



BS-Beschluss öffentlich
B620-22/17

öffentlich: Ja
Drucksachen-Nr.: 06/1127
Erfassungsdatum: 22.08.2017

Beschlussdatum:
05.10.2017

Einbringer:
Dez. II, Amt 60

Beratungsgegenstand:
Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	22.08.2017	6.34				
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	11.09.2017	6.21		8	2	5
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	12.09.2017	7.14		12	0	0
Hauptausschuss	18.09.2017	5.12	auf TO der BS gesetzt	einstimmig	0	0
Bürgerschaft	05.10.2017	8.19		einstimmig	0	0

Birgit Socher
Präsidentin

Beschlusskontrolle:	Termin:

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen?		Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	
Finanzhaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt den Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald gemäß Anlage 1.

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nimmt das Anhörungsprotokoll und die Abwägung zum Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange für den Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald gemäß Anlage 2 zur Kenntnis.

Rechtsgrundlagen und Verfahren der Erarbeitung

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen ÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V ist die Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist somit Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV.

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 Nahverkehrsplans auf die Stadt übertragen. Rechtliche Grundlage für diese Aufgabenübertragung ist § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V.

Die rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplans bildet § 7 ÖPNVG M-V, wonach Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV einen Nahverkehrsplan aufzustellen haben. Um die verkehrlichen Belange der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in sachgerechter Form in den Nahverkehrsplan zu integrieren, wurde für den 2011 gebildeten Landkreis ein gemeinsamer Nahverkehrsplan erarbeitet, der alle früheren Nahverkehrspläne ersetzt. Durch den Regionalen Planungsverband Vorpommern wurden bereits im Jahre 2011 vorbereitende Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden bei der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Die Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte durch den beauftragten Gutachter IGES Institut GmbH und wurde durch Beiräte begleitet (Arbeitsgruppe zur Begleitung der Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Vorpommern-Greifswald sowie Nahverkehrsbeirat der Universitäts- und Hansestadt Greifswald), in denen unter anderem auch die Verkehrsunternehmen mitgewirkt haben. Die nach Maßgabe des ÖPNVG M-V und des PBefG zu beteiligenden Akteure und weitere Träger öffentlicher Belange haben in einem Beteiligungsverfahren zwischen dem 28.06.2017 und dem 11.08.2017 die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten.

Inhaltliche Schwerpunkte

Der Nahverkehrsplan bildet eine Rahmenplanung für die Angebotshäufigkeit und die Angebotsqualität mit Umsetzungshorizont innerhalb der zehnjährigen Laufzeit. Die einzelnen konkreten Zielstellungen, Mindestvorgaben und Empfehlungen werden daher aufbauend auf den für den ersten Nahverkehrsplan erforderlichen umfangreichen Analyse- und Prognoseteil in einem Angebotskonzept (Quantität des ÖPNV) und einem Qualitätskonzept (Qualität des ÖPNV) formuliert.

Folgende wesentlichen Schwerpunkte und Maßnahmen des Nahverkehrsplans sind hervorzuheben:

Angebotskonzept

- Definition einer einheitlichen Netzkonzeption für den Landkreis Vorpommern-Greifswald inkl. Stadt- und Ortsverkehre mit dem Ziel der Vertaktung von Hauptlinien und der Verbesserung der Flächenerschließung in der Schul- und Ferienzeit
- Mindestbedienungs vorgaben für die Netzebenen Hauptnetz I und II, Ergänzungsnetz sowie Stadt- und Ortsverkehr
- Mindestbedienempfehlungen für die Netzebene Tourismusnetz
- Schaffung eines integrierten Verkehrsangebots im Stadt-Umland-Raum Greifswald
- Definition von Mindestanforderungen an die Bedienqualität in der Schülerbeförderung

- Weiterentwicklung der Schülerbeförderung u.a. durch die Einführung einer Grenze für die Fahrzeugauslastung und eines Abstimmungsverfahrens für die Organisation der Schülerbeförderung und Einbindung von Schüler- bzw. Elternvertretungen
- Prüfung der betrieblichen Neuorganisation der Bedienung auf der Netzebene Ergänzungsnetz sowie regelmäßige Anpassung der Schülerbeförderung zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Berufsschulstandorte
- Kooperation Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte
- Ansatz landesbedeutsamer Buslinien: Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept
- Prüfung der Umsetzung kombinierter Rufbus- und Krankenfahrten (Vorhaben ILSE)

Darüber hinaus sind aus Sicht des innerstädtischen Verkehrs in Aufgabenträgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald folgende Schwerpunkte und Maßnahmen hervorzuheben:

- Verbesserung der Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz (Citybuslinie 2)
- Erreichbarkeitsverbesserung Ortsteil Eldena sowie Anbindung der geplanten Park&Ride-Anlage „Alte Schmiede“ (Citybuslinie 3)
- Citybuslinie 4 - Erreichbarkeitsverbesserungen Ortsteil Ladebow (Stufe 1) sowie Steinbeckervorstadt und Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung (Stufe 2)
- Weiterentwicklung der Erschließung des Korridors Greifswald – Neuenkirchen - Insel Riems/Riemserort und Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr
- Sicherung der ÖPNV-Erschließung von Wohnungsbaustandorten
- Prüfung Verlegung Haltestelle Goethestraße zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten am Platz der Freiheit
- Erreichbarkeitsverbesserung des Wirtschaftsstandortes Ortsteil Riems (Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Erschließung östliche Stadtrandsiedlung / geplanter Grundschulstandort

Qualitätskonzept

- Umsetzungskonzept Barrierefreiheit entsprechend § 8 Abs.-3 PBefG als ganzheitlicher Ansatz für Alle mit Mindestanforderungen an Fahrzeuge, Haltestellen sowie Auskunftssysteme (inkl. Prioritätensetzung und Ausnahmen)
- Verbesserung der Verkehrsträgerverknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad und dem Pkw sowie Förderung und Ausbau von Sharing-Konzepten (Carsharing, Fahrradverleihsysteme wie z.B. UsedomRad)
- Kurzfristige Weiterentwicklung der Tarife und des Vertriebs: Prüfung der Einführung eines Schülerfreizeittickets, Ausweitung touristischen Tarifangebote
- Mittelfristig Einführung elektronischer Vertriebswege sowie Prüfung eines Semestertickets für Studierende der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
- Langfristig Einführung eines Verbundtarifs und einer „MobilCard“ in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Weiterentwicklung und Digitalisierung der Mobilitätszentrale Vorpommern

Folgekosten

Ja

Nein:

Anlagen:

1. Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald
2. Anhang A1 bis A9
3. Anhang A10 - Haltestellenliste
4. Anhang A11 - Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Anlage 11 des Nahverkehrsplans)

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



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)
GVOBI. 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 Altlandes 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).

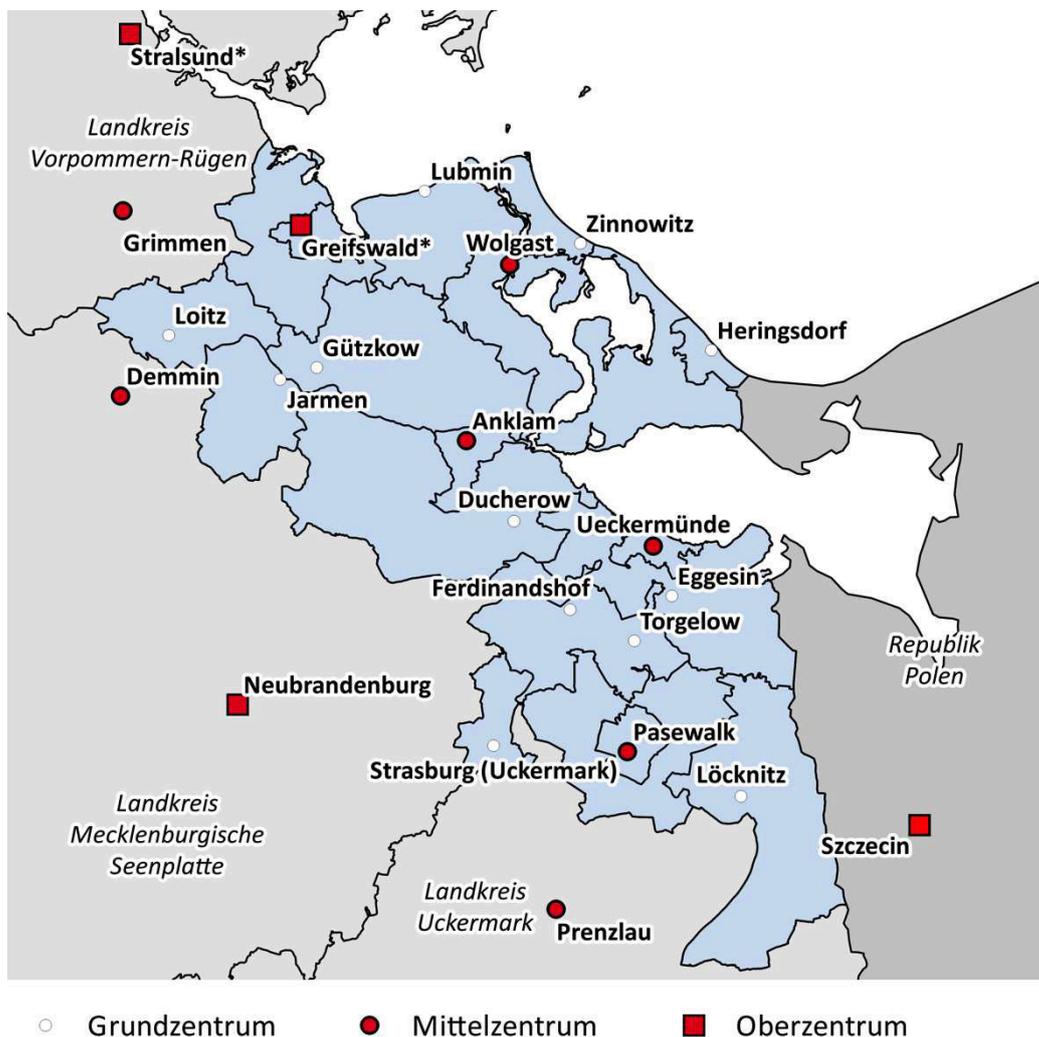
Ländliche Räume sollen gesichert und weiterentwickelt werden, so dass sie einen attraktiven und eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden. Für **Ländliche Gestaltungsräume** gelten dieselben Grundsätze wie für Ländliche Räume. Darüber hinaus bedarf es wegen besonderer Strukturschwächen dieser 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, Mesekenhagen, Wackerow sowie Weitenhagen im Umfeld der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (vgl. Tabelle 2).

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

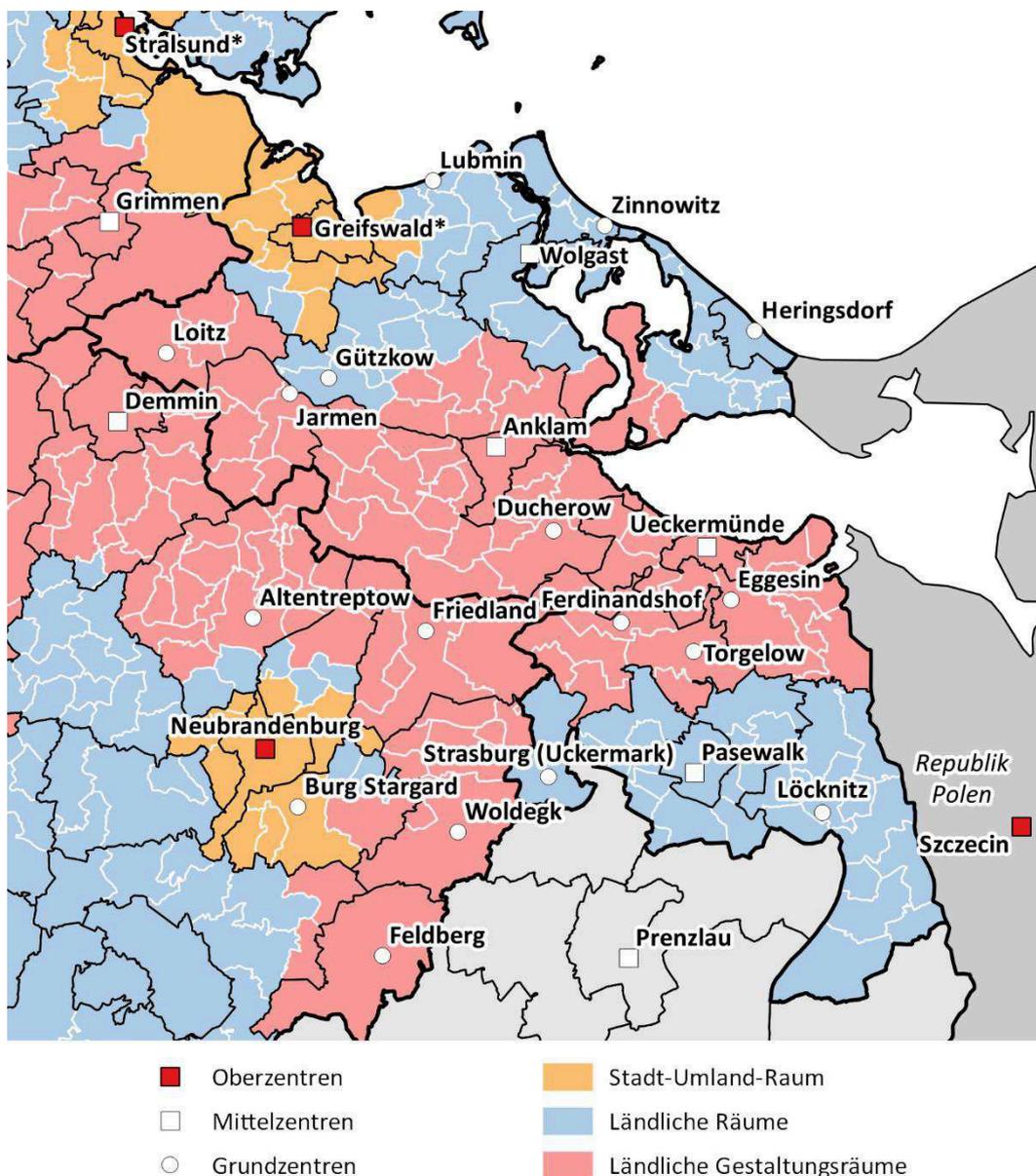


Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Datengrundlage: LEP M-V 2016.

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).

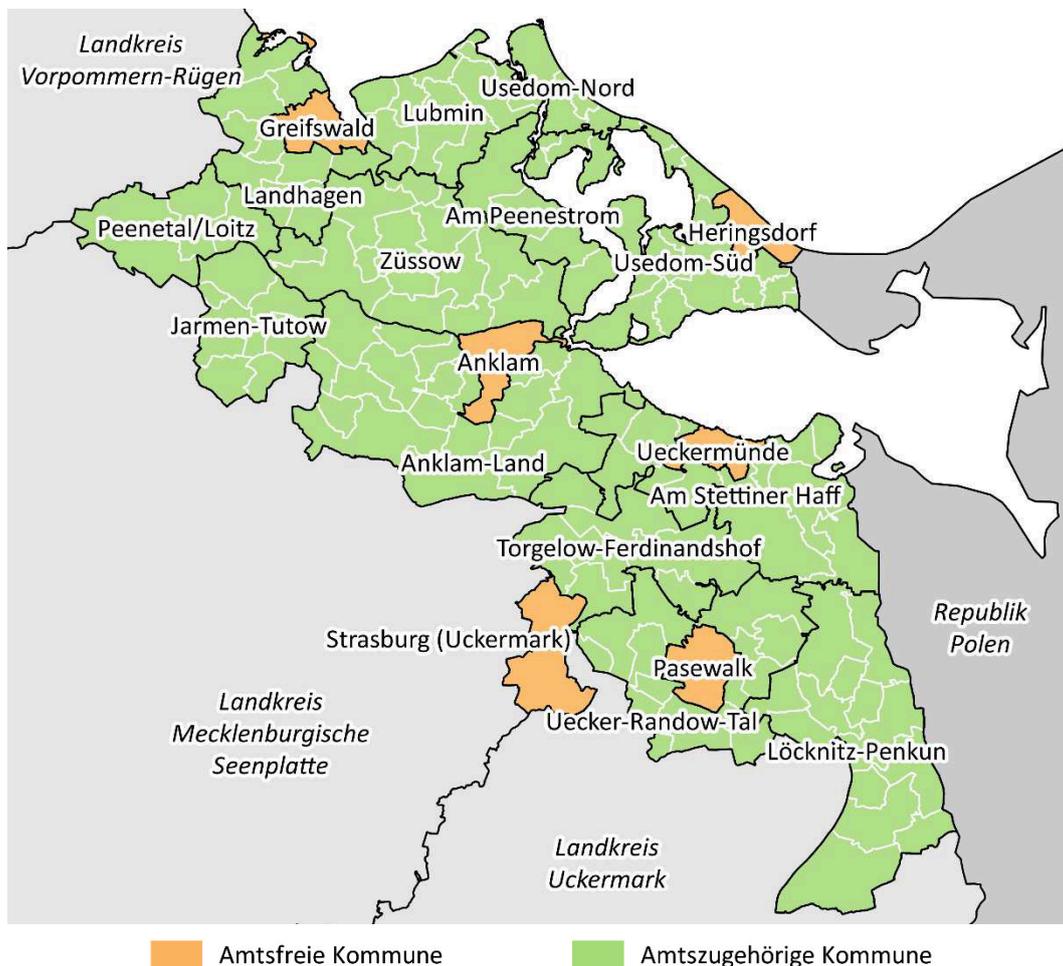
3. Struktur- und Bestandsanalyse

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



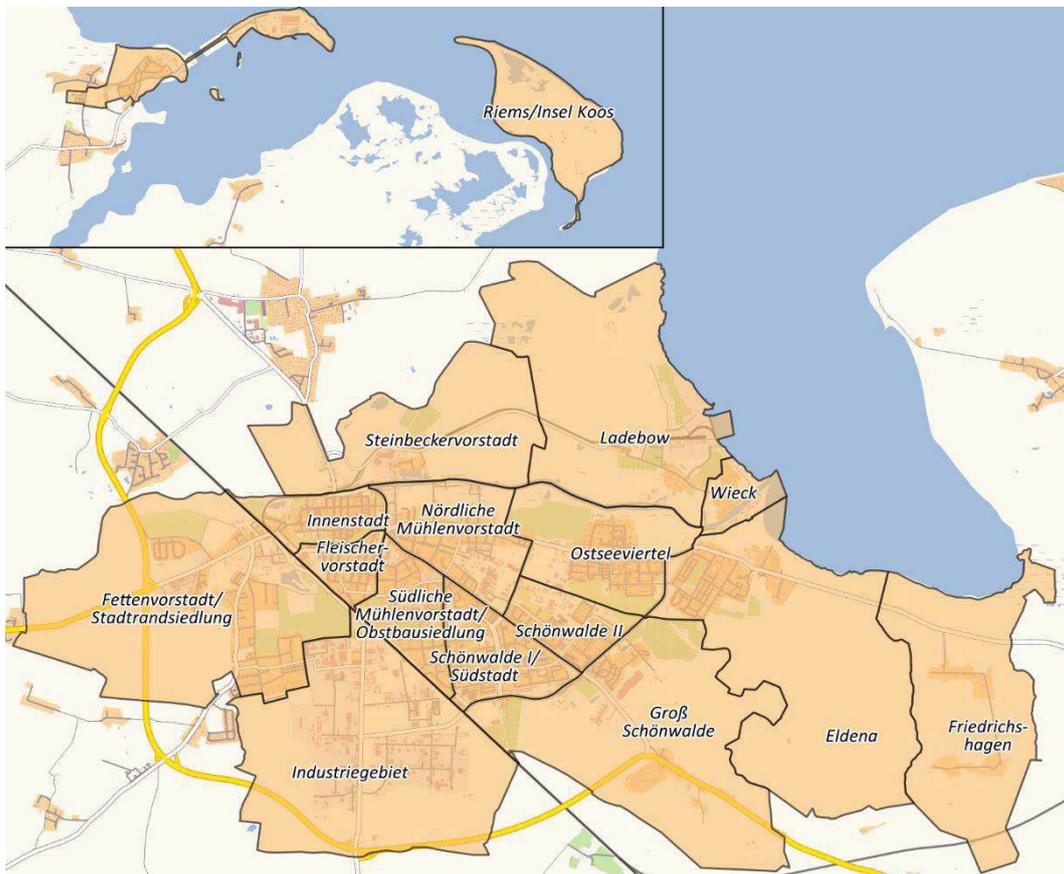
Karte: IGES 2017. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

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.

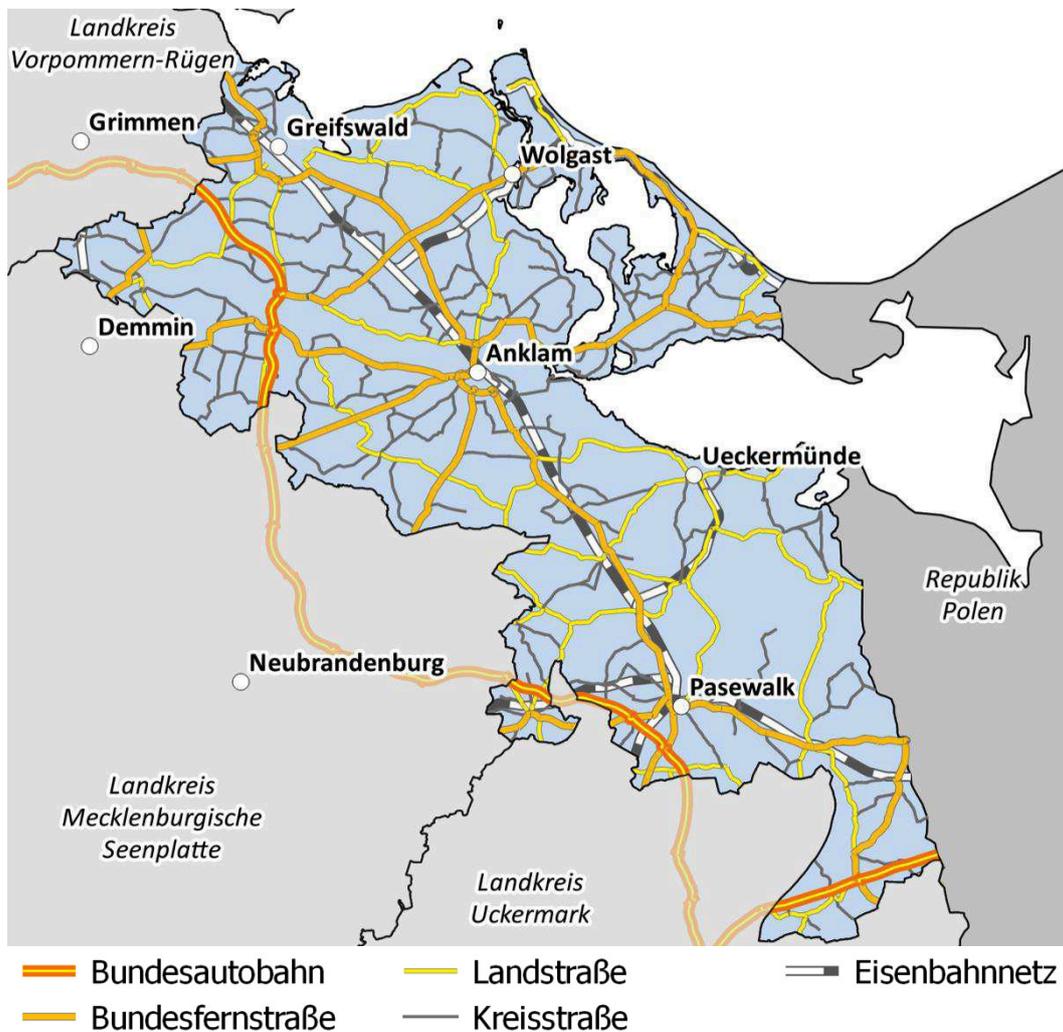
3.2 Verkehrsinfrastruktur

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

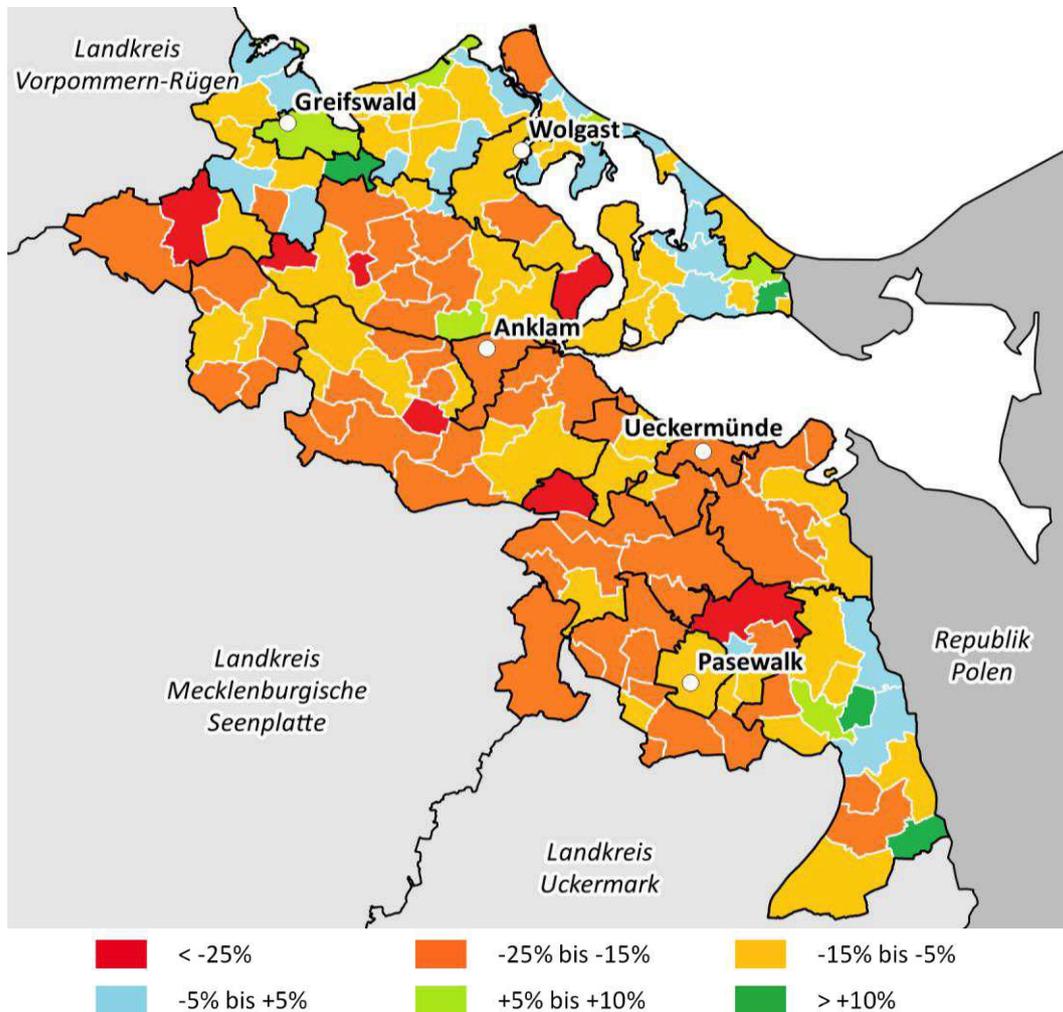
Daten: DESTATIS 2016a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2015.

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

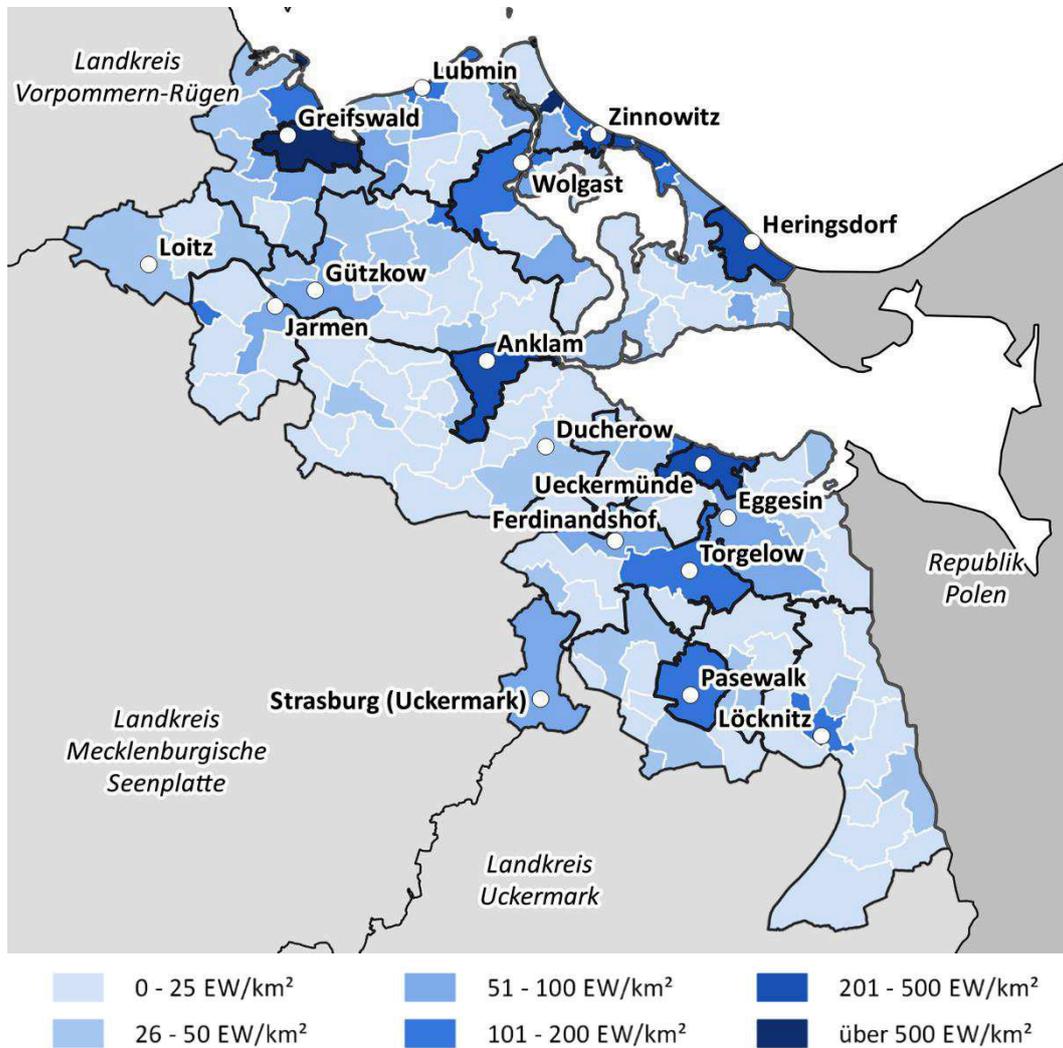
Daten: DESTATIS 2016a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2015.

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.

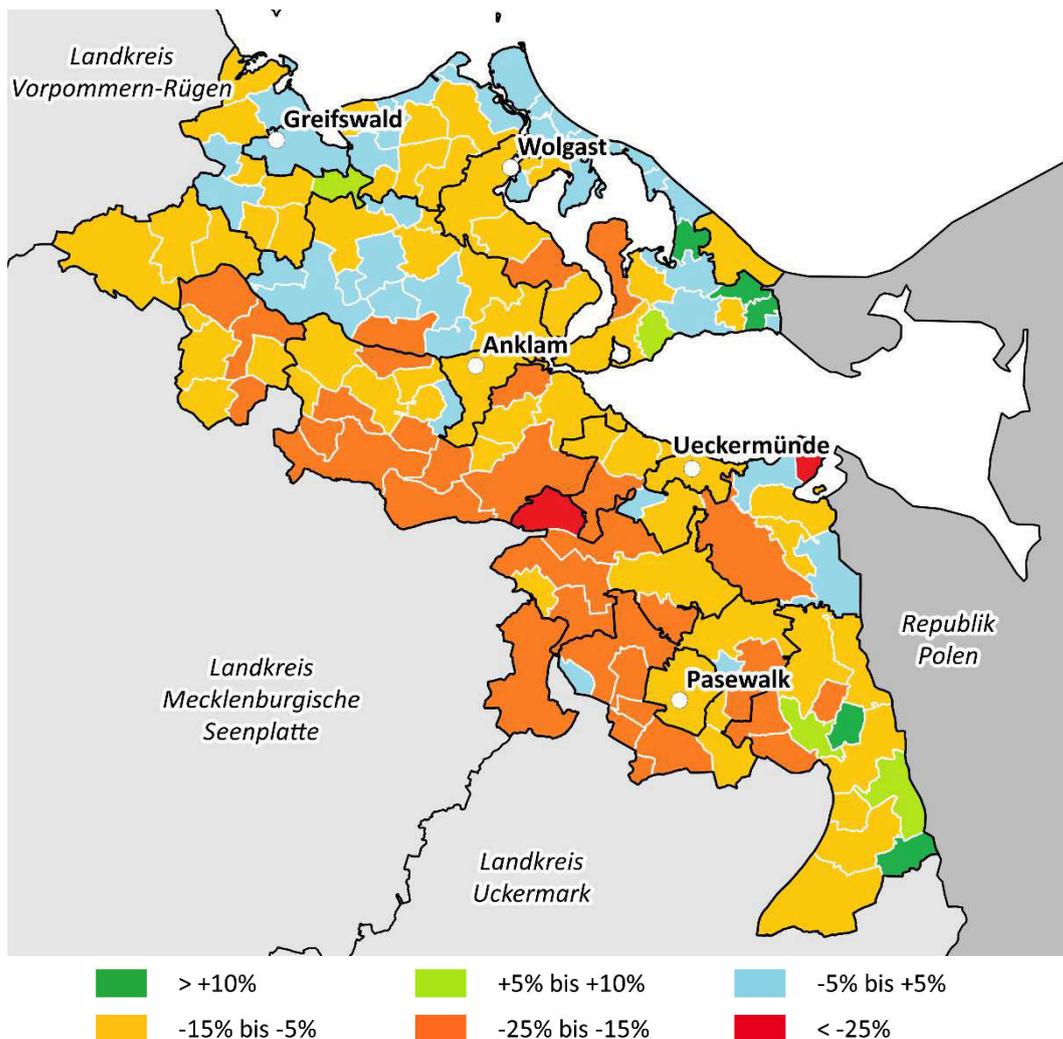
Bevölkerungsprognose

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 Rügenapp GbR 2014. Bezugsjahr der Prognose ist 2011.

²⁹ Vgl. Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2017).

³⁰ Vgl. Gertz Gutsche Rügenapp 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

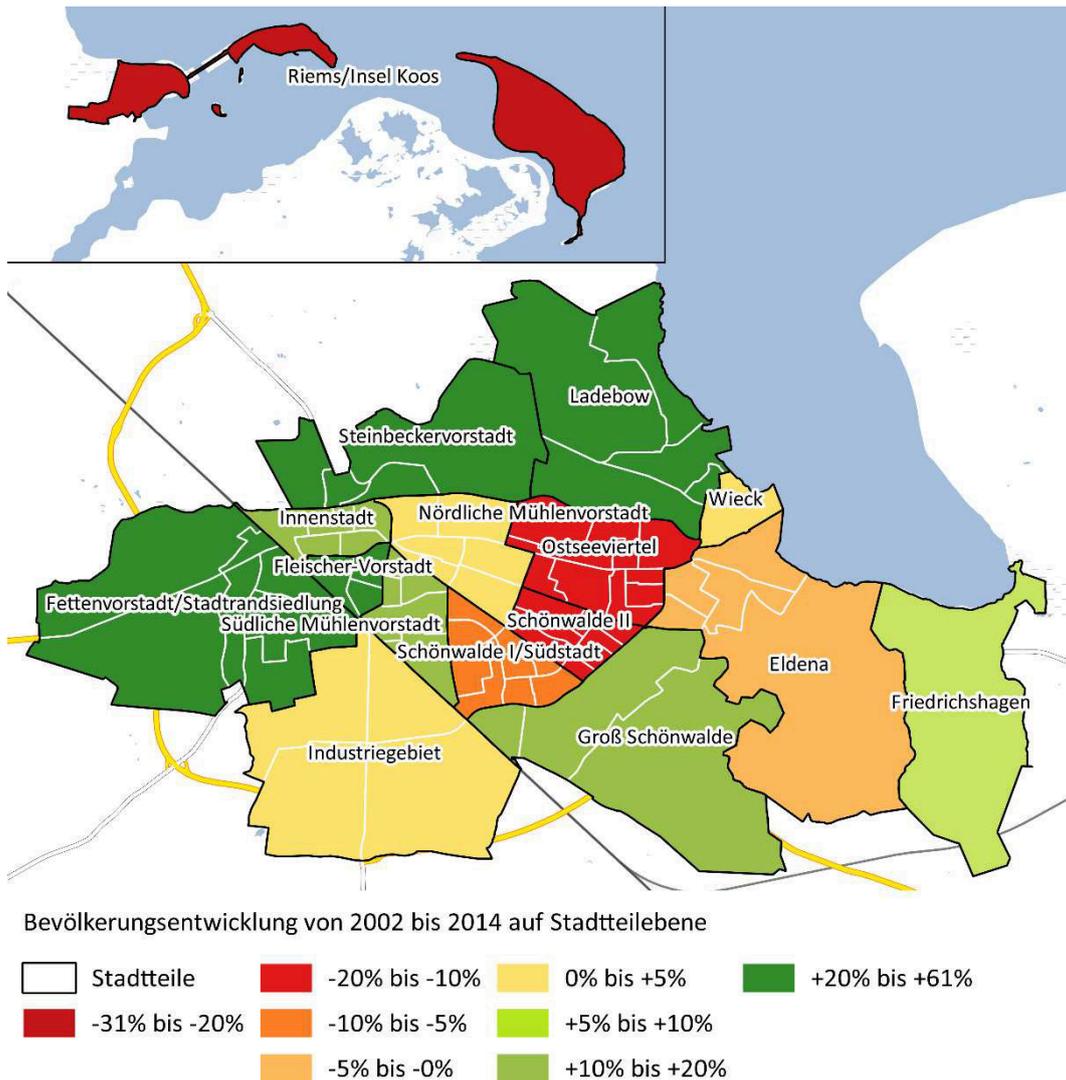
Daten: Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

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



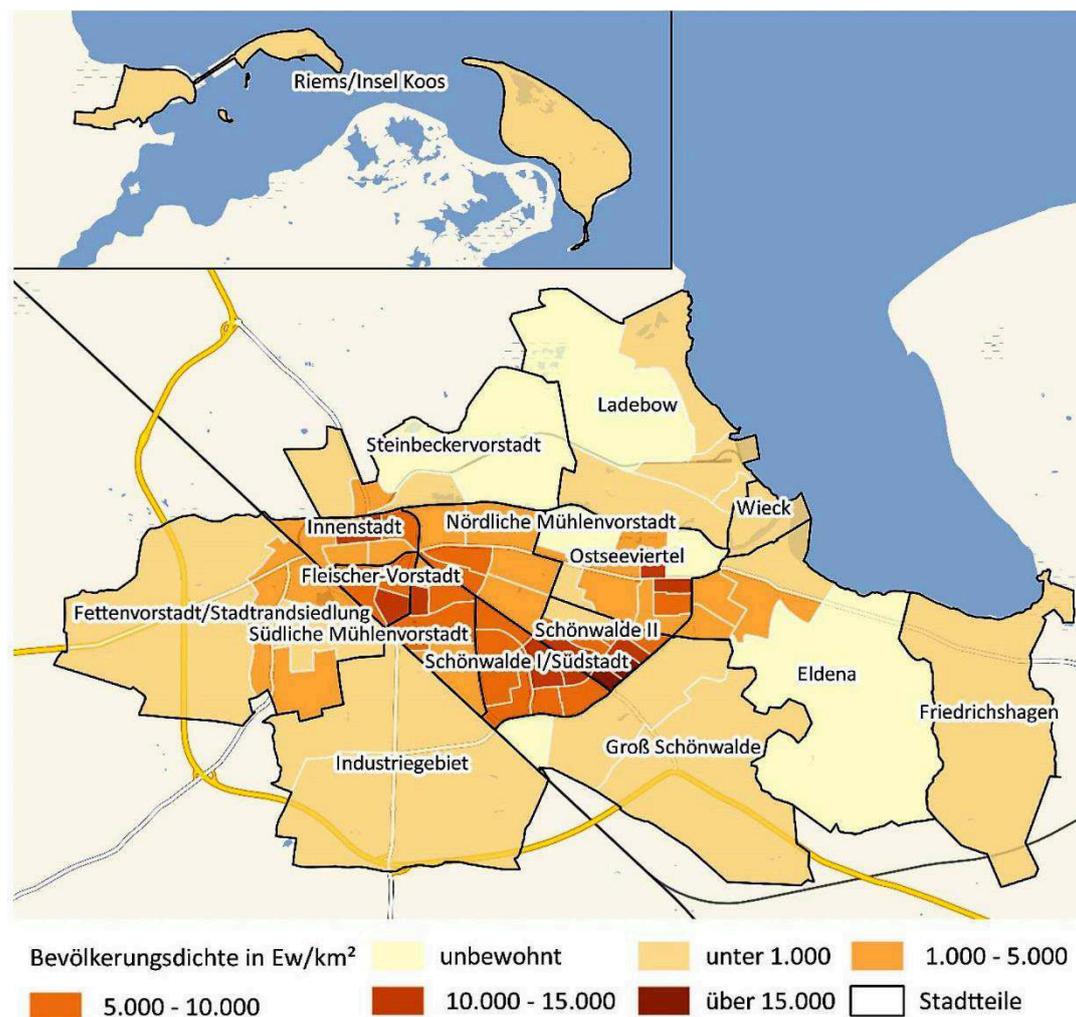
Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).
 Daten: Einwohnermelderegister der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

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).

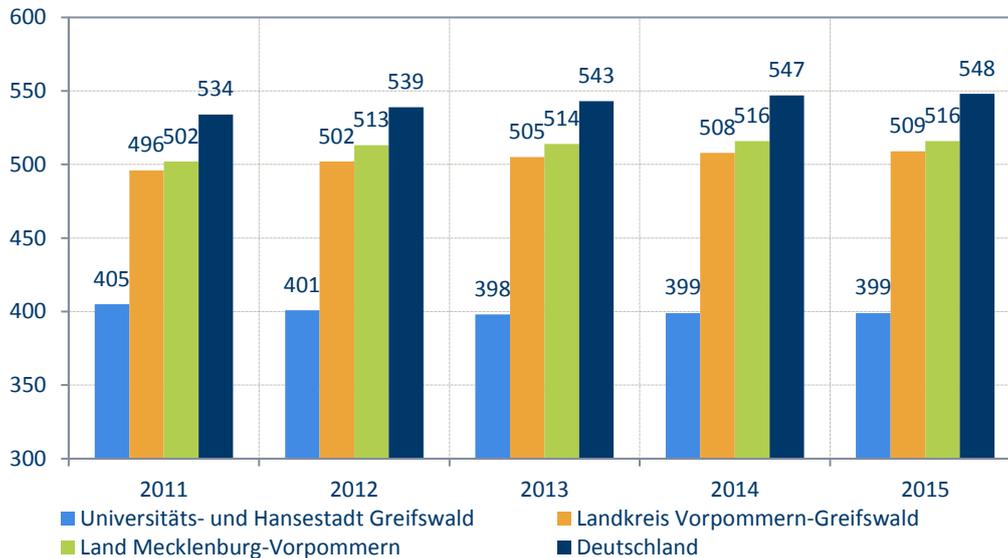
Die Entwicklung des Motorisierungsgrades (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) zeigt für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ebenfalls nur unwesentliche Schwankungen.

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).

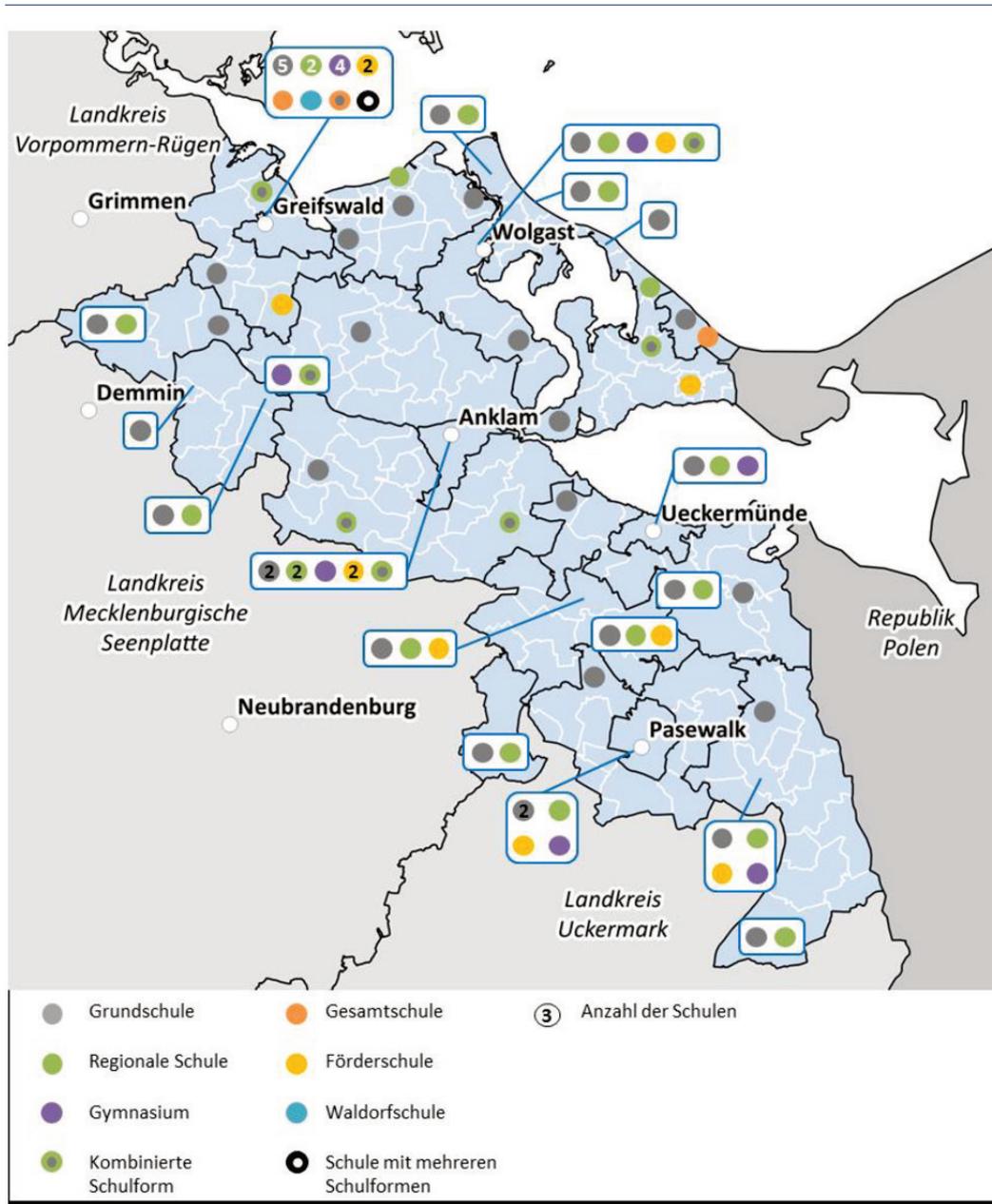
Tabelle 11: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Vorpommern-Greifswald im Schuljahr 2016/2017

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).

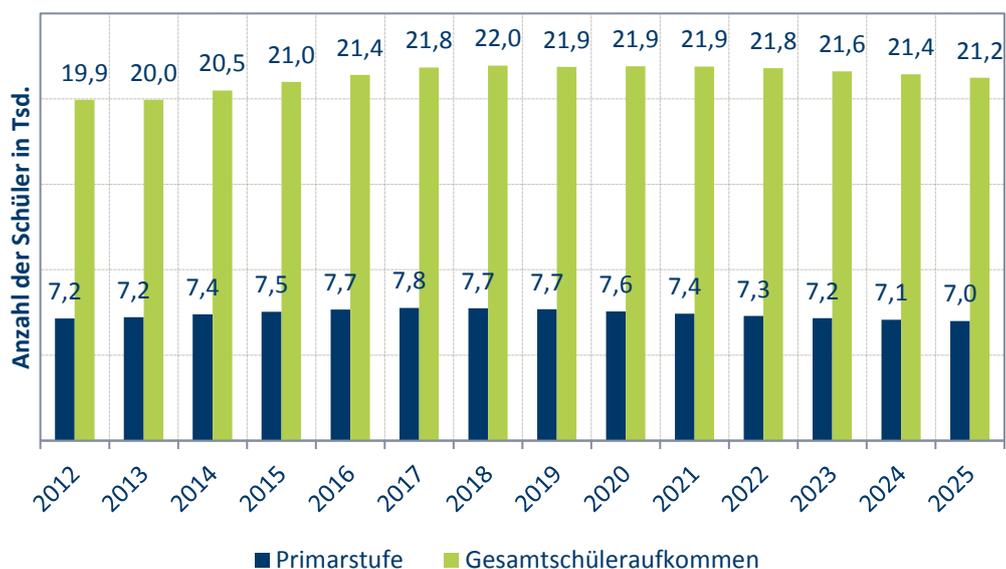
Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

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.

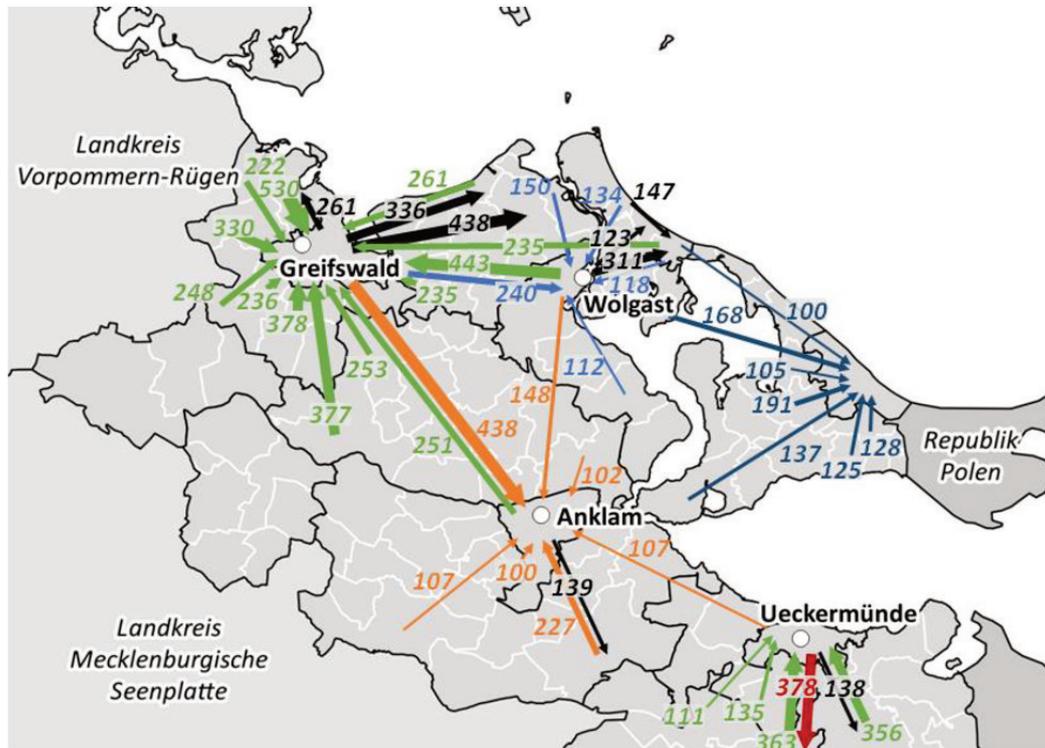
3.9 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Vorpommern-Greifswald (Pendler)

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 14: Pendler innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald (nördlicher Bereich)



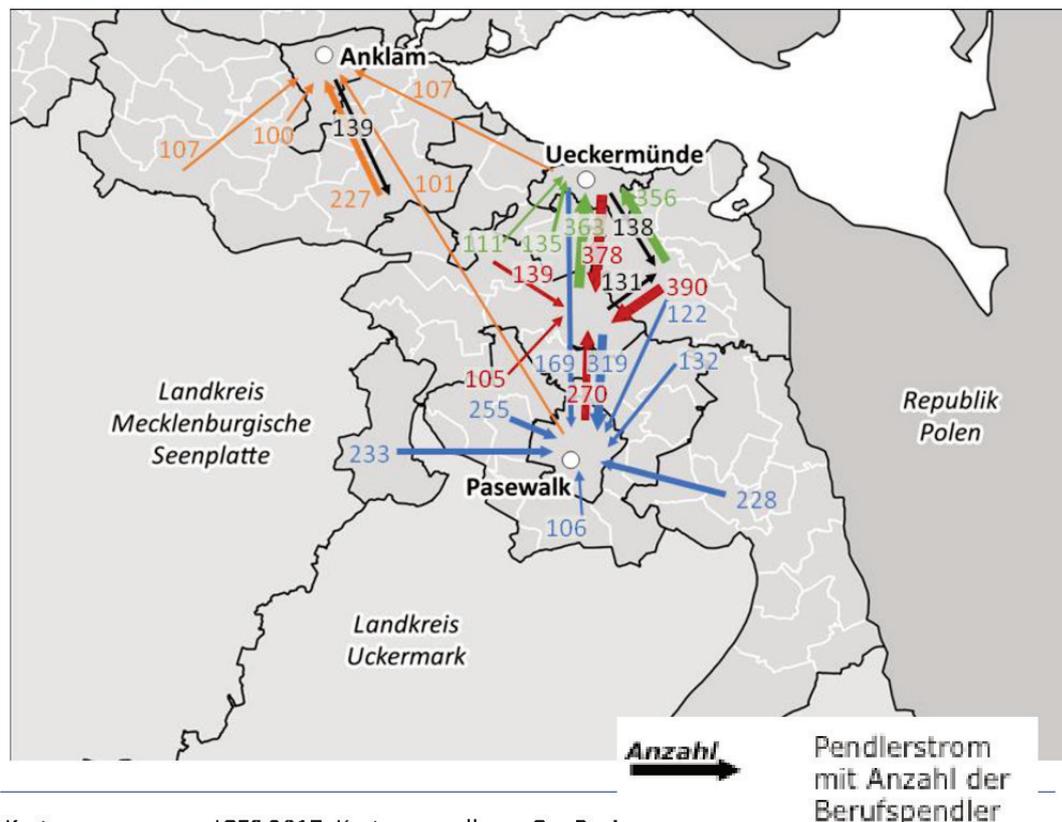
Karte:
Daten:
Anmerkung:

IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-
Bundesagentur für Arbeit (2016).
Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Gemeinden dargestellt.

