010
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel. 2016
- Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, Hrsg. (2002): ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007. Schwerin. Juni 2002
-