Anzahl

Pendlerstrom
mit Anzahl der
Berufspendler

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.

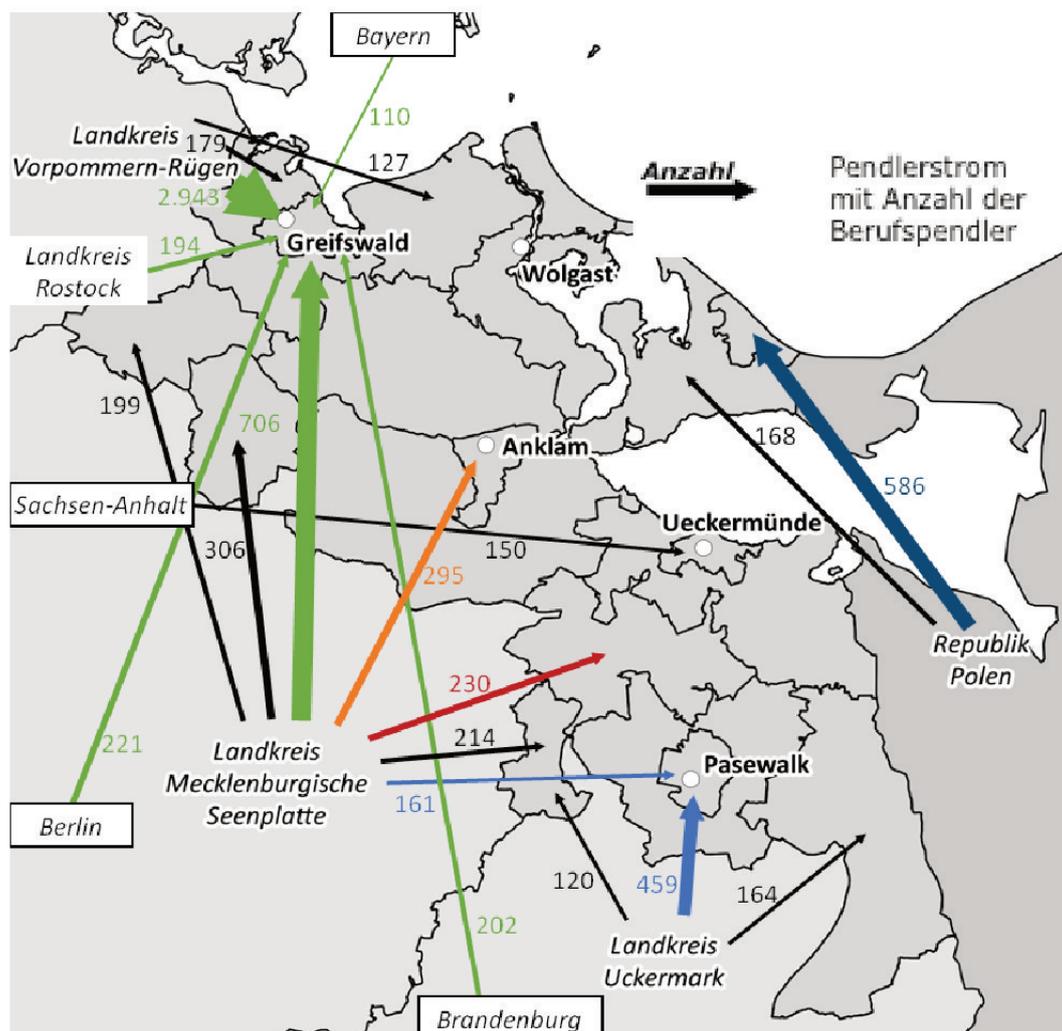
Ein- und Auspendler

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 16: Einpendler in den Landkreis Vorpommern-Greifswald

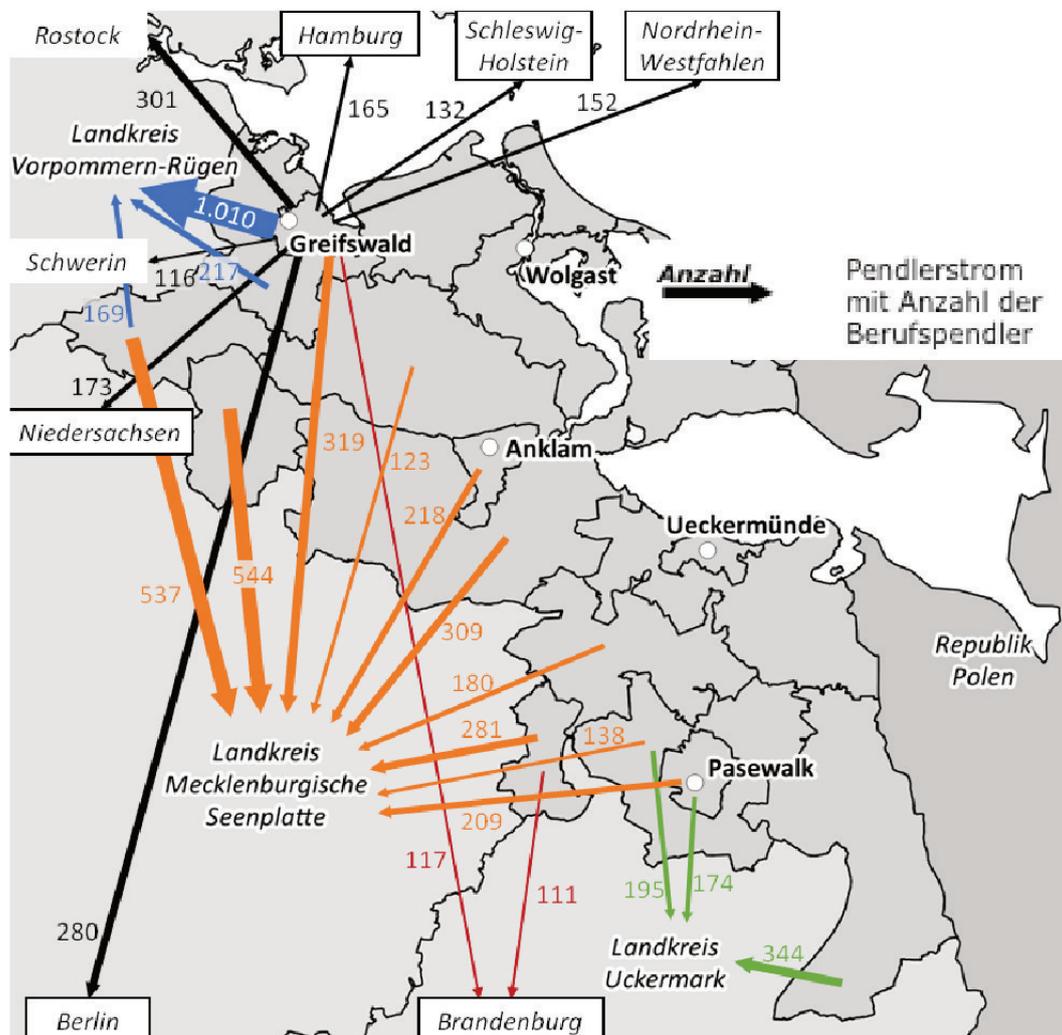


Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit (2016).
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Der Landkreis und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald weisen weiterhin starke Pendlerströme aus dem Landkreis hinaus auf. Die markantesten Verflechtungen bestehen mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen (hier vor allem aus der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in die Hansestadt Stralsund), dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und mit der Großen kreisangehörigen Stadt Neubrandenburg sowie in den Landkreis Uckermark.

Überregional sind weiträumige Pendlerverflechtungen aus der Universitäts- und Hansestadt Greifswald z.B. zur Hansestadt Rostock sowie in die Länder Berlin, Brandenburg, Hamburg, Nordrhein-Westfalen sowie Schleswig-Holstein ausgeprägt (vgl. Abbildung 17).

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



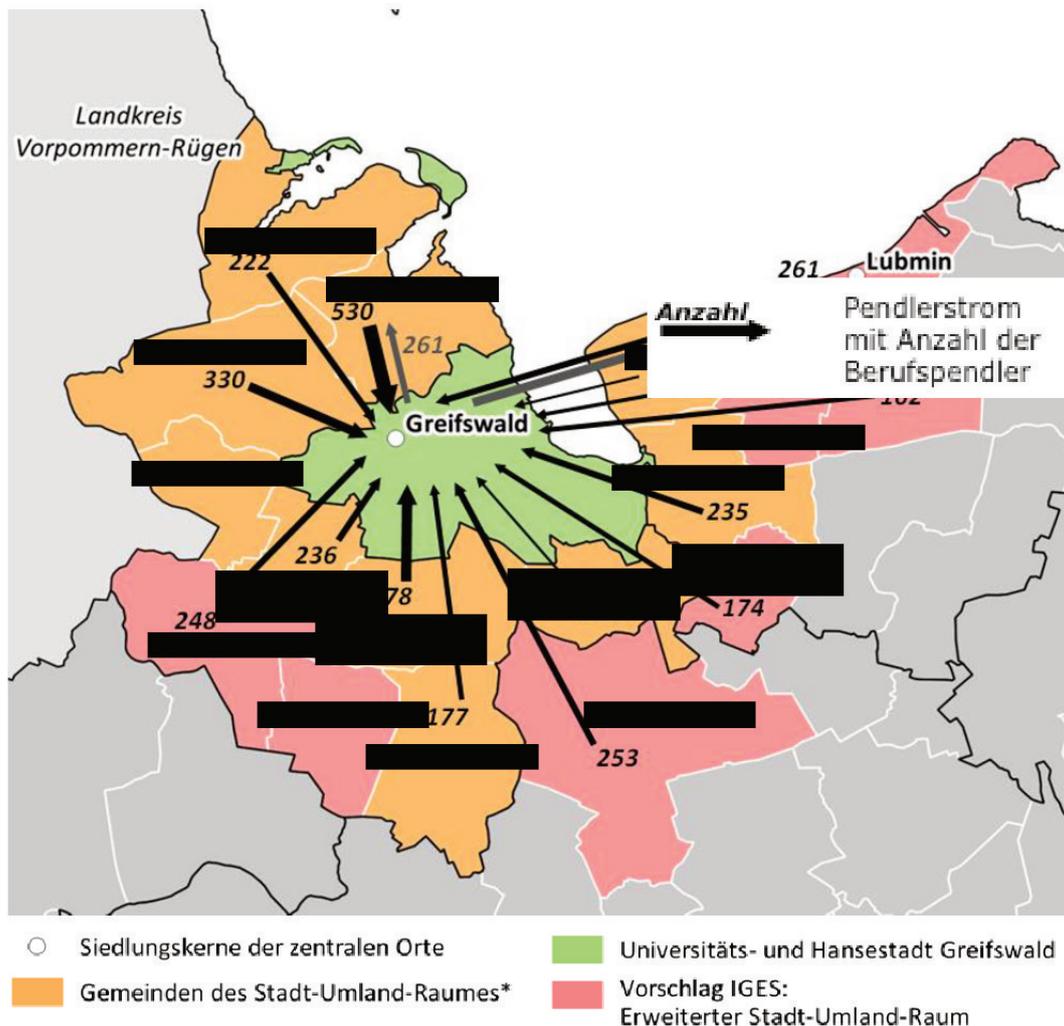
Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit (2016).
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

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

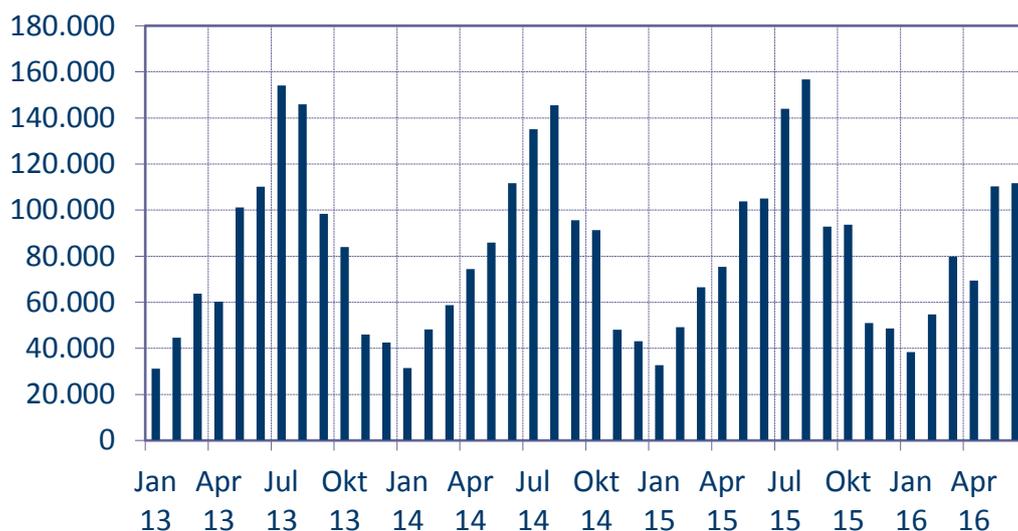
- Radfernweg Berlin-Usedom,
- Ostseeküstenradweg,
- Oder-Neiße-Radweg sowie
- Mecklenburgische Seen-Radweg.

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.

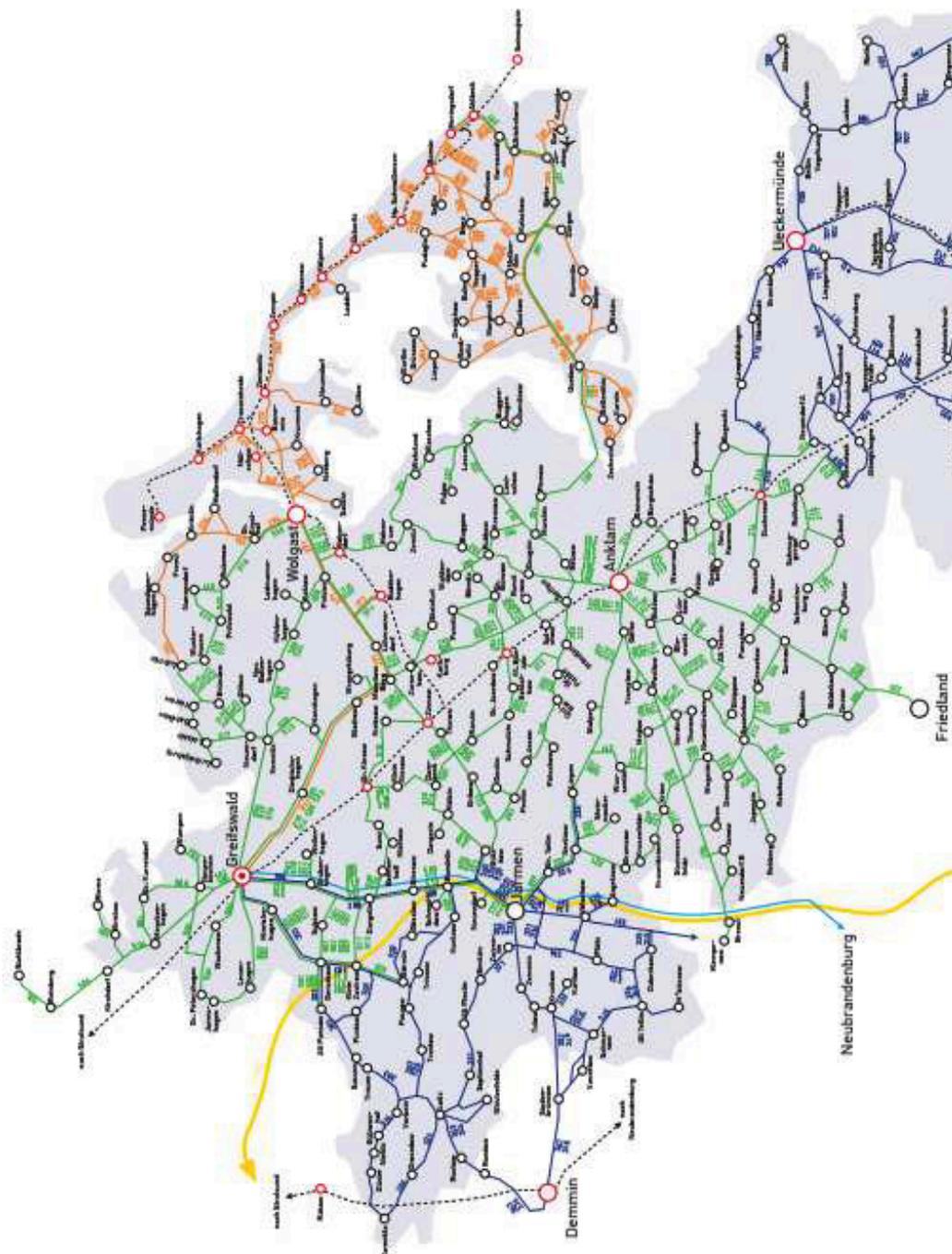
⁴¹ Abweichende Laufzeiten folgender Linien: Linie 705 bis 11.08.2019, Linie 706 bis 20.12.2017 sowie Linie 330 bis 14.04.2024.

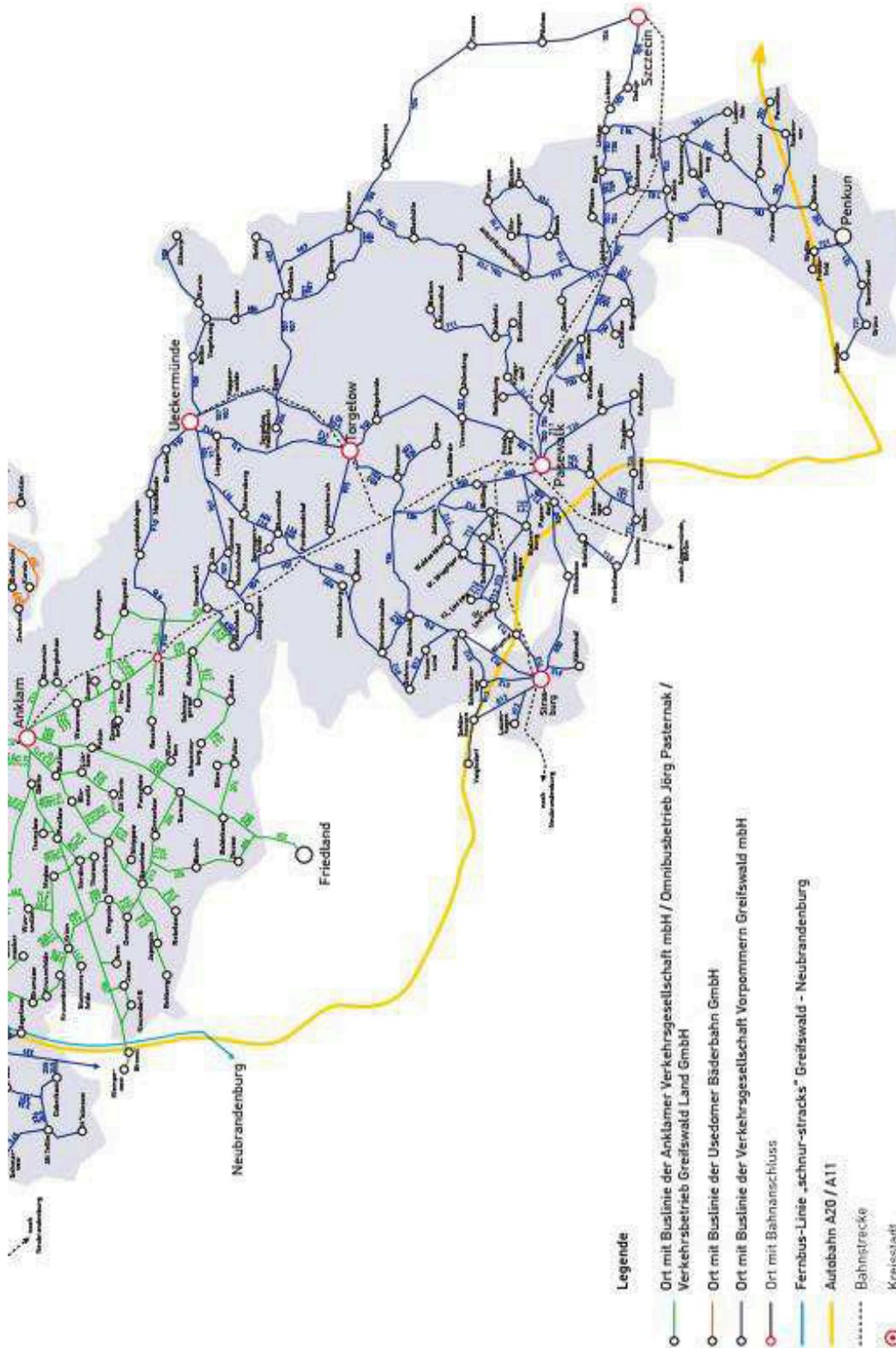
Eine detaillierte Darstellung

- 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 Ueckermünde** 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.

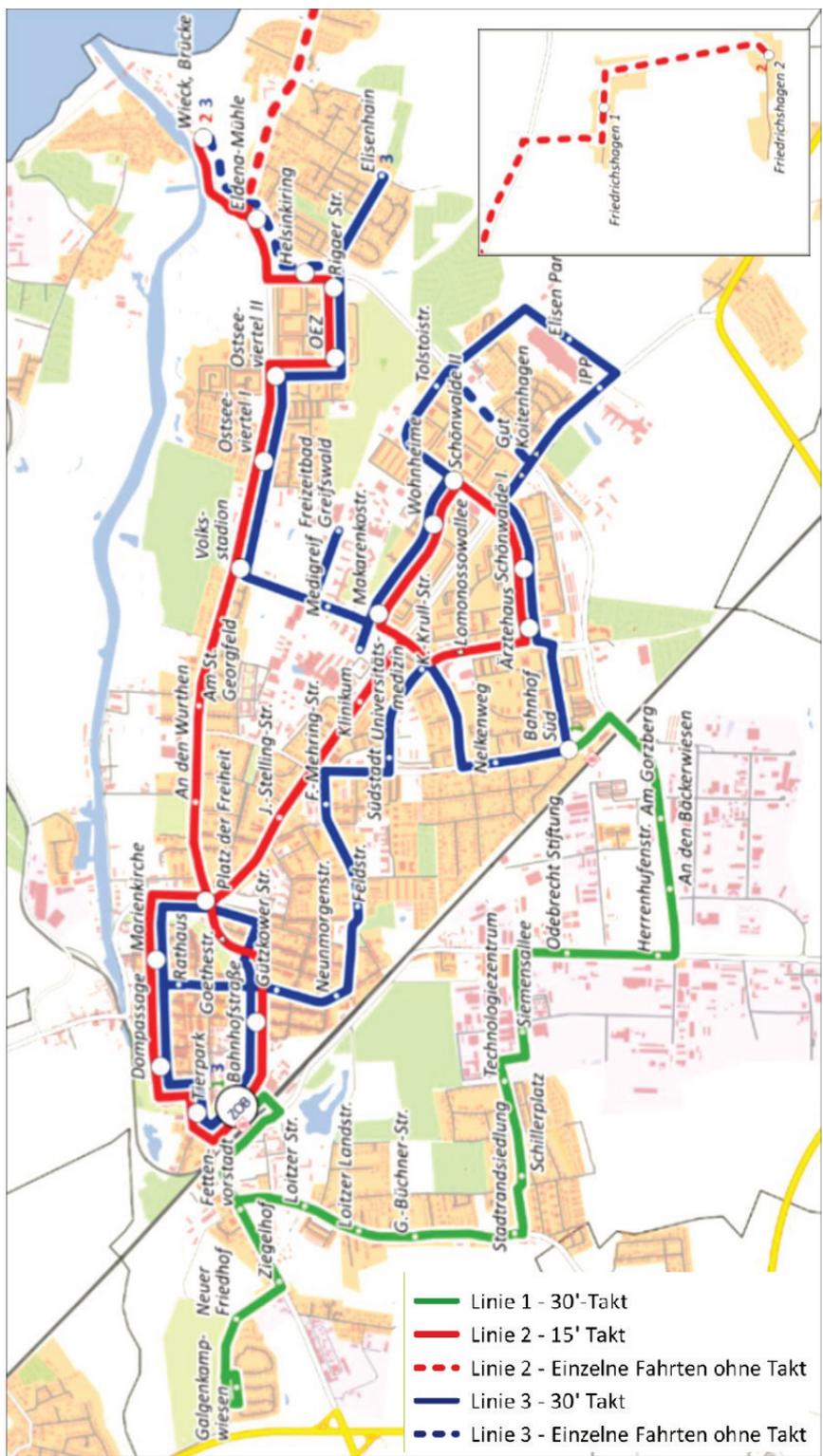
Es ist weiterhin zu empfehlen, eine **verstetigte Form regelmäßiger Abstimmungen zwischen den Beteiligten der Schülerbeförderung zu initiieren**, um möglichst geringe Belastungen durch Ausbleibe- und Reisezeiten des Schulbetriebs und der Beförderung für die Schülerinnen und Schüler in den Mittelpunkt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

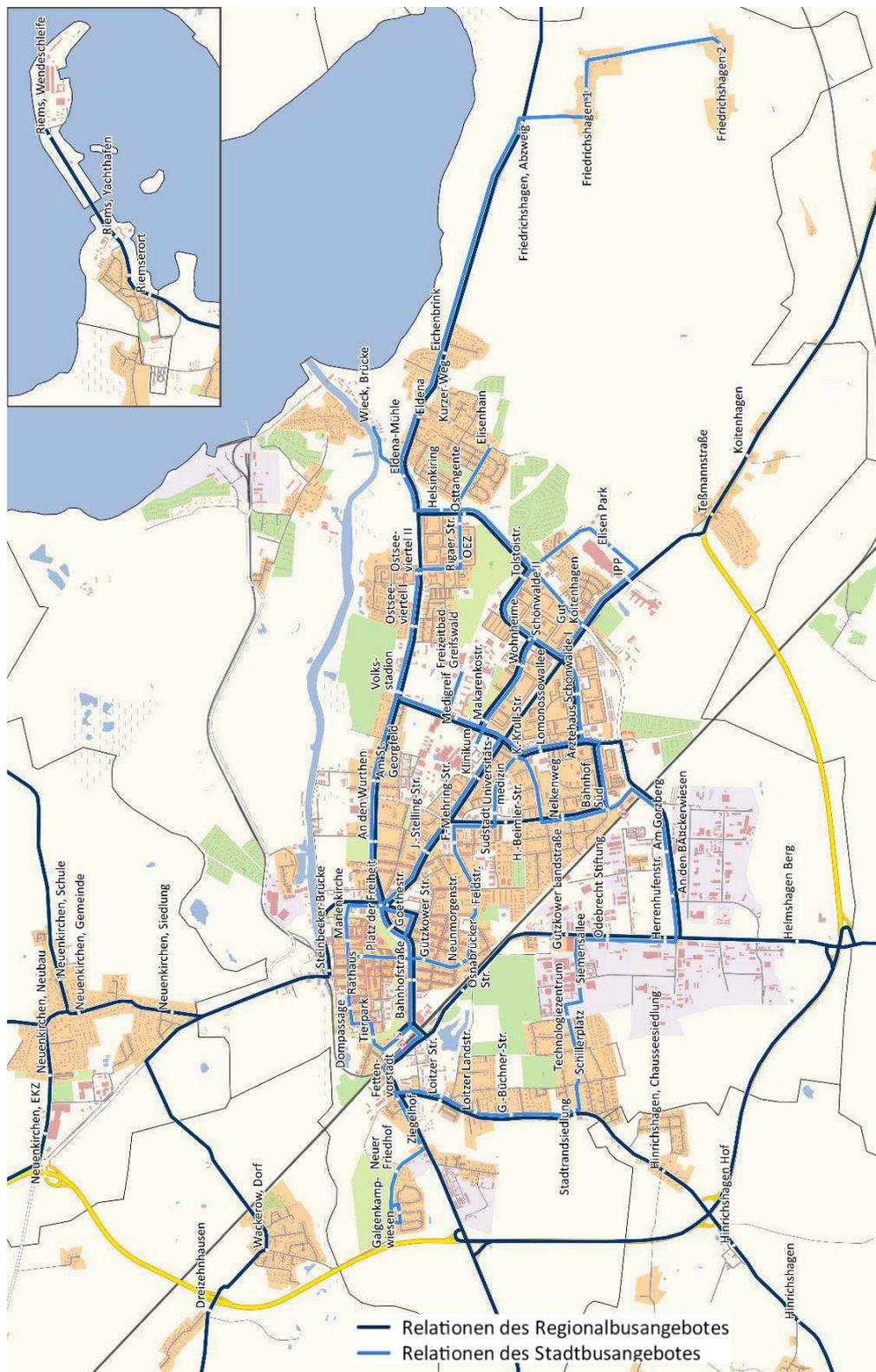
Neben den Citybuslinien ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald Start- und Zielpunkt im Regionalverkehr. Einige Stadtteile werden ausschließlich durch Angebote des Regionalverkehrs erschlossen. Dies betrifft vor allem Groß Schönwalde sowie Riemserort und die Insel Riems. Der Stadt- und Ortsteil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

Abbildung 22: Status Quo Liniennetz der Citybuslinien in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (ohne Linie 20)



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

Abbildung 23: Erschließung im Stadt- und Regionalverkehr in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



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

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

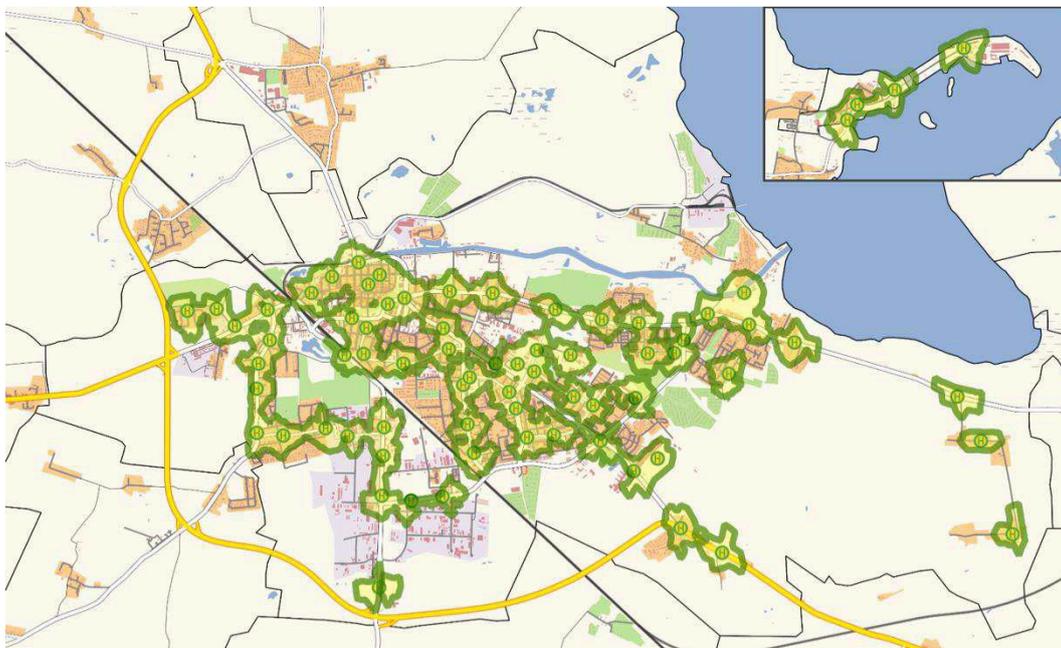
Überlagerungen von Stadt- und Regionalverkehren erfordern bessere funktionale Arbeitsteilung und Vernetzung

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 Tarifierung 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

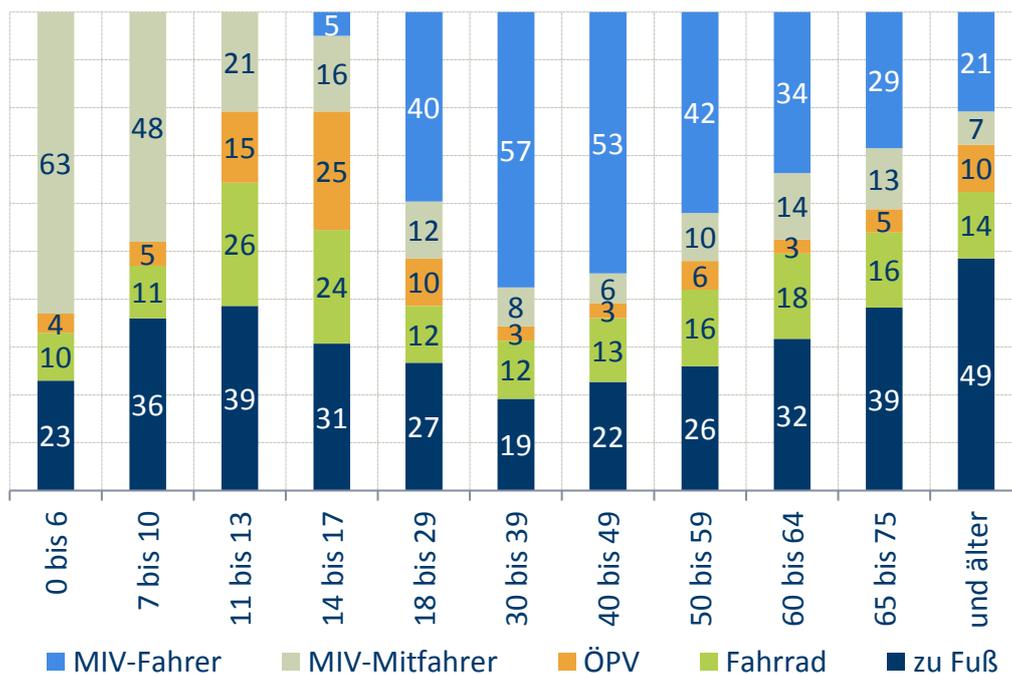
5.1 Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

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.

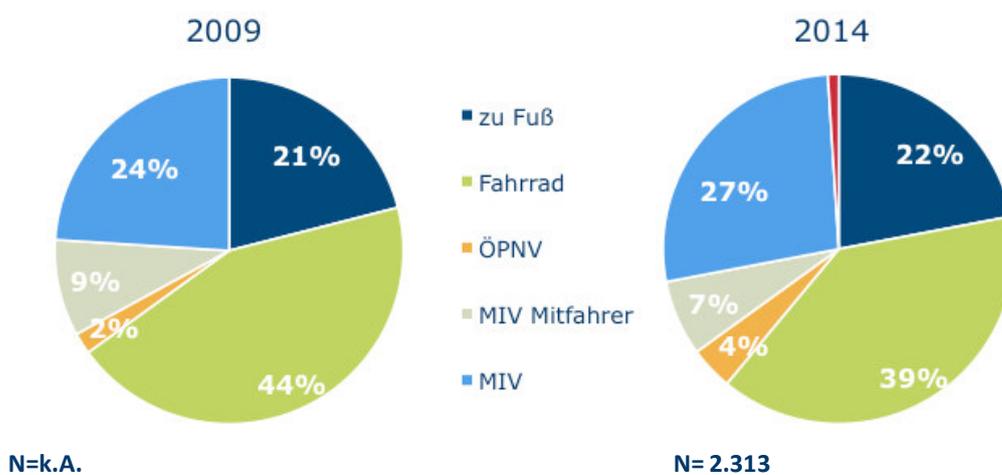
⁶⁰ Vgl. Follmer, Robert; Brand, Thorsten (2010). Derzeit erfolgt die Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland 2016. Ergebnisse liegen nicht vor.

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 schnurtracks 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.

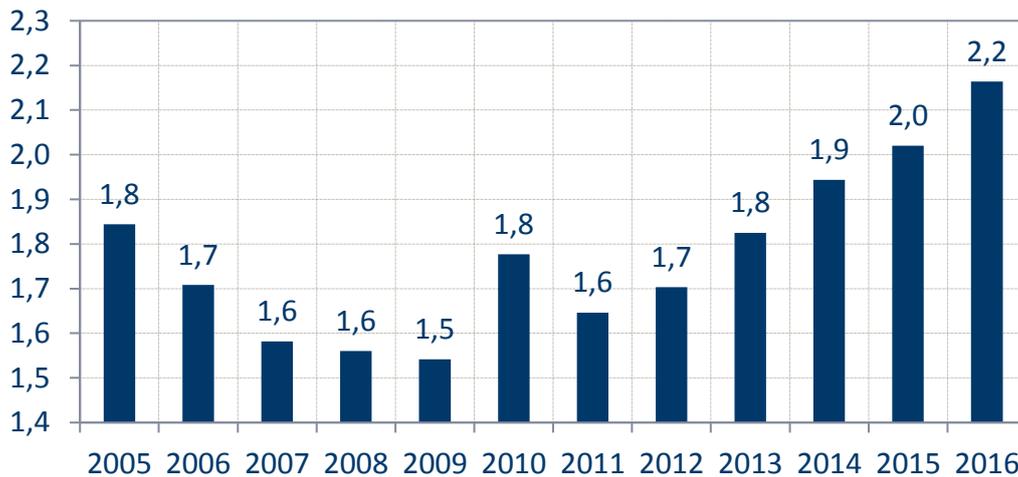
Anmerkung: Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom sowie für Linien 302, 303, 326 sowie 345 liegen nicht oder nur teilweise vor. Linien des Stadtverkehrs Greifswald werden nicht berücksichtigt. Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

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.

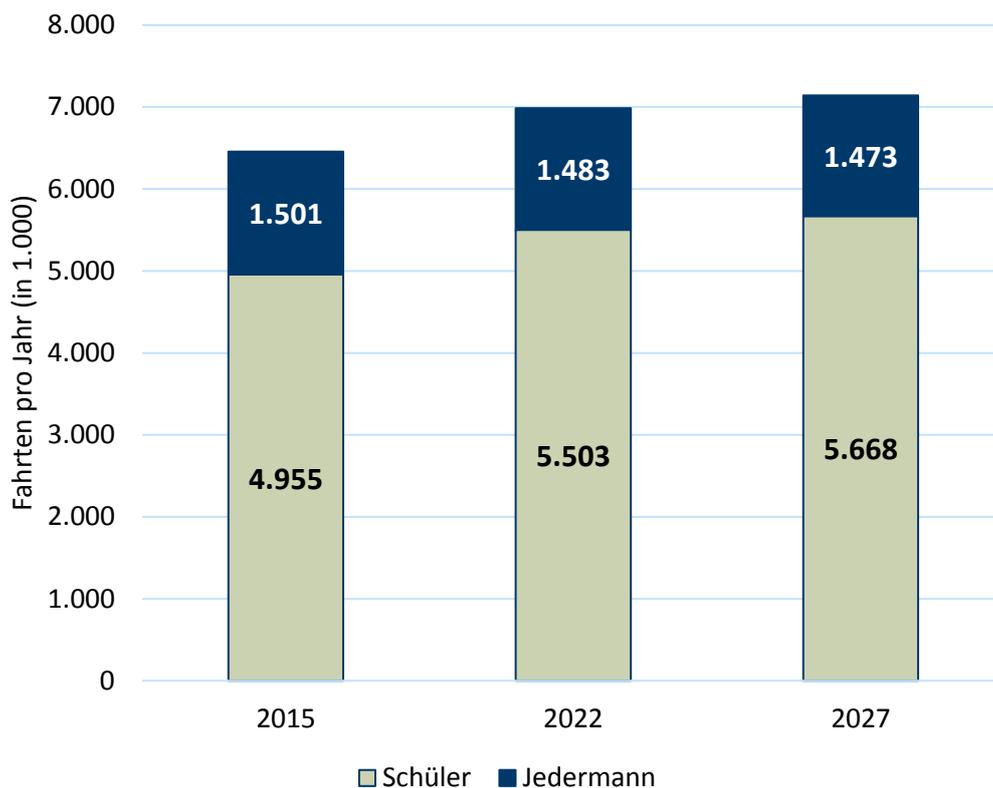
Ergebnisse: Es wird eine deutliche Zunahme der Fahrtenzahl im Zeitraum 2015 bis 2022 erwartet (vgl. Abbildung 30). Danach wächst die Fahrtenzahl von etwa 6,5 Mio. auf etwa 7,0 Mio. Fahrten an, was einer Änderung um 8,2% bzw. um durchschnittlich 1,1% pro Jahr entspricht.

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

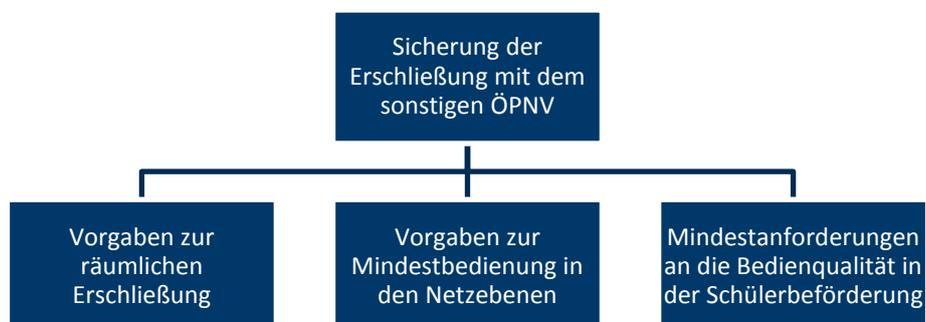
Die Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV definieren die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des 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 **Mindestbedienungsregeln** 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).

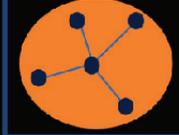
Die Definition von Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und sonstigen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- 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.

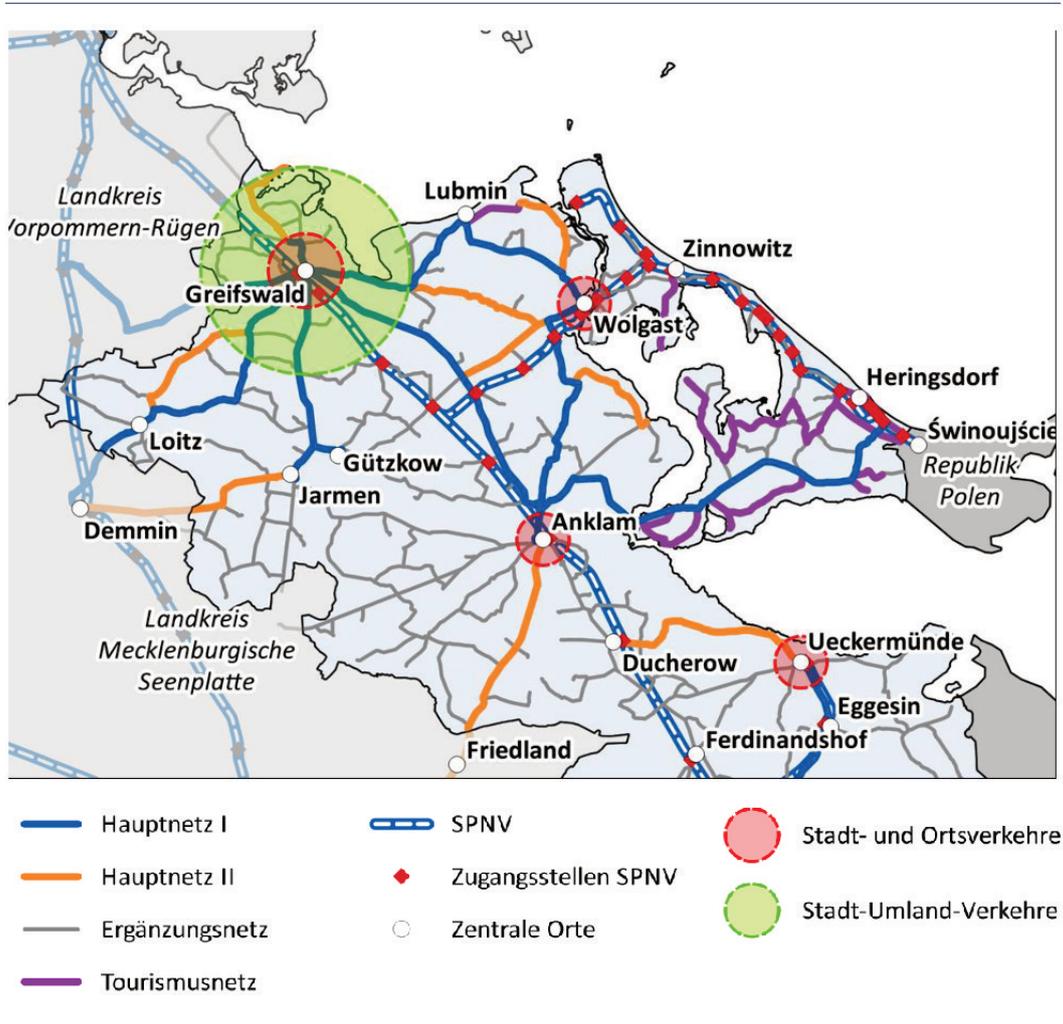
Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 33 sowie Abbildung 34 dargestellt.

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 	

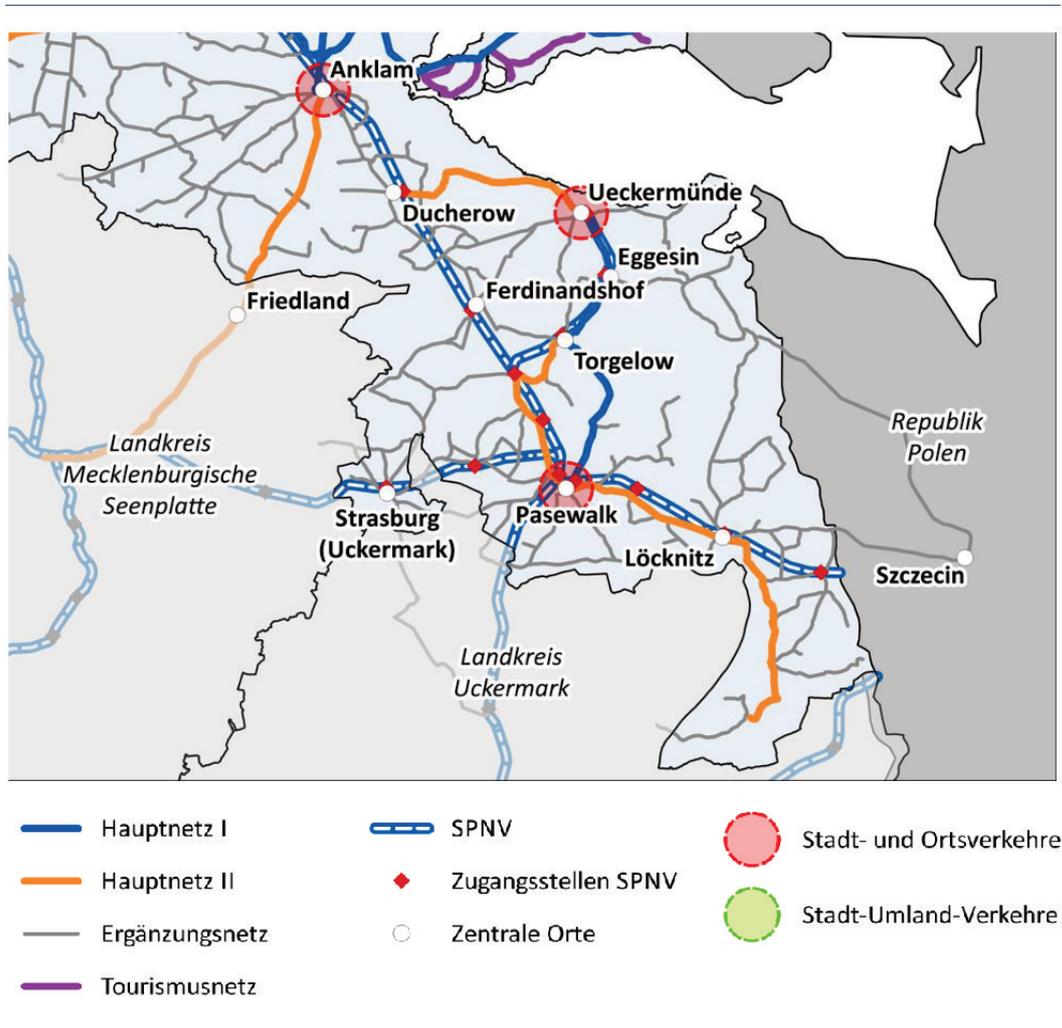
Darstellung: IGES 2017.

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 – Neuenkirchen ⁷⁷	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).

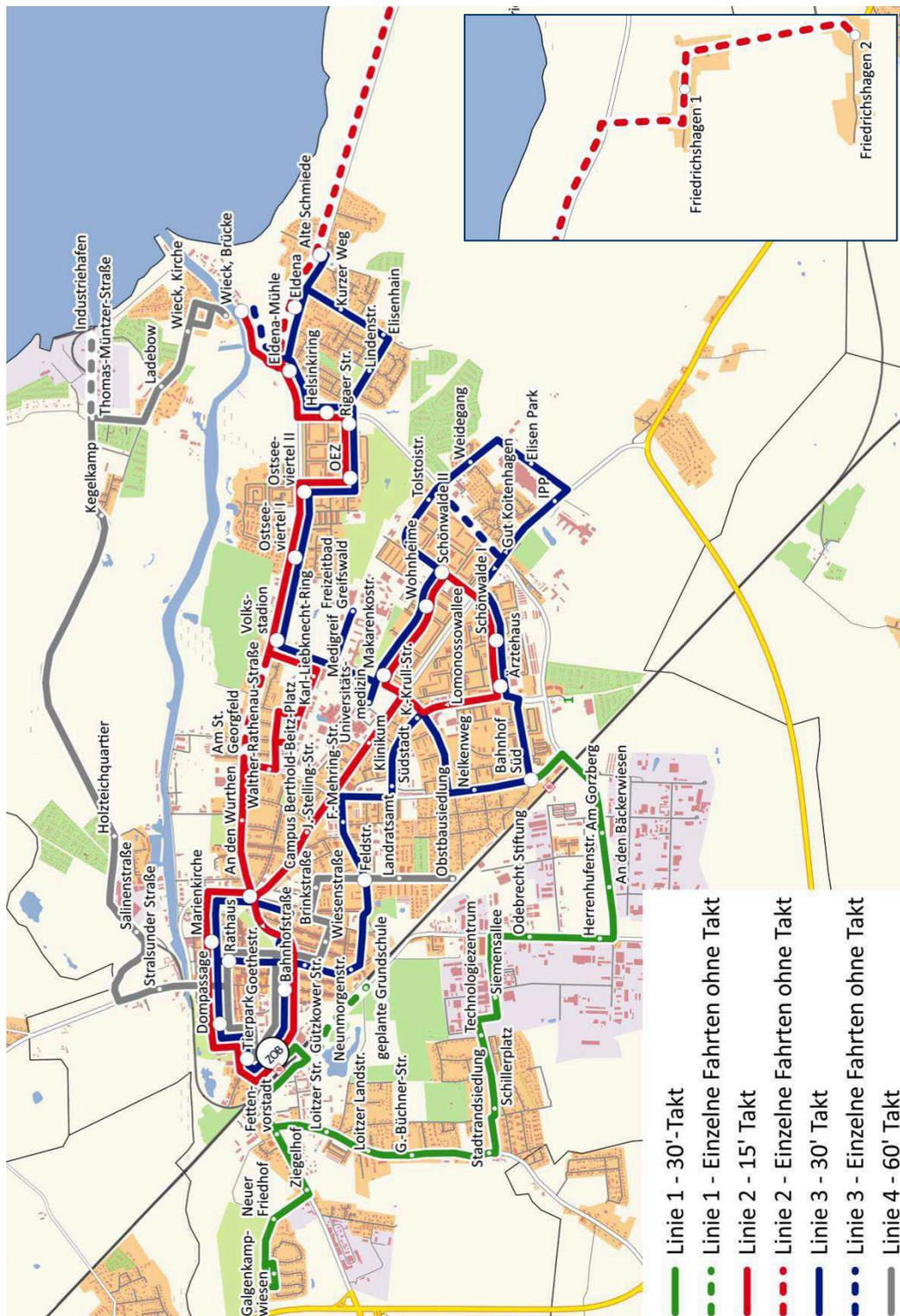
Tabelle 29: Verbindungen des Stadtverkehrs der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

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 Verkehrsbedienug 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 Landkreises 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 Abfahrtsmöglichkeit 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.

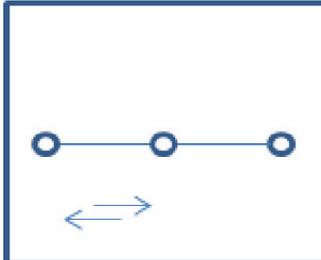
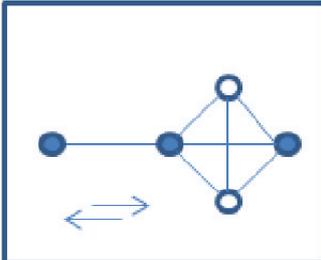
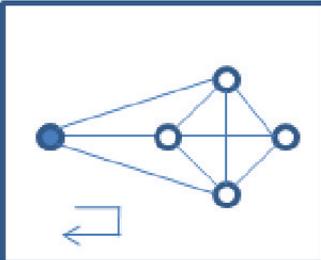
Der Landkreis Vorpommern-Greifswald strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird i.d.R. Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren 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	Richtungsband-betrieb	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 • Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle vorab festgelegt • Ausstiegshaltestelle kann auch "Haustür" oder beliebige Adresse sein
		

○ Bedarfshaltestellen, ● fest bediente Haltestellen

Darstellung: IGES 2017 nach BMVI (2016).

Die **Betriebsform Flächenbetrieb**⁹⁴ 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, das 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.

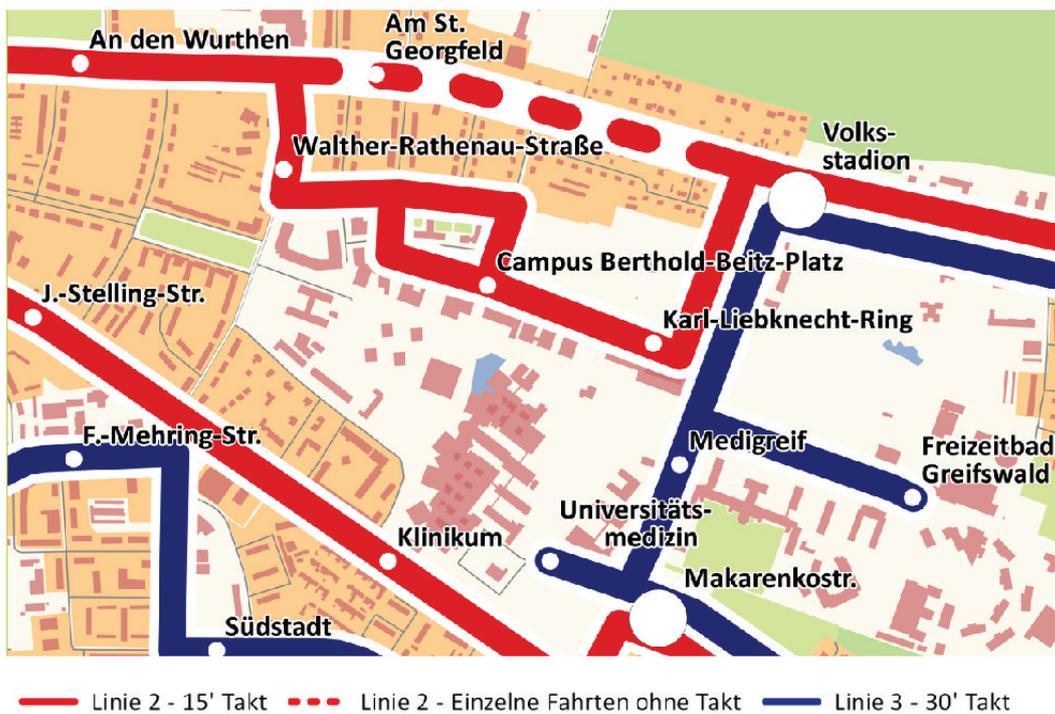
Hierzu ist die Einführung eines neuen Linienverlaufs (vgl. Abbildung 37) der Linie 2 zwischen der Einmündung Wolgaster Str./W.-Rathenau-Str. und Wolgaster Str./K.-Liebknecht-Ring im Tagesverkehr (ca. 08:00 Uhr – 19:00 Uhr) an den Verkehrstagen Montag bis Freitag. In den restlichen Bedienungszeiten der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

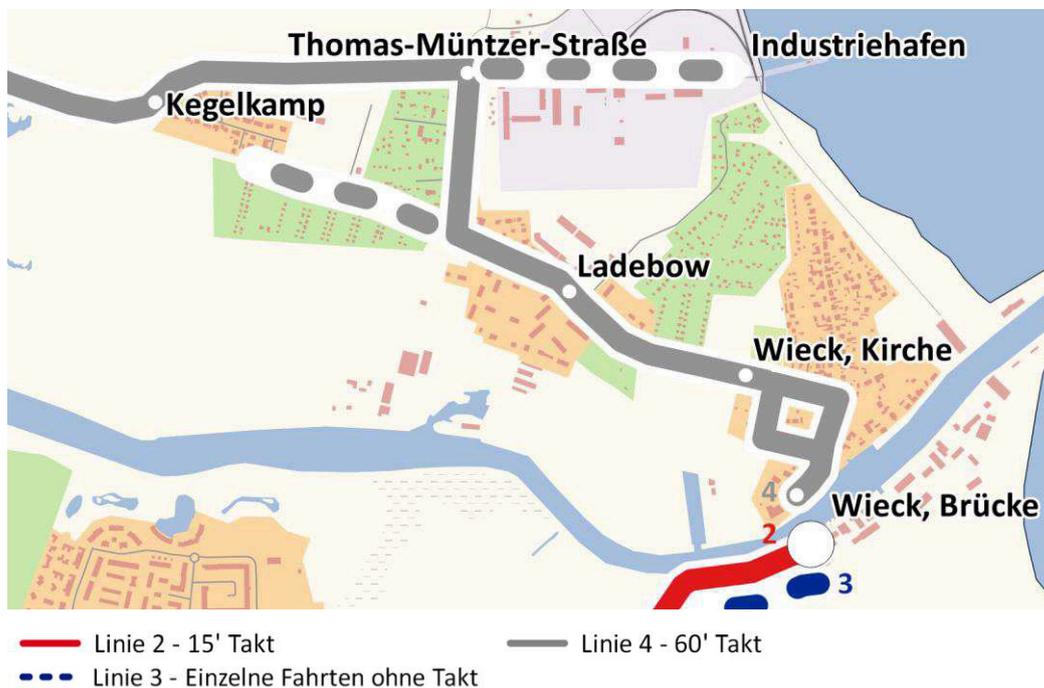
In der ersten Stufe wird die Anbindung des Ortsteils Ladebow durch eine Anschlussverbindung in Wieck, Brücke bis zum neu entstandenen Wohngebiet im Bereich Max-Reimann-Str./M.-Lachmund-Str. angestrebt (vgl. Abbildung 42).

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.

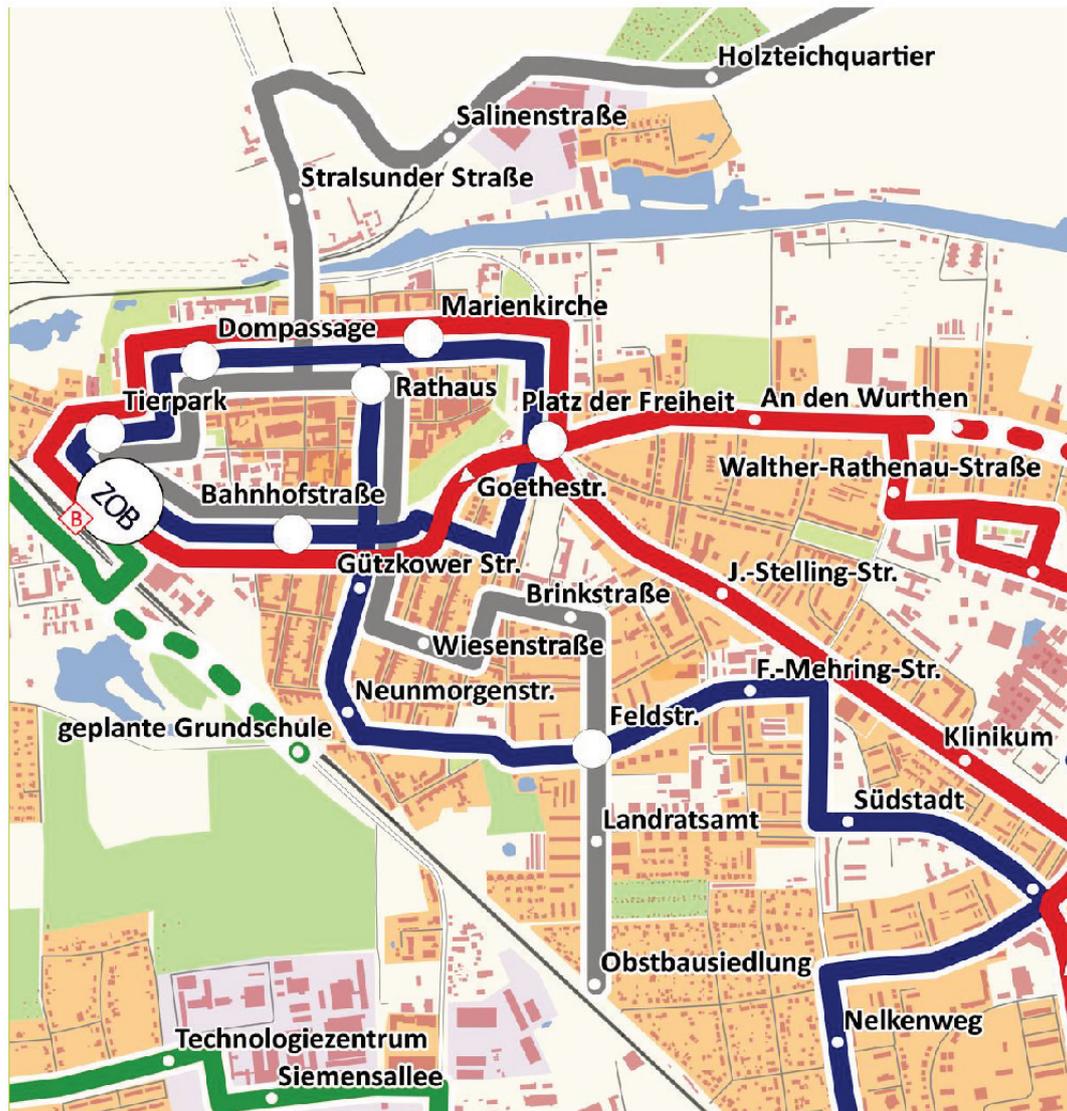
Stufe 2

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



Südliche Mühlenvorstadt/Obstbausiedlung:



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 Industriehafen)	
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 Industriehafen	Ca. 166,5 T€ p.a.
Optionale Anbindung Industriehafen (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 Industriehafen	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.

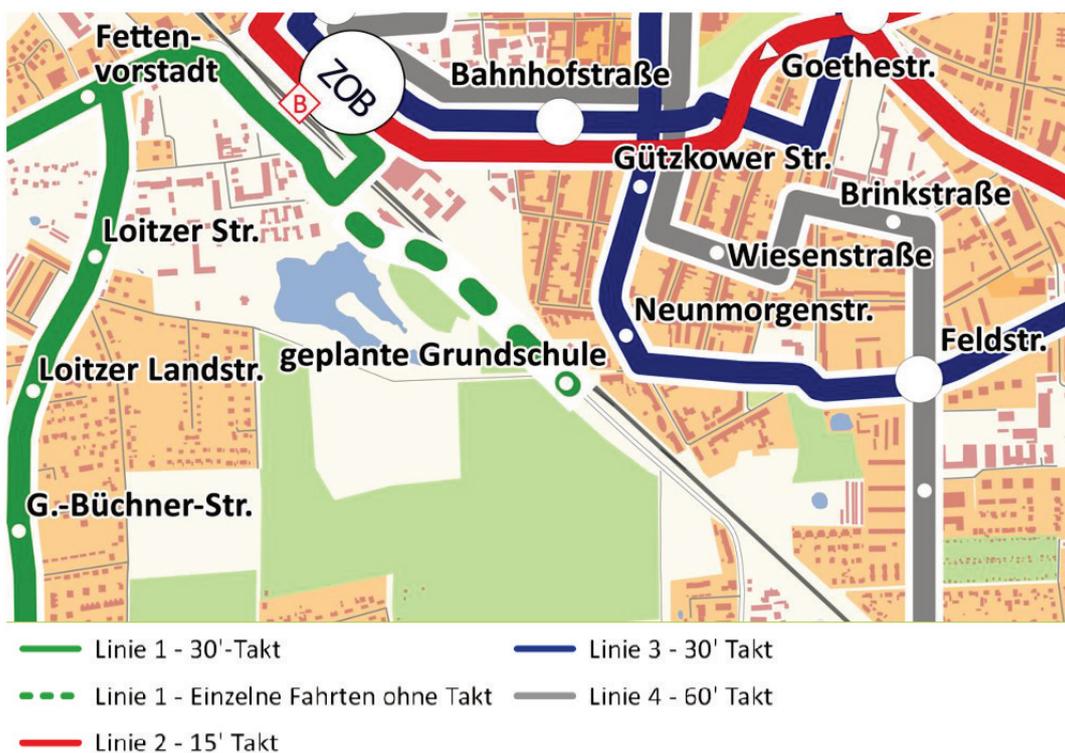
¹⁰² Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg. (2010b).

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.

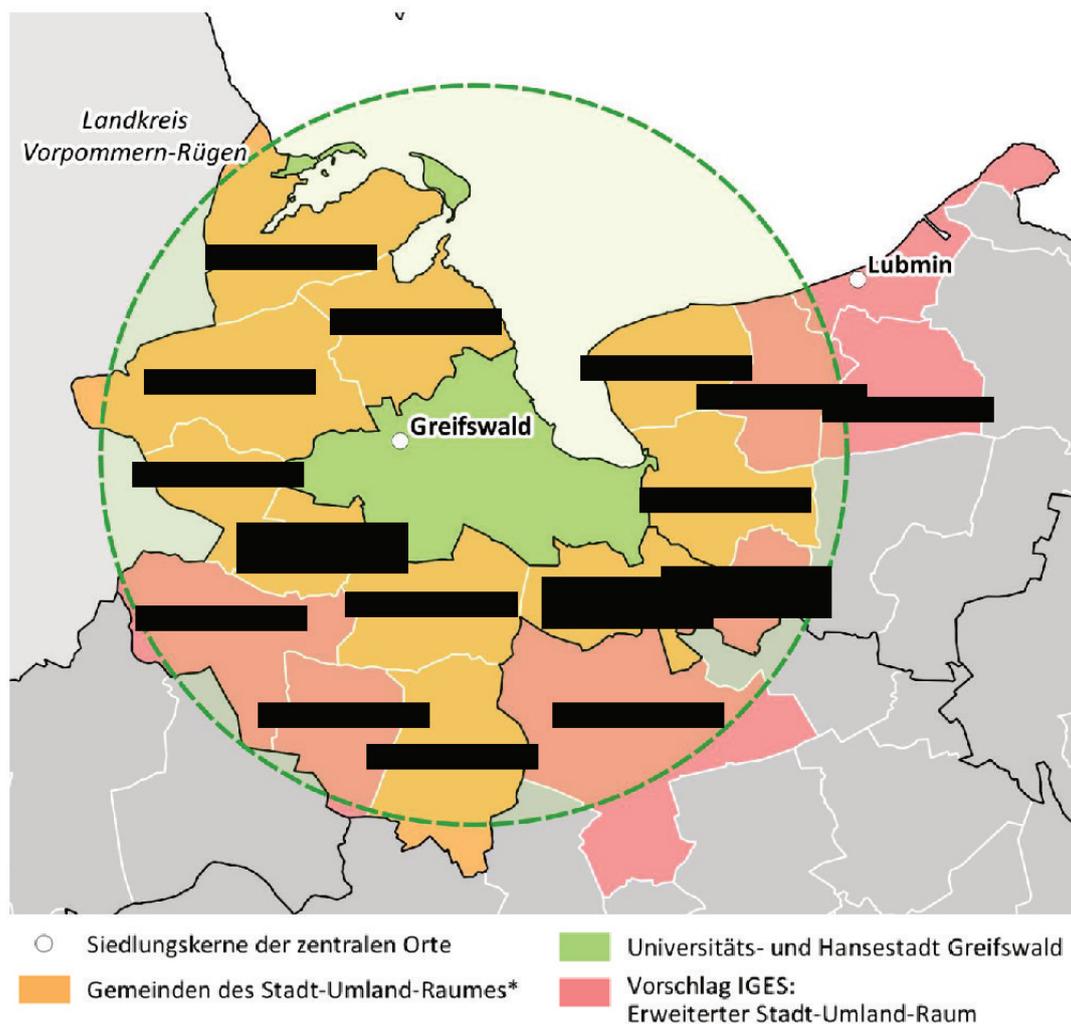
Als Abgrenzungskriterium für ein Verkehrsangebot im Stadt-Umland-Raum wird ein Gebiet definiert, das ungefähr einem **10 km-Radius** ausgehend vom Stadtzentrum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald entspricht (vgl. Abbildung 47).

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 Bedienungshäufigkeiten 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 Mindestbedienungs-niveau** 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 Schulende 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 Zughalten 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, Wendepplatz) • 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 Gebraucht- 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 Gebraucht- 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 LBGG M-V wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 6 LBGG 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 LBGG 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 mobilitäts-eingeschränkten 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).

Etwaige 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. Unterauftragnehmern.

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.

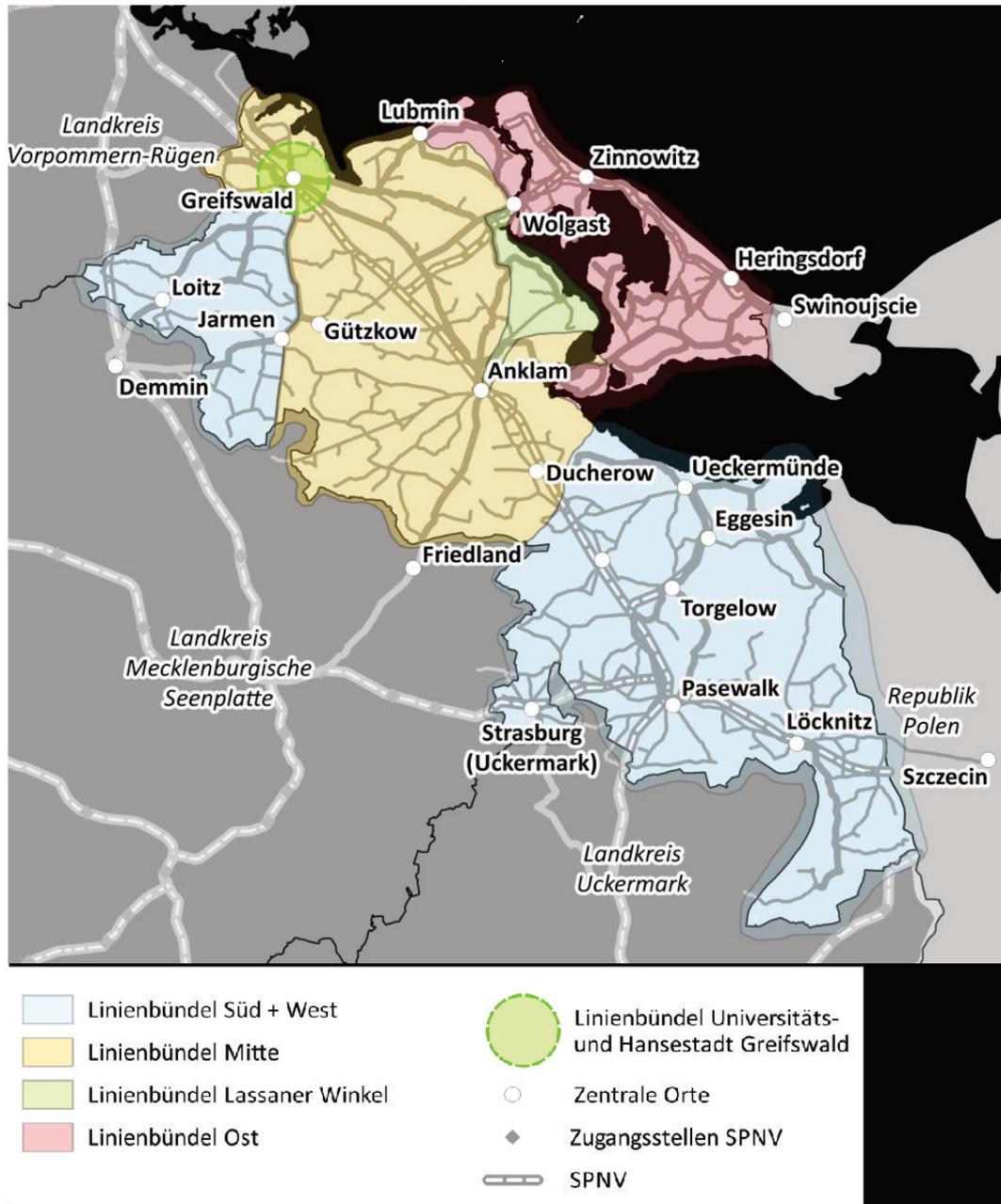
Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald

- 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**.
-

Abbildung 50: Linienbündel im Landkreis Vorpommern-Greifswald, schematische Übersicht



Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Anmerkung: Einzelne Linien verkehren linienbündelübergreifend. Dies wird in der schematischen Übersicht nicht abgebildet. Ausschlaggebend ist die Zuordnung der Linienkonzessionen zu den einzelnen Linienbündeln.

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)
Landkreise, Verkehrsunternehmen	SonstÖPNVVRL (Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV)
	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 Zdrawomyslaw, 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
-

Anhang

A1 Verwaltungsstrukturen Landkreis Vorpommern-Greifswald

Tabelle 63: Ämter, zugehörige Gemeinden und amtsfreie Städte im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Amt Am Peenestrom			
Buggenhagen	Krummin	Lassan. Stadt	Lütow
Sauzin	Wolgast. Stadt	Zemnitz	
Amt Am Stettiner Haff			
Ahlbeck	Altward	Eggesin. Stadt	Grambin
Hintersee	Leopoldshagen	Liepgarten	Lübs
Luckow	Meiersberg	Mönkebude	Vogelsang-Warsin
Anklam. Hansestadt (amtsfrei)			
Amt Anklam-Land			
Bargischow	Blesewitz	Boldekow	Bugewitz
Butzow	Ducherow	Iven	Krien
Krusenfelde	Medow	Neetzow-Liepen	Neu-Kosenow
Neuenkirchen	Postlow	Rossin	Sarnow
Spantekow	Stolpe an der Peene		
Greifswald, Universitäts- und Hansestadt (Große kreisangehörige Stadt)			
Heringsdorf (amtsfrei)			
Amt Jarmen-Tutow			
Alt Tellin	Bentzin	Daberkow	Jarmen. Stadt
Kruckow	Tutow	Völschow	
Amt Landhagen			
Behrenhoff	Dargelin	Dersekow	Diedrichshagen
Hinrichshagen	Levenhagen	Mesekenhagen	Neuenkirchen
Wackerow	Weitenhagen		
Amt Löcknitz-Penkun			
Bergholz	Blankensee	Boock	Glasow
Grambow	Krackow	Löcknitz	Nadrensee
Penkun, Stadt	Plöwen	Ramin	Rossow
Rothenklempenow			
Amt Lubmin			
Brünzow	Hanshagen	Katzow	Kemnitz
Kröslin	Loissin	Lubmin	Neu-Boltenhagen

Rubenow	Wusterhusen		
Pasewalk, Stadt (amtsfrei)			
Amt Peenetal/Loitz			
Görmin	Loitz, Stadt	Sassen-Trantow	
Strasburg (Uckermark) (amtsfrei)			
Amt Torgelow-Ferdinandshof			
Altwigshagen	Ferdinandshof	Hammer a. d. Uecker	Heinrichswalde
Rothemühl	Torgelow, Stadt	Wilhelmsburg	
Ueckermünde, Stadt (amtsfrei)			
Amt Uecker-Randow-Tal			
Brietzig	Fahrenwalde	Groß Luckow	Jatznick
Koblentz	Krugsdorf	Nieden	Papendorf
Polzow	Rollwitz	Schönwalde	Viereck
Zerrenthin			
Amt Usedom-Nord			
Karlshagen	Mölschow	Peenemünde	Trassenheide
Zinnowitz			
Amt Usedom Süd			
Benz	Dargen	Garz	Kamminke
Korswandt	Koserow	Loddin	Mellenthin
Pudagla	Rankwitz	Stolbe auf Usedom	Ückeritz
Usedom, Stadt	Zempin	Zirchow	
Amt Züssow			
Bandelin	Gribow	Groß Kiesow	Groß Polzin
Gützkow, Stadt	Karlsburg	Klein Bünzow	Lühmannsdorf
Murchin	Rubkow	Schmatzin	Wrangelsburg
Ziethen	Züssow		

A2 Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 64: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Vorpommern- Greifswald	Richtung	Zugpaare			Takt (in Min.)	Bemerkungen
				Mo -Fr	Sa	So/ F		
RE 3	Stralsund - Anger- münde - Berlin - Lu- therstadt Wittenberg	Greifswald Groß Kiesow Züssow Klein Bünzow Anklam Ducherow Ferdinandshof Jatznick Pasewalk	Stralsund - Lutherstadt Wittenberg	10	10	10	120´	im Abschnitt Züssow – Greifswald – Stralsund zusammen mit RB 21 im annähernd überlagern- den Stundentakt
			Lutherstadt Wittenberg - Stralsund	10	10	10		
RE 4	Lübeck - Bützow - Güstrow - Neubran- denburg - Pasewalk	Strasburg (Uckermark) Blumenhagen Pasewalk	Lübeck – Pasewalk	17 ¹	16	15	60´	ab/bis Pasewalk weiter als RE 4a und/oder RE 4b
			Pasewalk – Lübeck	17 ¹	16	15		
RE 4a	Pasewalk - Szczecin Głowny	Pasewalk Pasewalk Ost Zerrenthin Löcknitz Grambow	Pasewalk - Stettin	8 ¹	7	8	120´	siehe auch RE 4
			Stettin – Pasewalk	9 ¹	8	8		
RE 4b	Ueckermünde-Pase- walk	Ueckermünde Stadthafen Uecker- münde Eggesin Torgelow Jatznick Sandförde Pasewalk	Pasewalk-Ueckermünde	11	8	7	120´	siehe auch RE 4
			Ueckermünde-Pasewalk	11	8	7		

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Vorpommern- Greifswald	Richtung	Zugpaare			Takt (in Min.)	Bemerkungen
				Mo -Fr	Sa	So/ F		
RB 21 / RB 22 / RB 23	Swinemünde– Ahl- beck – Heringsdorf – Bansin – Zinnowitz – Wolgast – Züssow – Greifswald – Stralsund	Ahlbeck Grenze Seebad Ahlbeck Ahl- beck Ostseetherme Seebad Herings- dorf Heringsdorf Neuhof Bansin See- bad Schmollensee Neu Pudagla Ückeritz Stubbenfelde Kölpinsee Koserow Zempin Zinnowitz Tras- senheide Bannemin-Mölschow Wol- gaster Fähre Wolgast Hafen Wolgast Hohendorf Buddenhagen Karlsburg Züssow Groß Kiesow Greifswald Süd Greifswald	Swinemünde – Wolgast	27	26	26	30'/60'	30'-Takt im Sommer
			Wolgast – Züssow	18	17	17	60'	
			Züssow – Stralsund	9	8	8	120'	
			Stralsund – Züssow	9	8	8	120'	
			Züssow – Wolgast	18	17	17	60'	
			Wolgast – Swinemünde	27	26	26	30'/60'	30'-Takt im Sommer
RB 24	Zinnowitz – Trassen- moor – Karlshagen – Peenemünde	Zinnowitz Trassenmoor Karlshagen Peenemünde	Zinnowitz – Peene- münde	18	16	16	60'	
			Peenemünde – Zinno- witz	18	16	16		

Daten: Deutsche Bahn AG 2016.

A3 Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV

Tabelle 65: Angebotsumfang sonstiger ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
1	ZOB – Stadtrandsiedlung – Bahnhof Süd	VBG	ZOB – Bahnhof Süd	31 (31)	18	18	30-Minuten-Takt (Mo-Fr)	Teilweise als Kleinbus
			Bahnhof Süd - ZOB	29 (29)	17	17		
							1-h-Takt (Sa + So)	
2	Wieck – Innenstadt – Schönwalde	VBG	Wieck – Schönwalde	77 (77)	62	36	15-Minuten-Takt (Mo-Sa)	Teilweise als Kleinbus
			Schönwalde – Wieck	77 (77)	62	36		
							30-Minuten-Takt (Sa + So)	
3	ZOB – Rathaus – Schönwalde – Ostseevierviertel – Elisenhain	VBG	ZOB – Elisenhain	31 (31)	26	19	30-Minuten-Takt (Mo-Sa)	Teilweise als Kleinbus
			Elisenhain – ZOB	33 (33)	27	16		
							1-h-Takt (So)	
1/2	Gew. Süd - ZOB - Südstadt	AVG	Gew. Süd - Südstadt	5 (5)	/	/		
			Südstadt – Gellendin	6 (5)	/	/		
20	ZOB – Ostseevierviertel – Schönwalde – Neuer Friedhof – ZOB	VBG	Ostseevierviertel	/ (/)	5	5		verkehrt nur Samstag vor Totensonntag und am Totensonntag
			Neuer Friedhof	/ (/)	5	5		
201 (101)	Anklam – Usedom	AVG	Anklam – Usedom	7 (7)	3	3		Teilweise als Kleinbus und Linientaxi
			Usedom – Anklam	7 (7)	3	3		
201a	Usedom - Heringsdorf	UBB	Usedom – Heringsdorf	8 (7)	3	3	Teilweise 2-h-Takt	
			Heringsdorf – Usedom	11 (7)	3	3		
	Anklam – Zemitz - Wolgast	AVG	Anklam – Wolgast	7 (5)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
202 (102)			Wolgast – Anklam	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus
203* (103)	Anklam – Gützkow	AVG	Anklam – Gützkow	3,8 (1,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Güzkow – Anklam	3,8 (1,4)	/	/		
204 (104)	Anklam – Wahlendow	AVG	Anklam – Wahlendow	2 (/)	/	/		
			Wahlendow – Anklam	2 (/)	/	/		
206* (105)	Anklam – Pamitz – Schmatzin	AVG	Anklam – Schmatzin	3 (0,2)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Schmatzin – Anklam	3 (0,2)	/	/		
207* (106)	Anklam – Jarmen	AVG	Anklam – Jarmen	3 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Jarmen – Anklam	3 (2)	/	/		
208* (107)	Anklam – Krien – Klempenow	AVG	Anklam – Klempenow	4 (4)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Klempenow – Anklam	4 (4)	/	/		
209* (108)	Anklam – Krien – Gramzow	AVG	Anklam – Gramzow	2,2 (4)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Gramzow – Anklam	2,2 (4)	/	/		
210* (109)	Anklam – Greifswald	AVG	Anklam – Greifswald	6 (6)	2	2		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Greifswald – Anklam	6 (6)	2	2		
211* (110)	Anklam – Medow – Wussentin - Stammersfelde	AVG	Anklam – Stammersfelde	3 (1)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Stammersfelde – Anklam	4 (3)	/	/		
212* (111)	Anklam – Wegezin – Rehberg	AVG	Anklam – Rehberg	7 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Rehberg – Anklam	9 (5)	/	/		
213* (112)	Anklam – Teterin – Spantekow	AVG	Anklam – Spantekow	2 (0,4)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Spantekow – Anklam	1 (0,4)	/	/		
		AVG	Anklam – Schwerinsburg	5 (4)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
215* (113)	Anklam – Ducherow – Wietstock – Schwerinsburg		Schwerinsburg – Anklam	4 (4)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
216* (114)	Anklam – Bargischo – Kalkstein – Neuendorf A – Rossin	AVG	Anklam – Rossin	3 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Rossin – Anklam	3,8 (2)	/	/		
217* (115)	Anklam – Ducherow – Schwerinsburg - Wietstock	AVG	Anklam – Ducherow	3 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Ducherow – Anklam	3 (/)	/	/		
218* (116)	Anklam – Spantekow	AVG	Anklam – Spantekow	1,6 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Spantekow – Anklam	1,8(/)	/	/		
219* (117)	Anklam – Wussentin – Spante- kow – Krien	AVG	Anklam – Krien	4,8 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Krien –Anklam	7,6 (/)	/	/		
221* (118)	Anklam – Liepen – Neetzow – Krien	AVG	Anklam – Krien	2 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Krien – Anklam	2,8 (/)	/	/		
222* (119)	Anklam – Pätschow – Schlatkow	AVG	Anklam – Schlatkow	3 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Schlatkow – Anklam	3 (/)	/	/		
225* (120)	Anklam – Friedland	AVG	Anklam – Friedland Markt	6 (6)	1	1		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Friedland Markt – Anklam	6 (6)	1	1		
226* (121)	Anklam – Glien – Rubenow	AVG	Anklam – Rubenow	2,8 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Rubenow – Anklam	7,8 (/)	/	/		
251*	Lassan – Papendorf – Zemitz – Wolgast	PAS	Lassan – Wolgast	16,6 (6)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Wolgast – Lassan	13,8 (7)	/	/		
252*	Lassan – Klotzow – Anklam	PAS	Lassan – Anklam	11,6 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Anklam – Lassan	12,6 (5)	/	/		
271		UBB	Wolgast – Greifswald	4 (/)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
	Wolgast – Lühhmannsdorf – Greifswald		Greifswald – Wolgast	3 (/)	/	/		
272	Wolgast – Karlshagen	UBB	Wolgast – Karlshagen	4 (/)	/	/		
			Karlshagen – Wolgast	4 (/)	/	/		
273	(Wolgast) – Zinnowitz – Lütow	UBB	Wolgast – Lütow	5 (4)	/	/	teilweise	
			Lütow – Wolgast	7 (5)	/	/	2-h-Takt	
274	Wolgast – Freest – Lubmin	UBB	Wolgast – Lubmin	11 (6)	/	/	2-h-Takt	
			Lubmin – Wolgast	8 (5)	/	/		
281	Ahlbeck – Benz – Usedom	UBB	Ahlbeck – Usedom	6 (4)	/	/	Teilweise	
			Usedom – Ahlbeck	6 (5)	/	/	2-h-Takt	
282	Koserow – Usedom	UBB	Koserow – Usedom	3 (/)	/	/		
			Usedom – Koserow – Zinnowitz	3 (/)	/	/		
283	Usedom – Warthe	UBB	Usedom – Warthe	7(4)	/	/	Teilweise	
			Warthe – Usedom	6 (3)	/	/	2-h-Takt	
284	Usedom – Gummlin – Dargen	UBB	Usedom – Dargen	5 (6)	/	/	2-h-Takt	
			Dargen – Usedom	8 (4)	/	/		
285	Ahlbeck – Reetzow – Ahlbeck	UBB	Ahlbeck – Dargen	8 (4)	/	/	Teilweise	
			Dargen – Ahlbeck	10 (6)	/	/	2-h-Takt	
286	Ückeritz – Bansin – Kamminke	UBB	Ückeritz – Kamminke	10 (10)	2	/	Teilweise	
			Kamminke – Ückeritz	10 (9)	2	/	2-h-Takt	
287	Usedom – Karnin – Usedom	UBB	Usedom – Karnin – Usedom	6 (3)	/	/		
290	Ahlbeck – Bansin	UBB	Ahlbeck – Bansin	9 (/)	9	9	1-h-Takt (30-Min.-Takt in Hauptsaison)	

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
291	Bansin – Ahlbeck	UBB	Bansin – Ahlbeck	9 (/)	9	9	1-h-Takt (30-Min.-Takt in Hauptsaison)	
300*	Jarmen – Altentreptow – Neubrandenburg	MVVG	Jarmen – Neubrandenburg	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Neubrandenburg – Jarmen	6 (6)	/	/		
300*	Jarmen – Greifswald	VVG	Jarmen – Greifswald	5,2 (4,2)	/	1		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Greifswald – Jarmen	4,2 (3,2)	/	1		
301	Demmin – Greifswald	MVVG	Demmin – Greifswald	2 (2)	/	/		Bedienungsverbot innerhalb des Landkreises Vorpommern-Greifswald
			Greifswald - Demmin	2 (2)	/	/		
302*	Jarmen – Demmin	VVG	Jarmen – Demmin	12 (8)	/	1		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Demmin – Jarmen	10 (8)	/	1		
303*	Demmin – Loitz – Greifswald	VVG	Demmin – Greifswald	20,6 (10)	/	1		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Greifswald – Demmin	16 (9)	/	1		
316	Grimmen – Neuendorf – Greifswald	VVR	Grimmen – Greifswald	1 (1)	/	/		
			Greifswald – Grimmen	2 (1)	/	/		
320	Greifswald – Grimmen – Bad Sülze	VVR	Greifswald – Bad Sülze	6 (6)	3	3		
			Greifswald – Grimmen	6 (6)	3	3		
326*	Demmin – Loitz – Zarnekla	VVG	Demmin – Zarnekla	5,8 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Zarnekla – Demmin	5 (3)	/	/		
330	Greifswald - Neubrandenburg	VVG	Neubrandenburg – Greifswald	0,2 (0,2)	/	1		
			Greifswald – Neubrandenburg	0,2 (0,2)	/	1		
331*		VVG	Jarmen – Loitz	10 (1,4)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
	Jarmen – Loitz		Loitz – Jarmen	12,6 (1,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
333*	Jarmen – Unnode	VVG	Jarmen – Unnode	5,2 (1)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Unnode – Jarmen	6,2 (2)	/	/		
335	Jarmen – Jagetzow	VVG	Jarmen – Jagetzow	1 (/)	/	/		
			Jagetzow – Jarmen	1 (/)	/	/		
336*	Jarmen – Alt Tellin – Neu Buchholz	VVG	Jarmen – Neu Buchholz	7,4 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Neu Buchholz – Jarmen	8,4 (4)	/	/		
338*	Jarmen – Gützkow	VVG	Jarmen – Gützkow	7,6 (/)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Gütkow – Jarmen	6,6 (/)	/	/		
339	Jarmen – Neu Plötz	VVG	Jarmen – Neu Plötz	2 (/)	/	/		
			Gütkow – Neu Plötz	2 (/)	/	/		
345*	Wietzow – Demmin	VVG	Wietzow – Demmin	2,4 (/)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Demmin – Wietzow	4 (0,4)	/	/		
413*	Prenzlau – Werbelow – Strasburg	UVG	Prenzlau – Strasburg	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Strasburg – Prenzlau	7 (5)	/	/		
421*	Prenzlau – Göritz – Nieden – Klockow	UVG	Prenzlau – Klockow	7 (5)	3	3		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Klockow – Prenzlau	5 (5)	3	3		
424*	Brüssow – Grünberg – Woddow – Löcknitz	UVG	Brüssow – Löcknitz	4 (3)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Löcknitz – Brüssow	4 (3)	/	/		
		AVG	Helmshagen – Greifswald	5 (1,2)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
501* (122)	Helmshagen – Dersekow – Neuenkirchen – Greifswald		Greifswald – Helmshagen	/ (/)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
502* (123)	Greifswald – Klein Zastrow – Görmin	AVG	Greifswald – Görmin	4 (1,2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Görmin – Greifswald	2 (2)	/	/		
503* (124)	Helmshagen – Greifswald – Gützkow – Helmshagen	AVG	Helmshagen – Heilgeisthof	1 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Helmshagen – Dersekow	2,8 (/)	/	/		
504* (125)	Greifswald – Steffenshagen – Greifswald	AVG	Heilgeisthof	6 (2)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Wackerow	2,8 (/)	/	/		
505* (126)	Greifswald – Karlsburg – Gützkow	AVG	Greifswald – Gützkow	4 (1)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Güztzkow – Greifswald	4,8 (1)	/	/		
506* (127)	Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode	AVG	Greifswald – Stahlbrode	12,8 (9,2)	2	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus
			Stahlbrode – Greifswald	13,8 (10,4)	2	/		
507* (128)	Helmshagen – Bandelin – Gützkow	AVG	Helmshagen – Gützkow	2 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Güztzkow – Helmshagen	1,8 (/)	/	/		
508* (129)	Greifswald – Katzow – Wolgast	AVG	Greifswald – Wolgast	10 (7)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Wolgast – Greifswald	9,8 (6)	/	/		
509* (130)	Helmshagen – Behrenhoff – Karlsburg – Steinfurth	AVG	Helmshagen – Steinfurth	2 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Steinfurth – Helmshagen	2 (/)	/	/		
510* (131)	Greifswald – Strellin – Dambeck – Gützkow	AVG	Greifswald – Gützkow	5,6 (3)	/	/		Teilweise als Linientaxi und Rufbus
			Güztzkow – Greifswald	7 (4)	/	/		
511* (132)	Helmshagen – Weitenhagen – Dersekow – Helmshagen	AVG	Sestelin	3 (0,2)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Dersekow	2 (1)	/	/		
	Greifswald – Gützkow – Jarmen	AVG	Greifswald – Jarmen	13,8 (9)	1	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
512* (133)			Jarmen – Greifswald	13 (9)	1	/		Teilweise als Kleinbus, Lini- entaxi sowie als Rufbus
513* (134)	Gützkow – Hinrichshagen	AVG	Gützkow – Hinrichshagen	1 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Hinrichshagen – Gützkow	/ (/)	/	/		
514* (135)	Greifswald – Lühhmannsdorf – Wolgast	AVG	Greifswald – Wolgast	5 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Wolgast – Greifswald	6 (4)	/	/		
515* (136)	Gützkow – Groß Kiesow – Guest – Helmschagen	AVG	Gützkow – Helmschagen	2,8 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Helmschagen – Gützkow	3,6 (/)	/	/		
517 (137)	Greifswald – Ludwigsburg – Lub- min – Wusterhusen	AVG	Greifswald – Wusterhusen	6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus
			Wusterhusen – Greifswald	6,8 (3)	/	/		
518* (138)	Greifswald – Lubmin – Wolgast	AVG	Greifswald – Wolgast	14 (14)	3	3		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Wolgast – Greifswald	12,2 (12,2)	3	3		
519* (139)	Lubmin – Konerow	AVG	Lubmin – Konerow	2 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Konerow – Lubmin	2,8 (/)	/	/		
520 (140)	Wolgast – Lubmin – Guest – Helmschagen	AVG	Wolgast – Helmschagen	1 (/)	/	/		
			Helmschagen – Wolgast	/ (/)	/	/		
521 (141)	Lubmin, Teufelstein – Lubmin, Schule	AVG	Teufelstein – Schule	2 (/)	/	/		
			Schule – Teufelstein	/ (/)	/	/		
523* (142)	Helmschagen – Guest – Kemnitz – Lubmin	AVG	Helmschagen – Lubmin	3 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Lubmin – Helmschagen	2,8 (/)	/	/		
524* (143)	Helmschagen – Neu Boltenhagen – Gützkow	AVG	Helmschagen – Gützkow	1 (/)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Gützkow – Helmschagen	1,8 (/)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen
540*	Neubrandenburg – Woldegk – Strasburg	MVVG	Neubrandenburg – Strasburg	8 (7)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Strasburg – Neubrandenburg	8 (7)	/	/		
700*	Pasewalk – Löcknitz	VVG	Pasewalk – Löcknitz	8 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Löcknitz – Pasewalk	7 (4,4)	/	/		
702*	Löcknitz – Penkun	VVG	Löcknitz – Penkun	14 (6,6)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Penkun – Löcknitz	17 (6,6)	/	/		
704*	Pasewalk – Löcknitz – Bismark	VVG	Pasewalk – Bismark	2,8 (1,4)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Bismark – Pasewalk	3,8 (1)	/	/		
705*	Pasewalk – Löcknitz – Szczecin	VVG	Pasewalk – Szczecin	2,8 (2,4)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Szczecin – Pasewalk	3,8 (2)	/	/		
706*	Ueckermünde – Hintersee – Szczecin	VVG	Ueckermünde – Szczecin	2,4 (1,4)	/	/		Teilweise als Rufbus
707*	Ueckermünde – Eggesin – Hinter- see	VVG	Ueckermünde – Hintersee	2,4 (1,4)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Hintersee – Ueckermünde	3,4 (2,2)	/	/		
711*	Pasewalk – Borken	VVG	Pasewalk – Borken	6 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Borken – Pasewalk	6 (5)	/	/		
712*	Pasewalk – Schönwalde – Blu- menhagen – Jatznick	VVG	Pasewalk – Jatznick	4 (1,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Jatznick – Pasewalk	2 (0,8)	/	/		
713*	Pasewalk – Blumenhagen – Strasburg	VVG	Pasewalk – Strasburg	6 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Li- nientaxi sowie als Rufbus
			Strasburg – Pasewalk	8 (3)	/	/		
714*	Pasewalk – Nieden	VVG	Pasewalk – Nieden	4 (3)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus
			Nieden – Pasewalk	5 (4)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen																																																																																																																													
715*	Löcknitz – Bergholz	VVG	Löcknitz – Bergholz	6 (1)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus																																																																																																																													
			Bergholz – Löcknitz	6 (1)	/	/			718*	Löcknitz – Glashütte – Hintersee – Blankensee	VVG	Löcknitz – Blankensee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus	Blankensee – Löcknitz	13 (5,2)	/	/	721*	Penkun – Friedefeld – Grünz	VVG	Penkun – Grünz	3,8 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus	Grünz – Penkun	3,8 (1,2)	/	/	724*	Pasewalk – Damerow	VVG	Pasewalk – Damerow	10 (6)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Damerow – Pasewalk	9 (5)	/	/	800*	Strasburg – Pasewalk	VVG	Strasburg – Pasewalk	5,4 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Strasburg	5,4 (3,4)	/	/	812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus	Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/	815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2	
718*	Löcknitz – Glashütte – Hintersee – Blankensee	VVG	Löcknitz – Blankensee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus																																																																																																																													
			Blankensee – Löcknitz	13 (5,2)	/	/			721*	Penkun – Friedefeld – Grünz	VVG	Penkun – Grünz	3,8 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus	Grünz – Penkun	3,8 (1,2)	/	/	724*	Pasewalk – Damerow	VVG	Pasewalk – Damerow	10 (6)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Damerow – Pasewalk	9 (5)	/	/	800*	Strasburg – Pasewalk	VVG	Strasburg – Pasewalk	5,4 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Strasburg	5,4 (3,4)	/	/	812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus	Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/	815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1								
721*	Penkun – Friedefeld – Grünz	VVG	Penkun – Grünz	3,8 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus, Linientaxi sowie als Rufbus																																																																																																																													
			Grünz – Penkun	3,8 (1,2)	/	/			724*	Pasewalk – Damerow	VVG	Pasewalk – Damerow	10 (6)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Damerow – Pasewalk	9 (5)	/	/	800*	Strasburg – Pasewalk	VVG	Strasburg – Pasewalk	5,4 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Strasburg	5,4 (3,4)	/	/	812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus	Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/	815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																					
724*	Pasewalk – Damerow	VVG	Pasewalk – Damerow	10 (6)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Damerow – Pasewalk	9 (5)	/	/			800*	Strasburg – Pasewalk	VVG	Strasburg – Pasewalk	5,4 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Strasburg	5,4 (3,4)	/	/	812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus	Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/	815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																		
800*	Strasburg – Pasewalk	VVG	Strasburg – Pasewalk	5,4 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Pasewalk – Strasburg	5,4 (3,4)	/	/			812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus	Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/	815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																															
812*	Strasburg – Lauenhagen – Schönhausen – Rothemühl	VVG	Strasburg – Rothemühl	4,2 (0,2)	/	/		Teilweise als Linienbus und Rufbus																																																																																																																													
			Rothemühl – Strasburg	6,2 (0,2)	/	/			815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/	820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																												
815*	Strasburg – Köhnhof	VVG	Strasburg – Köhnhof	2 (0,8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Köhnhof – Strasburg	2 (0,8)	/	/			820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/	901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																																									
820*	Loitz – Gützkow – Jarmen	VVG	Loitz – Jarmen	8,6 (2)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Jarmen – Loitz	7,8 (2)	/	/			901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5	902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																																																						
901*	Torgelow – Viereck – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	14 (11)	3	4	Teilweise 1-h-takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Pasewalk – Torgelow	14 (11,4)	3	5			902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3	903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																																																																			
902*	Torgelow – Ueckermünde	VVG	Torgelow – Ueckermünde	20 (14,4)	2	3	Teilweise 1-h-Takt	Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Ueckermünde – Torgelow	20 (17,4)	4	3			903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																																																																																
903*	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	VVG	Torgelow – Pasewalk	8 (4,4)	/	2		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																																													
			Pasewalk – Torgelow	10 (5)	/	1																																																																																																																															

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt	Bemerkungen																																																																																																			
904*	Torgelow – Torgelow/Holl. – Eggesin	VVG	Torgelow – Eggesin	4 (/)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																			
			Eggesin – Torgelow	5 (/)	/	/			905*	Torgelow – Ferdinandshof – Rothemühl	VVG	Torgelow – Rothemühl	7 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Rothemühl – Torgelow	9 (4)	/	/	906*	Torgelow – Jatznick (Bahnhof)-Rothemühl	VVG	Torgelow – Rothemühl	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Rothemühl – Torgelow	3 (2)	/	/	907*	Torgelow – Rieth – Hintersee	VVG	Torgelow – Hintersee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Hintersee – Torgelow	12 (5)	/	/	908*	Ueckermünde – Ahlbeck – Altwarp	VVG	Ueckermünde – Altwarp	15 (8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Altwarp – Ueckermünde	16 (9)	/	/	909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/	910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/	
905*	Torgelow – Ferdinandshof – Rothemühl	VVG	Torgelow – Rothemühl	7 (4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																			
			Rothemühl – Torgelow	9 (4)	/	/			906*	Torgelow – Jatznick (Bahnhof)-Rothemühl	VVG	Torgelow – Rothemühl	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Rothemühl – Torgelow	3 (2)	/	/	907*	Torgelow – Rieth – Hintersee	VVG	Torgelow – Hintersee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Hintersee – Torgelow	12 (5)	/	/	908*	Ueckermünde – Ahlbeck – Altwarp	VVG	Ueckermünde – Altwarp	15 (8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Altwarp – Ueckermünde	16 (9)	/	/	909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/	910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/								
906*	Torgelow – Jatznick (Bahnhof)-Rothemühl	VVG	Torgelow – Rothemühl	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus																																																																																																			
			Rothemühl – Torgelow	3 (2)	/	/			907*	Torgelow – Rieth – Hintersee	VVG	Torgelow – Hintersee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Hintersee – Torgelow	12 (5)	/	/	908*	Ueckermünde – Ahlbeck – Altwarp	VVG	Ueckermünde – Altwarp	15 (8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Altwarp – Ueckermünde	16 (9)	/	/	909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/	910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																					
907*	Torgelow – Rieth – Hintersee	VVG	Torgelow – Hintersee	12 (5,4)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																			
			Hintersee – Torgelow	12 (5)	/	/			908*	Ueckermünde – Ahlbeck – Altwarp	VVG	Ueckermünde – Altwarp	15 (8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Altwarp – Ueckermünde	16 (9)	/	/	909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/	910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																		
908*	Ueckermünde – Ahlbeck – Altwarp	VVG	Ueckermünde – Altwarp	15 (8)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																			
			Altwarp – Ueckermünde	16 (9)	/	/			909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/	910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																															
909*	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	5 (2)	/	/		Teilweise als Rufbus																																																																																																			
			Ferdinandshof – Ueckermünde	5 (3,6)	/	/			910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus	Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/	911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																																												
910*	Ueckermünde – Ducherow	VVG	Ueckermünde – Ducherow	7 (6)	/	/		Teilweise als Rufbus																																																																																																			
			Ducherow – Ueckermünde	7 (6)	/	/			911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus	Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/	912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																																																									
911*	Ueckermünde – Meiersberg - Ferdinandshof	VVG	Ueckermünde – Ferdinandshof	7 (5)	/	/		Teilweise als Kleinbus und Rufbus																																																																																																			
			Ferdinandshof – Ueckermünde	7 (3)	/	/			912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus	Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																																																																						
912*	Ueckermünde – Liepgarten	VVG	Ueckermünde – Liepgarten	7 (3)	/	/		Teilweise als Rufbus																																																																																																			
			Liepgarten – Ueckermünde	8 (2)	/	/																																																																																																					

Daten: Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“ 2016. MVVG 2017. UVG 2017. VVR 2017.

Anmerkungen: * Linie mit Einsatz flexibler Bedienformen.
¹ Liniennummern in Klammern gelten ab dem 01.08.2018.

A4 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Tabelle 66: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grundschulen			
Grundschule Ahlbeck	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Ahlbeck über Amt Am Stettiner Haff	69
Grundschule „Gebrüder Grimm“	Volle Halbtagschule	Stadt Anklam	198
Grundschule „Villa Kunderbunt“	Volle Halbtagschule	Stadt Anklam	314
Grundschule „Lütte Nordlichter“	Volle Halbtagschule	Amt Landhagen	147
Grundschule Eggesin	Volle Halbtagschule	Stadt Eggesin über Amt Am Stettiner Haff	172
Grundschule Ferdinandshof	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Ferdinandshof über Amt Torgelow-Ferdinandshof	160
Grundschule „Peenetal“	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Görmin über Amt Peenetal/Loitz	45
Grundschule „Erich Weinert“	Volle Halbtagschule	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	254
Grundschule „Martin-Andersen-Nexö“	Volle Halbtagschule	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	331
Grundschule „Käthe Kollwitz“	Volle Halbtagschule	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	302
Grundschule „Karl Krull“	Volle Halbtagschule	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	222
Grundschule „Greif“	Volle Halbtagschule	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	303
Grundschule Heringsdorf	Volle Halbtagschule	Gemeinde Ostseebad Heringsdorf	275

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grundschule Jarmen	Kein Ganztagsbetrieb	Stadt Jarmen	122
Grundschule Jatznick	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Jatznick über Amt Uecker-Randow-Tal	62
Grundschule Karlshagen	Volle Halbtagschule	Gemeinde Ostseebad Karlshagen über Amt Usedom Nord	145
Grundschule „Fritz Reuter“	Volle Halbtagschule	Amt Lubmin	112
Vineta-Grundschule Koserow	Volle Halbtagschule	Gemeinde Koserow	162
Grundschule „Schwalbennest“	Volle Halbtagschule	Gemeinde Krien über Amt Anklam-Land	73
Grundschule „Fritz Reuter“ Kröslin	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Kröslin	49
Grundschule Lassan	Volle Halbtagschule	Stadt Lassan über Amt Wolgast	54
Grundschule Leopoldshagen	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Leopoldshagen über Amt Am Stettiner Haff	48
Grundschule „Am See“	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Löcknitz	264
Grundschule Diesterweg	Kein Ganztagsbetrieb	Stadt Loitz	148
Grundschule Ueckertal	Kein Ganztagsbetrieb	Stadt Pasewalk	485
Grundschule Penkun	Kein Ganztagsbetrieb	Stadt Penkun über Amt Löcknitz/Penkun	99
Kleine Grundschule auf dem Lande Mewegen	Volle Halbtagschule	Gemeinde Rothenklempow	48
Grundschule Strasburg	Volle Halbtagschule	Stadt Strasburg	156
Pestalozzi-Grundschule	Kein Ganztagsbetrieb	Stadt Torgelow	334

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grundschule Tutow	Volle Halbtagschule	Gemeinde Tutow über Amt Jarmen-Tutow	93
Haff-Grundschule Ueckermünde	Volle Halbtagschule	Stadt Ueckermünde	307
Grundschule Stadt Usedom	Volle Halbtagschule	Stadt Usedom	116
Grundschule Wolgast	Volle Halbtagschule	Stadt Wolgast	278
Grundschule „Lütt Matten“	Kein Ganztagsbetrieb	Gemeinde Wusterhusen	91
Grundschule Zinnowitz	Volle Halbtagschule	Amt Usedom Nord	142
Grundschule Züssow	Volle Halbtagschule	Amt Züssow	139
Evangelische Grundschule Benz	Kein Ganztagsbetrieb	Schulstiftung der ev.-luth. Kirche in Norddeutschland	
Evangelische Grundschule mit Orientierungsstufe Pasewalk	Kein Ganztagsbetrieb	Schulstiftung der ev.-luth. Kirche in Norddeutschland	
Förderschulen			
Sonderpädagogisches Förderzentrum mit dem Schwerpunkt Lernen	Ganztagsangebot in offener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	170
„Johann Heinrich Pestalozzi“ Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen		Landkreis Vorpommern-Greifswald	142
Janusz-Korczak-Schule Wolgast, Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen		Landkreis Vorpommern-Greifswald	132
Kleeblattschule Anklam, Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	102

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung		Landkreis Vorpommern-Greifswald	48
„Randow-Schule“ Schule mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung		Landkreis Vorpommern-Greifswald	29
Schule am Stettiner Haff		Landkreis Vorpommern-Greifswald	62
Sonderpädagogisches Förderzentrum „Biberburg“ mit Förderschwerpunkt Lernen, emotionale und soziale Entwicklung		Landkreis Vorpommern-Greifswald	171
„Am Park“ Schule mit dem Förderschwerpunkt Lernen, emotionale und soziale Entwicklung	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	157
Schlossbergschule Sonderpädagogisches Förderzentrum mit Förderschwerpunkt Lernen		Landkreis Vorpommern-Greifswald	125
Haus für Arbeiten und Lernen		Kinder- und Jugendzentrum Mecklenburg- Vorpommern e.V.	
Gymnasien			
Lilienthal Gymnasium Anklam	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	460
Gymnasium „Alexander von Humboldt“	Ganztagsangebot in offener Form	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	624

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Gymnasium „Friedrich Ludwig Jahn“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	685
Abendgymnasium "Wolfgang Koeppen"		Universitäts- und Hansestadt Greifswald	69
Schloss-Gymnasium Gützkow	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	365
Deutsch-Polnisches Gymnasium (Europaschule)	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	486
Gymnasium „Oskar Picht“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	477
Greifen-Gymnasium Ueckermünde	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	512
Runge-Gymnasium Wolgast	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Landkreis Vorpommern-Greifswald	444
Ostseegymnasium Greifswald		Berufsfachschule Greifswald GmbH	
Fachgymnasium Wolgast		Landkreis Vorpommern-Greifswald	
Regionale Schulen			
Regionale Schule „Friedrich Schiller“	Ganztagsangebot in offener Form	Stadt Anklam	330
Regionale Schule „Käthe Kollwitz“	Ganztagsangebot in offener Form	Stadt Anklam	252
Regionale Schule „Ernst Thälmann“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Stadt Eggesin über Amt Am Stettiner Haff	223

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Regionale Schule „Hanno Günther“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Gemeinde Ferdinandshof über Amt Torgelow- Ferdinandshof	253
Regionale Schule „Caspar David Friedrich“		Universitäts- und Hansestadt Greifswald	426
Regionale Schule „Ernst Moritz Arndt“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	359
Regionale Schule Jarmen		Stadt Jarmen	179
Regionale Schule „Heinrich Heine“ Karlshagen	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Gemeinde Ostseebad Karlshagen über Amt Usedom Nord	208
Regionale Schule Löcknitz	Ganztagsangebot in offener Form	Gemeinde Löcknitz	260
Regionale Schule Loitz	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Stadt Loitz	189
Regionale Schule „Am Teufelsstein“ Lubmin	Ganztagsangebot in offener Form	Amt Lubmin	167
Regionale Schule „Arnold Zweig“	Ganztagsangebot in voll gebundener Form	Stadt Pasewalk	469
Regionale Schule Penkun	Ganztagsangebot in offener Form	Stadt Penkun über Amt Löcknitz/Penkun	130
Regionale Schule „Am Wasserturm“	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Stadt Strasburg	173

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Regionale Schule „Albert Einstein“	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Stadt Torgelow	270
Ostseeschule Ückeritz	Ganztagsangebot in offener Form	Schulzweckverband „Seebad Ückeritz“	305
Regionale Schule Ueckermünde		Stadt Ueckermünde	197
Regionale Schule „G. L. Th. Kosegarten“	Ganztagsangebot in offener Form	Stadt Wolgast	274
Regionale Schule mit Grundschule			
Lindenschule Ducherow	Volle Halbtagsschule/Ganztagsangebot in offener Form	Gemeinde Ducherow über Amt Anklam-Land	224
Regionale Schule mit Grundschule „Peenetal“	Volle Halbtagsschule/Ganztagsangebot in offener Form	Amt Züssow	435
Regionale Schule mit Grundschule „Schule am Bodden“	Volle Halbtagsschule/Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Amt Landhagen	397
Regionale Schule mit Grundschule „Johann Christoph Adelung“	Volle Halbtagsschule/Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Schulverband Spantekow	251
Regionale Schule mit Grundschule Wolgast	Volle Halbtagsschule/Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Stadt Wolgast	414
Gesamtschulen			
Europäische Gesamtschule Insel Usedom	Ganztagsangebot in offener Form	Gemeinde Ostseebad Heringsdorf	555

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Integrierte Gesamtschule „Erwin Fischer“	Ganztagsangebot in teilweise gebundener Form	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	385
Evangelisches Schulzentrum Martin-Schule Greifswald		J. Odebrecht-Stiftung	
Integrierte Gesamtschule in freier Trägerschaft Zinnowitz		Förderverein Freie Schule Zinnowitz e.V.	
Waldorfschule			
Freie Waldorfschule Greifswald		Initiative zur Förderung der Waldorfpädagogik Greifswald e.V.	
Kooperative Schule			
Montessori Schule Greifswald		Aktion Sonnenschein e.V.	502

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

A5 Tarifübersicht für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Tabelle 67: Tarifübersicht über die im Landkreis Vorpommern-Greifswald gültigen Tarife im SPNV

Ticket	DB	UBB	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich
Tarife in Gemeinschaftstarif Vorpommern (GTV)¹				
Einzelfahrausweis	X	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,4}	Gültig im Bereich der GTV

Ticket	DB	UBB	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich
Gültig auf dem Streckennetz der UBB				
Gruppenkarte	X	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,4}	Gültig im Bereich der GTV
Minigruppenkarte	X	X	Jedermann	Gültig im Bereich der GTV Für 2 Erwachsene und bis zu 3 Kinder für eine Hin- und Rückfahrt
Wochenkarte	X	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,4,5}	Gültig im Bereich der GTV Wochenkarten gelten an 7 aufeinanderfolgenden Tagen
Monatskarte	X	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,4,5}	Gültig im Bereich der GTV Monatskarten gelten bis zum datumsmäßigen Vortag des Folgemonats Auch als Jahres- und Abonnementkarten erhältlich.
Netzkarte „Usedom“²				
Tageskarte / Usedom-Ticket	–	X	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt am eingetragenen Kalendertag bis 24 Uhr.
Wochenkarte	–	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,5}	Gelten eine Woche (7 Tage).
Monatskarte	–	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,5}	Gelten einen Monate, bis zum datumsgemäßen Vortag des Folgemonats.
Jahreskarte	–	X	Jedermann/Ermäßigt ^{3,5}	Gelten ein Jahr, bis zum datumsgemäßen Vortag des Folgejahres.
Job-Ticket	–	X	Jedermann	Gelten ein Jahr, bis zum datumsgemäßen Vortag des Folgejahres.
Weitere Tickets				
Pomerania-Ticket	X	–	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt bei der DB auf der Linie 175 im Abschnitt Pasewalk-Szczecin Główny.

Ticket	DB	UBB	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich
SchülerFerienTicket MV	X	X	Für Schüler und Schulabgänger des aktuellen Schuljahres in den Sommerferien.	In allen Verkehrsmitteln der ÖPNV/SPNV-Unternehmen.
Mecklenburg-Vorpommern-Ticket	X	X	Jedermann (5 Personen max.)	Gültig für einen Tag in ganz Mecklenburg-Vorpommern von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages. An Wochenenden und Feiertagen ganztags gültig.
Schönes-Wochenende-Ticket	X	X	Jedermann (5 Personen max.)	Gültig für einen Tag an einem Samstag oder sonntags von 0 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages.
Quer-durchs-Land-Ticket	X	X	Jedermann (5 Personen max.)	Gültig für einen Tag von Mo-Fr von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetages. An Wochenenden und Feiertagen ganztags gültig.
Stadt-Land-Meer-Ticket ⁴	X	–	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt für die Relation ab Berlin nach Pasewalk, Jatznick, Ferdinandshof, Ducherow, Anklam, Klein Bützow, Züssow, Groß Kiesow, Greifswald, Greifswald Süd.
Insel & Me(e)hr-Tageskarte	X	X	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt am eingetragenen Kalendertag bis 24 Uhr. Gültig im Busliniennetz der Insel Usedom, inkl. Stadtgebiet Wolgast. Ebenfalls gültig auf den SPNV-Netz der UBB bis Barth u. zwischen Stralsund Hbf. und Altefährr

Anmerkung:

¹Der GTV gilt auf der Strecke Züssow – Greifswald – Stralsund und bietet tarifliche Übergangsmöglichkeit zum Stadtverkehrsnetz in Greifswald.

²Gültig im SPNV-Netz der UBB auf der gesamten Insel Usedom sowie bis Züssow. ³Die Ermäßigung gilt für Kinder von 6 bis 14 Jahren. ⁴Die Ermäßigung gilt für BahnCard-Inhaber. ⁵Die Ermäßigung gilt für Schüler, Studenten, Auszubildende, Beamtenanwärter.

Tabelle 68: Tarifübersicht über die im Landkreis Vorpommern-Greifswald gültigen Tarife im sonstigen ÖPNV

Ticket	VVG	AVG	VBG	UBB	PAS	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich / Bemerkungen
Regionalverkehr							
Einzelfahrausweis	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ¹	Für eine einmalige Fahrt mit Umsteigen.
Hin- und Rückfahrkarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ¹	Gilt für eine Hin- und Rückfahrt in einem Zeitraum von drei aufeinanderfolgenden Tagen.
Mehrfahrtenkarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ¹	Beinhaltet fünf Einzelfahrten
Gruppenfahrausweis	X	X	–	X	X	Jedermann (ab 10 Personen)	Gilt als eine Einzelfahrt.
Gruppenfahrausweis für Vorschuleinrichtungen	X	X	–	X	X	5 Kinder und 1 Betreuer	Gilt als eine Einzelfahrt
Wochenkarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten in der laufenden Kalenderwoche.
Monatskarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten in der laufenden Kalendermonat.
Halbjahreskarte	X	X	–	X	X	Jedermann	Für beliebig viele Fahrten in einem Zeitraum von sechs aufeinanderfolgenden Monaten.
Jobticket - Wochenkarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ² (für Gruppen von mind. 10 Arbeitnehmern)	Für beliebig viele Fahrten in der laufenden Kalenderwoche.
Jobticket - Monatskarte	X	X	–	X	X	Jedermann/Ermäßigt ² (für Gruppen von mind. 10 Arbeitnehmern)	Für beliebig viele Fahrten in der laufenden Kalendermonat.
Stadtlinienverkehr Greifswald							

Ticket	VVG	AVG	VBG	UBB	PAS	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich / Bemerkungen
Einzelfahrausweis	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Für beliebig viele Fahrten innerhalb von 80 Minuten.
6er-Ticket	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Beinhaltet sechs Einzelfahrten.
Tageskarte	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Gilt für den vermerkten Kalendertag bis Betriebsschluss.
Familien-/Gruppenkarte	–	–	X	–	–	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt am Tag der Entwertung bis Betriebsschluss.
Wochenendticket	–	–	X	–	–	Jedermann (2 Personen)	Gültig von Freitag 19 Uhr bis Sonntag 24 Uhr für beliebig viele Fahrten.
Wochenkarte	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten an sieben aufeinanderfolgenden Tagen.
Monatskarte	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten ab dem Tag der Gültigkeit bis zum letzten Tag des Monats bzw. des entsprechenden Tages des Nachmonats.
Sommerticket	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Gültig vom 01.06. bis zum 31.08.
Winterticket	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Gültig vom 01.11. bis zum 28/29.02.
ABO-6-Monatskarte	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten in einem Zeitraum von sechs aufeinanderfolgenden Monaten.
ABO-Jahreskarte	–	–	X	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Für beliebig viele Fahrten in einem Zeitraum von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten.
Stadtlinienverkehr Anklam							
Einzelfahrausweis	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Für eine einmalige Fahrt mit Umsteigen.

Ticket	VVG	AVG	VBG	UBB	PAS	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich / Bemerkungen
Kurzzeitticket	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Gelten für Umsteiger und beliebig viele Fahrten im Stadtgebiet innerhalb von drei Stunden.
Mehrfahrtenkarte	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Beinhaltet fünf Einzelfahrten
Tagesticket	–	X	–	–	–	Jedermann	Gilt für den vermerkten Kalendertag bis 24 Uhr.
Familientagesticket	–	X	–	–	–	Jedermann (max. 2 Erwachsene mit bis zu 3 Kindern)	Gilt für den vermerkten Kalendertag bis 24 Uhr.
Wochenkarte	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Gilt für die laufende Kalenderwoche.
Monatskarte	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ²	Gilt für den laufenden Kalendermonat.
Jahreskarte - Senioren	–	X	–	–	–	Jedermann (ab 60 Jahre)	Gilt für einen Zeitraum von 12 aufeinander folgenden Monaten.
Jobticket - Wochenkarte	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ² (für Gruppen von mind. 10 Arbeitnehmern)	Gilt für die laufende Kalenderwoche.
Jobticket - Monatskarte	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ² (für Gruppen von mind. 10 Arbeitnehmern)	Gilt für den laufenden Kalendermonat.
Gruppenfahrausweis	–	X	–	–	–	Jedermann (ab 10 Personen)	Gilt als eine Einzelfahrt.
Gruppenfahrausweis für Vorschuleinrichtungen	–	X	–	–	–	5 Kinder und 1 Betreuer	Gilt als eine Einzelfahrt.
Sondertarife Insel Usedom							

Ticket	VVG	AVG	VBG	UBB	PAS	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich / Bemerkungen
Einzelfahrt Kaiserbäder	–	–	–	X	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Gilt auch auf den Zügen der UBB zwischen Bhf. Heringsdorf und Świnoujście Centrum.
Usedom-Ticket	–	–	–	X	–	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt am eingetragenen Kalendertag bis 24 Uhr. Gültig im Busliniennetz der Insel Usedom, inkl. Stadtgebiet Wolgast (auch im SPNV gültig)
Insel & Me(e)hr-Tageskarte	–	–	–	X	–	Jedermann (5 Personen max.)	Gilt am eingetragenen Kalendertag bis 24 Uhr. Gültig im Busliniennetz der Insel Usedom, inkl. Stadtgebiet Wolgast. Ebenfalls gültig auf den SPNV-Netz der UBB bis Barth u. zwischen Stralsund Hbf. und Altefähr
Sonstige Tickets							
Anschluss ticket für Stadtverkehr Greifswald und Anklam	X	X	X	X	–	Jedermann	Gilt im gesamten Liniennetz des Stadtverkehrs in Greifswald bzw. Anklam
Kultur- und Sozialpass	–	–	X	–	–	Jedermann (mit Nachweis der Empfangsberechtigung)	Im gesamten Liniennetz des Stadtverkehrs in Greifswald.
SchülerFerienTicket MV	X	X	X	X	X	Für Schüler und Schulabgänger des aktuellen Schuljahres in den Sommerferien.	In allen Verkehrsmitteln der ÖPNV/SPNV-Unternehmen.
Kombi-Ticket MSE Tageskarte	X	–	–	–	–	Jedermann	Auf der Relation Neubrandenburg - Pasewalk auf der Linie 800 der VVG.
Kombi-Ticket MSE Wochenkarte	X	–	–	–	–	Jedermann	Auf der Relation Neubrandenburg - Pasewalk auf der Linie 800 der VVG.

Ticket	VVG	AVG	VBG	UBB	PAS	Nutzergruppe	Gültigkeitsbereich / Bemerkungen
Kombi-Ticket MSE Monatskarte	X	–	–	–	–	Jedermann	Auf der Relation Neubrandenburg - Pasewalk auf der Linie 800 der VVG.
Pomerania-Ticket	X	–	–	–	–	Jedermann	Gilt für eine Hin- und eine Rückfahrt am gleichen Tag bei der VVG auf den Linien 705 (Abschnitt Pasewalk – Szczecin Glowny) und 706 (Abschnitt Ueckermünde Szczecin Glowny) sowie beider DB auf der Kursbuchstrecke 175.
Bus-Bahn-Ticket	–	X	–	–	–	Jedermann/Ermäßigt ¹	Auf allen Relationen die als Bahnersatzverkehr genehmigt sind. BahnCards werden anerkannt und Fahrpreise entsprechend rabattiert.

Anmerkung: ¹Die Ermäßigung gilt für Kinder von 6 bis 14 Jahren. ²Die Ermäßigung gilt für Personen gemäß §1 PBefAusglV. Dies betrifft Schüler, Studenten sowie Auszubildende.

A6 Fahrgastaufkommen nach Linien sowie Anteil Schüler

Tabelle 69: Linienspezifisches Fahrgastaufkommen mit ausgewiesenem Schülerverkehrsanteil

Linie	Beförderte Personen in 2015 (inkl. Schüler)	Nutzeranteil Schüler	Beförderte Personen in 2015 (ohne Schüler)
1, 2, 3, 20	> 2.000.000	k.A.	k.A.
1/2	k.A.	k.A.	k.A.
201 (101)	45.000 ≤ 60.000	65%	15.000 ≤ 30.000
202 (102)	45.000 ≤ 60.000	58%	15.000 ≤ 30.000
203 (103)	30.000 ≤ 45.000	96%	< 15.000
204 (104)	< 15.000	96%	< 15.000
206 (105)	15.000 ≤ 30.000	97%	< 15.000
207 (106)	15.000 ≤ 30.000	83%	< 15.000
208 (107)	< 15.000	79%	< 15.000
209 (108)	15.000 ≤ 30.000	93%	< 15.000
210 (109)	15.000 ≤ 30.000	7%	15.000 ≤ 30.000
211 (110)	< 15.000	67%	< 15.000
212 (111)	60.000 ≤ 100.000	89%	< 15.000
213 (112)	< 15.000	62%	< 15.000
215 (113)	15.000 ≤ 30.000	59%	< 15.000
216 (114)	60.000 ≤ 100.000	97%	< 15.000
217 (115)	15.000 ≤ 30.000	91%	< 15.000
218 (116)	< 15.000	82%	< 15.000
219 (117)	45.000 ≤ 60.000	98%	< 15.000
221 (118)	30.000 ≤ 45.000	95%	< 15.000
222 (119)	15.000 ≤ 30.000	97%	< 15.000
225 (120)	15.000 ≤ 30.000	20%	15.000 ≤ 30.000
226 (121)	45.000 ≤ 60.000	94%	< 15.000
251	30.000 ≤ 45.000	84%	< 15.000
252	15.000 ≤ 30.000	94%	< 15.000
271	k.A.	k.A.	k.A.
272	k.A.	k.A.	k.A.
273	k.A.	k.A.	k.A.
274	k.A.	k.A.	k.A.
281	k.A.	k.A.	k.A.
282	k.A.	k.A.	k.A.
283	k.A.	k.A.	k.A.

Linie	Beförderte Personen in 2015 (inkl. Schüler)	Nutzeranteil Schüler	Beförderte Personen in 2015 (ohne Schüler)
284	k.A.	k.A.	k.A.
285	k.A.	k.A.	k.A.
286	k.A.	k.A.	k.A.
287	k.A.	k.A.	k.A.
290	k.A.	k.A.	k.A.
291	k.A.	k.A.	k.A.
300	< 15.000	44%	< 15.000
301	k.A.	k.A.	k.A.
302	k.A.	k.A.	15.000 ≤ 30.000
303	k.A.	k.A.	30.000 ≤ 45.000
326	k.A.	k.A.	k.A.
330	< 15.000	0%	< 15.000
331	30.000 ≤ 45.000	98%	< 15.000
333	15.000 ≤ 30.000	95%	< 15.000
335	< 15.000	0%	< 15.000
336	< 15.000	84%	< 15.000
338	15.000 ≤ 30.000	99%	< 15.000
339	< 15.000	98%	< 15.000
345	k.A.	k.A.	k.A.
501 (122)	60.000 ≤ 100.000	98%	< 15.000
502 (123)	< 15.000	90%	< 15.000
503 (124)	30.000 ≤ 45.000	99%	< 15.000
504 (125)	45.000 ≤ 60.000	97%	< 15.000
505 (126)	60.000 ≤ 100.000	99%	< 15.000
506 (127)	150.000 ≤ 200.000	82%	30.000 ≤ 45.000
507 (128)	15.000 ≤ 30.000	99%	< 15.000
508 (129)	100.000 ≤ 150.000	79%	15.000 ≤ 30.000
509 (130)	< 15.000	98%	< 15.000
510 (131)	100.000 ≤ 150.000	95%	< 15.000
511 (132)	15.000 ≤ 30.000	100%	< 15.000
512 (133)	60.000 ≤ 100.000	73%	15.000 ≤ 30.000
513 (134)	< 15.000	100%	< 15.000
514 (135)	45.000 ≤ 60.000	85%	< 15.000
515 (136)	< 15.000	97%	< 15.000
517 (137)	30.000 ≤ 45.000	94%	< 15.000
518 (138)	> 200.000	74%	45.000 ≤ 60.000
519 (139)	< 15.000	100%	< 15.000

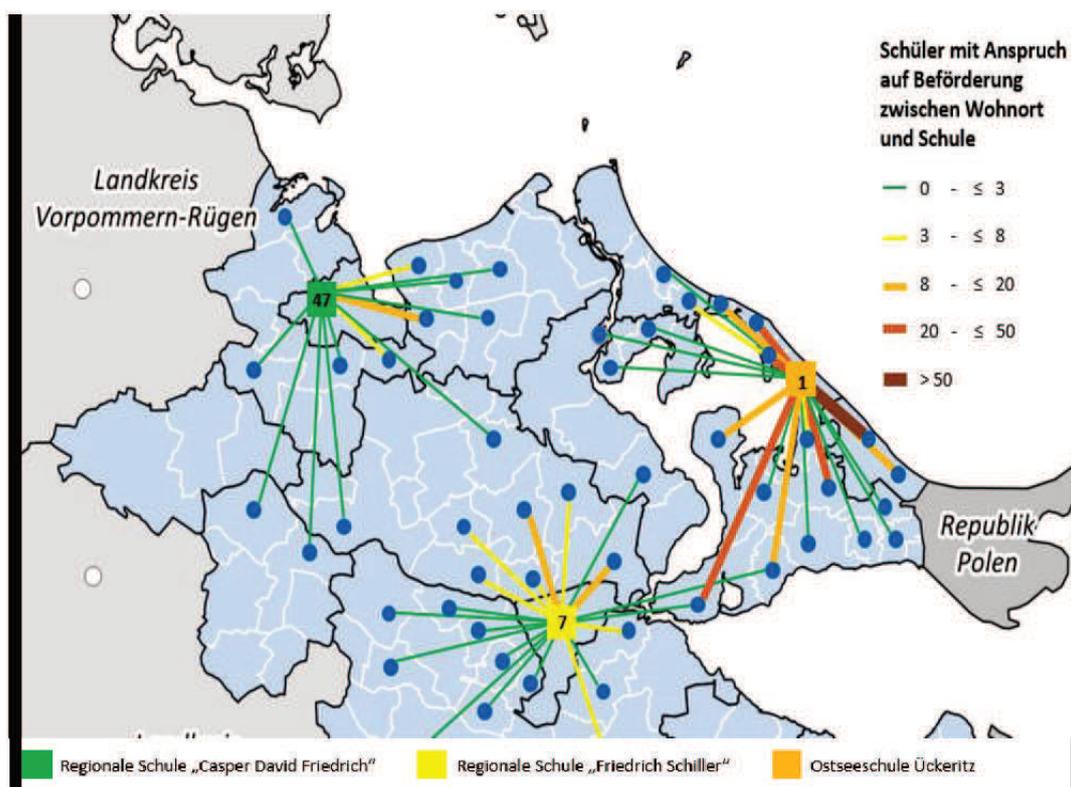
Linie	Beförderte Personen in 2015 (inkl. Schüler)	Nutzeranteil Schüler	Beförderte Personen in 2015 (ohne Schüler)
520 (140)	< 15.000	100%	< 15.000
521 (141)	< 15.000	100%	< 15.000
523 (142)	< 15.000	99%	< 15.000
524 (143)	< 15.000	99%	< 15.000
700	30.000 ≤ 45.000	78%	< 15.000
702	> 200.000	96%	< 15.000
704	k.A.	k.A.	k.A.
705	15.000 ≤ 30.000	83%	< 15.000
706	< 15.000	78%	< 15.000
707	k.A.	k.A.	k.A.
711	< 15.000	84%	< 15.000
712	< 15.000	96%	< 15.000
713	15.000 ≤ 30.000	94%	< 15.000
714	< 15.000	81%	< 15.000
715	< 15.000	97%	< 15.000
718	100.000 ≤ 150.000	96%	< 15.000
721	< 15.000	87%	< 15.000
724	15.000 ≤ 30.000	82%	< 15.000
800	15.000 ≤ 30.000	70%	< 15.000
812	< 15.000	90%	< 15.000
815	< 15.000	100%	< 15.000
820	< 15.000	99%	< 15.000
901	100.000 ≤ 150.000	58%	30.000 ≤ 45.000
902	> 200.000	71%	30.000 ≤ 45.000
903	100.000 ≤ 150.000	87%	< 15.000
904	< 15.000	90%	< 15.000
905	100.000 ≤ 150.000	89%	< 15.000
906	< 15.000	90%	< 15.000
907	15.000 ≤ 30.000	85%	< 15.000
908	100.000 ≤ 150.000	81%	< 15.000
909	15.000 ≤ 30.000	83%	< 15.000
910	15.000 ≤ 30.000	78%	< 15.000
911	15.000 ≤ 30.000	91%	< 15.000
912	15.000 ≤ 30.000	87%	< 15.000

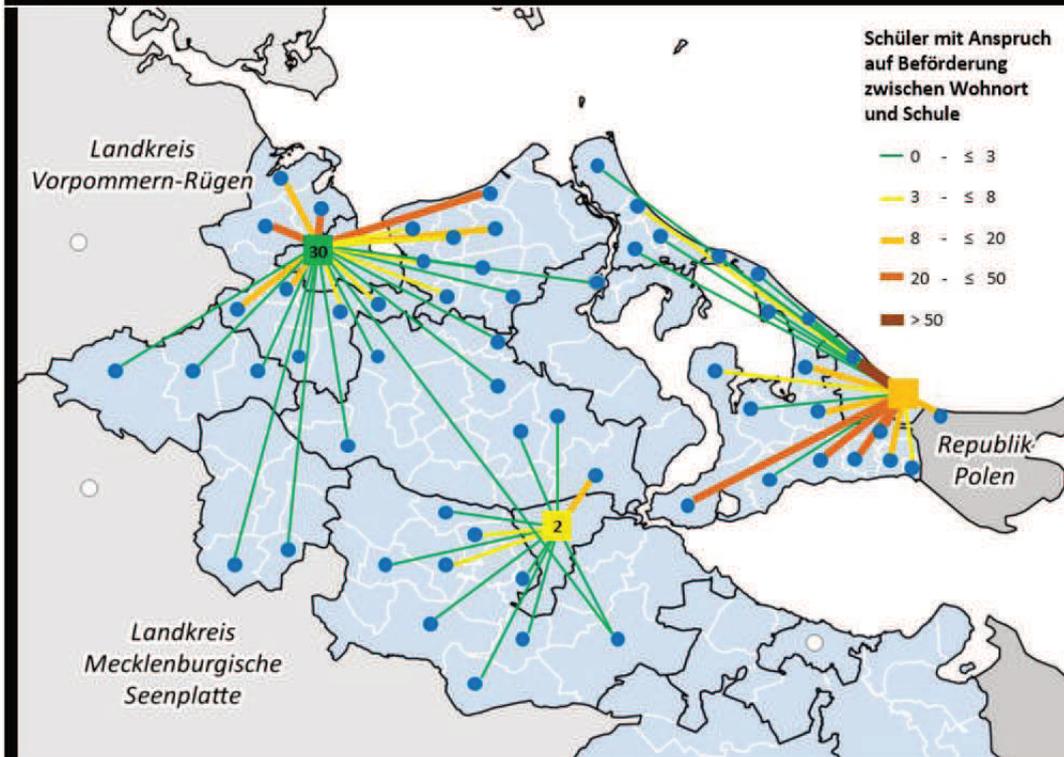
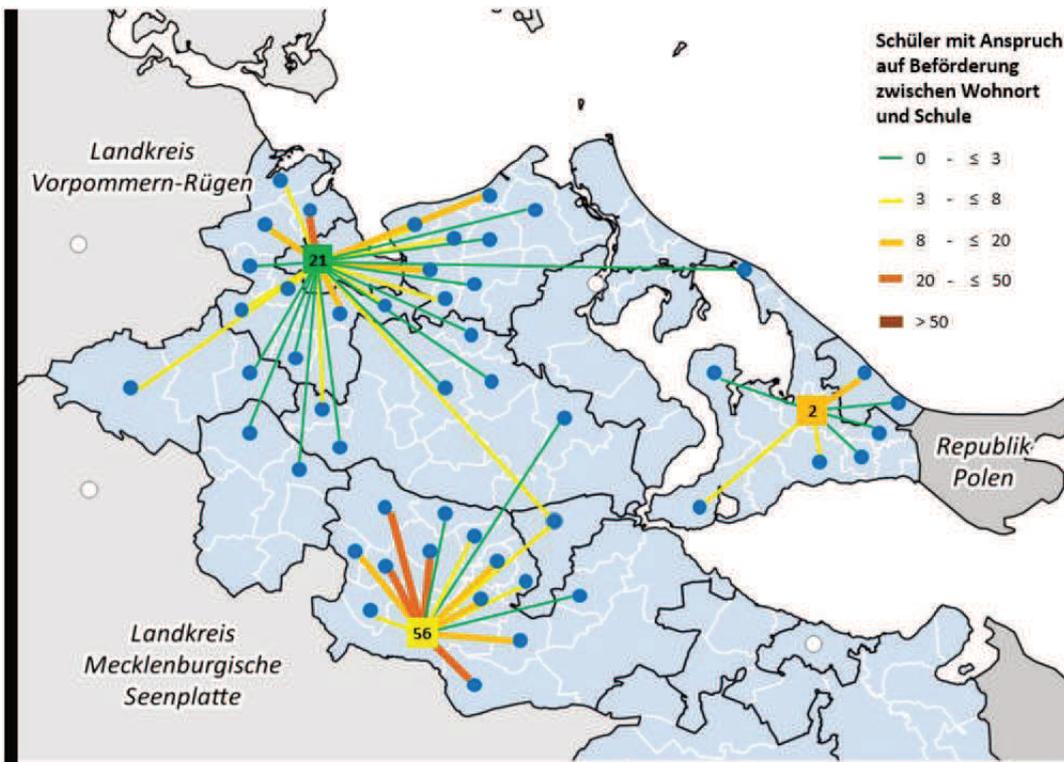
Daten: AVG 2016, VBG 2016, VBG-L 2016, VVG 2016.

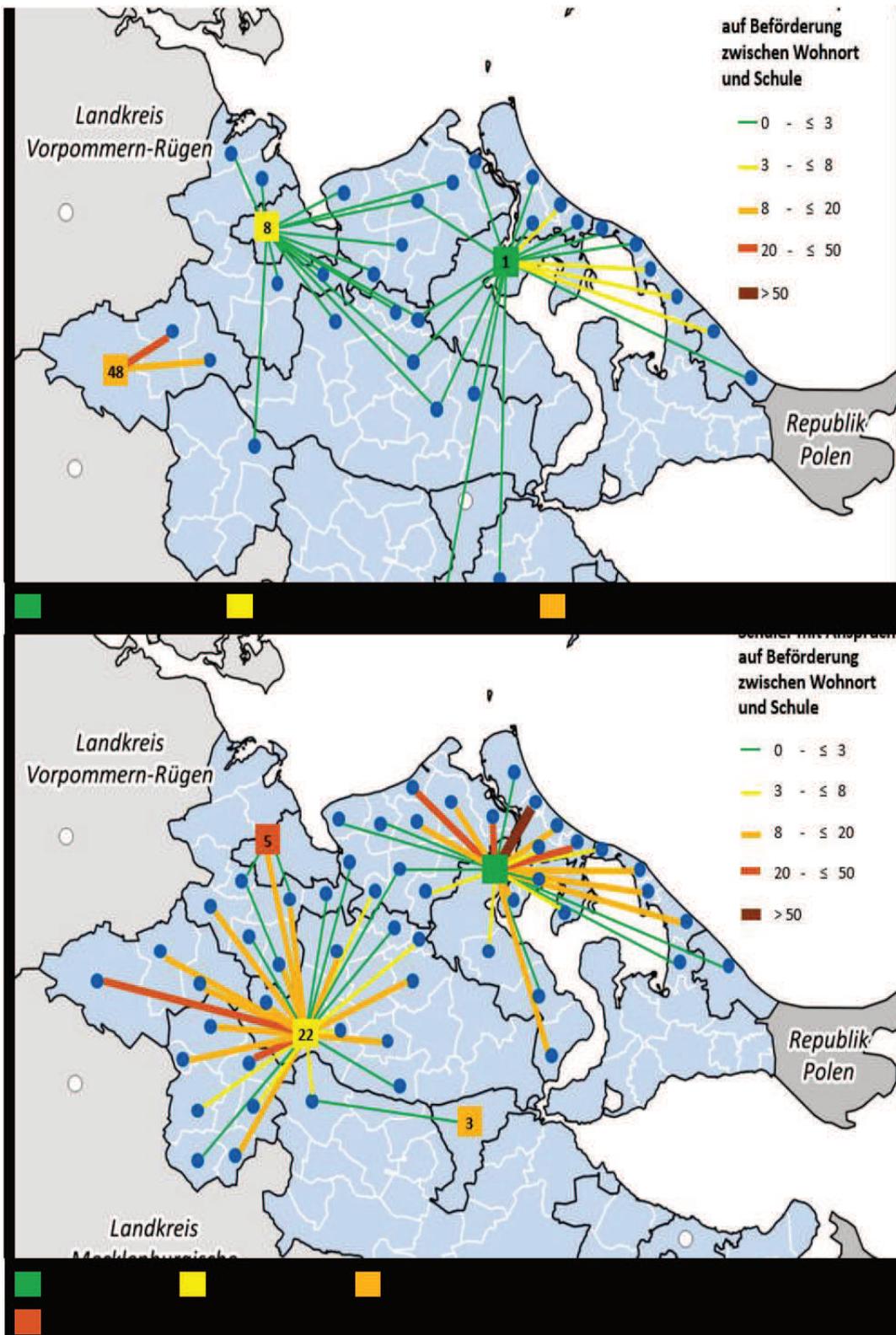
Anmerkung: Angaben für die Linien des ehemaligen Linienbündels C/Usedom sowie für Linien 302 303 326 345 704 und 707 lagen nicht oder nur teilweise vor. Liniennummern in Klammern gelten ab 01.01.2018.

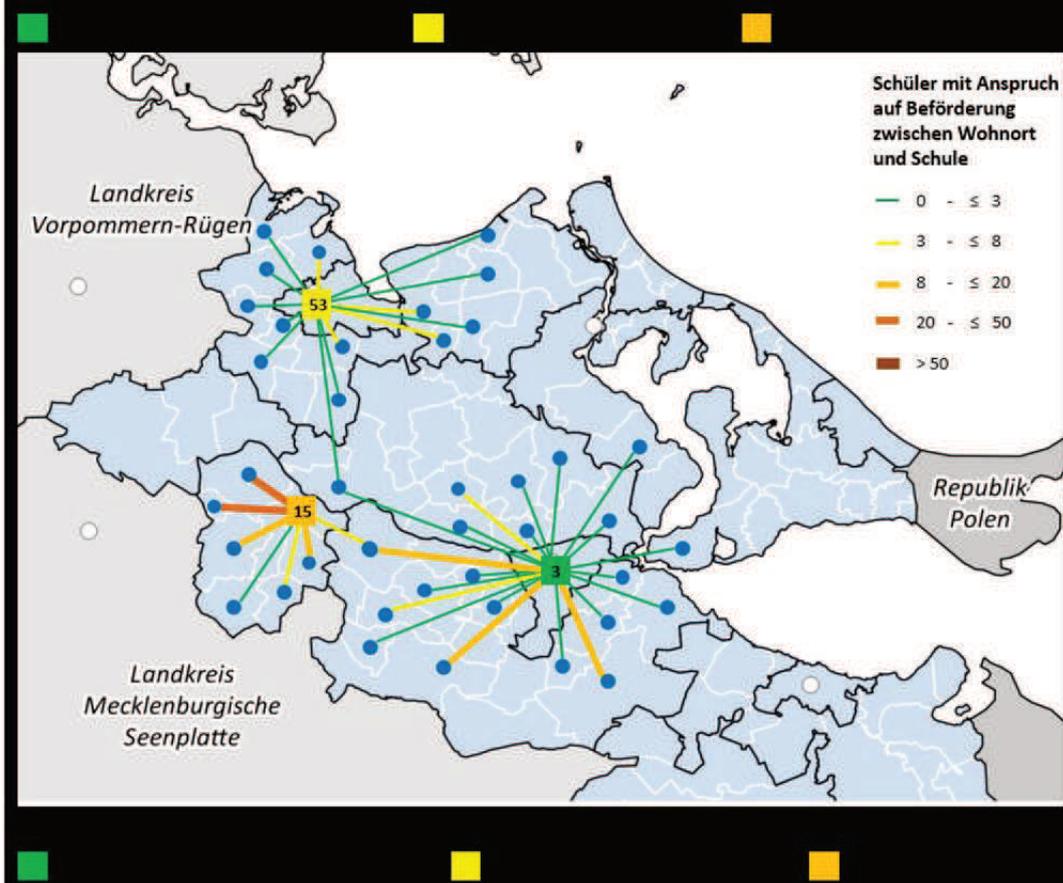
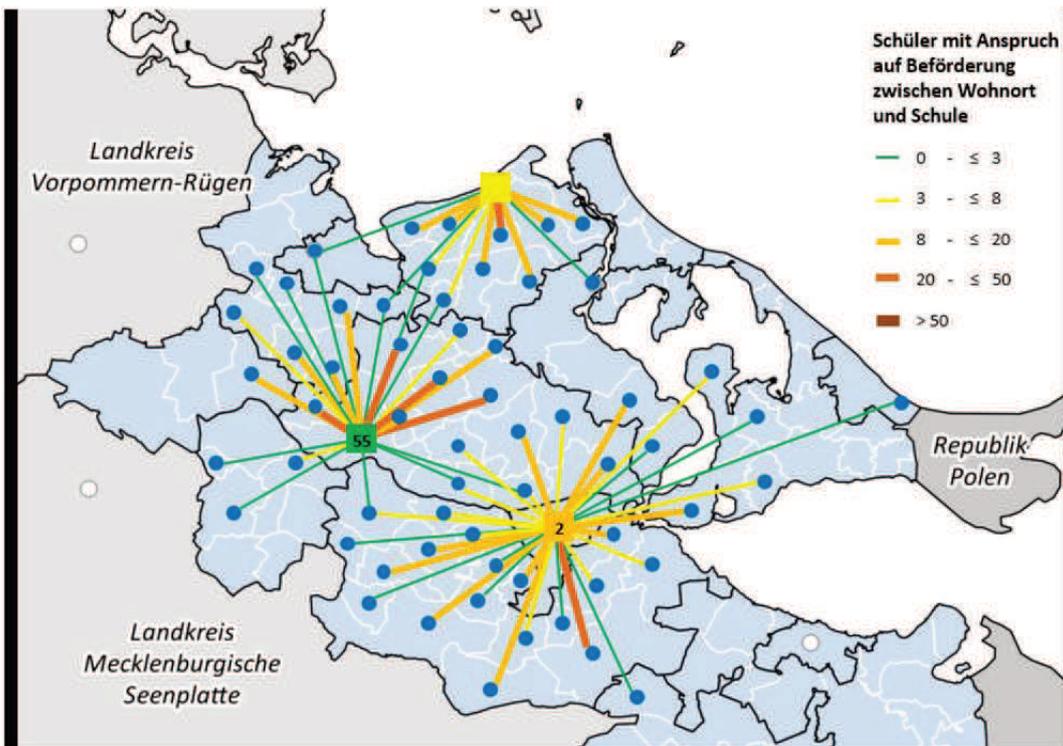
A7 Quelle-Ziel-Beziehung der Schülerbeförderung im Landkreis Vorpommern-Greifswald

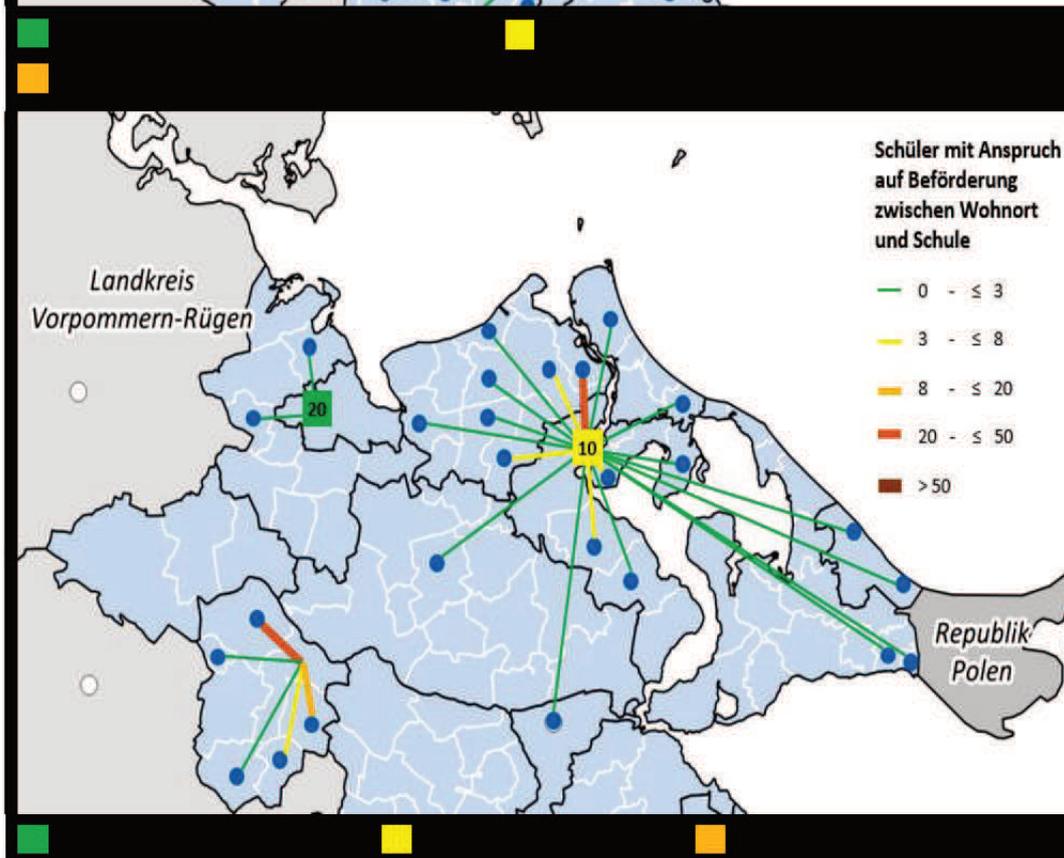
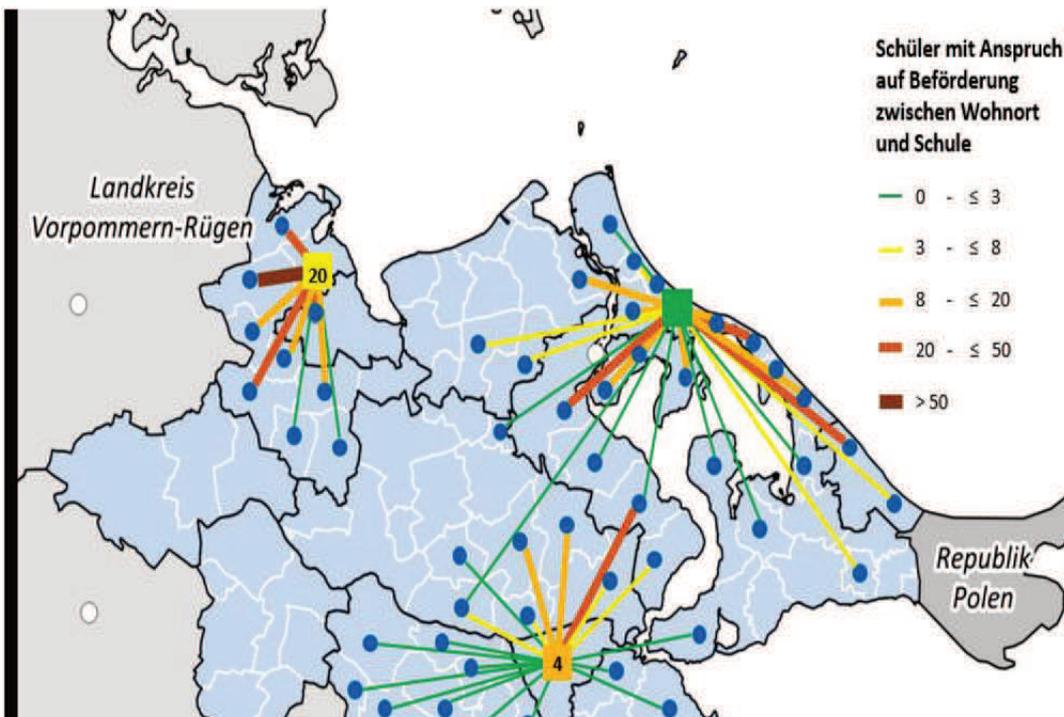
Abbildung 51: Quelle-Ziel-Beziehung der Schülerbeförderung je Schulstandort

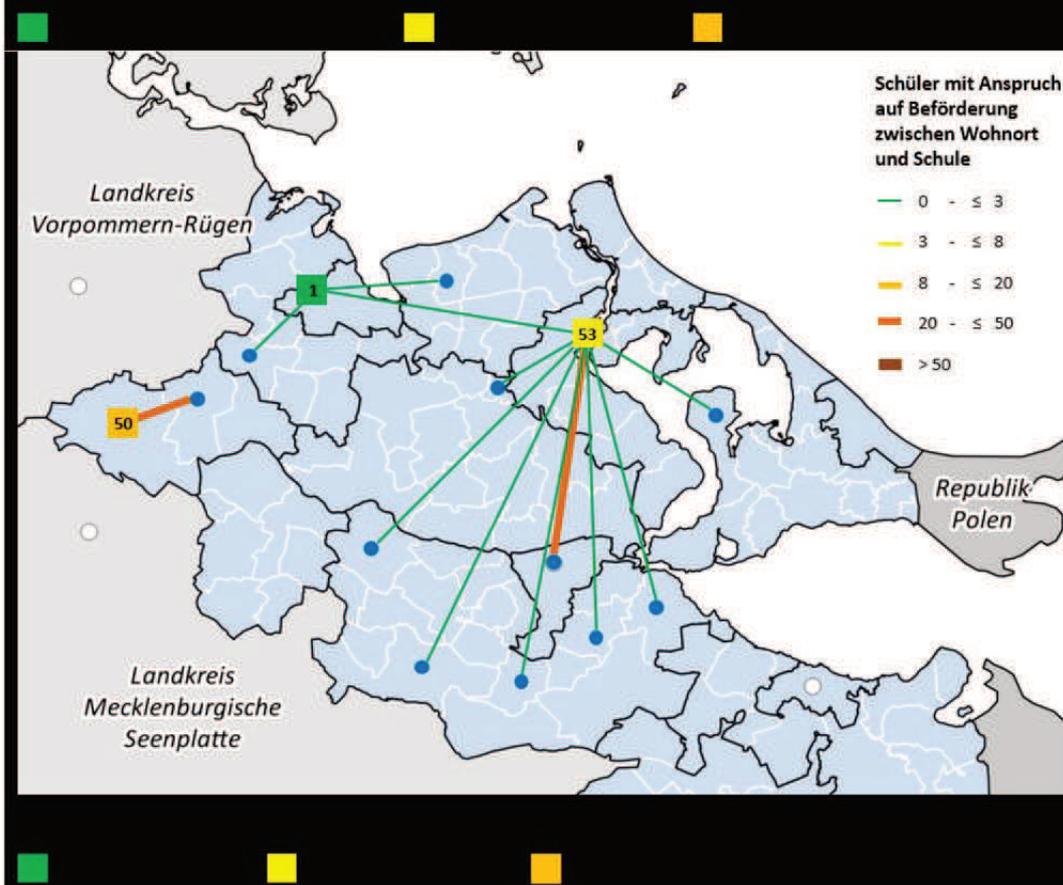
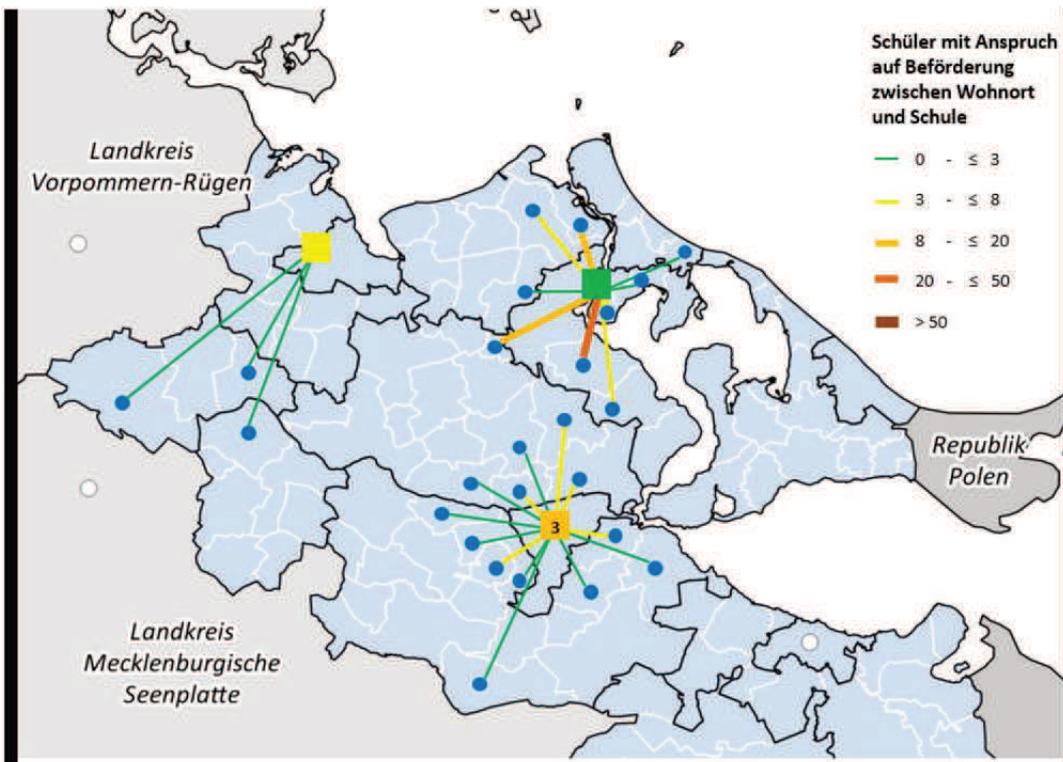


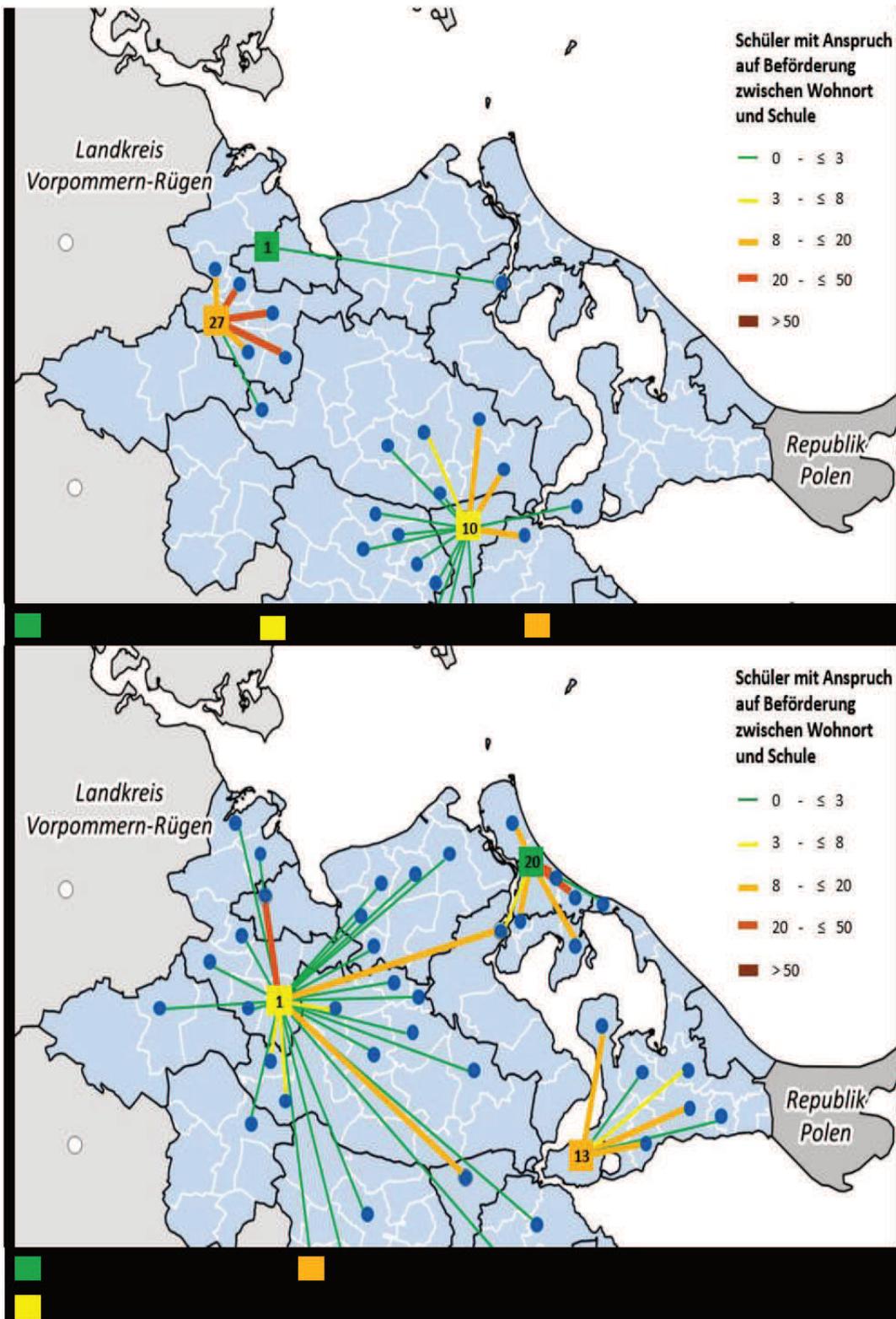


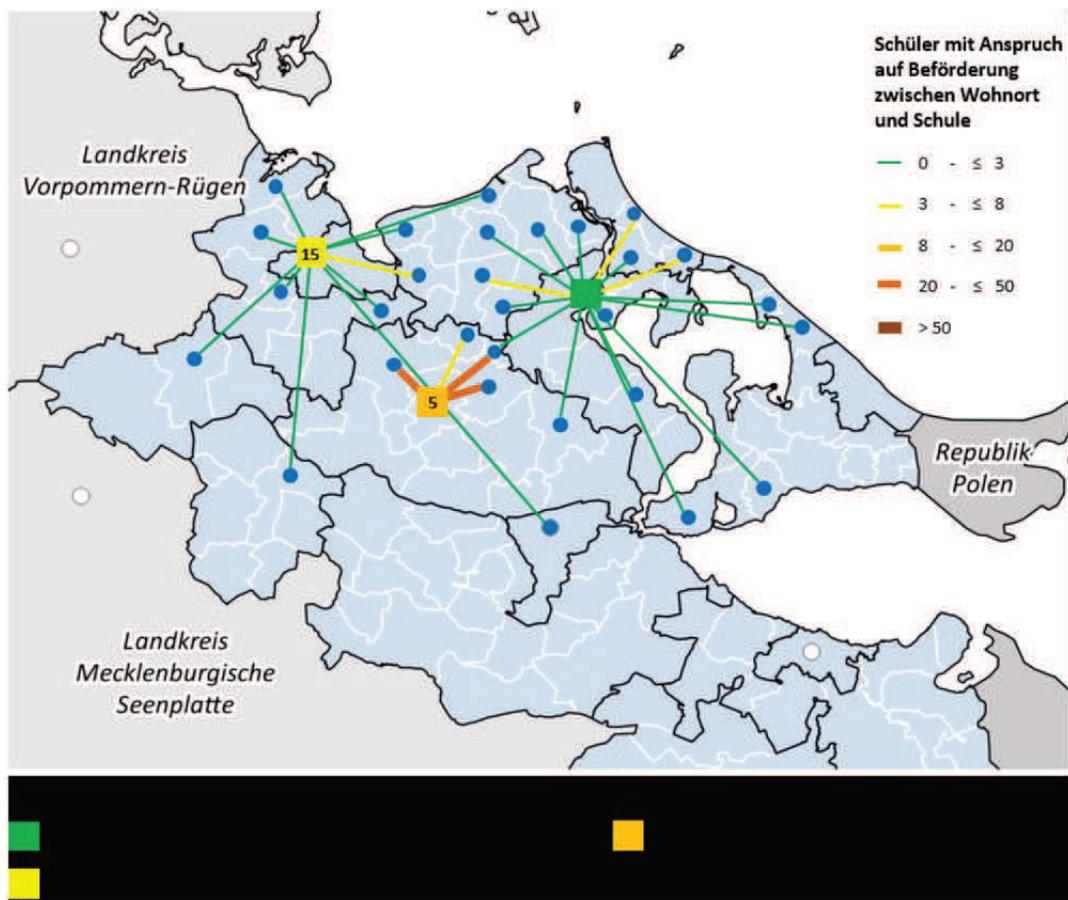


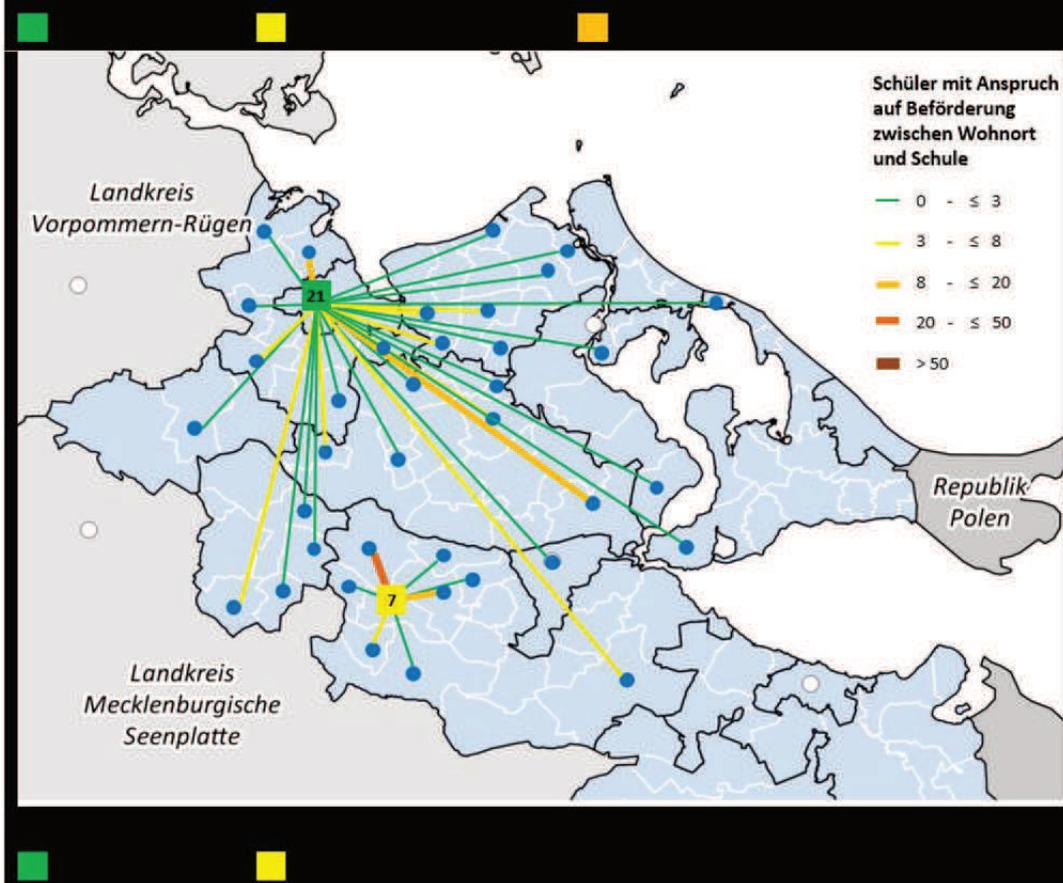
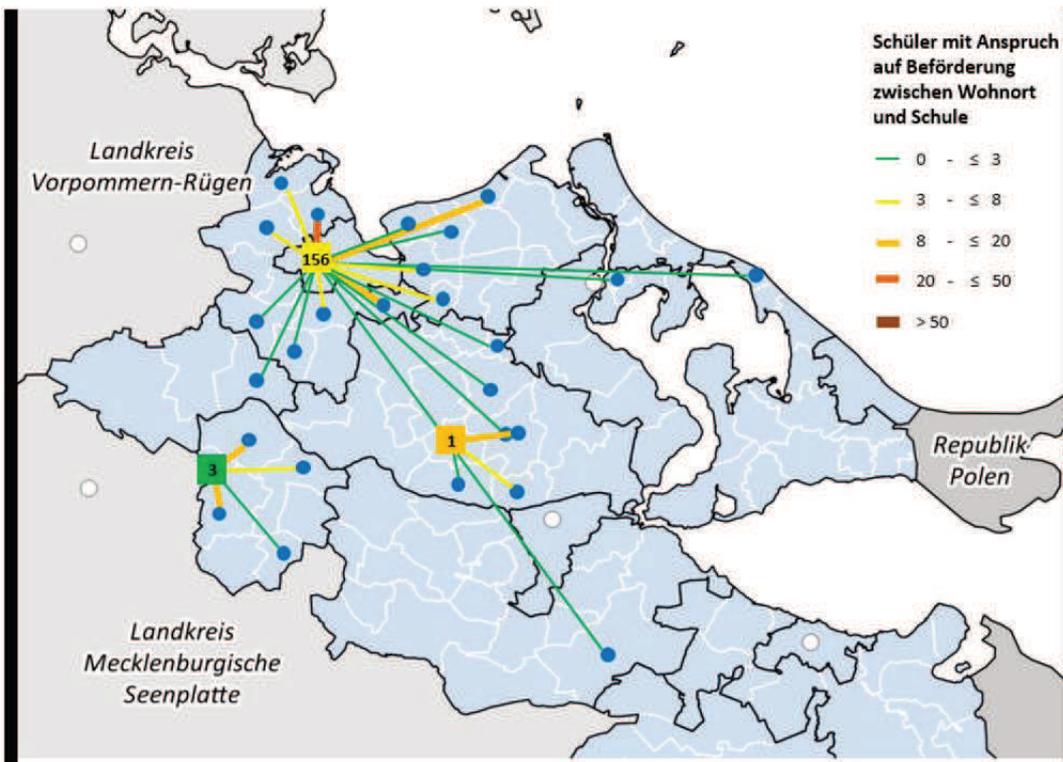


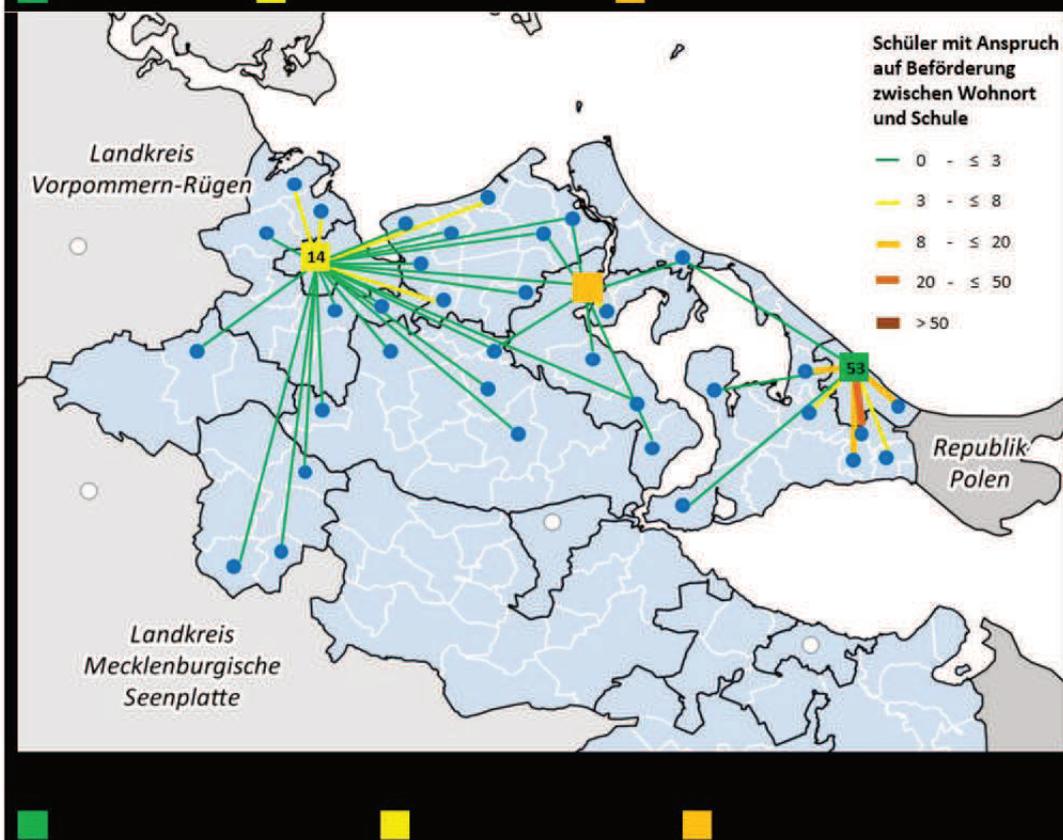
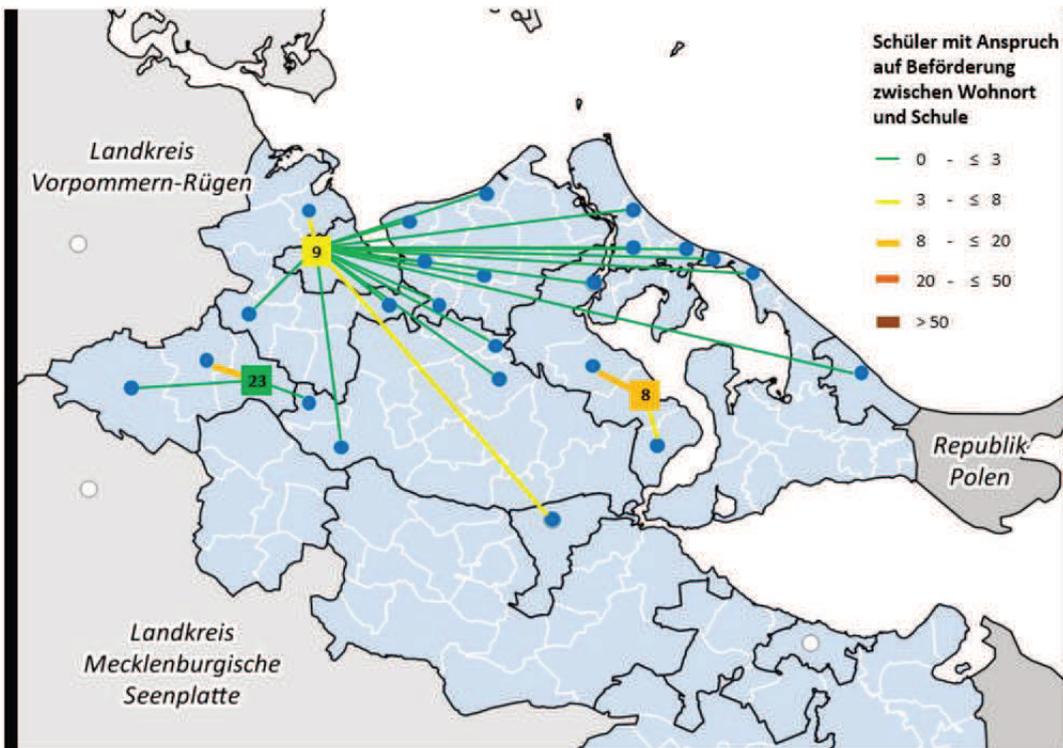


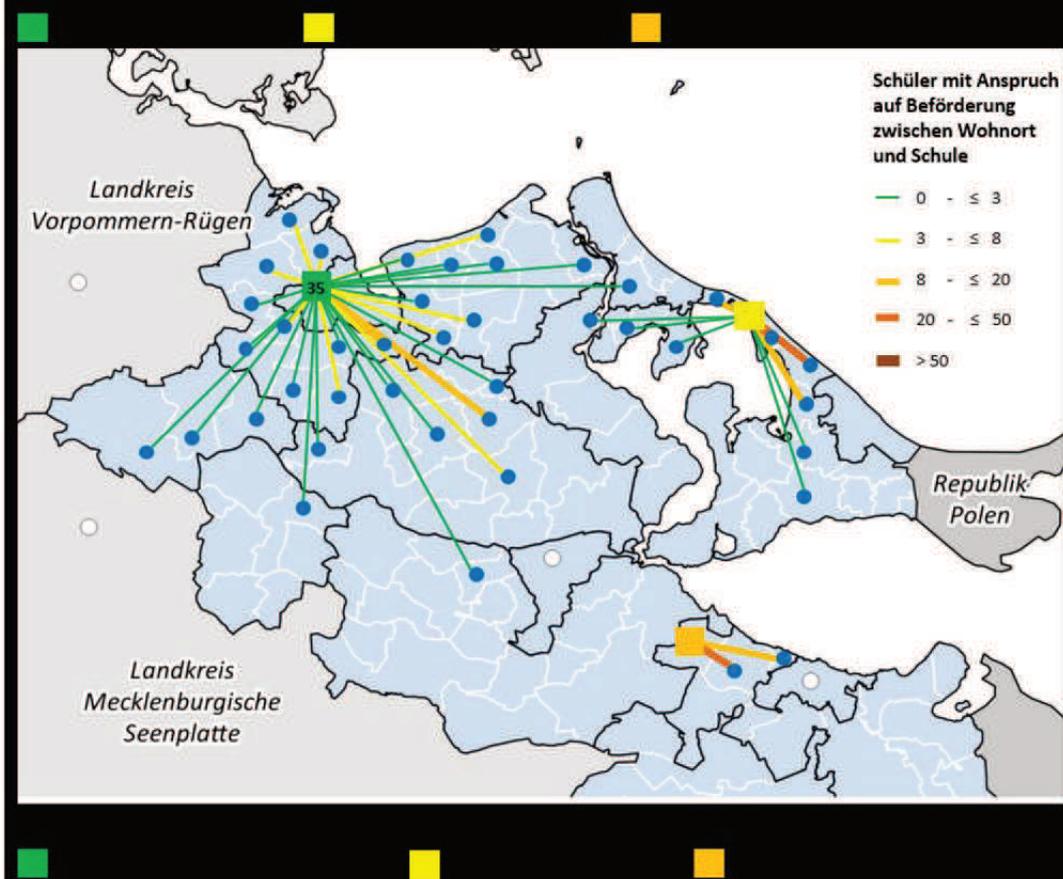
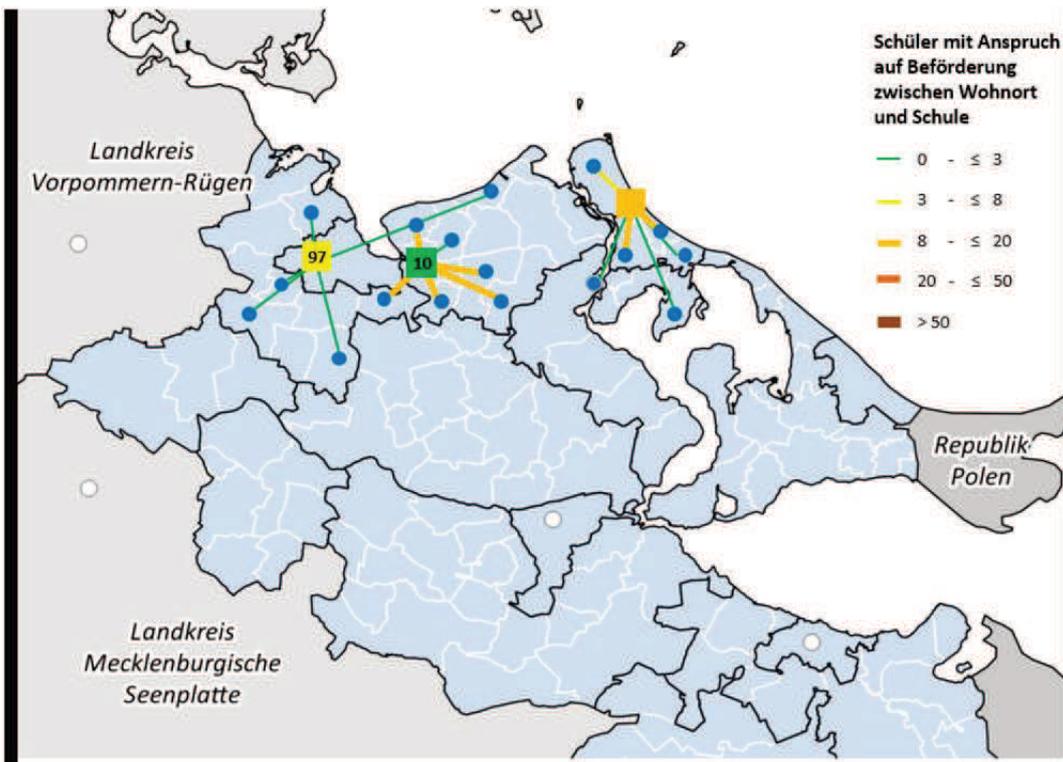


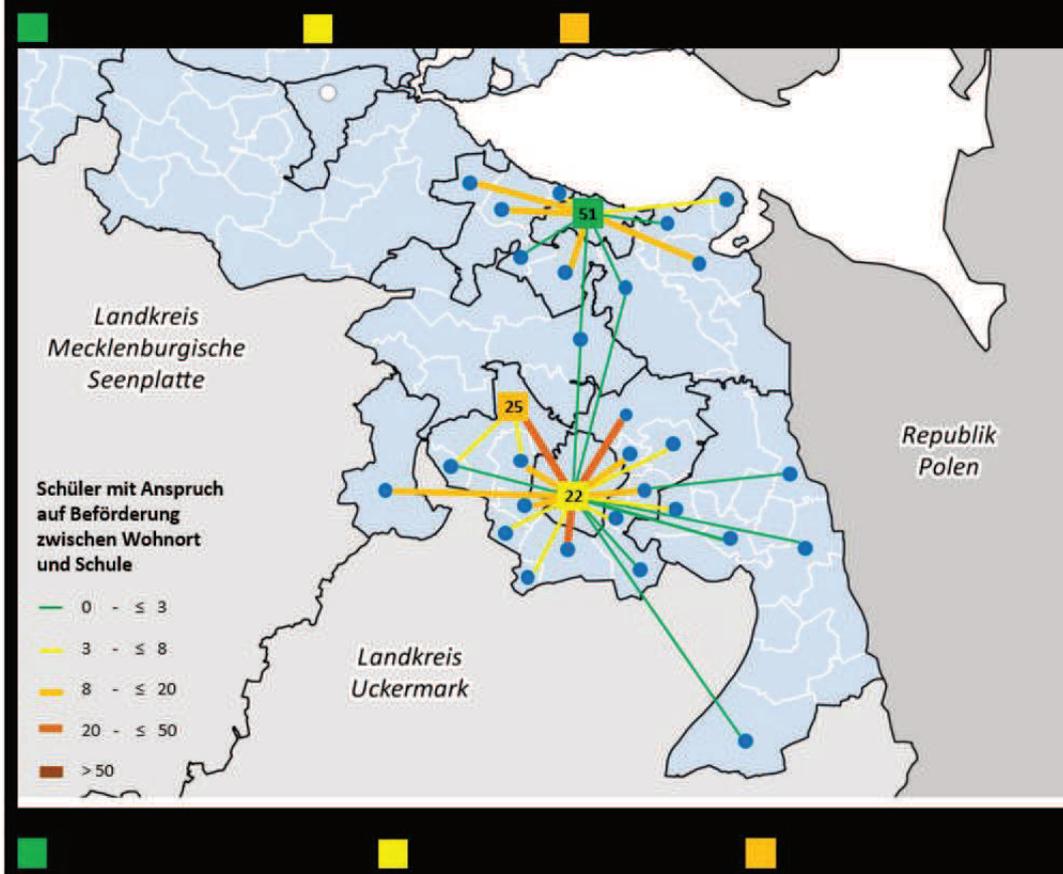
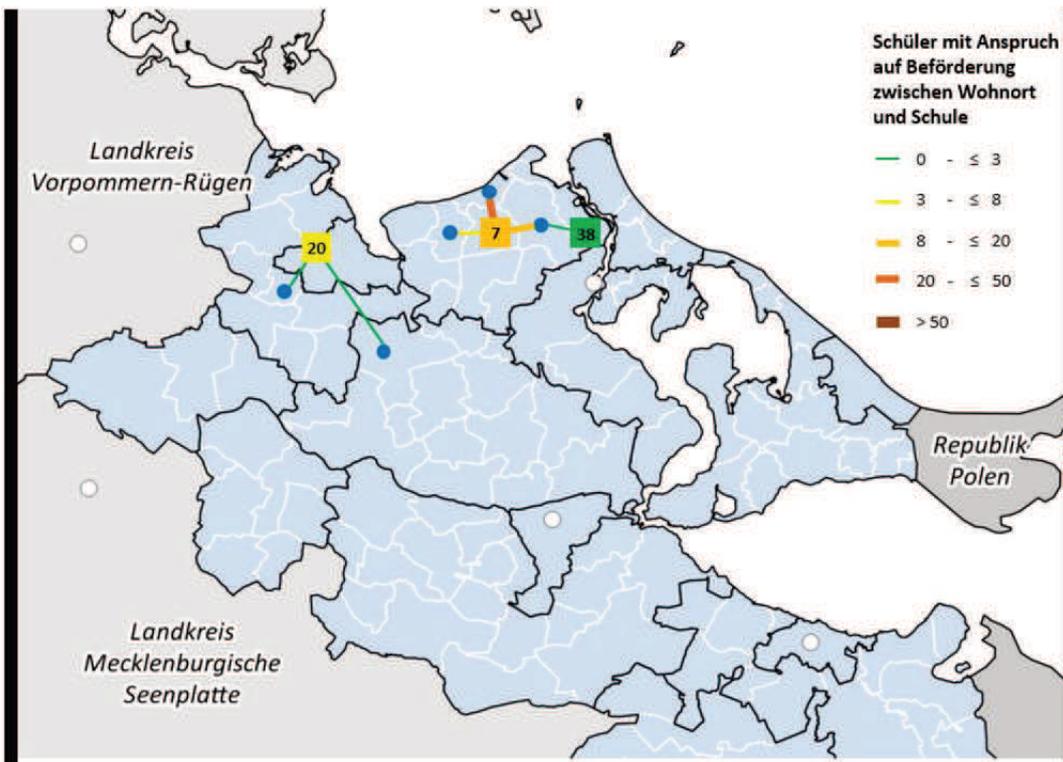


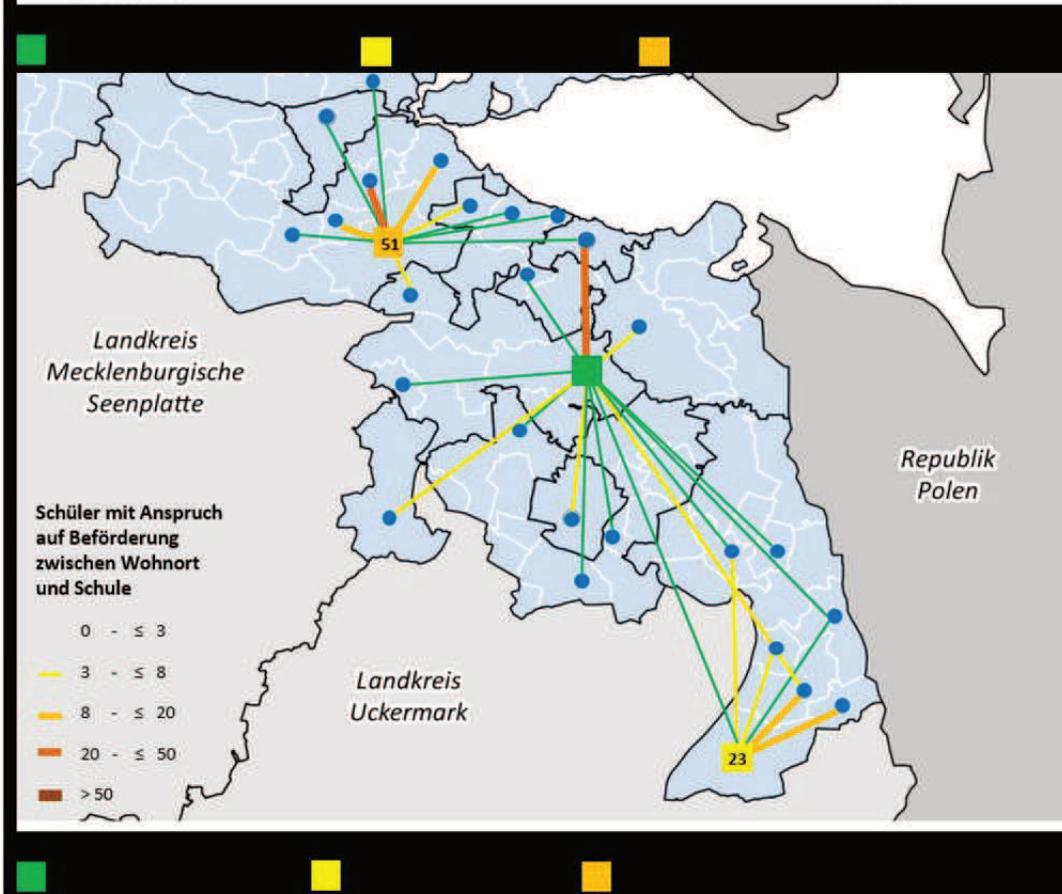
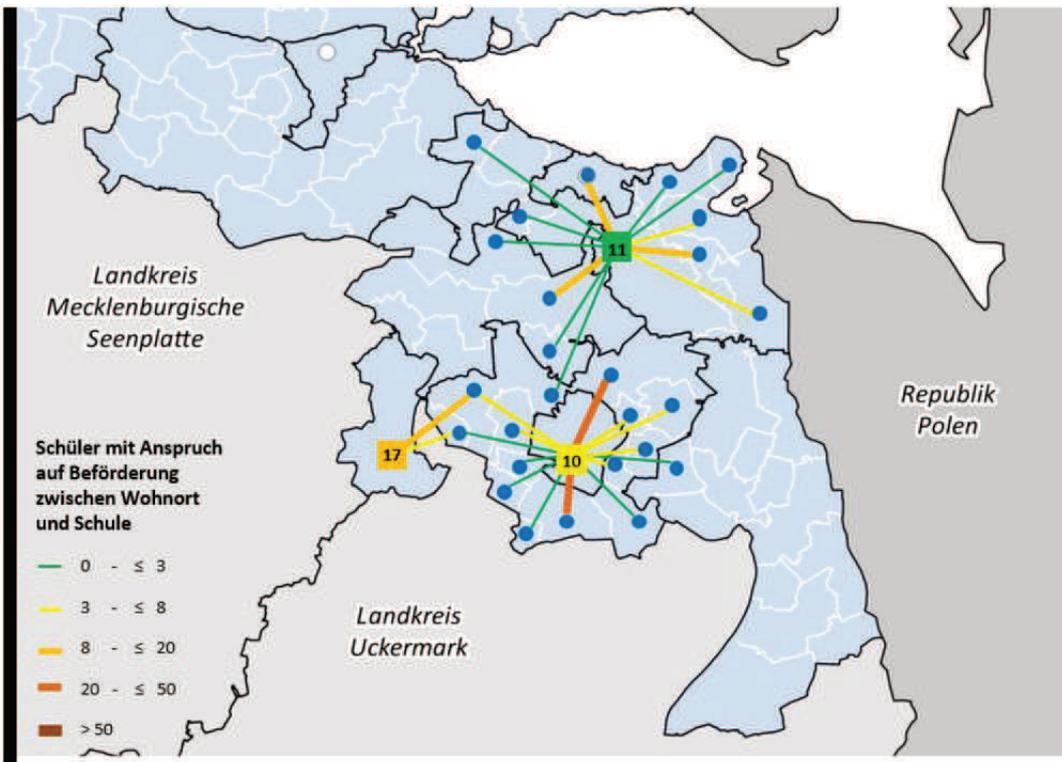


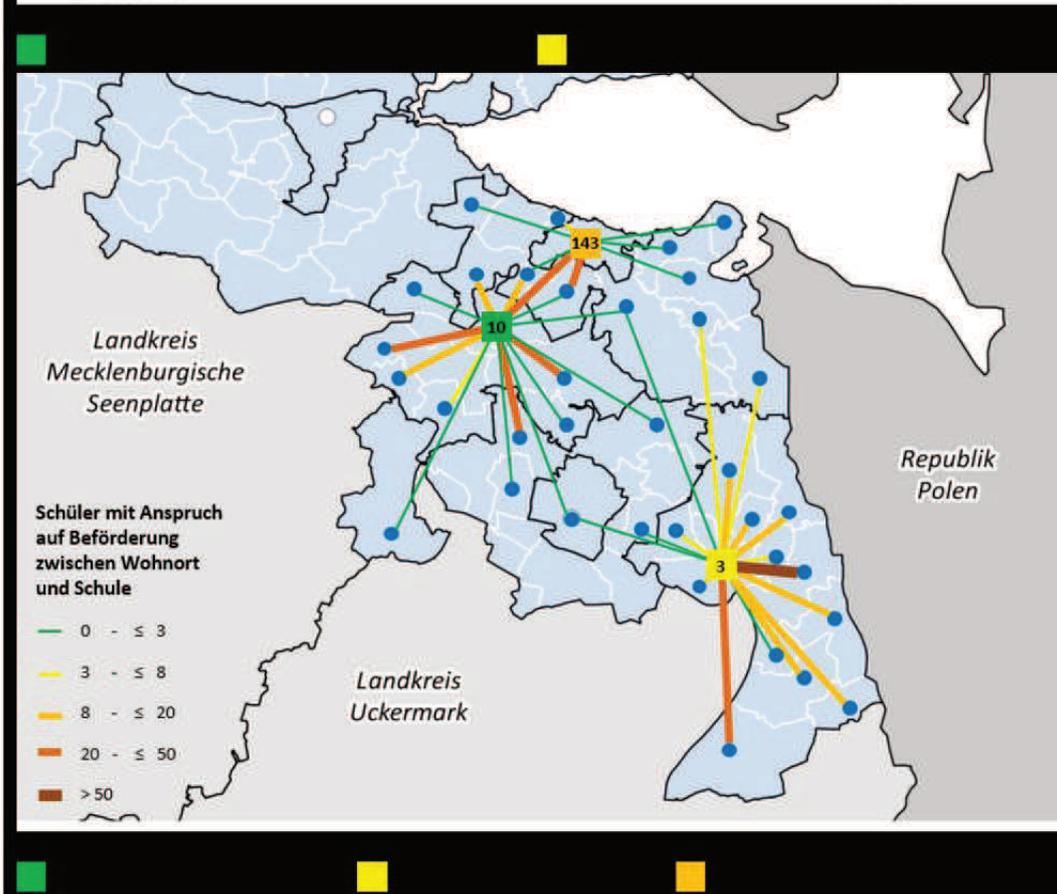
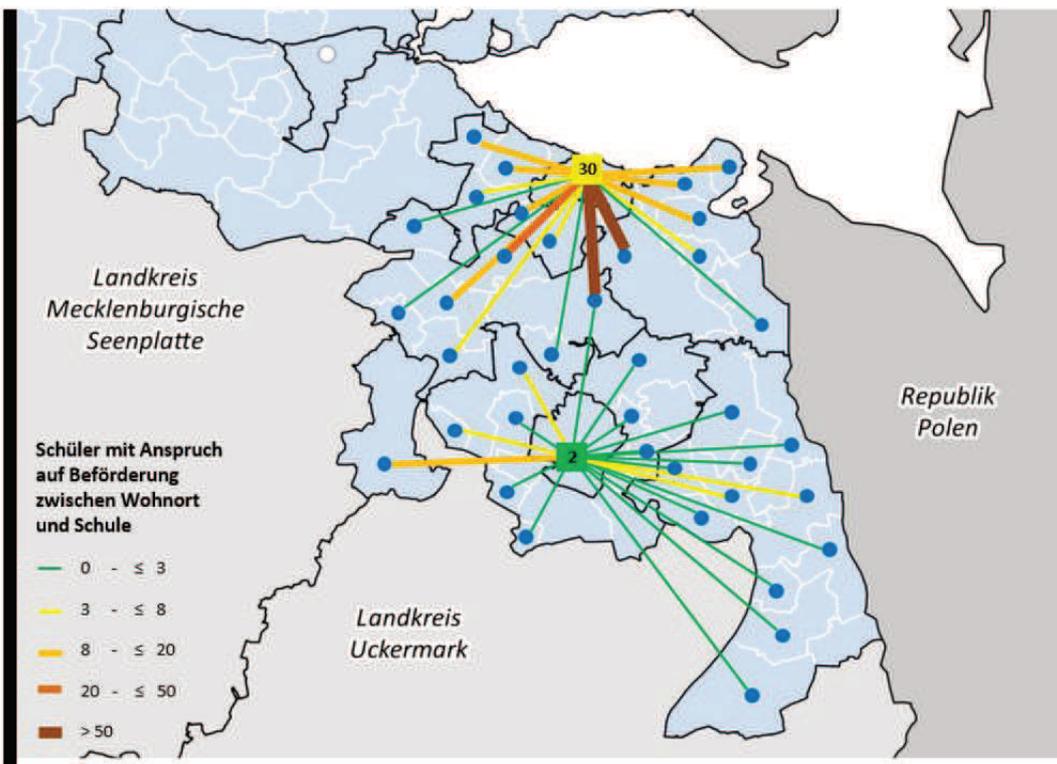


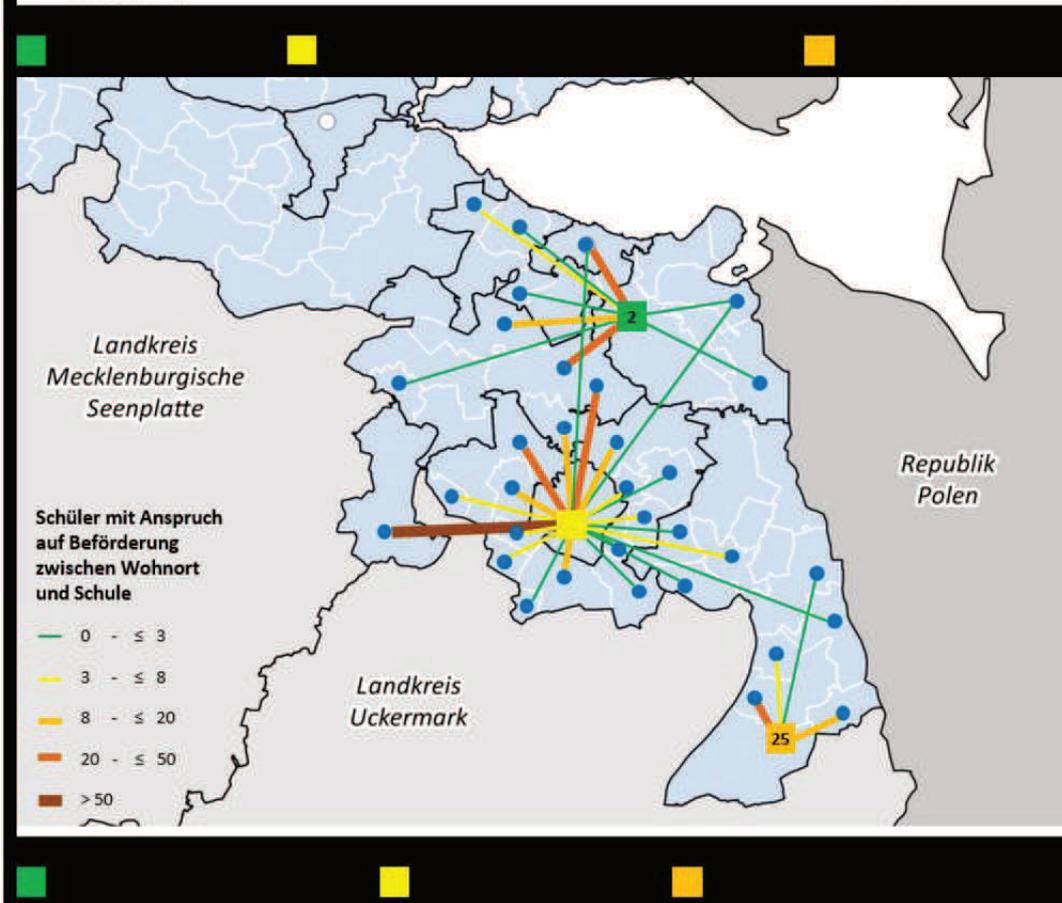
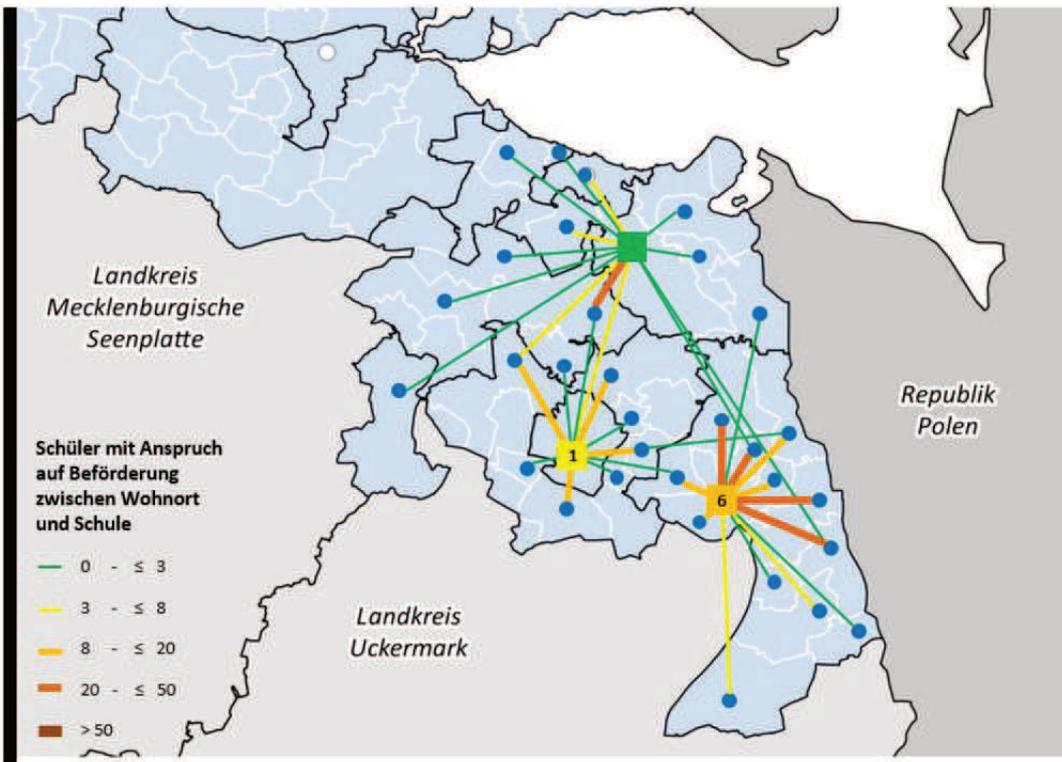


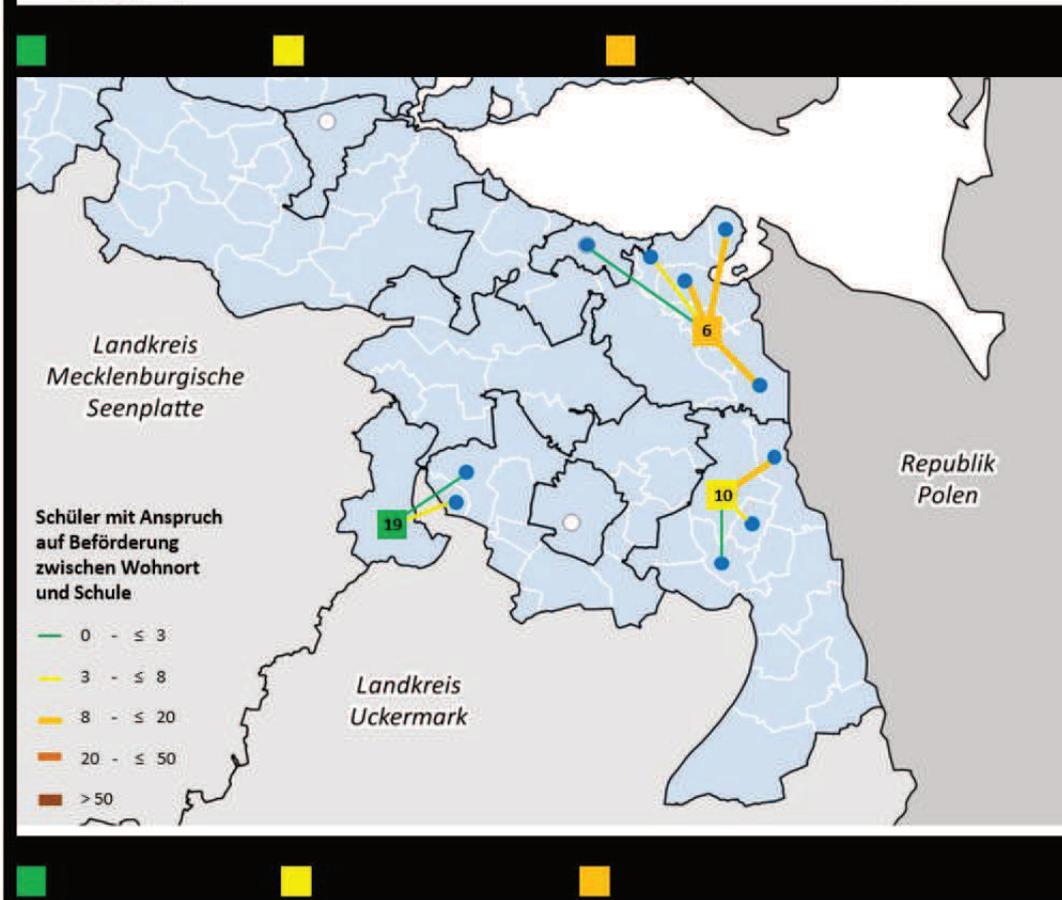
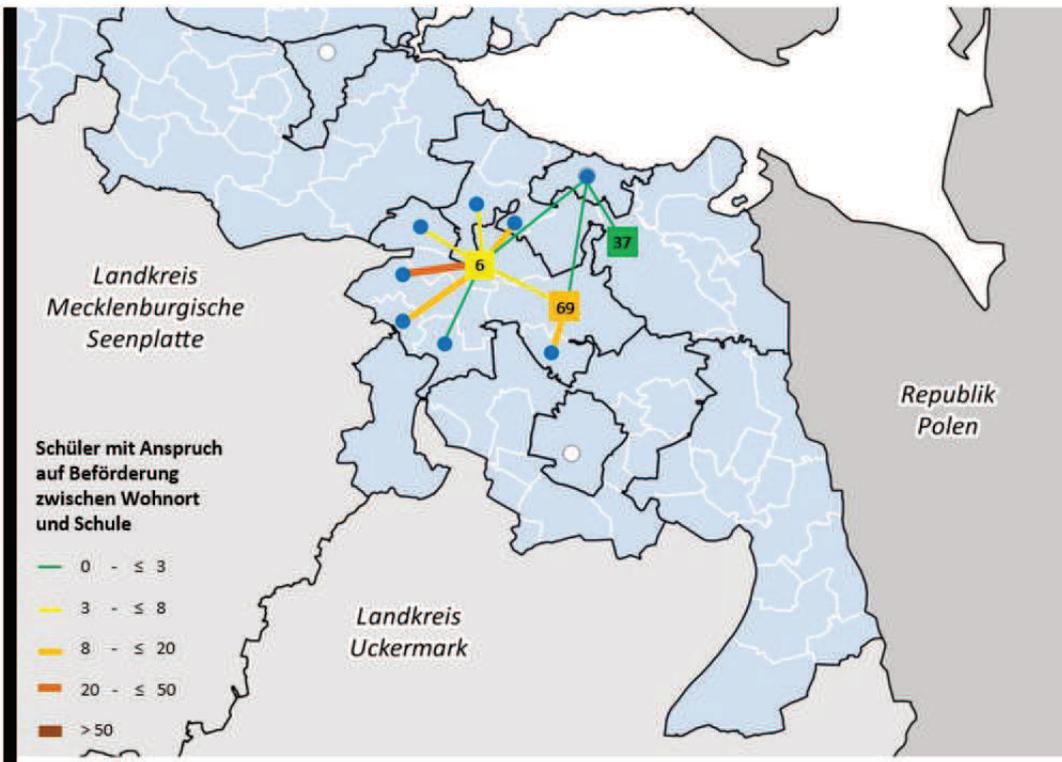


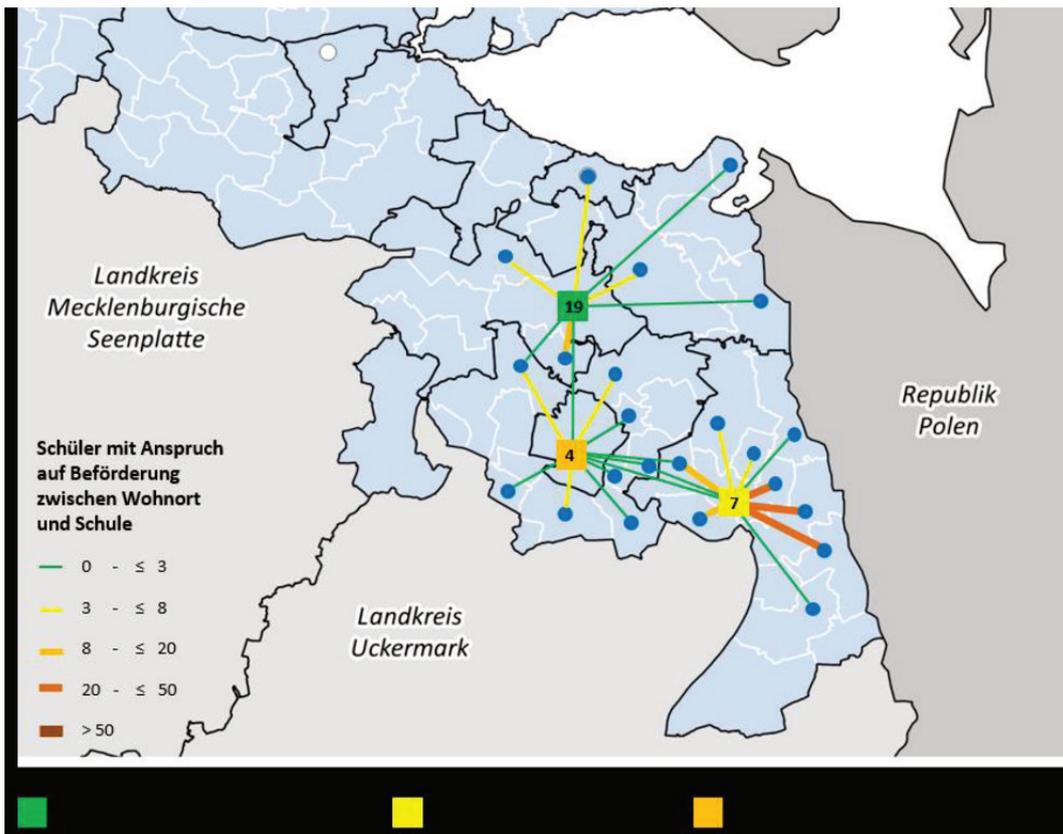












Karte: IGES 2017, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald (2016c), Statistik M-V (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern) (2016b). Alle Schülerdaten beziehen sich auf das Schuljahr 2015/16.

A8 Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V

Bekannt gemacht durch Veröffentlichung auf der Homepage <http://www.kreis-vg.de> am 05.05.2015.

Auf der Grundlage des § 92 in Verbindung mit § 5 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2004 (GVOBl. M-V S. 205), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) und des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern (SchulG M-V) in der Neufassung vom 10. September 2010, (GVOBl. M-V 2010, S. 462), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 12. Dezember 2014 (GVOBl. M-V S. 644) wird nach Beschlussfassung durch den Kreistag des Landkreises Vorpommern-Greifswald am 20.04.2015 folgende Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V erlassen:

§ 1 Grundsatz

(1) Der Landkreis Vorpommern-Greifswald (nachfolgend Landkreis genannt) ist gemäß § 113 Abs. 1 SchulG M-V Träger der Schülerbeförderung für die in seinem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler (im Nachfolgenden nur als Schüler bezeichnet). Die Schülerbeförderung ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches.

(2) Die Satzung regelt 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.

§ 2 Anspruchsberechtigung

(1) Gemäß § 113 Abs. 2 SchulG M-V hat der Landkreis für die in seinem Gebiet wohnenden Schüler vom Beginn der Schulpflicht bis zum Ende

- a) der Jahrgangsstufe 12 der allgemein bildenden Schulen sowie der Jahrgangsstufe 13 des Fachgymnasiums,
- b) des Berufsgrundbildungs- und des Berufsvorbereitungsjahres und
- c) der ersten Klassenstufe der Berufsfachschule, die nicht die mittlere Reife oder einen gleichwertigen Abschluss voraussetzt,

eine öffentliche Beförderung für Schüler der örtlich zuständigen Schulen durchzuführen. Für den Fall, dass auf dem Gebiet des Landkreises eine öffentliche Schülerbeförderung zu einer örtlich zuständigen Schule nicht eingerichtet ist, werden die notwendigen Aufwendungen dieser Schülerinnen und Schüler oder ihrer Erziehungsberechtigten für den Schulweg zur örtlich zuständigen Schule getragen.

Schüler, die eine in kommunaler Trägerschaft stehende Schule oder eine Schule in freier Trägerschaft besuchen, die jedoch die örtlich nicht zuständige Schule ist,

können kostenlos auf dem Gebiet des Landkreises an der öffentlichen Schülerbeförderung zur örtlich zuständigen Schule teilnehmen, sofern eine solche eingerichtet ist.

Die Kosten für eine Fahrt zu einer örtlich nicht zuständigen Schule werden in der Höhe erstattet, die der Landkreis zu zahlen hätte, bei einer Fahrt zu einer örtlich zuständigen Schule.

(2) Abweichend von Abs. 1 besteht gemäß § 113 Abs. 4 SchulG M-V im Landkreis über dessen Gebiet hinaus die Beförderungs- oder Erstattungspflicht bis zur nächstgelegenen Schule im Sinne von Absatz 1 a) – c), wenn Schüler

a) außerhalb des Ortes, an dem sie wohnen oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, in einer Lerngruppe das besondere schulische Angebot in Anspruch nehmen oder an einem Gymnasium gemäß § 19 Abs. 2 oder 3 SchulG M-V beschult werden,

b) wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen,

c) die örtlich zuständige Schule aus Kapazitätsgründen nicht besuchen können und gemäß § 45 Abs. 3 oder 5 SchulG M-V einer anderen Schule zugewiesen wurden

oder

d) das besondere schulische Angebot zum Erwerb von allgemein bildenden Abschlüssen der Sekundarstufe I in Verbindung mit wirtschaftsnahen Praxisteilen im Landkreis nicht wahrnehmen können.

§ 3 Schulweg und Mindestentfernungen

(1) Der Schulweg ist der kürzeste verkehrsmäßige Fußweg zwischen der Wohnung des Schülers und der örtlich zuständigen Schule, deren Besuch einen Anspruch nach § 113 Abs. 2 und 4 SchulG M-V begründet.

(2) Die Pflicht zur Durchführung der Schülerbeförderung des Landkreises besteht erst ab einer Mindestentfernung für den Schulweg

a) von 2 km Fußweg für Schüler bis zur Jahrgangsstufe 6

b) von 4 km Fußweg für Schüler ab der Jahrgangsstufe 7.

(3) Der Landkreis hat unabhängig von den in Absatz 2 genannten Mindestentfernungen die Schülerbeförderung bzw. Erstattung der notwendigen Aufwendungen zu übernehmen, wenn der Schulweg als besonders gefährlich einzuschätzen ist. Als besonders gefährlich gilt der Schulweg insbesondere entlang einer Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraße ohne Rad- und Gehweg.

(4) Eine Beförderung bzw. Erstattung der notwendigen Aufwendungen hat unabhängig von den in Abs. 2 genannten Mindestentfernungen zu erfolgen, wenn der Schüler wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert

werden muss. Vom Träger der Schülerbeförderung kann die Vorlage eines amtsärztlichen Attestes verlangt werden.

§ 4 Beförderungsarten

(1) Die Schülerbeförderung erfolgt mit folgenden Verkehrsmitteln:

a) öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn)

- des Linienverkehrs nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 i. d. F. d. B. vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1738, 1748),

- des schienengebundenen Personenverkehrs.

b) Sonderform des Linienverkehrs (Bus) nach § 43 Nr. 2 PBefG,

c) mit durch den Landkreis vertraglich gebundenen Kraftfahrzeugen im Rahmen des freigestellten Verkehrs nach der Freistellungsverordnung vom 30. August 1962 (BGBl. I S. 601), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037), (Sonderbeförderung),

d) sonstigen Kraftfahrzeugen in begründeten Ausnahmefällen (Privatfahrzeugen),

e) entsprechend der Mobilitätspauschale gemäß § 9 der Satzung.

(2) Der Landkreis bestimmt die zweckmäßigste Beförderungsart unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit für die Schüler. Im Regelfall sind die Verkehrsmittel nach der Reihenfolge des Absatzes 1 zu benutzen.

§ 5 Durchführung der Schülerbeförderung

(1) Die Schülerbeförderung erfolgt in der Regel von der Wohnung des Schülers nächstgelegenen Haltestelle bis zu der örtlich zuständigen Schule nächstgelegenen Haltestelle. Die Verantwortung für die Bewältigung des Weges zwischen Wohnung und nächstgelegener Haltestelle liegt bei den Erziehungsberechtigten bzw. dem volljährigen Schüler.

(2) Die Schülerbeförderung ist bei einer Wartezeit von maximal 45 Minuten vor Schulanfang und maximal 60 Minuten nach Schulende für Schüler entsprechend § 2 Abs. 1 zumutbar.

(3) Bei Unterrichtsausfällen besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes der öffentlichen Verkehrsmittel oder mit der Sonderbeförderung.

§ 6 Notwendige Aufwendungen

Als notwendige Aufwendungen werden anerkannt:

a) bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Ausgaben für Schülerfahrkarten nach dem kostengünstigsten Tarif für die Beförderung zwischen der nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort und dem Schulort.

b) bei Benutzung von Verkehrsmitteln der Sonderform des Linienverkehrs oder eines vom Träger der Schülerbeförderung angemieteten Kraftfahrzeuges die Kosten nach vertraglich vereinbarten Kostensätzen.

c) bei Benutzung eines Privatfahrzeuges kann eine Wegstreckenentschädigung laut Landesreisekostengesetz M-V (LR-KG M-V) in der jeweils gültigen Fassung gewährt werden.

§ 7 Anzeigeverfahren

(1) Die Teilnahme an der Schülerbeförderung oder die Erstattung der notwendigen Aufwendungen sollen vom volljährigen Schüler oder den Erziehungsberechtigten vor Beginn eines jeden Schuljahres im Zusammenhang der Einschulung, der Neuaufnahme sowie des Wechsels der Schulart an die jeweils örtlich zuständige Schule, beim Landkreis Vorpommern-Greifswald, Stabsstelle Beteiligungen, angezeigt werden.

(2) Anzeigeformulare für einen Schülerfahrausweis oder für die Erstattung der notwendigen Aufwendungen sind beim Landkreis (Internet unter www.kreis-vg.de) und bei der besuchten Schule erhältlich.

(3) Bei Verlust oder Beschädigung des Fahrausweises ist von den Erziehungsberechtigten oder dem volljährigen Schüler direkt bei dem Verkehrsunternehmen, durch welches der Fahrausweis ausgestellt wurde, eine Zweitschrift zu beantragen.

(4) Jede Veränderung der Verhältnisse des Schülers, die für den Anspruch auf eine Schülerbeförderung oder Erstattung der notwendigen Aufwendungen von Bedeutung sind, hat der Berechtigte dem Landkreis unverzüglich schriftlich mitzuteilen.

§ 8 Erstattungsverfahren

(1) Die Erstattung der notwendigen Aufwendungen erfolgt jeweils für die Dauer eines Schuljahres.

(2) Die Abrechnung des durch § 6 bestimmten Erstattungsbetrages kann monatlich, hat jedoch spätestens bis zum 31. Dezember eines jeden Jahres für das abgelaufene Schuljahr beim Landkreis zu erfolgen.

§ 9 Mobilitätspauschale

(1) Schülerinnen und Schüler, die nach der vorstehenden Satzung einen Anspruch auf eine öffentliche Beförderung oder Erstattung der notwendigen Aufwendungen zur örtlich zuständigen Schule haben, können an Stelle derer eine Mobilitätspauschale für den Weg von der Wohnung zur Schule und zurück in Anspruch nehmen. Anspruch auf Gewährung einer Mobilitätspauschale besteht nur bei Verzicht der Anspruchsberechtigten auf die Inanspruchnahme der Schülerfahrkarte.

(2) Die Mobilitätspauschale berechnet sich nach der Entfernung zwischen Wohnort und örtlich zuständiger Schule des Schülers.

(3) Die Mobilitätspauschale wird nach Kilometerklassen wie folgt gestaffelt:

o Kilometerklasse bis 4 km entspricht pauschal 4,35 Euro pro Monat,

- o Kilometerklasse bis 6 km entspricht pauschal 6,53 Euro pro Monat,
- o Kilometerklasse bis 8 km entspricht pauschal 8,70 Euro pro Monat,
- o Kilometerklasse bis 10 km entspricht pauschal 10,88 Euro pro Monat.

Die weiteren Kilometerklassen werden in 2 km-Schritten berechnet. Je 2 km-Entfernung erhöht sich die Pauschale um 2,18 Euro pro Monat.

(4) Die Inanspruchnahme der Mobilitätspauschale ist durch den volljährigen Schüler oder den Erziehungsberechtigten möglichst vor Beginn eines jeden Schuljahres beim Landkreis Vorpommern-Greifswald, Stabsstelle Beteiligungen, zu beantragen.

§ 10 Übergangsregelung/Ausnahmen

Schüler, die mit Schulbeginn 2015/2016 eine andere als die örtlich zuständige Schule besuchen, können bis zur Beendigung dieser konkreten Schule (Schulart: Grundschule, Orientierungsstufe, Regionale Schule, Gymnasium, Gesamtschule) kostenlos an der Schülerbeförderung teilnehmen, wenn eine Beförderung mit dem vorhandenen ÖPNV realisiert werden kann. Ein Anspruch auf eine organisierte Beförderung besteht nicht.

§ 11 Schlussbestimmungen

(1) Diese Satzung tritt am 1. August 2015 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Satzung des Landkreises Vorpommern-Greifswald über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen vom 24.10.2013 außer Kraft.

Greifswald, 04.05.2015

A9 Übersicht zu Maßnahmen und Investitionen im Haltestellenausbau im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Tabelle 70: Maßnahmen und Investitionen im Haltestellenausbau des Landkreises Vorpommern-Greifswald (umgesetzte und geplante Maßnahmen mit Förderung über InvestÖPNVRL M-V)

Jahr	Amt/Stadt	Haltestelle	Anzahl Haltestellen	Gesamtausgaben in Euro
Umgesetzt/bewilligt				
2011/ 2012	Stadt Ueckermünde	Nr. 351 (Rosengarten)	1	5.343,07
	Stadt Torgelow	Nr. 319 Karlsfelder Straße	2	20.788,84
		Nr. 322 Franz-Schubert-Straße		
	Amt Am Stettiner Haff	Torgelow Holländerei, Nr. 326	1	3.150,29
	Amt Löcknitz-Penkun	Gemeinde Grambow, Nr. 291 Schwennenz	2	14.972,94
Gemeinde Grambow, Nr. 293 Schwennenz Neubau				
Stadt Pasewalk	OT Friedberg, Nr. 81	1	6.764,21	
2014	Amt Am Stettiner Haff/	Gemeinde Vogelsang-Warsin, Hst. Warsin	1	k.A.
		Gemeinde Ramin, OT Retzin	k.A.	k.A.
	Amt Löcknitz-Penkun	Gemeinde Krackow, Krackow, Abzweig	1	5.554,10
		Gemeinde Löcknitz, Löcknitz Schule	2	8.756,28
	Amt Torgelow-Ferdinandshof	Gemeinde Wilhelmsburg, OL Wilhelmsburg	1	4.853,71
	Amt Landhagen	Gemeinde Hinrichshagen, an der L 261, Höhe Abfahrt Hof 2, VBGL 114	2	28.168,29
		Gemeinde Hinrichshagen, OL an der L 261, Chausseestr., VBGL 110		
		Gemeinde Levenhagen, OL an der K 4 VG, Dorfstraße, VBGL 99	1	11.995,53
Amt Am Peenestrom	Stadt Lassan, OL Lassan, Pasternak 176	2	10.893,17	
	Stadt Lassan, OT Papendorf, Pasternak 190			

Jahr	Amt/Stadt	Haltestelle	Anzahl Haltestellen	Gesamtausgaben in Euro
		Gemeinde Krummin, an der K 27 VG, Ostseebus 4032	1	5.949,39
	Amt Anklam-Land	Gemeinde Ducherow, Heidberg, AVG 2188	2	11.795,28
		Gemeinde Ducherow, Hinterstraße, AVG 2056		
		Gemeinde Neu Kosenow, OL an der B 109, AVG 2064	1	7.801,64
		Gemeinde Bargischow, Woserow an der B 109, AVG 2156	1	7.801,64
2015	Amt Usedom-Süd	Gemeinde Dargen, OT Kachlin, Buswendeschleife mit Wartefläche	1	45.144,00
	Stadt Ueckermünde	Haffring 17, Ladenstraße, Nr. 345	1	13.131,98
	Amt Peenetal/Loitz	Stadt Loitz, Hausmannstraße, Nr. 3081 (Regionalschule)	1	6.748,80
2016		Stadt Loitz, Schwinge-Siedlung, an der L 261, Nr. 3082, Ri. Loitz	1	6.262,73
	Amt Usedom-Süd	Gemeinde Rankwitz, Nr. 4098, Rankwitz Ausbau	1	7.532,70
	Amt Züssow	Stadt Gützkow, OT Neuendorf, Buswendeschleife mit Haltestelle	1	41.470,31
2017	Amt Züssow	Gemeinde Züssow, OT Thurow, an der B 111, beidseitig, VBGL Nr. 173	2	9.515,76
Gesamt				284.394,66
Geplant				
	Amt Am Peenestrom	Gemeinde Lütow	2	14.358,06
		Gemeinde Boldekow, OT Glien	1	10.214,96
	Amt Anklam Land	Gemeinde Bugewitz, OT Rosenhagen	1	12.348,63
		Gemeinde Ducherow, Ausbau	1	10.650,50

Jahr	Amt/Stadt	Haltestelle	Anzahl Haltestellen	Gesamtausgaben in Euro
		Gemeinde Stolpe an der Peene, OT Stolpe	1	10.313,73
		Gemeinde Stolpe an der Peene, OT Dersewitz	1	10.313,73
		Gemeinde Stolpe an der Peene, OT Grütrow	1	10.214,96
		Gemeinde Stolpe an der Peene, OT Neuhof	1	10.214,96
		Gemeinde Blesewitz, Blesewitz, Nr. 2012, Dorfstraße	1	10.214,96
		Gemeinde Blesewitz, Blesewitz, an der K 58 VG, Nr. 2193	1	10.214,96
		Gemeinde Blesewitz, Blesewitz, an der K 58 VG, Nr. 2194	1	10.214,96
		Gemeinde Krusenfelde, OT Gramzow, an der K 62 VG,	1	6.694,76
		Gemeinde Krusenfelde, Dorfstraße, Nr. 2033		
		Gemeinde Krusenfelde, OT Krusenfelde, Nr. 2071	1	6.694,76
		Gemeinde Krusenfelde, OT Krusenkrien, Nr. 2072	1	6.694,76
	Amt Peenetal/Loitz, Stadt Loitz	Schwinge-Siedlung, an der L 261, Nr. 3082, Ri.Grimmen-Stralsund	1	7.851,86
		Schwinge-Siedlung, an der B 194, Nr. 3083	1	6.756,75
	Stadt Ueckermünde	Chaussestraße/ Tierpark, Nr. 354	1	10.217,36
	Gemeinde Ostseebad Heringsdorf	OT Heringsdorf	4	31.957,20
		OT Ahlbeck	6	47.935,80
		OT Bansin	2	15.978,60
Gesamt				260.056,26

Daten: Landkreis Vorpommern-Greifswald 2017. Kostenangaben laut Abrechnung oder Antrag.

A10 Liste der Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Die Liste der zum Stand 30.06.2017 im Landkreis Vorpommern-Greifswald vorhandenen Haltestellen des sonstigen ÖPNV wird auf der Internetseite des Landkreises Vorpommern-Greifswald veröffentlicht und ist Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans: <http://www.kreis-vg.de/Leben/öffentlicher-Nahverkehr-ÖPNV>.

Zukünftige Änderungen von Haltestellen des sonstigen ÖPNV (Umbenennungen, Verlegungen, Aufhebungen, Neueinrichtungen) innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans, die im Rahmen der Umsetzung der Vorgaben des Nahverkehrsplans oder aber im Rahmen von Neuerteilungen oder Änderungen einzelner Liniengenehmigungen im Landkreis vorgenommen werden, unterliegen ebenfalls dem Regelungsumfang des vorliegenden Nahverkehrsplans.

A11 Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Das Anhörungsprotokoll und die Abwägung von Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange sowie der Beteiligung der Verkehrsunternehmen wird als separate Anlage zum Nahverkehrsplan dargestellt.

Anhang A10

List der Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Greifswald

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6493	Ahlbeck	Ahlbeck, Abz. Luckow	VVG	07.08.17	053°40'21,788 N	014°11'26,088 O
6493	Ahlbeck	Ahlbeck, Abz. Luckow	VVG	07.08.17	053°40'21,835 N	014°11'26,423 O
6499	Ahlbeck	Ahlbeck, Ausbau	VVG	07.08.17	053°40'52,457 N	014°10'30,637 O
6499	Ahlbeck	Ahlbeck, Ausbau	VVG	07.08.17	053°40'52,457 N	014°10'30,637 O
6511	Ahlbeck	Ahlbeck, Bäckerei	VVG	07.08.17	053°40'05,480 N	014°10'59,034 O
6511	Ahlbeck	Ahlbeck, Bäckerei	VVG	07.08.17	053°40'08,126 N	014°11'04,020 O
6491	Ahlbeck	Ahlbeck, Kiga.	VVG	07.08.17	053°40'15,240 N	014°10'56,032 O
6491	Ahlbeck	Ahlbeck, Kiga.	VVG	07.08.17	053°40'19,193 N	014°10'47,125 O
6492	Ahlbeck	Ahlbeck, Kirche	VVG	07.08.17	053°40'14,556 N	014°11'15,896 O
6492	Ahlbeck	Ahlbeck, Kirche	VVG	07.08.17	053°40'14,556 N	014°11'15,896 O
6494	Ahlbeck	Ahlbeck, LPG	VVG	07.08.17	053°40'23,189 N	014°11'50,183 O
6494	Ahlbeck	Ahlbeck, LPG	VVG	07.08.17	053°40'23,269 N	014°11'51,148 O
6510	Ahlbeck	Ahlbeck, Schule	VVG	07.08.17	053°40'17,033 N	014°11'24,461 O
6510	Ahlbeck	Ahlbeck, Schule	VVG	07.08.17	053°40'16,622 N	014°11'22,949 O
6508	Ahlbeck	Gegensee, Denkmal	VVG	07.08.17	053°38'20,123 N	014°12'40,914 O
6507	Ahlbeck	Gegensee, II	VVG	07.08.17	053°38'04,373 N	014°13'21,324 O
6509	Ahlbeck	Gegensee, IV	VVG	07.08.17	053°38'41,622 N	014°11'53,934 O
6506	Ahlbeck	Gegensee, Storchennest	VVG	07.08.17	053°37'21,133 N	014°14'03,959 O
6489	Ahlbeck	Haltestelle im Wald	VVG	07.08.17	053°40'30,382 N	014°09'31,226 O
6489	Ahlbeck	Haltestelle im Wald	VVG	07.08.17	053°40'30,126 N	014°09'30,186 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6500	Ahlbeck	Ludwigshof	VVG	07.08.17	053°39'56,790 N	014°13'44,810 O
6500	Ahlbeck	Ludwigshof	VVG	07.08.17	053°39'56,790 N	014°13'44,810 O
6495	Ahlbeck	Rieth, Abzweig	VVG	07.08.17	053°40'32,099 N	014°12'36,371 O
6495	Ahlbeck	Rieth, Abzweig	VVG	07.08.17	053°40'32,995 N	014°12'41,317 O
3158	Alt Tellin	Alt Buchholz 1	VVG	07.08.17	053°49'58,440 N	013°12'46,440 O
3158	Alt Tellin	Alt Buchholz 1	VVG	07.08.17	053°49'58,440 N	013°12'46,440 O
3681	Alt Tellin	Alt Buchholz 2	VVG	07.08.17	053°49'50,099 N	013°12'34,981 O
3681	Alt Tellin	Alt Buchholz 2	VVG	07.08.17	053°49'50,099 N	013°12'34,981 O
3162	Alt Tellin	Alt Tellin	VVG	07.08.17	053°50'39,901 N	013°14'38,879 O
3162	Alt Tellin	Alt Tellin	VVG	07.08.17	053°50'39,901 N	013°14'38,879 O
3306	Alt Tellin	Alt Tellin, Neubau	VVG	07.08.17	053°50'44,761 N	013°14'49,560 O
3306	Alt Tellin	Alt Tellin, Neubau	VVG	07.08.17	053°50'44,761 N	013°14'49,560 O
3160	Alt Tellin	Hohenbüssow	VVG	07.08.17	053°49'22,379 N	013°14'14,219 O
3160	Alt Tellin	Hohenbüssow	VVG	07.08.17	053°49'22,379 N	013°14'14,219 O
3159	Alt Tellin	Neu Buchholz	VVG	07.08.17	053°49'34,741 N	013°13'01,679 O
3159	Alt Tellin	Neu Buchholz	VVG	07.08.17	053°49'34,741 N	013°13'01,679 O
3239	Alt Tellin	Siedenbüssow	VVG	07.08.17	053°50'51,360 N	013°15'32,281 O
3239	Alt Tellin	Siedenbüssow	VVG	07.08.17	053°50'51,360 N	013°15'32,281 O
6550	Altwarp	Altwarp, DBW	VVG	07.08.17	053°44'41,932 N	014°14'54,780 O
6550	Altwarp	Altwarp, DBW	VVG	07.08.17	053°44'41,932 N	014°14'54,197 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6551	Altwarp	Altwarp, Dorf	VVG	07.08.17	053°44'36,596 N	014°15'44,741 O
6552	Altwarp	Altwarp, Mitte	VVG	07.08.17	053°44'20,065 N	014°16'00,880 O
6549	Altwarp	Altwarp, Siedlung	VVG	07.08.17	053°45'00,335 N	014°13'50,765 O
6549	Altwarp	Altwarp, Siedlung	VVG	07.08.17	053°45'00,410 N	014°13'50,117 O
6575	Altwigshagen	Altwigshagen	VVG	07.08.17	053°42'12,582 N	013°50'05,626 O
6575	Altwigshagen	Altwigshagen	VVG	07.08.17	053°42'12,449 N	013°50'05,838 O
6573	Altwigshagen	Demnitz	VVG	07.08.17	053°41'54,630 N	013°48'28,249 O
6573	Altwigshagen	Demnitz	VVG	07.08.17	053°41'54,615 N	013°48'29,412 O
2255	Altwigshagen	Wietstock	AVG	04.08.17	53,71349000	13,78887000
	Anklam	Anklam, Akazienstr.	Fahrplananalyse	04.08.17		
2257	Anklam	Anklam, Ärztehaus	AVG	04.08.17	53,851	13,68643
2257	Anklam	Anklam, Ärztehaus	AVG	04.08.17	53,85088	13,68689
2191	Anklam	Anklam, Baumarkt	AVG	04.08.17	53,84038	13,68267
2191	Anklam	Anklam, Baumarkt	AVG	04.08.17	53,84036	13,68279
2279	Anklam	Anklam, Bergstraße I	AVG	04.08.17	53,85245	13,66583
2279	Anklam	Anklam, Bergstraße II	AVG	04.08.17	53,85019	13,6705
2276	Anklam	Anklam, Damaschkestraße	AVG	04.08.17	53,8486	13,68448
2276	Anklam	Anklam, Damaschkestraße	AVG	04.08.17	53,84857	13,68515
2280	Anklam	Anklam, Demminer Str. I	AVG	04.08.17	53,85338	13,67884
2285	Anklam	Anklam, Demminer Str. I	AVG	04.08.17	53,85456	13,68062

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2002	Anklam	Anklam, Demminer Straße	AVG	04.08.17	53,85265	13,67439
2002	Anklam	Anklam, Demminer Straße	AVG	04.08.17	54	14
2364	Anklam	Anklam, Demminer Straße	AVG	04.08.17	53,85265	13,67439
2419	Anklam	Anklam, Demminer Straße I	AVG	04.08.17	53,85337	13,6788
2317	Anklam	Anklam, Friedländer Str.	AVG	04.08.17	53,85417	13,69287
2317	Anklam	Anklam, Friedländer Str.	AVG	04.08.17	53,85476	13,69316
2317	Anklam	Anklam, Friedländer Str.	AVG	04.08.17	53,85071	13,69121
2270	Anklam	Anklam, Gellendiner Weg I	AVG	04.08.17	53,84089	13,70601
2270	Anklam	Anklam, Gellendiner Weg II	AVG	04.08.17	53,84291	13,71143
2270	Anklam	Anklam, Gellendiner Weg III	AVG	04.08.17	53,84286	13,71103
2268	Anklam	Anklam, Gewerbegebiet Süd I	AVG	04.08.17	53,84039	13,71112
2268	Anklam	Anklam, Gewerbegebiet Süd II	AVG	04.08.17	53,83816	13,71393
2263	Anklam	Anklam, Gymnasium	AVG	04.08.17	53,85155	13,68131
2263	Anklam	Anklam, Gymnasium	AVG	04.08.17	53,85149	13,68123
2271	Anklam	Anklam, Hospitalstraße	AVG	04.08.17	53,84751	13,70557
	Anklam	Anklam, Keilstr.	Fahrplananalyse	04.08.17		
2001	Anklam	Anklam, Keilstraße	AVG	04.08.17	53,85553	13,68634
2001	Anklam	Anklam, Keilstraße	AVG	04.08.17	53,85553	13,68613
2001	Anklam	Anklam, Keilstraße	AVG	04.08.17	53,85554	13,68594
2360	Anklam	Anklam, Keilstraße	AVG	04.08.17	53,85554	13,68594

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2272	Anklam	Anklam, Lindenstraße I	AVG	04.08.17	53,84698	13,70288
2272	Anklam	Anklam, Lindenstraße I	AVG	04.08.17	53,84695	13,70305
2286	Anklam	Anklam, Lindenstraße II	AVG	04.08.17	53,84399	13,6962
2286	Anklam	Anklam, Lindenstraße II	AVG	04.08.17	53,84396	13,69552
2287	Anklam	Anklam, Lindenstraße II	AVG	04.08.17	53,84374	13,68775
2287	Anklam	Anklam, Lindenstraße II	AVG	04.08.17	53,84371	13,68753
2278	Anklam	Anklam, Neuer Friedhof	AVG	04.08.17	53,85304	13,65857
2278	Anklam	Anklam, Neuer Friedhof	AVG	04.08.17	53,85271	13,65988
2299	Anklam	Anklam, Neuer Friedhof	AVG	04.08.17	53,85303036	13,65844354
2299	Anklam	Anklam, Neuer Friedhof	AVG	04.08.17	53,85271	13,65988
2318	Anklam	Anklam, Neuer Markt	AVG	04.08.17	54	14
2361	Anklam	Anklam, Neuer Markt	AVG	04.08.17	53,85536	13,6922
2361	Anklam	Anklam, Neuer Markt	AVG	04.08.17	53,8557	13,69449
2318	Anklam	Anklam, Neuer Markt	AVG	04.08.17	53,8557	13,69449
2004	Anklam	Anklam, Pasewalker Allee I	AVG	04.08.17	53,84703694	13,708361
2004	Anklam	Anklam, Pasewalker Allee I	AVG	04.08.17	53,84793	13,70782
2362	Anklam	Anklam, Pasewalker Allee II	AVG	04.08.17	53,85033	13,70577
2362	Anklam	Anklam, Pasewalker Allee II	AVG	04.08.17	53,85041	13,70556
2005	Anklam	Anklam, Siedlung II	AVG	04.08.17	53,84237	13,71227
2005	Anklam	Anklam, Siedlung II	AVG	04.08.17	53,83969	13,71475

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2176	Anklam	Anklam, Silostraße	AVG	04.08.17	53,85889	13,69236
2176	Anklam	Anklam, Silostraße	AVG	04.08.17	53,85883	13,69241
2003	Anklam	Anklam, Spantekower Landstr.	AVG	04.08.17	53,85056	13,67174
2003	Anklam	Anklam, Spantekower Landstr.	AVG	04.08.17	53,85073	13,67219
2209	Anklam	Anklam, Steinstraße	AVG	04.08.17	53,85537	13,6905
2359	Anklam	Anklam, Steinstraße	AVG	04.08.17	53,8554	13,690175
2275	Anklam	Anklam, Südstadt	AVG	04.08.17	53,84547	13,68488
2284	Anklam	Anklam, Südstadt B197	AVG	04.08.17	53,84458	13,68565
2319	Anklam	Anklam, Südstadt B197	AVG	04.08.17	53,84458	13,68565
2319	Anklam	Anklam, Südstadt B197	AVG	04.08.17	53,84465	13,686
2284	Anklam	Anklam, Südstadt B197	AVG	04.08.17	53,84465	13,686
2277	Anklam	Anklam, Theater	AVG	04.08.17	53,85176	13,67834
2321	Anklam	Anklam, Wasserwerk	AVG	04.08.17	53,82804	13,67941
2321	Anklam	Anklam, Wasserwerk	AVG	04.08.17	53,82806	13,67943
2205	Anklam	Anklam, Wendeschleife Mühlenstr.	AVG	04.08.17	53,84500589	13,69783308
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,855	13,70134
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,85506	13,70137
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,85512	13,70141
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,85518	13,70142
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,85523976	13,70147556

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2000	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,8553	13,70148
2363	Anklam	Anklam, ZOB	AVG	04.08.17	53,854952	13,701294
2269	Anklam	Gellendin	AVG	04.08.17	53,82742000	13,70236000
2269	Anklam	Gellendin	AVG	04.08.17	53,82752000	13,70248000
2168	Anklam	Gneveziner Damm	AVG	04.08.17	53,85240000	13,72077000
2168	Anklam	Gneveziner Damm	AVG	04.08.17	53,85238000	13,72093000
2169	Anklam	Gneveziner Damm, Kegelbahn	AVG	04.08.17	53,85031000	13,72919000
2169	Anklam	Gneveziner Damm, Kegelbahn	AVG	04.08.17	53,85035000	13,72917000
2055	Anklam	Görke, B110	AVG	04.08.17	53,85208000	13,63681000
2055	Anklam	Görke, B110	AVG	04.08.17	53,85200000	13,63756000
2031	Anklam	Görke, B199	AVG	04.08.17	53,85130000	13,63705000
2031	Anklam	Görke, B199	AVG	04.08.17	53,85133000	13,63753000
2323	Anklam	Pelsin	AVG	04.08.17	53,81063000	13,67652000
2323	Anklam	Pelsin	AVG	04.08.17	53,81113000	13,67693000
2324	Anklam	Pelsin, Chausseehaus	AVG	04.08.17	53,80463000	13,67312000
2324	Anklam	Pelsin, Chausseehaus	AVG	04.08.17	53,80434000	13,67304000
2322	Anklam	Pelsin, Weißes Haus	AVG	04.08.17	53,81958000	13,68088000
2322	Anklam	Pelsin, Weißes Haus	AVG	04.08.17	53,81943000	13,68101000
2289	Anklam	Stretense	AVG	04.08.17	53,78371000	13,65737000
2325	Anklam	Stretense, Abzweig	AVG	04.08.17	53,78311000	13,65929000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2325	Anklam	Stretense, Abzweig	AVG	04.08.17	53,78366000	13,65985000
700	Bandelin	Bandelin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,96465306	13,374405
144	Bandelin	Bandelin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,96409806	13,38412
699	Bandelin	Bandelin, Eichen	AVG	04.08.17	53,96355806	13,36991806
3142	Bandelin	Bandelin, Schulstraße	VVG	07.08.17	053°57'49,050 N	013°22'27,322 O
3689	Bandelin	Kuntzow	VVG	07.08.17	053°57'38,221 N	013°20'26,581 O
3689	Bandelin	Kuntzow	VVG	07.08.17	053°57'38,221 N	013°20'26,581 O
108	Bandelin	Schmoldow	AVG	04.08.17	53,97132000	13,35176000
241	Bandelin	Vargatz	AVG	04.08.17	53,95691444	13,40436167
2009	Bargischo	Bargischo	AVG	04.08.17	53,83248	13,75641
2029	Bargischo	Gellendin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,82810000	13,72375000
2029	Bargischo	Gellendin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,82873000	13,72329000
2030	Bargischo	Gnevezin	AVG	04.08.17	53,84192000	13,75231000
2030	Bargischo	Gnevezin	AVG	04.08.17	53,84171000	13,75245000
2208	Bargischo	Gnevezin, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83860000	13,75358000
2208	Bargischo	Gnevezin, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83850000	13,75367000
2374	Bargischo	Woserow	AVG	04.08.17	53,82140000	13,73572000
2374	Bargischo	Woserow	AVG	04.08.17	53,82133000	13,73557000
2156	Bargischo	Woserow, B109	AVG	04.08.17	53,81979000	13,72883000
2156	Bargischo	Woserow, B109	AVG	04.08.17	53,81980000	13,72896000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2421	Bargischow	Woserow, Bedarf	AVG	04.08.17	53,82406000	13,74179000
2421	Bargischow	Woserow, Bedarf	AVG	04.08.17	53,82402000	13,74159000
161	Behrenhoff	Behrenhoff	AVG	04.08.17	54,00459	13,38982
331	Behrenhoff	Behrenhoff	AVG	04.08.17	54,0051058	13,38691341
331	Behrenhoff	Behrenhoff, Schule	AVG	04.08.17	54,00507443	13,38686691
3141	Behrenhoff	Kammin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°58'33,827 N	013°22'23,830 O
3141	Behrenhoff	Kammin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°58'33,827 N	013°22'23,830 O
162	Behrenhoff	Müssow	AVG	04.08.17	53,99830000	13,41974000
330	Behrenhoff	Neu Dargelin	AVG	04.08.17	54,01292222	13,37859917
160	Behrenhoff	Neu Dargelin, Abzweig	AVG	04.08.17	54,00720000	13,37527000
142	Behrenhoff	Stresow, Abzw.	AVG	04.08.17	53,98544000	13,36744000
295	Behrenhoff	Stresow, Dorf	AVG	04.08.17	53,98713897	13,36833314
141	Behrenhoff	Stresow, Siedlung	AVG	04.08.17	53,99755000	13,36338000
3269	Bentzin	Alt Plestlin	VVG	07.08.17	053°57'24,358 N	013°13'36,948 O
3269	Bentzin	Alt Plestlin	VVG	07.08.17	053°57'24,358 N	013°13'36,948 O
3287	Bentzin	Bentzin	VVG	07.08.17	053°56'53,639 N	013°16'24,359 O
3287	Bentzin	Bentzin	VVG	07.08.17	053°56'53,639 N	013°16'24,359 O
3285	Bentzin	Bentzin, Ausb	VVG	07.08.17	053°56'14,438 N	013°17'13,715 O
3285	Bentzin	Bentzin, Ausb	VVG	07.08.17	053°56'14,438 N	013°17'13,715 O
3286	Bentzin	Bentzin, Mitte	VVG	07.08.17	053°56'29,641 N	013°16'42,661 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3286	Bentzin	Bentzin, Mitte	VVG	07.08.17	053°56'29,641 N	013°16'42,661 O
3284	Bentzin	Leussin	VVG	07.08.17	053°56'44,941 N	013°18'22,500 O
3284	Bentzin	Leussin	VVG	07.08.17	053°56'44,941 N	013°18'22,500 O
3291	Bentzin	Leussin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°56'28,500 N	013°18'16,261 O
3291	Bentzin	Leussin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°56'28,500 N	013°18'16,261 O
3289	Bentzin	Neu Plestin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°56'56,281 N	013°15'06,599 O
3289	Bentzin	Neu Plestin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°56'56,281 N	013°15'06,599 O
3288	Bentzin	Neu Plestlin	VVG	07.08.17	053°57'36,000 N	013°14'55,680 O
3288	Bentzin	Neu Plestlin	VVG	07.08.17	053°57'36,000 N	013°14'55,680 O
3283	Bentzin	Zarrenthin	VVG	07.08.17	053°55'46,841 N	013°18'13,842 O
3283	Bentzin	Zarrenthin	VVG	07.08.17	053°55'46,841 N	013°18'13,842 O
3259	Bentzin	Zarrenthin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°55'20,039 N	013°18'33,660 O
3259	Bentzin	Zarrenthin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°55'20,039 N	013°18'33,660 O
3282	Bentzin	Zarrenthin, Lindenweg	VVG	07.08.17	053°55'28,441 N	013°18'29,520 O
3282	Bentzin	Zarrenthin, Lindenweg	VVG	07.08.17	053°55'28,441 N	013°18'29,520 O
3258	Bentzin	Zemmin	VVG	07.08.17	053°55'11,460 N	013°15'53,460 O
3258	Bentzin	Zemmin	VVG	07.08.17	053°55'11,460 N	013°15'53,460 O
4278	Benz	Balm	UBB	23.08.17	53,94420900	14,01866900
4278	Benz	Balm	UBB	23.08.17	53,94395900	14,01848600
4272	Benz	Benz, an der Kirche	UBB	23.08.17	53,94185400	14,07209500

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4271	Benz	Benz, Fritz-Behn-Straße	UBB	23.08.17	53,94085500	14,06944300
4271	Benz	Benz, Fritz-Behn-Straße	UBB	23.08.17	53,94073100	14,06958400
4279	Benz	Labömitz	UBB	23.08.17	53,92020600	14,07507500
4276	Benz	Neppermin	UBB	23.08.17	53,93971200	14,04005800
4276	Benz	Neppermin	UBB	23.08.17	53,93977300	14,03999600
4277	Benz	Neppermin, Wendeschleife	UBB	23.08.17	53,93960200	14,04199900
4277	Benz	Neppermin, Wendeschleife	UBB	23.08.17	53,93933900	14,04210600
4273	Benz	Reetzow	UBB	23.08.17	53,93163300	14,09821600
4274	Benz	Stoben	UBB	23.08.17	53,95142400	14,06741300
4274	Benz	Stoben	UBB	23.08.17	53,95128400	14,06726300
6096	Bergholz	Bergholz	VVG	07.08.17	053°26'32,460 N	014°10'08,360 O
6096	Bergholz	Bergholz	VVG	07.08.17	053°26'32,626 N	014°10'08,627 O
6082	Bergholz	Bergholz, Abz	VVG	07.08.17	053°26'28,219 N	014°11'21,278 O
6082	Bergholz	Bergholz, Abz	VVG	07.08.17	053°26'30,134 N	014°11'24,205 O
6095	Bergholz	Caselow	VVG	07.08.17	053°27'05,776 N	014°07'47,180 O
6095	Bergholz	Caselow	VVG	07.08.17	053°27'05,774 N	014°07'47,179 O
6114	Blankensee	Blankensee, Ausb	VVG	07.08.17	053°31'13,897 N	014°18'00,706 O
6114	Blankensee	Blankensee, Ausb	VVG	07.08.17	053°31'10,477 N	014°18'02,542 O
6116	Blankensee	Blankensee, Gastst	VVG	07.08.17	053°30'36,212 N	014°18'47,164 O
6115	Blankensee	Blankensee, Pamp.Str.	VVG	07.08.17	053°30'46,649 N	014°18'17,982 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6115	Blankensee	Blankensee, Pamp.Str.	VVG	07.08.17	053°30'45,785 N	014°18'18,209 O
6112	Blankensee	Freienstein	VVG	07.08.17	053°31'50,786 N	014°16'27,610 O
6112	Blankensee	Freienstein	VVG	07.08.17	053°31'50,786 N	014°16'28,967 O
6173	Blankensee	Hohenfelde	VVG	07.08.17	053°28'22,303 N	014°19'27,649 O
6173	Blankensee	Hohenfelde	VVG	07.08.17	053°28'22,303 N	014°19'27,649 O
6113	Blankensee	Pampow	VVG	07.08.17	053°32'03,797 N	014°17'20,641 O
6113	Blankensee	Pampow	VVG	07.08.17	053°32'04,038 N	014°17'20,270 O
2012	Blesewitz	Blesewitz	AVG	04.08.17	53,82498	13,61558
2011	Blesewitz	Blesewitz I	AVG	04.08.17	53,82929	13,62994
2011	Blesewitz	Blesewitz I	AVG	04.08.17	53,82942	13,63044
2193	Blesewitz	Blesewitz II	AVG	04.08.17	53,82472	13,61984
2193	Blesewitz	Blesewitz II	AVG	04.08.17	53,82467	13,61966
2194	Blesewitz	Blesewitz III	AVG	04.08.17	53,82184	13,6125
2194	Blesewitz	Blesewitz III	AVG	04.08.17	53,82178	13,61222
2123	Blesewitz	Sanitz I	AVG	04.08.17	53,81469000	13,59056000
2123	Blesewitz	Sanitz I	AVG	04.08.17	53,81472000	13,59059000
2124	Blesewitz	Sanitz II	AVG	04.08.17	53,81224000	13,58248000
2124	Blesewitz	Sanitz II	AVG	04.08.17	53,81210400	13,58230500
2259	Boldekow	Boldekow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,72282	13,59482
2259	Boldekow	Boldekow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,72286	13,59479

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2331	Boldekow	Boldekow, B197	AVG	04.08.17	53,72376	13,59357
2331	Boldekow	Boldekow, B197	AVG	04.08.17	53,72398	13,59378
2332	Boldekow	Boldekow, Lösche	AVG	04.08.17	53,71426	13,58601
2332	Boldekow	Boldekow, Lösche	AVG	04.08.17	53,71397	13,58559
2333	Boldekow	Boldekow, These	AVG	04.08.17	53,70796	13,5774
2333	Boldekow	Boldekow, These	AVG	04.08.17	53,70843	13,578
2013	Boldekow	Borntin	AVG	04.08.17	53,74455	13,53682
2013	Boldekow	Borntin	AVG	04.08.17	53,74459	13,53689
2294	Boldekow	Glien	AVG	04.08.17	53,72611000	13,64614000
2295	Boldekow	Glien, Siedlung	AVG	04.08.17	53,73178000	13,64471000
2262	Boldekow	Kavelpaß, Abzweig	AVG	04.08.17	53,70196000	13,57059000
2262	Boldekow	Kavelpaß, Abzweig	AVG	04.08.17	53,70189000	13,57048000
2334	Boldekow	Kavelpaß, B197	AVG	04.08.17	53,70063000	13,56968000
2334	Boldekow	Kavelpaß, B197	AVG	04.08.17	53,70089000	13,57019000
2383	Boldekow	Neu Putzar	AVG	04.08.17	53,72636000	13,65800000
2292	Boldekow	Putzar	AVG	04.08.17	53,71561000	13,65544000
2292	Boldekow	Putzar	AVG	04.08.17	53,71554000	13,65570000
2293	Boldekow	Putzar, Ausbau	AVG	04.08.17	53,72405000	13,65900000
2293	Boldekow	Putzar, Ausbau	AVG	04.08.17	53,72408000	13,65906000
2246	Boldekow	Putzar, Bedarf	AVG	04.08.17	53,71802000	13,65764000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2246	Boldekow	Putzar, Bedarf	AVG	04.08.17	53,71785000	13,65754000
2296	Boldekow	Rubenow	AVG	04.08.17	53,73072000	13,54782000
2297	Boldekow	Rubenow, Alte Schule	AVG	04.08.17	53,72126000	13,54428000
2297	Boldekow	Rubenow, Alte Schule	AVG	04.08.17	53,72131000	13,54438000
2298	Boldekow	Zinzow	AVG	04.08.17	53,71337000	13,54573000
2298	Boldekow	Zinzow	AVG	04.08.17	53,71328000	13,54578000
6117	Boock	Boock, Altersheim	VVG	07.08.17	053°29'28,194 N	014°16'07,241 O
6117	Boock	Boock, Altersheim	VVG	07.08.17	053°29'28,104 N	014°16'06,618 O
6161	Boock	Boock, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'22,028 N	014°14'48,091 O
6161	Boock	Boock, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'21,820 N	014°14'48,509 O
6108	Boock	Boock, Lindenstraße	VVG	07.08.17	053°29'34,493 N	014°14'47,098 O
6108	Boock	Boock, Lindenstraße	VVG	07.08.17	053°29'34,330 N	014°14'47,585 O
6106	Boock	Boock, Löcknitzer Str.	VVG	07.08.17	053°28'58,444 N	014°13'22,051 O
6106	Boock	Boock, Löcknitzer Str.	VVG	07.08.17	053°28'58,224 N	014°13'21,940 O
6107	Boock	Boock, Sportplatz	VVG	07.08.17	053°29'13,211 N	014°14'14,107 O
6107	Boock	Boock, Sportplatz	VVG	07.08.17	053°29'12,836 N	014°14'13,877 O
6109	Boock	Mewegen, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'49,270 N	014°14'49,441 O
6109	Boock	Mewegen, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'48,949 N	014°14'49,348 O
6078	Brietzig	Brietzig	VVG	07.08.17	053°28'34,658 N	013°54'11,513 O
6078	Brietzig	Brietzig	VVG	07.08.17	053°28'34,284 N	013°54'11,426 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6232	Brietzig	Starkshof	VVG	07.08.17	053°29'31,949 N	013°52'55,949 O
6232	Brietzig	Starkshof	VVG	07.08.17	053°29'31,960 N	013°52'55,340 O
216	Brünzow	Brünzow	AVG	04.08.17	54,103775	13,56663389
216	Brünzow	Brünzow	AVG	04.08.17	54,103775	13,56663389
215	Brünzow	Klein Ernsthof	AVG	04.08.17	54,10125444	13,57811806
303	Brünzow	Kräpelin	AVG	04.08.17	54,11562021	13,58670568
214	Brünzow	Stilow, Dorf	AVG	04.08.17	54,08971389	13,57160500
213	Brünzow	Stilow, Siedlung	AVG	04.08.17	54,08800556	13,55511028
213	Brünzow	Stilow, Siedlung	AVG	04.08.17	54,08800556	13,55511028
217	Brünzow	Vierow	AVG	04.08.17	54,11731306	13,57809806
217	Brünzow	Vierow	AVG	04.08.17	54,11731306	13,57809806
2017	Bugewitz	Bugewitz	AVG	04.08.17	53,78635	13,83166
2017	Bugewitz	Bugewitz	AVG	04.08.17	53,7865	13,83199
2187	Bugewitz	Bugewitz, Molkerei	AVG	04.08.17	53,78131	13,83104
2187	Bugewitz	Bugewitz, Molkerei	AVG	04.08.17	53,78142	13,83126
2054	Bugewitz	Kalkstein	AVG	04.08.17	53,77409000	13,82390000
2054	Bugewitz	Kalkstein	AVG	04.08.17	53,77414000	13,82408000
6456	Bugewitz	Leopoldshagen, Grünberg	VVG	07.08.17	053°46'43,457 N	013°52'01,772 O
6456	Bugewitz	Leopoldshagen, Grünberg	VVG	07.08.17	053°46'43,630 N	013°52'01,538 O
2077	Bugewitz	Lucienhof	AVG	04.08.17	53,79477000	13,79129000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2077	Bugewitz	Lucienhof	AVG	04.08.17	53,79484000	13,79119000
2114	Bugewitz	Rosenhagen	AVG	04.08.17	53,80640000	13,81039000
	Buggenhagen	Buggenhagen	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Buggenhagen	Jamitzow	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Buggenhagen	Klotzow	Fahrplananalyse	04.08.17		
2144	Butzow	Alt Teterin	AVG	04.08.17	53,79723	13,62252
2144	Butzow	Alt Teterin	AVG	04.08.17	53,79716	13,62256
2019	Butzow	Butzow	AVG	04.08.17	53,83508	13,6472
2019	Butzow	Butzow	AVG	04.08.17	53,83509	13,64741
2019	Butzow	Butzow	AVG	04.08.17	53,83461	13,64719
2019	Butzow	Butzow	AVG	04.08.17	53,83465	13,64722
2184	Butzow	Lüskow I	AVG	04.08.17	53,82220800	13,64972000
2184	Butzow	Lüskow I	AVG	04.08.17	53,82188000	13,64990000
2078	Butzow	Lüskow II	AVG	04.08.17	53,81789000	13,65000000
2078	Butzow	Lüskow II	AVG	04.08.17	53,81789000	13,64998000
2260	Butzow	Neu Teterin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79778000	13,62674000
2260	Butzow	Neu Teterin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79773000	13,62680000
3237	Daberkow	Daberkow	VVG	07.08.17	053°50'21,156 N	013°18'03,787 O
3237	Daberkow	Daberkow	VVG	07.08.17	053°50'21,156 N	013°18'03,787 O
3297	Daberkow	Hedwigshof	VVG	07.08.17	053°50'39,001 N	013°19'22,980 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3297	Daberkow	Hedwigshof	VVG	07.08.17	053°50'39,001 N	013°19'22,980 O
3238	Daberkow	Wietzow	VVG	07.08.17	053°49'24,179 N	013°16'42,060 O
140	Dargelin	Alt Negentin	AVG	04.08.17	53,99923	13,34297
139	Dargelin	Alt Negentin, Abzweig	AVG	04.08.17	54,00083	13,36269
415	Dargelin	Alt Negentin, Abzweig	AVG	04.08.17	54,04597194	13,2491
1135	Dargelin	Dargelin Hof	VVG	07.08.17	054°01'26,220 N	013°21'34,981 O
1135	Dargelin	Dargelin Hof	VVG	07.08.17	054°01'26,220 N	013°21'34,981 O
135	Dargelin	Dargelin Hof, Abzweig	AVG	04.08.17	54,02393000	13,35965000
136	Dargelin	Dargelin, Abzweig	AVG	04.08.17	54,01262000	13,36023000
137	Dargelin	Dargelin, Kulturhaus	AVG	04.08.17	54,01424000	13,35577000
137	Dargelin	Dargelin, Kulturhaus	AVG	04.08.17	54,01413694	13,35585111
179	Dargelin	Neu Negentin	AVG	04.08.17	54,00973389	13,33334194
	Dargelin	Neu Negentin	AVG	04.08.17		
138	Dargelin	Sestelin	AVG	04.08.17	54,02316000	13,32678000
1142	Dargelin	Stresow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°59'08,952 N	013°22'01,646 O
1142	Dargelin	Stresow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°59'08,952 N	013°22'01,646 O
4431	Dargen	Dargen	UBB	23.08.17	53,88650000	14,06409200
4432	Dargen	Dargen, Abzweig	UBB	23.08.17	53,89506200	14,06854500
4432	Dargen	Dargen, Abzweig	UBB	23.08.17	53,89447700	14,06932700
4433	Dargen	Dargen, Bahnhofstraße	UBB	23.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4435	Dargen	Görke	UBB	23.08.17	53,88693700	14,09283800
4435	Dargen	Görke	UBB	23.08.17	53,88679500	14,09345100
4436	Dargen	Kachlin	UBB	23.08.17	53,89785600	14,07094200
4437	Dargen	Katschow	UBB	23.08.17	53,90886600	14,05832100
4437	Dargen	Katschow	UBB	23.08.17	53,90883000	14,05848900
4438	Dargen	Katschow, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90242500	14,04815800
4438	Dargen	Katschow, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90239700	14,04797900
415	Dersekow	Alt Pansow	AVG	04.08.17	54,04597194	13,2491
1601	Dersekow	Dersekow	VVG	07.08.17	054°02'45,661 N	013°17'29,159 O
1601	Dersekow	Dersekow	VVG	07.08.17	054°02'45,661 N	013°17'29,159 O
1519	Dersekow	Dersekow Hof I	VVG	07.08.17	054°02'46,957 N	013°16'36,476 O
1519	Dersekow	Dersekow Hof I	VVG	07.08.17	054°02'46,957 N	013°16'36,476 O
1117	Dersekow	Dersekow, Friedhof	VVG	07.08.17	054°02'48,307 N	013°17'33,115 O
1117	Dersekow	Dersekow, Friedhof	VVG	07.08.17	054°02'48,307 N	013°17'33,115 O
1117	Dersekow	Dersekow, Friedhof	VVG	07.08.17	054°02'48,307 N	013°17'33,115 O
1116	Dersekow	Dersekow, Gärtnerei	VVG	07.08.17	054°03'03,092 N	013°17'44,891 O
1116	Dersekow	Dersekow, Gärtnerei	VVG	07.08.17	054°03'03,092 N	013°17'44,891 O
600	Dersekow	Dersekow, Schule	AVG	04.08.17	54,04420472	13,30198222
416	Dersekow	Friedrichsfelde	AVG	04.08.17	54,05696389	13,26891389
416	Dersekow	Friedrichsfelde	AVG	04.08.17	54,05696389	13,26891389

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
1119	Dersekow	Klein Zastrow, Ausbau	VVG	07.08.17	054°01'46,859 N	013°17'36,240 O
1119	Dersekow	Klein Zastrow, Ausbau	VVG	07.08.17	054°01'46,859 N	013°17'36,240 O
1120	Dersekow	Klein Zastrow, Dorf	VVG	07.08.17	054°01'24,121 N	013°17'34,321 O
1120	Dersekow	Klein Zastrow, Dorf	VVG	07.08.17	054°01'24,121 N	013°17'34,321 O
118	Dersekow	Subzow	AVG	04.08.17	54,04548000	13,33219000
118	Dersekow	Subzow	AVG	04.08.17	54,04379611	13,33119722
119	Dersekow	Subzow, Wendeplatz	AVG	04.08.17	54,04548556	13,33215833
266	Diedrichshagen	Diedrichshagen	AVG	04.08.17	54,05345806	13,47691306
266	Diedrichshagen	Diedrichshagen	AVG	04.08.17	54,05337200	13,47714100
294	Diedrichshagen	Guest	AVG	04.08.17	54,05011465	13,45285158
293	Diedrichshagen	Guest, Neubau	AVG	04.08.17	54,05115111	13,46655389
2199	Ducherow	Borkenfriede, Abz	VVG	07.08.17	053°43'21,623 N	013°49'50,074 O
2199	Ducherow	Borkenfriede, Abz	VVG	07.08.17	053°43'21,918 N	013°49'49,908 O
2186	Ducherow	Bugewitz, Abzweig	AVG	04.08.17	53,76129	13,82047
2186	Ducherow	Bugewitz, Abzweig	AVG	04.08.17	53,76123	13,82067
2186	Ducherow	Bugewitz, Abzweig	AVG	04.08.17	53,76151	13,82127
2185	Ducherow	Ducherow, Ausbau	AVG	04.08.17	53,75780000	13,77694000
2185	Ducherow	Ducherow, Ausbau	AVG	04.08.17	53,75880000	13,77738000
2189	Ducherow	Ducherow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,76341000	13,79533000
2189	Ducherow	Ducherow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,76327000	13,79613000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2028	Ducherow	Ducherow, Gaststätte	AVG	04.08.17	53,76502000	13,77793000
2028	Ducherow	Ducherow, Gaststätte	AVG	04.08.17	53,76502000	13,77793000
2244	Ducherow	Ducherow, Hauptstraße	AVG	04.08.17	53,76459000	13,78465000
2244	Ducherow	Ducherow, Hauptstraße	AVG	04.08.17	53,76464000	13,78546000
2188	Ducherow	Ducherow, Heidberg	AVG	04.08.17	53,76197000	13,81340000
2188	Ducherow	Ducherow, Heidberg	AVG	04.08.17	53,76184000	13,81446000
2056	Ducherow	Ducherow, Hinterstraße	AVG	04.08.17	53,76309000	13,79101000
2203	Ducherow	Ducherow, Schule	AVG	04.08.17	53,76671000	13,78014000
6455	Ducherow	Heidmühl	VVG	07.08.17	053°45'34,409 N	013°50'03,602 O
6455	Ducherow	Heidmühl	VVG	07.08.17	053°45'35,719 N	013°50'01,601 O
2253	Ducherow	Kurtshagen	AVG	04.08.17	53,74244000	13,81981000
2076	Ducherow	Löwitz	AVG	04.08.17	53,71713000	13,72467000
2076	Ducherow	Löwitz	AVG	04.08.17	53,71717000	13,72468000
2080	Ducherow	Marienthal, Abzweig	AVG	04.08.17	53,73718000	13,76893000
2080	Ducherow	Marienthal, Abzweig	AVG	04.08.17	53,73717000	13,76907000
2254	Ducherow	Neuendorf A	AVG	04.08.17	53,73047000	13,83576000
2254	Ducherow	Neuendorf A	VVG	07.08.17	053°43'49,840 N	013°50'09,128 O
1152	Ducherow	Neuendorf, Abzweig	VVG	07.08.17	053°56'21,541 N	013°21'53,579 O
1152	Ducherow	Neuendorf, Abzweig	VVG	07.08.17	053°56'21,541 N	013°21'53,579 O
2429	Ducherow	Rathebur, Abzweig	AVG	04.08.17	53,74113000	13,78289000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2429	Ducherow	Rathebur, Abzweig	AVG	04.08.17	53,74115000	13,78326000
2109	Ducherow	Rathebur, B109	AVG	04.08.17	53,74171000	13,78387000
2109	Ducherow	Rathebur, B109	AVG	04.08.17	53,74191000	13,78400000
2128	Ducherow	Schmuggerow	AVG	04.08.17	53,73687000	13,72489000
2129	Ducherow	Schmuggerow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,73516000	13,74382000
2129	Ducherow	Schmuggerow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,73511000	13,74428000
2130	Ducherow	Schwerinsburg	AVG	04.08.17	53,73767000	13,67835000
2132	Ducherow	Sophienhof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,71997000	13,70445000
2132	Ducherow	Sophienhof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,72003000	13,70427000
6520	Eggesin	Alt Eggesin	VVG	07.08.17	053°40'19,268 N	014°06'39,204 O
6520	Eggesin	Alt Eggesin	VVG	07.08.17	053°40'19,358 N	014°06'39,416 O
6476	Eggesin	Eggesin, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°40'52,896 N	014°04'25,219 O
6476	Eggesin	Eggesin, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°40'52,046 N	014°04'18,012 O
6474	Eggesin	Eggesin, F.-Reuter-Weg	VVG	07.08.17	053°41'24,601 N	014°04'47,705 O
6474	Eggesin	Eggesin, F.-Reuter-Weg	VVG	07.08.17	053°41'25,217 N	014°04'47,111 O
6485	Eggesin	Eggesin, Filmeck	VVG	07.08.17	053°40'40,300 N	014°05'12,707 O
6485	Eggesin	Eggesin, Filmeck	VVG	07.08.17	053°40'41,239 N	014°05'11,274 O
6733	Eggesin	Eggesin, GS	VVG	07.08.17	053°40'25,457 N	014°05'19,673 O
6421	Eggesin	Eggesin, Lindenstraße	VVG	07.08.17	053°40'42,820 N	014°04'42,002 O
6421	Eggesin	Eggesin, Lindenstraße	VVG	07.08.17	053°40'42,820 N	014°04'42,002 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6477	Eggesin	Eggesin, Pasewalker Str.	VVG	07.08.17	053°40'30,698 N	014°03'58,194 O
6477	Eggesin	Eggesin, Pasewalker Str.	VVG	07.08.17	053°40'23,354 N	014°03'51,286 O
6475	Eggesin	Eggesin, Rosenga.(Kirche)	VVG	07.08.17	053°40'53,969 N	014°04'44,468 O
6475	Eggesin	Eggesin, Rosenga.(Kirche)	VVG	07.08.17	053°40'53,803 N	014°04'44,083 O
6475	Eggesin	Eggesin, Rosengarten	VVG	07.08.17	053°40'57,601 N	014°04'44,958 O
6475	Eggesin	Eggesin, Rosengarten	VVG	07.08.17	053°40'57,238 N	014°04'44,789 O
6480	Eggesin	Gumnitz Holl, Ausbau	VVG	07.08.17	053°39'17,005 N	014°02'58,623 O
6480	Eggesin	Gumnitz Holl, Ausbau	VVG	07.08.17	053°39'14,236 N	014°02'56,854 O
6479	Eggesin	Gumnitz Holl. Bahnhof	VVG	07.08.17	053°39'38,740 N	014°03'25,139 O
6479	Eggesin	Gumnitz Holl. Bahnhof	VVG	07.08.17	053°39'38,232 N	014°03'24,646 O
6478	Eggesin	Gumnitz Holl. Wasserwerk	VVG	07.08.17	053°40'04,814 N	014°03'35,903 O
6478	Eggesin	Gumnitz Holl. Wasserwerk	VVG	07.08.17	053°40'04,900 N	014°03'36,460 O
6473	Eggesin	Hoppenwalde	VVG	07.08.17	053°42'12,485 N	014°04'28,726 O
6473	Eggesin	Hoppenwalde	VVG	07.08.17	053°42'13,025 N	014°04'28,679 O
6487	Eggesin	Karpin	VVG	07.08.17	053°40'24,701 N	014°06'18,238 O
6487	Eggesin	Karpin	VVG	07.08.17	053°40'24,082 N	014°06'19,764 O
6488	Eggesin	Karpin, Kaserne	VVG	07.08.17	053°40'08,407 N	014°07'09,372 O
6488	Eggesin	Karpin, Kaserne	VVG	07.08.17	053°40'07,687 N	014°07'10,826 O
6688	Eggesin	Karpin, Schwimmhalle	VVG	07.08.17	053°39'48,884 N	014°06'32,260 O
6486	Eggesin	Karpin, Str. der Einheit	VVG	07.08.17	053°40'33,676 N	014°05'42,144 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6486	Eggesin	Karpin, Str. der Einheit	VVG	07.08.17	053°40'32,628 N	014°05'45,550 O
6157	Fahrenwalde	Broellin	VVG	07.08.17	053°27'41,710 N	014°02'41,057 O
6157	Fahrenwalde	Broellin	VVG	07.08.17	053°27'41,411 N	014°02'41,230 O
6155	Fahrenwalde	Fahrenwalde	VVG	07.08.17	053°26'22,391 N	014°03'49,795 O
6155	Fahrenwalde	Fahrenwalde	VVG	07.08.17	053°26'22,596 N	014°03'50,116 O
6156	Fahrenwalde	Friedrichshof	VVG	07.08.17	053°27'19,829 N	014°04'12,997 O
6156	Fahrenwalde	Friedrichshof	VVG	07.08.17	053°27'20,131 N	014°04'13,235 O
3245	Fahrenwalde	Heidemühle	VVG	07.08.17	053°26'49,837 N	014°06'15,883 O
3245	Fahrenwalde	Heidemühle	VVG	07.08.17	053°26'49,837 N	014°06'15,883 O
6404	Ferdinandshof	Aschersleben	VVG	07.08.17	053°39'21,999 N	013°55'56,371 O
6588	Ferdinandshof	Blumenthal	VVG	07.08.17	053°40'55,542 N	013°55'00,649 O
6588	Ferdinandshof	Blumenthal	VVG	07.08.17	053°40'55,355 N	013°55'00,541 O
6523	Ferdinandshof	Blumenthal, Kirche	VVG	07.08.17	053°40'54,797 N	013°55'02,291 O
6406	Ferdinandshof	Ferdinandshof, Gundel.-Str.	VVG	07.08.17	053°39'35,600 N	013°53'05,863 O
6406	Ferdinandshof	Ferdinandshof, Gundel.-Str.	VVG	07.08.17	053°39'34,078 N	013°53'03,941 O
6408	Ferdinandshof	Ferdinandshof, Pasew. Str.	VVG	07.08.17	053°39'48,859 N	013°53'40,225 O
6408	Ferdinandshof	Ferdinandshof, Pasew. Str.	VVG	07.08.17	053°39'49,129 N	013°53'40,006 O
6415	Ferdinandshof	Ferdinandshof, Schule	VVG	07.08.17	053°39'42,292 N	013°53'24,152 O
6407	Ferdinandshof	Ferdinandshof, ZOB	VVG	07.08.17	053°39'56,863 N	013°53'18,390 O
6590	Ferdinandshof	Louisenhof	VVG	07.08.17	053°41'41,150 N	013°53'23,190 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6590	Ferdinandshof	Louisenhof	VVG	07.08.17	053°41'41,564 N	013°53'21,941 O
6589	Ferdinandshof	Sprengersfelde	VVG	07.08.17	053°41'14,720 N	013°54'01,187 O
6589	Ferdinandshof	Sprengersfelde	VVG	07.08.17	053°41'15,063 N	013°54'01,214 O
4441	Garz	Garz	UBB	23.08.17	53,88115600	14,17151800
4441	Garz	Garz	UBB	23.08.17	53,88123200	14,17150800
4442	Garz	Garz, Tunnel	UBB	23.08.17	53,88987700	14,18142600
4442	Garz	Garz, Tunnel	UBB	23.08.17	53,88993500	14,18153600
4442	Garz	Garz, Tunnel	UBB	23.08.17	53,89052100	14,18211000
4442	Garz	Garz, Tunnel	UBB	23.08.17	53,89057800	14,18196300
6125	Glasow	Glasow	VVG	07.08.17	053°22'39,328 N	014°16'24,121 O
6125	Glasow	Glasow	VVG	07.08.17	053°22'39,648 N	014°16'23,977 O
6126	Glasow	Glasow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°23'13,675 N	014°17'47,076 O
6126	Glasow	Glasow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°23'13,726 N	014°17'46,730 O
6124	Glasow	Streithof	VVG	07.08.17	053°22'06,575 N	014°16'31,814 O
6124	Glasow	Streithof	VVG	07.08.17	053°22'06,467 N	014°16'31,364 O
3109	Görmin	Alt Jargenow	VVG	07.08.17	053°57'48,262 N	013°19'15,650 O
3109	Görmin	Alt Jargenow	VVG	07.08.17	053°57'48,262 N	013°19'15,650 O
3112	Görmin	Böken	VVG	07.08.17	053°59'54,719 N	013°17'35,459 O
3112	Görmin	Böken	VVG	07.08.17	053°59'54,719 N	013°17'35,459 O
3095	Görmin	Görmin	VVG	07.08.17	053°59'21,120 N	013°16'06,600 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3095	Görmin	Görmin	VVG	07.08.17	053°59'21,120 N	013°16'06,600 O
3101	Görmin	Görmin, Schule	VVG	07.08.17	053°59'38,612 N	013°16'19,340 O
3101	Görmin	Görmin, Schule	VVG	07.08.17	053°59'38,612 N	013°16'19,340 O
3095	Görmin	Görmin, Sportplatz	VVG	07.08.17	054°00'11,776 N	013°01'47,377 O
3095	Görmin	Görmin, Sportplatz	VVG	07.08.17	054°00'11,776 N	013°01'47,377 O
3111	Görmin	Göslow	VVG	07.08.17	053°59'22,380 N	013°19'09,959 O
3111	Görmin	Göslow	VVG	07.08.17	053°59'22,380 N	013°19'09,959 O
3093	Görmin	Groß Zastrow, Abz. Pustow	VVG	07.08.17	054°00'32,400 N	013°16'54,541 O
3093	Görmin	Groß Zastrow, Abz. Pustow	VVG	07.08.17	054°00'32,400 N	013°16'54,541 O
3092	Görmin	Groß Zastrow, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'44,795 N	013°16'03,763 O
3092	Görmin	Groß Zastrow, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'44,795 N	013°16'03,763 O
1121	Görmin	Groß Zastrow, Gaststätte	VVG	07.08.17	054°00'47,700 N	013°16'55,826 O
1121	Görmin	Groß Zastrow, Gaststätte	VVG	07.08.17	054°00'47,700 N	013°16'55,826 O
3688	Görmin	Jargenow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°58'11,420 N	013°19'16,032 O
3688	Görmin	Jargenow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°58'11,420 N	013°19'16,032 O
3110	Görmin	Neu Jargenow	VVG	07.08.17	053°50'27,665 N	013°19'19,664 O
3110	Görmin	Neu Jargenow	VVG	07.08.17	053°50'27,665 N	013°19'19,664 O
3100	Görmin	Passow	VVG	07.08.17	053°59'25,681 N	013°14'42,000 O
3100	Görmin	Passow	VVG	07.08.17	053°59'25,681 N	013°14'42,000 O
3108	Görmin	Trissow	VVG	07.08.17	053°59'05,957 N	013°16'53,850 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3108	Görmin	Trissow	VVG	07.08.17	053°59'05,957 N	013°16'53,850 O
6464	Grambin	Grambin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°45'45,770 N	013°59'56,771 O
6464	Grambin	Grambin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°45'45,738 N	013°59'58,247 O
6466	Grambin	Grambin, Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°45'15,887 N	014°01'03,832 O
6466	Grambin	Grambin, Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°45'15,599 N	014°01'04,418 O
6465	Grambin	Grambin, Zeltplatz	VVG	07.08.17	053°45'34,114 N	014°00'37,566 O
6465	Grambin	Grambin, Zeltplatz	VVG	07.08.17	053°45'33,300 N	014°00'38,830 O
6917	Grambow	Grambow	VVG	07.08.17	053°24'58,399 N	014°19'51,042 O
6917	Grambow	Grambow	VVG	07.08.17	053°14'44,794 N	014°11'41,834 O
6022	Grambow	Grambow, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°25'01,232 N	014°20'49,906 O
6022	Grambow	Grambow, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°25'01,232 N	014°20'49,906 O
6023	Grambow	Grambow, Schule	VVG	07.08.17	053°24'53,525 N	014°20'10,133 O
6137	Grambow	Ladenthin	VVG	07.08.17	053°22'15,067 N	014°22'46,747 O
6021	Grambow	Neu Grambow	VVG	07.08.17	053°25'18,563 N	014°21'25,877 O
6021	Grambow	Neu Grambow	VVG	07.08.17	053°25'18,476 N	014°21'25,114 O
6247	Grambow	Schwennenz	VVG	07.08.17	053°24'05,252 N	014°21'06,131 O
6247	Grambow	Schwennenz	VVG	07.08.17	053°24'03,582 N	014°21'07,675 O
6128	Grambow	Schwennenz, Ausbau	VVG	07.08.17	053°23'05,075 N	014°22'21,796 O
6128	Grambow	Schwennenz, Ausbau	VVG	07.08.17	053°23'05,730 N	014°22'21,432 O
6136	Grambow	Schwennenz, Neubau	VVG	07.08.17	053°23'49,589 N	014°21'38,084 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6136	Grambow	Schwennenz, Neubau	VVG	07.08.17	053°23'49,538 N	014°21'37,717 O
6127	Grambow	Sonnenberg	VVG	07.08.17	053°23'41,770 N	014°18'41,962 O
6127	Grambow	Sonnenberg	VVG	07.08.17	053°23'41,939 N	014°18'41,648 O
18021	Greifswald	Greifswald, Am Gorzberg	VBG	03.08.17	54.073238	13.391621
28021	Greifswald	Greifswald, Am Gorzberg	VBG	03.08.17	54.073121	13.393030
18005	Greifswald	Greifswald, Am St. Georgsfeld	VBG	03.08.17	54.094548	13.402268
28005	Greifswald	Greifswald, Am St. Georgsfeld	VBG	03.08.17	54.094619	13.403268
18049	Greifswald	Greifswald, An d. Bäckerwiesen	VBG	03.08.17	54.072914	13.384083
28049	Greifswald	Greifswald, An d. Bäckerwiesen	VBG	03.08.17	54.072845	13.386283
18004	Greifswald	Greifswald, An d. Wurthen	VBG	03.08.17	54.094903	13.395953
28004	Greifswald	Greifswald, An d. Wurthen	VBG	03.08.17	54.095100	13.395926
18018	Greifswald	Greifswald, Ärztehaus	VBG	03.08.17	54.078845	13.407815
28018	Greifswald	Greifswald, Ärztehaus	VBG	03.08.17	54.079083	13.408918
18020	Greifswald	Greifswald, Bahnhof Süd	VBG	03.08.17	54.076831	13.398761
28020	Greifswald	Greifswald, Bahnhof Süd	VBG	03.08.17	54.077006	13.398910
38020	Greifswald	Greifswald, Bahnhof Süd	VBG	03.08.17	54.077086	13.398950
48020	Greifswald	Greifswald, Bahnhof Süd	VBG	03.08.17	54.076915	13.398802
18002	Greifswald	Greifswald, Bahnhofstraße	VBG	03.08.17	54.092654	13.378892
28002	Greifswald	Greifswald, Bahnhofstraße	VBG	03.08.17	54.092874	13.377475
18042	Greifswald	Greifswald, D.-Teßmann-Str.	VBG	03.08.17	54.068060	13.434407

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
28042	Greifswald	Greifswald, D.-Teßmann-Str.	VBG	03.08.17	54.068340	13.434417
18053	Greifswald	Greifswald, Dompassage	VBG	03.08.17	54.097391	13.375047
28053	Greifswald	Greifswald, Dompassage	VBG	03.08.17	54.097494	13.374759
18201	Greifswald	Greifswald, Eichenbrink	VBG	03.08.17	54.087284	13.456954
28201	Greifswald	Greifswald, Eichenbrink	VBG	03.08.17	54.087322	13.457472
18200	Greifswald	Greifswald, Eldena	VBG	03.08.17	54.089463	13.449156
28200	Greifswald	Greifswald, Eldena	VBG	03.08.17	54.089502	13.449691
18009	Greifswald	Greifswald, Eldena, Mühle	VBG	03.08.17	54.090529	13.442433
28009	Greifswald	Greifswald, Eldena, Mühle	VBG	03.08.17	54.090653	13.442122
38009	Greifswald	Greifswald, Eldena, Mühle	VBG	03.08.17	54.090.535	13.442.426
18202	Greifswald	Greifswald, Eldena, Parkpl.	VBG	03.08.17	54.087955	13.453513
18056	Greifswald	Greifswald, Elisenhain	VBG	03.08.17	54.084542	13.444508
18392	Greifswald	Greifswald, Elisenpark	VBG	03.08.17	54.074991	13.430029
28392	Greifswald	Greifswald, Elisenpark	VBG	03.08.17	54.075361	13.429428
18022	Greifswald	Greifswald, Feldstr.	VBG	03.08.17	54.087614	13.386584
28022	Greifswald	Greifswald, Feldstr.	VBG	03.08.17	54.087722	13.386407
18032	Greifswald	Greifswald, Fettenvorstadt	VBG	03.08.17	54.094026	13.362656
28032	Greifswald	Greifswald, Fettenvorstadt	VBG	03.08.17	54.094035	13.362222
18059	Greifswald	Greifswald, Freizeitbad	VBG	03.08.17	54.087653	13.416123
28059	Greifswald	Greifswald, Freizeitbad-Schulbus	VBG	03.08.17	54.087819	13.415047

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
18043	Greifswald	Greifswald, Friedrichshgn. 1	VBG	03.08.17	54.075471	13.489769
28043	Greifswald	Greifswald, Friedrichshgn. 1	VBG	03.08.17	54.075550	13.489776
18044	Greifswald	Greifswald, Friedrichshgn. 2	VBG	03.08.17	54.065419	13.494507
18030	Greifswald	Greifswald, G.-Büchner-Str.	VBG	03.08.17	54.085236	13.359724
28030	Greifswald	Greifswald, G.-Büchner-Str.	VBG	03.08.17	54.084163	13.359500
18051	Greifswald	Greifswald, Galgenkampwiesen	VBG	03.08.17	54.094799	13.348514
18011	Greifswald	Greifswald, Goethestraße	VBG	03.08.17	54.094382	13.384834
18048	Greifswald	Greifswald, Gut Koitenhagen	VBG	03.08.17	54.077721	13.421913
28048	Greifswald	Greifswald, Gut Koitenhagen	VBG	03.08.17	54.078591	13.420545
18057	Greifswald	Greifswald, Gützkower Landstr.	VBG	03.08.17	54.081794	13.382013
18038	Greifswald	Greifswald, Gützkower Str.	VBG	03.08.17	54.091706	13.380004
28038	Greifswald	Greifswald, Gützkower Str.	VBG	03.08.17	54.091563	13.380086
18024	Greifswald	Greifswald, H.-Beimler-Str.	VBG	03.08.17	54.085185	13.396845
28024	Greifswald	Greifswald, H.-Beimler-Str.	VBG	03.08.17	54.084759	13.397068
18075	Greifswald	Greifswald, Helmhäger Berg	VBG	03.08.17	54.063922	13.379591
28075	Greifswald	Greifswald, Helmhäger Berg	VBG	03.08.17	54.063854	13.379387
18054	Greifswald	Greifswald, Helsinkiring	VBG	03.08.17	54.087718	13.437358
28054	Greifswald	Greifswald, Helsinkiring	VBG	03.08.17	54.088253	13.437166
18025	Greifswald	Greifswald, Herrenhufenstr.	VBG	03.08.17	54.073761	13.381114
28025	Greifswald	Greifswald, Herrenhufenstr.	VBG	03.08.17	54.073911	13.380842

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
18041	Greifswald	Greifswald, IPP	VBG	03.08.17	54.073.801	13.427.643
28041	Greifswald	Greifswald, IPP	VBG	03.08.17	54.074854	13.426730
18012	Greifswald	Greifswald, J.-Stelling-Str.	VBG	03.08.17	54.091030	13.393984
28012	Greifswald	Greifswald, J.-Stelling-Str.	VBG	03.08.17	54.091378	13.393550
18073	Greifswald	Greifswald, K.-Krull-Str.	VBG	03.08.17	54.083985	13.404909
28073	Greifswald	Greifswald, K.-Krull-Str.	VBG	03.08.17	54.084101	13.404934
18013	Greifswald	Greifswald, Klinikum	VBG	03.08.17	54.086843	13.402804
28013	Greifswald	Greifswald, Klinikum	VBG	03.08.17	54.087006	13.402899
18204	Greifswald	Greifswald, Koitenhagen	VBG	03.08.17	54.065258	13.441793
28204	Greifswald	Greifswald, Koitenhagen	VBG	03.08.17	54.065529	13.441378
18035	Greifswald	Greifswald, Loitzer Landstr.	VBG	03.08.17	54.087436	13.359834
28035	Greifswald	Greifswald, Loitzer Landstr.	VBG	03.08.17	54.087728	13.359756
18031	Greifswald	Greifswald, Loitzer Str.	VBG	03.08.17	54.090917	13.362565
28031	Greifswald	Greifswald, Loitzer Str.	VBG	03.08.17	54.089972	13.361337
--	Greifswald	Greifswald, Loitzer-Grimmer Straße	VBG	03.08.17	54.093799	13.363217
18019	Greifswald	Greifswald, Lomonossowallee	VBG	03.08.17	54.082124	13.406486
28019	Greifswald	Greifswald, Lomonossowallee	VBG	03.08.17	54.082012	13.406042
18014	Greifswald	Greifswald, Makarenkostr.	VBG	03.08.17	54.085414	13.411391
28014	Greifswald	Greifswald, Makarenkostr.	VBG	03.08.17	54.085832	13.409857
18047	Greifswald	Greifswald, Marienkirche	VBG	03.08.17	54.097315	13.382031

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
28047	Greifswald	Greifswald, Marienkirche	VBG	03.08.17	54.097397	13.381887
18050	Greifswald	Greifswald, Medigreif	VBG	03.08.17	54.087931	13.410595
28050	Greifswald	Greifswald, Medigreif	VBG	03.08.17	54.088456	13.410662
18023	Greifswald	Greifswald, Mehring-Str.	VBG	03.08.17	54.088794	13.394781
28023	Greifswald	Greifswald, Mehring-Str.	VBG	03.08.17	54.088908	13.395206
18036	Greifswald	Greifswald, Nelkenweg	VBG	03.08.17	54.080764	13.397102
28036	Greifswald	Greifswald, Nelkenweg	VBG	03.08.17	54.080968	13.397340
18033	Greifswald	Greifswald, Neuer Friedhof	VBG	03.08.17	54.094681	13.352869
28033	Greifswald	Greifswald, Neuer Friedhof	VBG	03.08.17	54.094800	13.353204
18045	Greifswald	Greifswald, Neunmorgenstr.	VBG	03.08.17	54.088882	13.379255
28045	Greifswald	Greifswald, Neunmorgenstr.	VBG	03.08.17	54.089281	13.379094
18026	Greifswald	Greifswald, Odebr.-Stiftung	VBG	03.08.17	54.079720	13.382022
28026	Greifswald	Greifswald, Odebr.-Stiftung	VBG	03.08.17	54.077898	13.381400
18055	Greifswald	Greifswald, OEZ Parkseite	VBG	03.08.17	54.087184	13.432036
28055	Greifswald	Greifswald, OEZ Parkseite	VBG	03.08.17	54.087308	13.430722
18071	Greifswald	Greifswald, Osnabrücker Str.	VBG	03.08.17	54.087469	13.378274
28071	Greifswald	Greifswald, Osnabrücker Str.	VBG	03.08.17	54.087616	13.378393
18007	Greifswald	Greifswald, Ostseeviertel 1	VBG	03.08.17	54.090747	13.423116
28007	Greifswald	Greifswald, Ostseeviertel 1	VBG	03.08.17	54.090979	13.422712
18008	Greifswald	Greifswald, Ostseeviertel 2	VBG	03.08.17	54.090050	13.429899

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
28008	Greifswald	Greifswald, Ostseeviertel 2	VBG	03.08.17	54.090291	13.429486
18034	Greifswald	Greifswald, Osttangente	VBG	03.08.17	54.086423	13.436894
18003	Greifswald	Greifswald, Platz d. Freiheit	VBG	03.08.17	54.093858	13.388004
28003	Greifswald	Greifswald, Platz d. Freiheit	VBG	03.08.17	54.094628	13.388320
38003	Greifswald	Greifswald, Platz d. Freiheit	VBG	03.08.17	54.095182	13.387835
18046	Greifswald	Greifswald, Rathaus	VBG	03.08.17	54.096172	13.380911
106	Greifswald	Greifswald, Riems, Wendeschleife	Fahrplananalyse	23.08.17	54.183932	13.356099
105	Greifswald	Greifswald, Riems, Yachthafen	Fahrplananalyse	23.08.17	54.180146	13.344636
105	Greifswald	Greifswald, Riems, Yachthafen	Fahrplananalyse	23.08.17	54.179652	13.343954
1682	Greifswald	Greifswald, Riemser Ort	Fahrplananalyse	23.08.17	54.176712	13.335440
1683	Greifswald	Greifswald, Riemser Ort	Fahrplananalyse	23.08.17	54.176753	13.335627
104	Greifswald	Greifswald, Riemser Ort	Fahrplananalyse	23.08.17	54.1787541	13.338378
104	Greifswald	Greifswald, Riemser Ort	Fahrplananalyse	23.08.17	54.1788325	13.337806
18058	Greifswald	Greifswald, Rigaer Str.	VBG	03.08.17	54.087072	13.435719
28058	Greifswald	Greifswald, Rigaer Str.	VBG	03.08.17	54.087212	13.435250
18028	Greifswald	Greifswald, Schillerplatz	VBG	03.08.17	54.080752	13.363913
28028	Greifswald	Greifswald, Schillerplatz	VBG	03.08.17	54.080668	13.363995
18017	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 1	VBG	03.08.17	54.078942	13.414036
28017	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 1	VBG	03.08.17	54.079090	13.413842
18015	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 2	VBG	03.08.17	54.082296	13.419440

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
28015	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 2	VBG	03.08.17	54.082158	13.419420
38015	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 2	VBG	03.08.17	54.081521	13.419545
48015	Greifswald	Greifswald, Schönwalde 2	VBG	03.08.17	54.081522	13.419889
18027	Greifswald	Greifswald, Siemensallee	VBG	03.08.17	54.080298	13.375483
28027	Greifswald	Greifswald, Siemensallee	VBG	03.08.17	54.080216	13.375600
18029	Greifswald	Greifswald, Stadtrandsiedl.	VBG	03.08.17	54.081285	13.359317
28029	Greifswald	Greifswald, Stadtrandsiedl.	VBG	03.08.17	54.081586	13.359089
18061	Greifswald	Greifswald, Steinb. Brücke	VBG	03.08.17	54.098658	13.379402
28061	Greifswald	Greifswald, Steinb. Brücke	VBG	03.08.17	54.098831	13.379436
18072	Greifswald	Greifswald, Südstadt	VBG	03.08.17	54.085619	13.398992
28072	Greifswald	Greifswald, Südstadt	VBG	03.08.17	54.085718	13.400468
18060	Greifswald	Greifswald, Technologiezentr.	VBG	03.08.17	54.081294	13.371616
28060	Greifswald	Greifswald, Technologiezentr.	VBG	03.08.17	54.081234	13.371970
18052	Greifswald	Greifswald, Tierpark	VBG	03.08.17	54.095797	13.370373
28052	Greifswald	Greifswald, Tierpark	VBG	03.08.17	54.095889	13.370420
18016	Greifswald	Greifswald, Tolstoistr.	VBG	03.08.17	54.082433	13.427947
28016	Greifswald	Greifswald, Tolstoistr.	VBG	03.08.17	54.082546	13.427258
18064	Greifswald	Greifswald, Uni-Medizin	VBG	03.08.17	54.086686	13.407300
18006	Greifswald	Greifswald, Volksstadion	VBG	03.08.17	54.092341	13.414254
28006	Greifswald	Greifswald, Volksstadion	VBG	03.08.17	54.092544	13.414247

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
18074	Greifswald	Greifswald, Weidegang	VBG	03.08.17	54.078370	13.433644
28074	Greifswald	Greifswald, Weidegang	VBG	03.08.17	54.078419	13.433428
18010	Greifswald	Greifswald, Wieck, Brücke	VBG	03.08.17	54.092910	13.448660
18039	Greifswald	Greifswald, Wohnheime	VBG	03.08.17	54.082952	13.417614
28039	Greifswald	Greifswald, Wohnheime	VBG	03.08.17	54.083147	13.415847
18062	Greifswald	Greifswald, Ziegelhof	VBG	03.08.17	54.092468	13.356717
28062	Greifswald	Greifswald, Ziegelhof	VBG	03.08.17	54.092558	13.356630
18001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093917	13.369872
28001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093795	13.370063
38001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093660	13.370241
48001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093574	13.370061
58001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093637	13.369835
68001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093868	13.369546
78001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.093912	13.369498
88001	Greifswald	Greifswald, ZOB	VBG	03.08.17	54.094009	13.369679
195	Gribow	Gloedenhof	AVG	04.08.17	53,93522868	13,48912181
193	Gribow	Gribow	AVG	04.08.17	53,94847108	13,49003977
175	Groß Kiesow	Dambeck	AVG	04.08.17	53,97271000	13,47973000
175	Groß Kiesow	Dambeck	AVG	04.08.17	53,97224556	13,47938944
165	Groß Kiesow	Groß Kiesow	AVG	04.08.17	54,01304000	13,47924000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
169	Groß Kiesow	Kessin	AVG	04.08.17	54,00232000	13,52302000
169	Groß Kiesow	Kessin	AVG	04.08.17	54,00235500	13,52333056
166	Groß Kiesow	Klein Kiesow	AVG	04.08.17	53,99512000	13,47830000
170	Groß Kiesow	Krebsow	AVG	04.08.17	54,00005000	13,54712000
163	Groß Kiesow	Sanz, Dorf	AVG	04.08.17	54,00805000	13,44035000
164	Groß Kiesow	Sanz, Gut	AVG	04.08.17	54,01374000	13,44797000
168	Groß Kiesow	Schlagtow	AVG	04.08.17	54,00889000	13,49899000
168	Groß Kiesow	Schlagtow	AVG	04.08.17	54,00895167	13,49906917
167	Groß Kiesow	Strellin	AVG	04.08.17	53,98394000	13,48980000
6270	Groß Luckow	Groß, Luckow	VVG	07.08.17	053°32'06,742 N	013°49'46,211 O
6270	Groß Luckow	Groß, Luckow	VVG	07.08.17	053°32'06,709 N	013°49'45,836 O
2037	Groß Polzin	Groß Polzin	AVG	04.08.17	53,89404000	13,59307000
2037	Groß Polzin	Groß Polzin	AVG	04.08.17	53,89399000	13,59284000
2060	Groß Polzin	Klein Polzin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,89206000	13,61074000
2060	Groß Polzin	Klein Polzin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,89207000	13,61038000
2060	Groß Polzin	Klein Polzin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,89235000	13,61043000
2207	Groß Polzin	Konsages	AVG	04.08.17	53,90301000	13,61619000
2207	Groß Polzin	Konsages	AVG	04.08.17	53,90292000	13,61640000
2100	Groß Polzin	Pätschow	AVG	04.08.17	53,89618000	13,51782000
2101	Groß Polzin	Pätschow, Abz.	AVG	04.08.17	53,90246300	13,52592800

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2101	Groß Polzin	Pätschow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,90266000	13,52606000
2101	Groß Polzin	Pätschow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,90265000	13,52591000
2107	Groß Polzin	Quilow	AVG	04.08.17	53,89568000	13,57261000
2107	Groß Polzin	Quilow	AVG	04.08.17	53,89570000	13,57290000
2172	Groß Polzin	Vitense	AVG	04.08.17	53,90145000	13,54388000
2172	Groß Polzin	Vitense	AVG	04.08.17	53,90138000	13,54411000
1153	Gützkow	Breechen	VVG	07.08.17	053°55'54,127 N	013°21'18,756 O
1153	Gützkow	Breechen	VVG	07.08.17	053°55'54,127 N	013°21'18,756 O
176	Gützkow	Dargezin	AVG	04.08.17	53,96767000	13,42547000
701	Gützkow	Dargezin, Vorwerk	AVG	04.08.17	53,98299111	13,44211306
178	Gützkow	Fritzow	AVG	04.08.17	53,95799167	13,43955889
335	Gützkow	Gützkow, Gymnasium	AVG	04.08.17	53,94134889	13,40362806
148	Gützkow	Gützkow, Kirche	AVG	04.08.17	53,93758000	13,41068000
148	Gützkow	Gützkow, Kirche	AVG	04.08.17	53,93732553	13,40964444
704	Gützkow	Gützkow, Meierei	AVG	04.08.17	53,92737500	13,37716889
147	Gützkow	Gützkow, Post	AVG	04.08.17	53,94040000	13,40732000
147	Gützkow	Gützkow, Post	AVG	04.08.17	53,94035067	13,40727887
334	Gützkow	Gützkow, Realschule	AVG	04.08.17	53,93324306	13,41570306
1149	Gützkow	Gützkow, Regionalschule	VVG	07.08.17	053°55'57,061 N	013°24'56,761 O
1146	Gützkow	Gützkow, Wieck	VVG	07.08.17	053°56'34,861 N	013°23'50,039 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
1146	Gützkow	Gützkow, Wieck	VVG	07.08.17	053°56'34,861 N	013°23'50,039 O
177	Gützkow	Kölzin	AVG	04.08.17	53,96317674	13,44880268
151	Gützkow	Lüssow	AVG	04.08.17	53,91295000	13,49938000
207	Gützkow	Neuendorf (Breech)	AVG	04.08.17	54,08436711	13,53685597
711	Gützkow	Neuendorf (Breech), Abzweig	AVG	04.08.17	53,94361756	13,35461671
152	Gützkow	Neuendorf (Breech), Abzweig	AVG	04.08.17	53,93936000	13,36500000
509	Gützkow	Owstin	AVG	04.08.17	53,92846000	13,46712000
509	Gützkow	Owstin	AVG	04.08.17	53,92849000	13,46728000
150	Gützkow	Pentin/Owstin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92242000	13,46452000
150	Gützkow	Pentin/Owstin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92252000	13,46440000
150	Gützkow	Pentin/Owstin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92254000	13,46479000
194	Gützkow	Upatel	AVG	04.08.17	53,94105000	13,45845306
196	Gützkow	Upatel, Abzweig	AVG	04.08.17	53,94031800	13,45689000
196	Gützkow	Upatel, Abzweig	AVG	04.08.17	53,94042000	13,45700000
6438	Hammer a.d. Uecker	Hammer	VVG	07.08.17	053°35'58,848 N	013°58'38,842 O
6438	Hammer a.d. Uecker	Hammer	VVG	07.08.17	053°35'58,906 N	013°58'37,794 O
6450	Hammer a.d. Uecker	Hammer, Brücke	VVG	07.08.17	053°35'48,206 N	013°58'52,511 O
6450	Hammer a.d. Uecker	Hammer, Brücke	VVG	07.08.17	053°35'48,563 N	013°58'52,928 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6439	Hammer a.d. Uecker	Hammer, Försterei	VVG	07.08.17	053°35'48,624 N	013°57'44,633 O
6439	Hammer a.d. Uecker	Hammer, Försterei	VVG	07.08.17	053°35'48,538 N	013°57'40,756 O
6437	Hammer a.d. Uecker	Hammer, Friedhof	VVG	07.08.17	053°36'11,617 N	013°58'44,177 O
6638	Hammer a.d. Uecker	Liepe	VVG	07.08.17	053°34'25,910 N	014°00'49,842 O
267	Hanshagen	Hanshagen, Abzweig	AVG	04.08.17	54,03711500	13,53519400
267	Hanshagen	Hanshagen, Abzweig	AVG	04.08.17	54,03706694	13,53477389
268	Hanshagen	Hanshagen, Wendeplatz	AVG	04.08.17	54,04023806	13,53962306
268	Hanshagen	Hanshagen, Wendeplatz	AVG	04.08.17	54,04022000	13,53957000
6534	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Aus	VVG	07.08.17	053°37'30,313 N	013°47'41,939 O
6534	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Aus	VVG	07.08.17	053°37'30,346 N	013°47'42,382 O
6535	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Gast.	VVG	07.08.17	053°36'44,842 N	013°46'43,709 O
6535	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Gast.	VVG	07.08.17	053°36'45,403 N	013°46'43,277 O
6524	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Schule	VVG	07.08.17	053°36'52,793 N	013°46'42,529 O
6524	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Schule	VVG	07.08.17	053°36'52,399 N	013°46'42,909 O
6536	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Wartehalle	VVG	07.08.17	053°36'30,233 N	013°47'11,976 O
6536	Heinrichswalde	Heinrichswalde, Wartehalle	VVG	07.08.17	053°36'30,157 N	013°47'12,948 O
4214	Heringsdorf	Ahlbeck, An der Feuerwehr	UBB	23.08.17	53,93260600	14,19536000
4214	Heringsdorf	Ahlbeck, An der Feuerwehr	UBB	23.08.17	53,93302000	14,19496900

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4211	Heringsdorf	Ahlbeck, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	53,93617000	14,18886900
4219	Heringsdorf	Ahlbeck, Bergstraße	UBB	23.08.17	53,93833800	14,19611400
4219	Heringsdorf	Ahlbeck, Bergstraße	UBB	23.08.17	53,93831100	14,19594300
4221	Heringsdorf	Ahlbeck, Grenze	UBB	23.08.17	53,92292200	14,21546800
4221	Heringsdorf	Ahlbeck, Grenze	UBB	23.08.17	53,92340300	14,21495700
4218	Heringsdorf	Ahlbeck, Kaiserstraße	UBB	23.08.17	53,94145400	14,18658300
4217	Heringsdorf	Ahlbeck, Kochstraße	UBB	23.08.17	53,94355900	14,18259500
4213	Heringsdorf	Ahlbeck, Pommernhalle	UBB	23.08.17	53,93681000	14,19152200
4213	Heringsdorf	Ahlbeck, Pommernhalle	UBB	23.08.17	53,93684300	14,19122800
4212	Heringsdorf	Ahlbeck, Rathaus	UBB	23.08.17	53,94013200	14,19245800
4212	Heringsdorf	Ahlbeck, Rathaus	UBB	23.08.17	53,94020500	14,19241500
4215	Heringsdorf	Ahlbeck, Saarstraße	UBB	23.08.17	53,94276400	14,18045200
4215	Heringsdorf	Ahlbeck, Saarstraße	UBB	23.08.17	53,94282500	14,18063000
4220	Heringsdorf	Ahlbeck, Strandpromenade	UBB	23.08.17		
4216	Heringsdorf	Ahlbeck, Therme	UBB	23.08.17	53,94643300	14,17989000
4216	Heringsdorf	Ahlbeck, Therme	UBB	23.08.17	53,94621100	14,18037200
4222	Heringsdorf	Ahlbeck, Zentrum Parkplatz	UBB	23.08.17	53,94009800	14,18550000
4247	Heringsdorf	Bansin, Alte Molkerei	UBB	23.08.17	53,96469900	14,13314400
4247	Heringsdorf	Bansin, Alte Molkerei	UBB	23.08.17	53,96574900	14,13463900
4245	Heringsdorf	Bansin, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	53,96405800	14,13074600

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4249	Heringsdorf	Bansin, Dorf	UBB	23.08.17	53,96116000	14,12834600
4246	Heringsdorf	Bansin, Filmeck	UBB	23.08.17	53,96369800	14,13375600
4246	Heringsdorf	Bansin, Filmeck	UBB	23.08.17	53,96330400	14,13444600
4250	Heringsdorf	Bansin, Fischerweg	UBB	23.08.17		
4253	Heringsdorf	Bansin, Grundschule	UBB	23.08.17		
4251	Heringsdorf	Bansin, Schloonsee	UBB	23.08.17	53,97049200	14,14580800
4260	Heringsdorf	Bansin, Seebrücke	UBB	23.08.17	53,97430100	14,13823000
4248	Heringsdorf	Bansin, Seepark	UBB	23.08.17	53,96886000	14,13926200
4259	Heringsdorf	Bansin, Strandpromenade	UBB	23.08.17	53,93969600	14,19478600
4259	Heringsdorf	Bansin, Strandpromenade	UBB	23.08.17	53,93970900	14,19458800
4261	Heringsdorf	Bansin, Travel Charme	UBB	23.08.17		
4252	Heringsdorf	Bansin, Warmbad	UBB	23.08.17	53,97070400	14,14471300
4243	Heringsdorf	Heringsdorf, Alte Feuerwache	UBB	23.08.17		
4231	Heringsdorf	Heringsdorf, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	53,94960500	14,16932100
4238	Heringsdorf	Heringsdorf, Delbrückstraße	UBB	23.08.17	53,95199200	14,17098300
4238	Heringsdorf	Heringsdorf, Delbrückstraße	UBB	23.08.17	53,95216300	14,17095500
4240	Heringsdorf	Heringsdorf, Eichenweg	UBB	23.08.17	53,94814500	14,17639100
4240	Heringsdorf	Heringsdorf, Eichenweg	UBB	23.08.17	53,94849200	14,17624100
4236	Heringsdorf	Heringsdorf, Forum Usedom	UBB	23.08.17	53,95657200	14,16638900
4233	Heringsdorf	Heringsdorf, Friedhof	UBB	23.08.17	53,96149000	14,15855600

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4233	Heringsdorf	Heringsdorf, Friedhof	UBB	23.08.17	53,96150800	14,15834100
4232	Heringsdorf	Heringsdorf, Kanal	UBB	23.08.17	53,96681300	14,15150300
4232	Heringsdorf	Heringsdorf, Kanal	UBB	23.08.17	53,96619600	14,15200700
4237	Heringsdorf	Heringsdorf, Kirche	UBB	23.08.17		
4234	Heringsdorf	Heringsdorf, Labahnstraße	UBB	23.08.17	53,95765400	14,15560000
4241	Heringsdorf	Heringsdorf, Naturerlebniswelt	UBB	23.08.17		
4244	Heringsdorf	Heringsdorf, OT Neuhof	UBB	23.08.17	53,95921700	14,15011600
4244	Heringsdorf	Heringsdorf, OT Neuhof	UBB	23.08.17	53,95762000	14,15325600
4235	Heringsdorf	Heringsdorf, Parkhaus	UBB	23.08.17	53,95405200	14,16461800
4258	Heringsdorf	Heringsdorf, Schule	UBB	23.08.17	53,95527700	14,16186200
4258	Heringsdorf	Heringsdorf, Schule	UBB	23.08.17	53,95535400	14,16197900
4239	Heringsdorf	Heringsdorf, Steigenberger Hotel	UBB	23.08.17		
4254	Heringsdorf	Neu Sallenthin	UBB	23.08.17	53,95851800	14,11600900
4256	Heringsdorf	Sallenthin, Bergmühle	UBB	23.08.17	53,95534700	14,12364600
4257	Heringsdorf	Sallenthin, Dorf	UBB	23.08.17	53,95035100	14,11823000
4257	Heringsdorf	Sallenthin, Dorf	UBB	23.08.17	53,95030900	14,11831100
4255	Heringsdorf	Sellin	UBB	23.08.17	53,95876100	14,09505800
1110	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Dorf	VVG	07.08.17	054°04'29,521 N	013°21'04,500 O
1110	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Dorf	VVG	07.08.17	054°04'29,521 N	013°21'04,500 O
112	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Feldsiedlung	AVG	04.08.17	54,07867000	13,32264000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
111	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Heimsiedlung	AVG	04.08.17	54,07648000	13,33576000
1113	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Hof I	VVG	07.08.17	054°04'07,741 N	013°20'17,520 O
1113	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Hof I	VVG	07.08.17	054°04'07,741 N	013°20'17,520 O
1114	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Hof II	VVG	07.08.17	054°03'55,861 N	013°19'51,899 O
1114	Hinrichshagen	Hinrichshagen, Hof II	VVG	07.08.17	054°03'55,861 N	013°19'51,899 O
1115	Hinrichshagen	Neu Ungnade	VVG	07.08.17	054°03'38,819 N	013°18'51,901 O
1115	Hinrichshagen	Neu Ungnade	VVG	07.08.17	054°03'38,819 N	013°18'51,901 O
6502	Hintersee	Hintersee, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°38'13,009 N	014°15'17,935 O
6502	Hintersee	Hintersee, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°38'12,916 N	014°15'17,964 O
6501	Hintersee	Hintersee, I	VVG	07.08.17	053°38'31,726 N	014°15'08,489 O
6504	Hintersee	Hintersee, II	VVG	07.08.17	053°37'21,115 N	014°15'45,025 O
6503	Hintersee	Hintersee, Kirche	VVG	07.08.17	053°37'36,278 N	014°15'42,944 O
6503	Hintersee	Hintersee, Kirche	VVG	07.08.17	053°37'36,239 N	014°15'42,890 O
6505	Hintersee	Hintersee, LPG	VVG	07.08.17	053°37'10,002 N	014°15'12,355 O
6505	Hintersee	Hintersee, LPG	VVG	07.08.17	053°37'09,844 N	014°15'12,431 O
6144	Hintersee	Zopfenbeck	VVG	07.08.17	053°36'49,135 N	014°16'47,383 O
6144	Hintersee	Zopfenbeck	VVG	07.08.17	053°36'49,201 N	014°16'47,978 O
2044	Iven	Iven	AVG	04.08.17	53,79617000	13,42883000
2045	Iven	Iven, Abzweig	AVG	04.08.17	53,80740000	13,43212000
2045	Iven	Iven, Abzweig	AVG	04.08.17	53,80735000	13,43217000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3311	Jarmen	Groß Toitin, Dorf	VVG	07.08.17	053°55'21,299 N	013°23'11,760 O
3311	Jarmen	Groß Toitin, Dorf	VVG	07.08.17	053°54'09,299 N	013°23'11,760 O
3277	Jarmen	Groß Toitin, I	VVG	07.08.17	053°54'11,999 N	013°22'56,820 O
3277	Jarmen	Groß Toitin, I	VVG	07.08.17	053°54'11,999 N	013°22'56,820 O
3630	Jarmen	Groß Toitin, II	VVG	07.08.17	053°53'50,280 N	013°23'19,741 O
3630	Jarmen	Groß Toitin, II	VVG	07.08.17	053°53'50,280 N	013°23'19,741 O
3276	Jarmen	Jarmen, D.- Kohnert-Str	VVG	07.08.17	053°55'19,200 N	013°20'38,879 O
3276	Jarmen	Jarmen, D.- Kohnert-Str	VVG	07.08.17	053°55'19,200 N	013°20'38,879 O
3293	Jarmen	Jarmen, Demminer Str	VVG	07.08.17	053°55'26,281 N	013°20'17,999 O
3293	Jarmen	Jarmen, Demminer Str	VVG	07.08.17	053°55'26,281 N	013°20'17,999 O
3275	Jarmen	Jarmen, Grundschule	VVG	07.08.17	053°55'30,781 N	013°20'15,961 O
3275	Jarmen	Jarmen, Grundschule	VVG	07.08.17	053°55'30,781 N	013°20'15,961 O
3299	Jarmen	Jarmen, Neuer Markt	VVG	07.08.17	053°55'24,899 N	013°20'29,940 O
3299	Jarmen	Jarmen, Neuer Markt	VVG	07.08.17	053°55'24,899 N	013°20'29,940 O
3682	Jarmen	Jarmen, Regionalschule	VVG	07.08.17	053°55'26,760 N	013°20'14,219 O
3682	Jarmen	Jarmen, Regionalschule	VVG	07.08.17	053°55'26,760 N	013°20'14,219 O
3260	Jarmen	Jarmen, Waldperle	VVG	07.08.17	053°55'22,231 N	013°19'16,586 O
3260	Jarmen	Jarmen, Waldperle	VVG	07.08.17	053°55'22,231 N	013°19'16,586 O
3261	Jarmen	Jarmen, ZOB	AVG	04.08.17	53,92347300	13,33222400
3261	Jarmen	Jarmen, ZOB	VVG	07.08.17	053°55'24,888 N	013°19'54,811 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3631	Jarmen	Klein Toitin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'31,680 N	013°22'13,260 O
3631	Jarmen	Klein Toitin, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'31,680 N	013°22'13,260 O
3278	Jarmen	Klein Toitin, Dorf	VVG	07.08.17	053°54'14,101 N	013°21'42,901 O
3278	Jarmen	Klein Toitin, Dorf	VVG	07.08.17	053°54'14,101 N	013°21'42,901 O
3280	Jarmen	Kronsberg	VVG	07.08.17	053°54'29,160 N	013°19'41,581 O
3280	Jarmen	Kronsberg	VVG	07.08.17	053°54'29,160 N	013°19'41,581 O
3294	Jarmen	Kronsberg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'23,101 N	013°20'31,679 O
3294	Jarmen	Kronsberg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'23,101 N	013°20'31,679 O
3279	Jarmen	Kronsberg, Kreuzung	VVG	07.08.17	053°54'21,611 N	013°20'27,985 O
3279	Jarmen	Kronsberg, Kreuzung	VVG	07.08.17	053°54'21,611 N	013°20'27,985 O
3281	Jarmen	Müssentin	VVG	07.08.17	053°54'33,239 N	013°18'33,840 O
3281	Jarmen	Müssentin	VVG	07.08.17	053°54'33,239 N	013°18'33,840 O
3305	Jarmen	Neu Plötz	VVG	07.08.17	053°51'47,639 N	013°17'01,381 O
3305	Jarmen	Neu Plötz	VVG	07.08.17	053°51'47,639 N	013°17'01,381 O
3304	Jarmen	Plötz	VVG	07.08.17	053°52'22,559 N	013°17'22,801 O
3304	Jarmen	Plötz	VVG	07.08.17	053°52'22,559 N	013°17'22,801 O
1141	Jarmen	Toitin, Heide II	VVG	07.08.17	053°54'17,521 N	013°21'13,320 O
1141	Jarmen	Toitin, Heide II	VVG	07.08.17	053°54'17,521 N	013°21'13,320 O
3303	Jarmen	Wilhelmental, Abzweig	VVG	07.08.17	053°53'13,632 N	013°17'59,885 O
3303	Jarmen	Wilhelmental, Abzweig	VVG	07.08.17	053°53'13,632 N	013°17'59,885 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6446	Jatznick	Belling	VVG	07.08.17	053°32'47,004 N	013°58'08,897 O
6446	Jatznick	Belling	VVG	07.08.17	053°32'44,844 N	013°58'09,008 O
6272	Jatznick	Blumenhagen	VVG	07.08.17	053°31'57,874 N	013°52'25,965 O
6272	Jatznick	Blumenhagen	VVG	07.08.17	053°31'58,420 N	013°52'26,678 O
6273	Jatznick	Gr. Spiegelberg	VVG	07.08.17	053°33'31,463 N	013°53'10,557 O
6273	Jatznick	Gr. Spiegelberg	VVG	07.08.17	053°33'31,914 N	013°53'10,338 O
6444	Jatznick	Jatznick, Alte Molkerei	VVG	07.08.17	053°34'10,506 N	013°57'08,582 O
6444	Jatznick	Jatznick, Alte Molkerei	VVG	07.08.17	053°34'11,867 N	013°57'06,872 O
6420	Jatznick	Jatznick, Ausbau	VVG	07.08.17	053°33'53,860 N	013°55'20,417 O
6420	Jatznick	Jatznick, Ausbau	VVG	07.08.17	053°33'53,860 N	013°55'20,417 O
6440	Jatznick	Jatznick, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°36'07,560 N	013°56'21,188 O
6440	Jatznick	Jatznick, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°36'08,712 N	013°56'23,291 O
6443	Jatznick	Jatznick, Bierstube	VVG	07.08.17	053°34'30,371 N	013°56'44,912 O
6443	Jatznick	Jatznick, Bierstube	VVG	07.08.17	053°34'32,520 N	013°56'44,549 O
6441	Jatznick	Jatznick, F.-Nagel-Siedlung	VVG	07.08.17	053°35'10,903 N	013°56'16,264 O
6441	Jatznick	Jatznick, F.-Nagel-Siedlung	VVG	07.08.17	053°35'11,101 N	013°56'15,947 O
6442	Jatznick	Jatznick, Gem.	VVG	07.08.17	053°34'54,019 N	013°56'20,461 O
6442	Jatznick	Jatznick, Gem.	VVG	07.08.17	053°34'53,483 N	013°56'21,199 O
6449	Jatznick	Jatznick, Schule	VVG	07.08.17	053°34'34,741 N	013°56'14,993 O
6449	Jatznick	Jatznick, Schule	VVG	07.08.17	053°34'34,741 N	013°56'14,993 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6271	Jatznick	Klein, Luckow	VVG	07.08.17	053°33'05,454 N	013°50'17,408 O
6271	Jatznick	Klein, Luckow	VVG	07.08.17	053°33'05,393 N	013°50'17,027 O
6445	Jatznick	Sandförde	VVG	07.08.17	053°33'50,083 N	013°57'42,944 O
6445	Jatznick	Sandförde	VVG	07.08.17	053°33'45,162 N	013°57'50,364 O
6373	Jatznick	Waldeshöhe	VVG	07.08.17	053°33'57,859 N	013°54'17,615 O
6373	Jatznick	Waldeshöhe	VVG	07.08.17	053°34'00,214 N	013°54'24,894 O
4452	Kamminke	Kamminke, Haff	UBB	23.08.17	53,86775900	14,20675500
4451	Kamminke	Kamminke, Kellerberg	UBB	23.08.17	53,87895800	14,20998600
4451	Kamminke	Kamminke, Kellerberg	UBB	23.08.17	53,87894400	14,21014300
278	Karlsburg	Karlsburg	AVG	04.08.17	53,97265000	13,61209800
4041	Karlsburg	Karlsburg, Moeckow, Berg	UBB	23.08.17	53,99807000	13,59526600
4041	Karlsburg	Karlsburg, Moeckow, Berg	UBB	23.08.17	53,99863900	13,59276100
4041	Karlsburg	Karlsburg, Moeckow, Berg	UBB	23.08.17	53,99699800	13,59407900
340	Karlsburg	Karlsburg, Schule	AVG	04.08.17	53,97139426	13,60654583
278	Karlsburg	Karlsburg, Wendeschleife	AVG	04.08.17	53,97267998	13,61181463
190	Karlsburg	Moeckow Berg	AVG	04.08.17	53,99694100	13,59419800
274	Karlsburg	Moeckow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,99175306	13,59941306
274	Karlsburg	Moeckow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,99185000	13,59919200
190	Karlsburg	Moeckow, Berg N	AVG	04.08.17	53,99792559	13,59349981
190	Karlsburg	Moeckow, Berg N	AVG	04.08.17	53,99778448	13,59348246

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
190	Karlsburg	Moeckow, Berg S	AVG	04.08.17	53,99759000	13,59378000
339	Karlsburg	Moeckow, Ort	AVG	04.08.17	53,99119778	13,59149972
277	Karlsburg	Steinfurth	AVG	04.08.17	53,97277889	13,64427500
275	Karlsburg	Zarnekow	AVG	04.08.17	53,98506389	13,60568111
275	Karlsburg	Zarnekow	AVG	04.08.17	53,98504000	13,60575100
4144	Karlshagen	Karlshagen, Feuerwehr	UBB	23.08.17	54,11267800	13,83509700
4144	Karlshagen	Karlshagen, Feuerwehr	UBB	23.08.17	54,11273400	13,83476500
4143	Karlshagen	Karlshagen, Friedhof	UBB	23.08.17	54,10492800	13,84576900
4143	Karlshagen	Karlshagen, Friedhof	UBB	23.08.17	54,10505100	13,84542300
4141	Karlshagen	Karlshagen, Hauptstraße	UBB	23.08.17		
4145	Karlshagen	Karlshagen, Maiglöckchenberg	UBB	23.08.17	54,11997700	13,83540200
4142	Karlshagen	Karlshagen, Schule	UBB	23.08.17		
252	Katzow	Katzow, Ausbau	AVG	04.08.17	54,04419389	13,69301389
251	Katzow	Katzow, Gaststätte	AVG	04.08.17	54,04682000	13,67937000
249	Katzow	Katzow, Schule	AVG	04.08.17	54,04895611	13,66974611
247	Katzow	Kühlenhagen	AVG	04.08.17	54,05785694	13,64152694
248	Katzow	Lodmannshagen	AVG	04.08.17	54,06806583	13,65126778
250	Katzow	Netzeband	AVG	04.08.17	54,05958500	13,68220306
198	Kemnitz	Fuchsberg, Abzweig	AVG	04.08.17	54,09506194	13,52232000
205	Kemnitz	Kemnitz, Meierei	AVG	04.08.17	54,07603750	13,51532389

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
206	Kemnitz	Kemnitz, Post	AVG	04.08.17	54,07490306	13,53082194
708	Kemnitz	Kemnitz, Schule	AVG	04.08.17	54,07450806	13,52993611
708	Kemnitz	Kemnitz, Schule	AVG	04.08.17	54,07450806	13,52993611
518	Kemnitz	Kemnitzerhagen	AVG	04.08.17	54,06464972	13,54407611
518	Kemnitz	Kemnitzerhagen	AVG	04.08.17	54,06464972	13,54407611
245	Kemnitz	Rappenhagen	AVG	04.08.17	54,07235389	13,56984111
212	Kemnitz	Stilow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,09073500	13,54739944
2034	Klein Bünzow	Groß Bünzow	AVG	04.08.17	53,93159000	13,66159000
2034	Klein Bünzow	Groß Bünzow	AVG	04.08.17	53,93515000	13,65777000
2034	Klein Bünzow	Groß Bünzow	AVG	04.08.17	53,93536000	13,65746000
2034	Klein Bünzow	Groß Bünzow	AVG	04.08.17	53,93165000	13,66157000
2035	Klein Bünzow	Groß Jasedow	AVG	04.08.17	53,93388060	13,60402000
2059	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92703000	13,64043000
2059	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92685000	13,64031000
2059	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,92702000	13,64043000
2195	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,92553000	13,61721000
2195	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,92543000	13,61634000
2195	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,92585000	13,61865000
2195	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Bahnhof	AVG	04.08.17	53,92576000	13,61872000
2058	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Schule	AVG	04.08.17	53,92691000	13,63337000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2058	Klein Bünzow	Klein Bünzow, Schule	AVG	04.08.17	53,92690000	13,63380000
2063	Klein Bünzow	Klitschendorf	AVG	04.08.17	53,93108500	13,67997000
2247	Klein Bünzow	Konsages I	AVG	04.08.17	53,90996000	13,60315000
2247	Klein Bünzow	Konsages I	AVG	04.08.17	53,90996000	13,60306000
2248	Klein Bünzow	Konsages II	AVG	04.08.17	53,91523000	13,60805000
2248	Klein Bünzow	Konsages II	AVG	04.08.17	53,91525000	13,60811000
2249	Klein Bünzow	Konsages III	AVG	04.08.17	53,91821000	13,61177000
2249	Klein Bünzow	Konsages III	AVG	04.08.17	53,91832000	13,61185000
2097	Klein Bünzow	Pamitz I	AVG	04.08.17	53,95445000	13,66016000
2192	Klein Bünzow	Pamitz II	AVG	04.08.17	53,94812000	13,65467000
2192	Klein Bünzow	Pamitz II	AVG	04.08.17	53,94817000	13,65463000
2099	Klein Bünzow	Pamitz, Abzweig	AVG	04.08.17	53,93746000	13,63298000
2099	Klein Bünzow	Pamitz, Abzweig	AVG	04.08.17	53,93772000	13,63302000
2098	Klein Bünzow	Pamitz, Ausbau	AVG	04.08.17	53,93996000	13,63814000
2098	Klein Bünzow	Pamitz, Ausbau	AVG	04.08.17	53,93995000	13,63795000
2108	Klein Bünzow	Ramitzow	AVG	04.08.17	53,91737000	13,67252000
2121	Klein Bünzow	Salchow	AVG	04.08.17	53,90025000	13,64504000
2122	Klein Bünzow	Salchow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,90590000	13,66012000
2122	Klein Bünzow	Salchow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,90585000	13,65906000
2122	Klein Bünzow	Salchow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,90583000	13,65993000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2102	Klein Bünzow	Salchow, Bedarf	AVG	04.08.17	53,91280100	13,65122000
2102	Klein Bünzow	Salchow, Bedarf	AVG	04.08.17	53,91278000	13,65092000
6169	Koblentz	Breitenstein	VVG	07.08.17	053°31'17,439 N	014°08'49,856 O
6052	Koblentz	Koblentz, Abzw. Breitenstein	VVG	07.08.17	053°31'22,143 N	014°08'10,013 O
6052	Koblentz	Koblentz, Abzw. Breitenstein	VVG	07.08.17	053°31'21,945 N	014°08'09,666 O
6053	Koblentz	Koblentz, Gem.	VVG	07.08.17	053°31'56,311 N	014°07'55,825 O
6053	Koblentz	Koblentz, Gem.	VVG	07.08.17	053°31'56,530 N	014°07'56,291 O
6054	Koblentz	Peterswalde, Abzweig	VVG	07.08.17	053°32'28,339 N	014°08'51,409 O
6054	Koblentz	Peterswalde, Abzweig	VVG	07.08.17	053°32'27,496 N	014°08'52,210 O
4411	Korswandt	Korswandt	UBB	23.08.17	53,91889800	14,16476600
4411	Korswandt	Korswandt	UBB	23.08.17	53,91889600	14,16492200
4412	Korswandt	Ulrichshorst	UBB	23.08.17	53,91057400	14,14970500
4412	Korswandt	Ulrichshorst	UBB	23.08.17	53,91090900	14,14990000
4392	Koserow	Koserow, An der Feuerwehr	UBB	23.08.17		
4391	Koserow	Koserow, Bahnhofstraße	UBB	23.08.17	54,04637700	14,00088300
6034	Krackow	Battinsthal	VVG	07.08.17	053°19'52,057 N	014°15'09,320 O
6034	Krackow	Battinsthal	VVG	07.08.17	053°19'51,985 N	014°15'09,529 O
6026	Krackow	Hohenholz	VVG	07.08.17	053°21'10,732 N	014°17'54,092 O
6026	Krackow	Hohenholz	VVG	07.08.17	053°21'12,103 N	014°17'57,188 O
6027	Krackow	Krackow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°20'37,144 N	014°16'09,869 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6027	Krackow	Krackow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°20'36,542 N	014°16'08,170 O
6123	Krackow	Krackow, Dorf	VVG	07.08.17	053°20'41,654 N	014°15'59,872 O
6123	Krackow	Krackow, Dorf	VVG	07.08.17	053°20'41,410 N	014°16'00,210 O
6080	Krackow	Krackow, Raiffeisenbank	VVG	07.08.17	053°20'30,044 N	014°15'57,676 O
6080	Krackow	Krackow, Raiffeisenbank	VVG	07.08.17	053°20'30,102 N	014°15'57,658 O
6025	Krackow	Lebehn	VVG	07.08.17	053°22'20,086 N	014°19'41,210 O
6025	Krackow	Lebehn	VVG	07.08.17	053°22'18,595 N	014°19'39,414 O
6028	Krackow	Schuckmannshöh, Abzweig	VVG	07.08.17	053°19'39,029 N	014°16'09,412 O
6028	Krackow	Schuckmannshöh, Abzweig	VVG	07.08.17	053°19'39,900 N	014°16'09,743 O
2264	Krien	Albinshof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,8174	13,48061
2264	Krien	Albinshof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,81738	13,48057
2006	Krien	Albinshof, B 199	AVG	04.08.17	53,81677	13,48092
2006	Krien	Albinshof, B 199	AVG	04.08.17	53,81691	13,48182
2006	Krien	Albinshof, B 199	AVG	04.08.17	53,81616	13,48195
2006	Krien	Albinshof, B 199	AVG	04.08.17	53,81617	13,48201
2181	Krien	Krien Ausbau 4	AVG	04.08.17	53,81009000	13,44604000
2181	Krien	Krien Ausbau 4	AVG	04.08.17	53,81010000	13,44633000
2069	Krien	Krien, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83297000	13,42606000
2069	Krien	Krien, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83302000	13,42600000
2171	Krien	Krien, Gaststätte	AVG	04.08.17	53,82841000	13,44997000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2070	Krien	Krien, Horst	AVG	04.08.17	53,82491000	13,46513000
2070	Krien	Krien, Horst	AVG	04.08.17	53,82486000	13,46498000
2183	Krien	Krien, Neubau	AVG	04.08.17	53,83120000	13,44267000
2183	Krien	Krien, Neubau	AVG	04.08.17	53,83121000	13,44261000
2200	Krien	Krien, Schule	AVG	04.08.17	53,82763000	13,45281000
2200	Krien	Krien, Schule	AVG	04.08.17	53,82763000	13,45281000
2068	Krien	Neu-Krien	AVG	04.08.17	53,83394000	13,45828000
2068	Krien	Neu-Krien	AVG	04.08.17	53,83388000	13,45829000
2094	Krien	Neu-Krien, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83874000	13,47116000
2094	Krien	Neu-Krien, Ausbau	AVG	04.08.17	53,83875000	13,47136000
2137	Krien	Stammersfelde	AVG	04.08.17	53,82017000	13,42892000
2151	Krien	Wegezin	AVG	04.08.17	53,80342000	13,50099000
4191	Kröslin	Freest	UBB	23.08.17	54,13645500	13,72762100
4191	Kröslin	Freest	UBB	23.08.17	54,13659700	13,72766200
4192	Kröslin	Freest, Ausbau	UBB	23.08.17	54,12943800	13,73833500
4192	Kröslin	Freest, Ausbau	UBB	23.08.17	54,12945600	13,73851300
4193	Kröslin	Freest, Zeltplatz	UBB	23.08.17	54,13707600	13,72076900
4193	Kröslin	Freest, Zeltplatz	UBB	23.08.17	54,13716500	13,72091600
4197	Kröslin	Hollendorf	UBB	23.08.17	54,10402700	13,77619600
4195	Kröslin	Karrin	UBB	23.08.17	54,09557900	13,75696900

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4196	Kröslin	Karrin, Abzweig	UBB	23.08.17	54,09583900	13,75117300
4196	Kröslin	Karrin, Abzweig	UBB	23.08.17	54,09576800	13,75121900
4186	Kröslin	Kröslin, Bahnhofstraße	UBB	23.08.17	54,11069700	13,75356400
4186	Kröslin	Kröslin, Bahnhofstraße	UBB	23.08.17	54,11076200	13,75366500
4190	Kröslin	Kröslin, Freester-Straße	UBB	23.08.17	54,12212700	13,74719300
4190	Kröslin	Kröslin, Freester-Straße	UBB	23.08.17	54,12211000	13,74752900
4188	Kröslin	Kröslin, Gaststätte	UBB	23.08.17	54,11859300	13,75223900
4188	Kröslin	Kröslin, Gaststätte	UBB	23.08.17	54,11795200	13,75204900
4187	Kröslin	Kröslin, Kommune	UBB	23.08.17	54,11225800	13,75330000
4189	Kröslin	Kröslin, Schule	UBB	23.08.17	54,11841800	13,75150000
4194	Kröslin	Spandowerhagen	UBB	23.08.17	54,14420900	13,69523700
3273	Kruckow	Borgwall	VVG	07.08.17	053°51'53,341 N	013°14'11,040 O
3273	Kruckow	Borgwall	VVG	07.08.17	053°51'53,341 N	013°14'11,040 O
3270	Kruckow	Heydenhof	VVG	07.08.17	053°52'40,980 N	013°15'33,120 O
3270	Kruckow	Heydenhof	VVG	07.08.17	053°52'40,980 N	013°15'33,120 O
3272	Kruckow	Kartlow	VVG	07.08.17	053°53'30,541 N	013°15'59,641 O
3272	Kruckow	Kartlow	VVG	07.08.17	053°53'30,541 N	013°15'59,641 O
3242	Kruckow	Kruckow	VVG	07.08.17	053°54'04,802 N	013°14'12,970 O
3242	Kruckow	Kruckow	VVG	07.08.17	053°54'04,802 N	013°14'12,970 O
3292	Kruckow	Kruckow, Abzw. Kartlow	VVG	07.08.17	053°53'59,100 N	013°14'35,880 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3292	Kruckow	Kruckow, Abzw. Kartlow	VVG	07.08.17	053°53'59,100 N	013°14'35,880 O
3675	Kruckow	Kruckow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'02,099 N	013°14'01,381 O
3675	Kruckow	Kruckow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°54'02,099 N	013°14'01,381 O
3271	Kruckow	Unnode	VVG	07.08.17	053°53'46,500 N	013°16'55,200 O
3271	Kruckow	Unnode	VVG	07.08.17	053°53'46,500 N	013°16'55,200 O
6051	Krugsdorf	Krugsdorf	VVG	07.08.17	053°31'30,112 N	014°05'01,741 O
6165	Krugsdorf	Rothenburg	VVG	07.08.17	053°31'47,748 N	014°03'53,737 O
4121	Krummin	Krummin	UBB	23.08.17	54,04967700	13,84695400
4101	Krummin	Mölschow, Friedhof	UBB	23.08.17	54,06280900	13,83659700
4101	Krummin	Mölschow, Friedhof	UBB	23.08.17	54,06328800	13,83813900
4122	Krummin	Neeberg	UBB	23.08.17	54,03946400	13,82028700
2033	Krusenfelde	Gramzow	AVG	04.08.17	53,85333400	13,38736200
2033	Krusenfelde	Gramzow	AVG	04.08.17	53,85340800	13,38756700
2071	Krusenfelde	Krusenfelde	AVG	04.08.17	53,84543000	13,39308900
2072	Krusenfelde	Murchin, Abz.	AVG	04.08.17	53,83654000	13,40549000
2072	Krusenfelde	Murchin, Abz.	AVG	04.08.17	53,83659000	13,40552000
	Lassan	Klein Jasedow	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Lassan, Ecke	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Lassan, Markt	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Lassan, Neustadt	Fahrplananalyse	04.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
	Lassan	Lassan, Post	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Lassan, Schule	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Papendorf	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Pulow	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Lassan	Waschow	Fahrplananalyse	04.08.17		
6460	Leopoldshagen	Leopoldshagen	VVG	07.08.17	053°46'19,016 N	013°54'25,645 O
6460	Leopoldshagen	Leopoldshagen	VVG	07.08.17	053°46'19,119 N	013°54'26,387 O
6457	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Betonwerk	VVG	07.08.17	053°46'43,110 N	013°52'35,896 O
6457	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Betonwerk	VVG	07.08.17	053°46'43,370 N	013°52'33,668 O
6458	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Kaufhalle	VVG	07.08.17	053°46'36,241 N	013°53'12,045 O
6458	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Kaufhalle	VVG	07.08.17	053°46'35,607 N	013°53'13,393 O
6459	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Kirche	VVG	07.08.17	053°46'26,870 N	013°53'52,632 O
6459	Leopoldshagen	Leopoldshagen, Kirche	VVG	07.08.17	053°46'27,234 N	013°53'52,766 O
103	Levenhagen	Alt Ungnade	AVG	04.08.17	54,07199	13,29298
101	Levenhagen	Boltenhagen	AVG	04.08.17	54,08616	13,30102
101	Levenhagen	Boltenhagen	AVG	04.08.17	54,08609528	13,30134778
102	Levenhagen	Heilgeisthof	AVG	04.08.17	54,08645000	13,31972000
99	Levenhagen	Levenhagen	AVG	04.08.17	54,08879167	13,27003667
99	Levenhagen	Levenhagen	AVG	04.08.17	54,08875000	13,26981000
99	Levenhagen	Levenhagen, Chausseehaus	AVG	04.08.17	54,08606516	13,28235451

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
100	Levenhagen	Levenhagen, Chausseehaus	AVG	04.08.17	54,08622083	13,28122750
100	Levenhagen	Levenhagen, Hof I	AVG	04.08.17	54,08498000	13,28154000
6604	Liepgarten	Liepg. Denkmal	VVG	07.08.17	053°42'58,849 N	014°01'40,829 O
6604	Liepgarten	Liepg. Denkmal	VVG	07.08.17	053°42'58,367 N	014°01'40,483 O
6605	Liepgarten	Liepg. Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°42'41,580 N	014°01'36,782 O
6605	Liepgarten	Liepg. Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°42'42,286 N	014°01'37,553 O
6608	Liepgarten	Liepg. Försterei	VVG	07.08.17	053°42'08,546 N	014°00'54,497 O
6608	Liepgarten	Liepg. Försterei	VVG	07.08.17	053°42'08,395 N	014°00'54,014 O
6607	Liepgarten	Liepg. Friedhof	VVG	07.08.17	053°42'14,439 N	014°01'01,131 O
6607	Liepgarten	Liepg. Friedhof	VVG	07.08.17	053°42'14,227 N	014°01'01,297 O
6603	Liepgarten	Liepg. Mühlenfeld Str.	VVG	07.08.17	053°43'12,742 N	014°01'42,733 O
6603	Liepgarten	Liepg. Mühlenfeld Str.	VVG	07.08.17	053°43'12,648 N	014°01'42,960 O
6609	Liepgarten	Liepg. Waldfrieden	VVG	07.08.17	053°41'47,314 N	014°00'43,978 O
6606	Liepgarten	Liepgarten, LPG	VVG	07.08.17	053°42'29,261 N	014°01'19,499 O
6606	Liepgarten	Liepgarten, LPG	VVG	07.08.17	053°42'28,840 N	014°01'18,674 O
6164	Löcknitz	Gorkow	VVG	07.08.17	053°29'12,041 N	014°10'20,834 O
6009	Löcknitz	Löcknitz, Abzw. Brüssow	VVG	07.08.17	053°27'19,620 N	014°11'55,838 O
6009	Löcknitz	Löcknitz, Abzw. Brüssow	VVG	07.08.17	053°27'20,056 N	014°11'54,942 O
6129	Löcknitz	Löcknitz, Ambulanz	VVG	07.08.17	053°27'02,167 N	014°13'08,616 O
6129	Löcknitz	Löcknitz, Ambulanz	VVG	07.08.17	053°27'01,890 N	014°13'08,983 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6011	Löcknitz	Löcknitz, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°27'20,610 N	014°12'55,876 O
6148	Löcknitz	Löcknitz, Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°27'10,836 N	014°13'22,152 O
6148	Löcknitz	Löcknitz, Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°27'11,074 N	014°13'22,541 O
6099	Löcknitz	Löcknitz, Kamp	VVG	07.08.17	053°28'06,744 N	014°12'15,520 O
6099	Löcknitz	Löcknitz, Kamp	VVG	07.08.17	053°28'06,560 N	014°12'15,808 O
6010	Löcknitz	Löcknitz, Kaufhaus	VVG	07.08.17	053°27'13,590 N	014°12'34,106 O
6010	Löcknitz	Löcknitz, Kaufhaus	VVG	07.08.17	053°27'13,010 N	014°12'34,085 O
6008	Löcknitz	Löcknitz, Pasewalker Straße	VVG	07.08.17	053°27'35,665 N	014°11'05,946 O
6008	Löcknitz	Löcknitz, Pasewalker Straße	VVG	07.08.17	053°27'35,662 N	014°11'06,950 O
6098	Löcknitz	Löcknitz, Rothenklemp. Str.	VVG	07.08.17	053°27'52,099 N	014°12'13,795 O
6098	Löcknitz	Löcknitz, Rothenklemp. Str.	VVG	07.08.17	053°27'50,353 N	014°12'16,013 O
6079	Löcknitz	Löcknitz, Schule	VVG	07.08.17	053°26'57,818 N	014°13'04,789 O
6079	Löcknitz	Löcknitz, Schule	VVG	07.08.17	053°26'57,818 N	014°13'04,789 O
4402	Loddin	Kölpinsee	UBB	23.08.17	54,03445200	14,02227900
4402	Loddin	Kölpinsee	UBB	23.08.17	54,03471200	14,02230200
4401	Loddin	Loddin	UBB	23.08.17		
4403	Loddin	Stubbenfelde	UBB	23.08.17	54,02924100	14,03094500
4403	Loddin	Stubbenfelde	UBB	23.08.17	54,02942700	14,03098700
208	Loissin	Gahlkow	AVG	04.08.17	54,12161722	13,54884278
209	Loissin	Loissin	AVG	04.08.17	54,11276626	13,52746841

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
211	Loissin	Ludwigsburg	AVG	04.08.17	54,10680000	13,50990889
3117	Loitz	Drosedow	VVG	07.08.17	053°59'25,559 N	013°04'01,261 O
3117	Loitz	Drosedow	VVG	07.08.17	053°59'25,559 N	013°04'01,261 O
3118	Loitz	Drosedow, Lindenhof	VVG	07.08.17	053°58'53,479 N	013°05'09,344 O
3118	Loitz	Drosedow, Lindenhof	VVG	07.08.17	053°58'53,479 N	013°05'09,344 O
3116	Loitz	Düvier	VVG	07.08.17	054°00'51,361 N	013°04'05,412 O
3116	Loitz	Düvier	VVG	07.08.17	054°00'51,361 N	013°04'05,412 O
3114	Loitz	Gülzowshof	VVG	07.08.17	054°00'41,029 N	013°06'23,940 O
3114	Loitz	Gülzowshof	VVG	07.08.17	054°00'41,029 N	013°06'23,940 O
3680	Loitz	Gülzowshof, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'47,340 N	013°06'22,561 O
3680	Loitz	Gülzowshof, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'47,340 N	013°06'22,561 O
3106	Loitz	Loitz, Grundschule	VVG	07.08.17	053°58'11,881 N	013°07'30,720 O
3106	Loitz	Loitz, Grundschule	VVG	07.08.17	053°58'11,881 N	013°07'30,720 O
3119	Loitz	Loitz, Gut	VVG	07.08.17	053°58'30,061 N	013°07'05,138 O
3119	Loitz	Loitz, Gut	VVG	07.08.17	053°58'30,061 N	013°07'05,138 O
3081	Loitz	Loitz, Hausmannstraße	VVG	07.08.17	053°22'40,865 N	013°08'38,915 O
3081	Loitz	Loitz, Hausmannstraße	VVG	07.08.17	053°58'37,380 N	013°08'27,600 O
3105	Loitz	Loitz, Schulzentrum	VVG	07.08.17	053°58'37,020 N	013°08'40,380 O
3105	Loitz	Loitz, Schulzentrum	VVG	07.08.17	053°58'37,020 N	013°08'40,380 O
3079	Loitz	Loitz, Steintor	VVG	07.08.17	053°58'08,908 N	013°07'30,655 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3079	Loitz	Loitz, Steintor	VVG	07.08.17	053°58'08,908 N	013°07'30,655 O
3080	Loitz	Loitz, ZOB	VVG	07.08.17	053°58'26,486 N	013°07'46,643 O
3080	Loitz	Loitz, ZOB	VVG	07.08.17	053°58'26,486 N	013°07'46,643 O
3097	Loitz	Mühlenkamp I	VVG	07.08.17	053°59'02,879 N	013°10'22,400 O
3097	Loitz	Mühlenkamp I	VVG	07.08.17	053°59'02,879 N	013°10'22,400 O
3115	Loitz	Nielitz	VVG	07.08.17	054°00'49,032 N	013°05'35,938 O
3115	Loitz	Nielitz	VVG	07.08.17	054°00'49,032 N	013°05'35,938 O
3121	Loitz	Nielitz, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'59,821 N	013°05'31,020 O
3121	Loitz	Nielitz, Dorf	VVG	07.08.17	054°00'59,821 N	013°05'31,020 O
3077	Loitz	Rustow	VVG	07.08.17	053°57'31,255 N	013°05'00,132 O
3077	Loitz	Rustow	VVG	07.08.17	053°57'31,255 N	013°05'00,132 O
3213	Loitz	Rustow, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°57'33,383 N	013°05'00,546 O
3213	Loitz	Rustow, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°57'33,383 N	013°05'00,546 O
3214	Loitz	Rustow, Krohnwaldstr	VVG	07.08.17	053°58'04,098 N	013°04'22,735 O
3214	Loitz	Rustow, Krohnwaldstr	VVG	07.08.17	053°58'04,098 N	013°04'22,735 O
3096	Loitz	Schoppenmühle	VVG	07.08.17	053°59'09,434 N	013°09'09,922 O
3096	Loitz	Schoppenmühle	VVG	07.08.17	053°59'09,434 N	013°09'09,922 O
3083	Loitz	Schwinge, Chausseehaus	VVG	07.08.17	053°59'49,430 N	013°08'48,764 O
3083	Loitz	Schwinge, Chausseehaus	VVG	07.08.17	053°59'49,430 N	013°08'48,764 O
3103	Loitz	Schwinge, Dorf	VVG	07.08.17	053°59'45,449 N	013°09'22,788 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3103	Loitz	Schwinge, Dorf	VVG	07.08.17	053°59'45,449 N	013°09'22,788 O
3082	Loitz	Schwinge, Siedlung	VVG	07.08.17	053°59'14,161 N	013°09'03,481 O
3082	Loitz	Schwinge, Siedlung	VVG	07.08.17	053°59'14,161 N	013°09'03,481 O
3220	Loitz	Sophienhof	VVG	07.08.17	053°57'08,820 N	013°10'11,759 O
3220	Loitz	Sophienhof	VVG	07.08.17	053°57'08,820 N	013°10'11,759 O
3113	Loitz	Vorbein	VVG	07.08.17	053°59'54,956 N	013°07'58,714 O
3113	Loitz	Vorbein	VVG	07.08.17	053°59'54,956 N	013°07'58,714 O
3078	Loitz	Voßbäk	VVG	07.08.17	053°57'53,302 N	013°06'02,444 O
3078	Loitz	Voßbäk	VVG	07.08.17	053°57'53,302 N	013°06'02,444 O
3266	Loitz	Wüstenfelde	VVG	07.08.17	053°56'33,900 N	013°08'42,180 O
3266	Loitz	Wüstenfelde	VVG	07.08.17	053°56'33,900 N	013°08'42,180 O
3268	Loitz	Wüstenfelde, Ausbau	VVG	07.08.17	053°57'11,520 N	013°08'12,851 O
3268	Loitz	Wüstenfelde, Ausbau	VVG	07.08.17	053°57'11,520 N	013°08'12,851 O
3086	Loitz	Zarnekla	VVG	07.08.17	053°31'18,991 N	013°58'12,313 O
3086	Loitz	Zarnekla	VVG	07.08.17	053°31'18,991 N	013°58'12,313 O
3094	Loitz	Zarnekla, Ausbau	VVG	07.08.17	054°00'11,776 N	013°01'47,377 O
3094	Loitz	Zarnekla, Ausbau	VVG	07.08.17	054°00'11,776 N	013°01'47,377 O
3219	Loitz	Zeitlow	VVG	07.08.17	053°57'15,300 N	013°06'44,820 O
3219	Loitz	Zeitlow	VVG	07.08.17	053°57'15,300 N	013°06'44,820 O
337	Lubmin	Lubmin, Schule	AVG	04.08.17	54,13493306	13,62035111

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
337	Lubmin	Lubmin, Schule	AVG	04.08.17	54,13493306	13,62035083
219	Lubmin	Lubmin, Seebad	AVG	04.08.17	54,13321806	13,61527306
4201	Lubmin	Lubmin, Werkbahnhof	UBB	23.08.17	54,13825900	13,65555500
4201	Lubmin	Lubmin, Werkbahnhof	UBB	23.08.17	54,13840300	13,65489100
4201	Lubmin	Lubmin, Werkbahnhof	UBB	23.08.17	54,13785063	13,66675561
204	Lubmin	Lubmin,Teufelstein	AVG	04.08.17	54,13038889	13,60448306
6576	Lübs	Altwigshagen, Abz	VVG	07.08.17	053°42'29,876 N	013°50'46,554 O
6576	Lübs	Altwigshagen, Abz	VVG	07.08.17	053°42'30,193 N	013°50'46,615 O
6566	Lübs	Annenhof, Abz	VVG	07.08.17	053°42'58,266 N	013°54'07,279 O
6566	Lübs	Annenhof, Abz	VVG	07.08.17	053°42'59,022 N	013°54'06,595 O
6577	Lübs	Finkenbrück	VVG	07.08.17	053°42'07,380 N	013°51'36,472 O
6577	Lübs	Finkenbrück	VVG	07.08.17	053°42'07,492 N	013°51'35,741 O
6570	Lübs	Heinrichshof	VVG	07.08.17	053°42'50,370 N	013°51'38,823 O
6570	Lübs	Heinrichshof	VVG	07.08.17	053°42'50,828 N	013°51'41,429 O
6567	Lübs	Heinrichshof, Abzweig	VVG	07.08.17	053°42'56,279 N	013°51'52,582 O
6567	Lübs	Heinrichshof, Abzweig	VVG	07.08.17	053°42'56,261 N	013°51'52,834 O
6568	Lübs	Lübs, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°43'32,633 N	013°52'53,917 O
6568	Lübs	Lübs, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°43'32,193 N	013°52'54,267 O
6565	Lübs	Millnitz, Abzweig	VVG	07.08.17	053°43'25,104 N	013°57'17,975 O
6565	Lübs	Millnitz, Abzweig	VVG	07.08.17	053°43'24,992 N	013°57'18,432 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6558	Luckow	Christiansberg	VVG	07.08.17	053°41'34,343 N	014°09'47,117 O
6557	Luckow	Luckow	VVG	07.08.17	053°42'21,917 N	014°09'43,985 O
6557	Luckow	Luckow	VVG	07.08.17	053°42'22,612 N	014°09'43,308 O
6555	Luckow	Luckow, Eckernbucht	VVG	07.08.17	053°42'50,731 N	014°09'47,531 O
6556	Luckow	Luckow, Neubau	VVG	07.08.17	053°42'30,571 N	014°09'41,764 O
6556	Luckow	Luckow, Neubau	VVG	07.08.17	053°42'30,492 N	014°09'42,001 O
6496	Luckow	Rieth	VVG	07.08.17	053°41'22,106 N	014°15'16,783 O
4033	Lühmannsdorf	Brüssow	UBB	23.08.17	54,00335900	13,61598800
4033	Lühmannsdorf	Brüssow	UBB	23.08.17	54,00326500	13,61526300
4034	Lühmannsdorf	Jagdkrug	UBB	23.08.17	54,01514800	13,65547200
4034	Lühmannsdorf	Jagdkrug	UBB	23.08.17	54,01499400	13,65537600
4032	Lühmannsdorf	Lühmannsdorf, Konsum	UBB	23.08.17	54,00659500	13,62825700
4032	Lühmannsdorf	Lühmannsdorf, Konsum	UBB	23.08.17	54,00686200	13,62982200
4031	Lühmannsdorf	Lühmannsdorf, Sägewerk	UBB	23.08.17	54,01020200	13,64214900
4031	Lühmannsdorf	Lühmannsdorf, Sägewerk	UBB	23.08.17	54,01017800	13,64276300
4166	Lütow	Lütow	UBB	23.08.17	54,01556000	13,87896900
4166	Lütow	Lütow	UBB	23.08.17	54,01557100	13,87916200
4167	Lütow	Lütow, Ausbau	UBB	23.08.17		
4179	Lütow	Lütow, Campingplatz	UBB	23.08.17		
4170	Lütow	Netzelkow	UBB	23.08.17	54,02386400	13,90470700

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4168	Lütow	Neuendorf	UBB	23.08.17	54,03270200	13,88966400
4168	Lütow	Neuendorf	UBB	23.08.17	54,03297300	13,89010000
4169	Lütow	Neuendorf, Ausbau	UBB	23.08.17	54,04009800	13,88814700
2016	Medow	Brenkenhof	AVG	04.08.17	53,8396	13,49588
2016	Medow	Brenkenhof	AVG	04.08.17	53,83956	13,49617
2182	Medow	Brenkenhof, Ausbau	AVG	04.08.17	53,84014	13,47981
2182	Medow	Brenkenhof, Ausbau	AVG	04.08.17	53,84013	13,48029
2081	Medow	Medow I	AVG	04.08.17	53,83776000	13,53295000
2081	Medow	Medow I	AVG	04.08.17	53,83768000	13,53283000
2082	Medow	Medow II	AVG	04.08.17	53,83947000	13,52899000
2082	Medow	Medow II	AVG	04.08.17	53,83942000	13,52912000
2083	Medow	Medow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,82782000	13,53876000
2083	Medow	Medow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,82777000	13,53807000
2083	Medow	Medow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,82729000	13,53870000
2088	Medow	Nerdin	AVG	04.08.17	53,81921000	13,54664000
2088	Medow	Nerdin	AVG	04.08.17	53,81921000	13,54664000
2089	Medow	Nerdin, Ausbau	AVG	04.08.17	53,82351000	13,51597000
2089	Medow	Nerdin, Ausbau	AVG	04.08.17	53,82357000	13,51654000
2145	Medow	Thurrow	AVG	04.08.17	53,80560000	13,53674000
2157	Medow	Wussentin	AVG	04.08.17	53,85616000	13,49282000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6586	Meiersberg	Meiersberg	VVG	07.08.17	053°42'11,970 N	013°56'36,386 O
6585	Meiersberg	Meiersberg, Försterei	VVG	07.08.17	053°42'29,714 N	013°56'40,592 O
6585	Meiersberg	Meiersberg, Försterei	VVG	07.08.17	053°42'29,891 N	013°56'41,366 O
4304	Mellenthin	Dewichow	UBB	23.08.17	53,94823900	13,97248100
4305	Mellenthin	Dewichow, Ausbau	UBB	23.08.17	53,94190800	13,97205900
4305	Mellenthin	Dewichow, Ausbau	UBB	23.08.17	53,94190800	13,97216600
4301	Mellenthin	Mellenthin	UBB	23.08.17		
4307	Mellenthin	Mellenthin, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90812200	14,01961000
4307	Mellenthin	Mellenthin, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90804100	14,01961900
4302	Mellenthin	Mellenthin, Ausbau	UBB	23.08.17	53,91558600	14,01968000
4302	Mellenthin	Mellenthin, Ausbau	UBB	23.08.17	53,91593500	14,01953900
4306	Mellenthin	Morgenitz	UBB	23.08.17	53,92497200	13,97165200
4306	Mellenthin	Morgenitz	UBB	23.08.17	53,92506500	13,97163800
4312	Mellenthin	Stolpe, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90200500	13,99375500
4312	Mellenthin	Stolpe, Abzweig	UBB	23.08.17	53,90188900	13,99368400
69	Mesekenhagen	Frätow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,15473000	13,33824000
77	Mesekenhagen	Gristow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,16701000	13,30482000
79	Mesekenhagen	Gristow, Dorf	AVG	04.08.17	54,17187000	13,32493000
107	Mesekenhagen	Gristow, Kirche	AVG	04.08.17	54,17187000	13,32493000
78	Mesekenhagen	Gristow, Waldeslust	AVG	04.08.17	54,17199000	13,31888000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
71	Mesekehagen	Groß Karrendorf	AVG	04.08.17	54,15376000	13,36896000
70	Mesekehagen	Klein Karrendorf	AVG	04.08.17	54,15377000	13,34861000
76	Mesekehagen	Kowall	AVG	04.08.17	54,16352000	13,30813000
66	Mesekehagen	Mesekehagen, Ausbau	AVG	04.08.17	54,14200515	13,32952557
68	Mesekehagen	Mesekehagen, Kulturhaus	AVG	04.08.17	54,15310000	13,31277000
67	Mesekehagen	Mesekehagen, Schule	AVG	04.08.17	54,14869994	13,31828116
4102	Mölschow	Bannemin	UBB	23.08.17	54,06607100	13,85234000
4102	Mölschow	Bannemin	UBB	23.08.17	54,06600800	13,85198700
4104	Mölschow	Bannemin-Mölschow	UBB	23.08.17		
4100	Mölschow	Mölschow, Ort	UBB	23.08.17	54,07624400	13,83233700
4100	Mölschow	Mölschow, Ort	UBB	23.08.17	54,07735600	13,83349700
4103	Mölschow	Zecherin bei Wolgast	UBB	23.08.17	54,07622800	13,81015500
6463	Mönkebude	Grambin, Försterei	VVG	07.08.17	053°45'52,072 N	013°59'17,911 O
6463	Mönkebude	Grambin, Försterei	VVG	07.08.17	053°45'52,453 N	013°59'17,313 O
6660	Mönkebude	Mönkebude I	VVG	07.08.17	053°46'00,246 N	013°57'17,158 O
6660	Mönkebude	Mönkebude I	VVG	07.08.17	053°46'00,066 N	013°57'20,552 O
6462	Mönkebude	Mönkebude, Kindergarten	VVG	07.08.17	053°46'00,491 N	013°58'30,295 O
6462	Mönkebude	Mönkebude, Kindergarten	VVG	07.08.17	053°46'00,055 N	013°58'33,204 O
6461	Mönkebude	Mönkebude, Kirche	VVG	07.08.17	053°46'00,901 N	013°57'44,550 O
6461	Mönkebude	Mönkebude, Kirche	VVG	07.08.17	053°46'00,464 N	013°57'42,284 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2050	Murchin	Johanneshof	AVG	04.08.17	53,88242200	13,79267600
2050	Murchin	Johanneshof	AVG	04.08.17	53,88270000	13,79246000
	Murchin	Lentschow	Fahrplananalyse	04.08.17		
2175	Murchin	Libnow	AVG	04.08.17	53,90399000	13,76749000
2266	Murchin	Murchin, Abz.	AVG	04.08.17	53,90571000	13,74283000
2266	Murchin	Murchin, Abz.	AVG	04.08.17	53,90586000	13,74332000
2085	Murchin	Murchin, B110	AVG	04.08.17	53,90522400	13,74409200
2085	Murchin	Murchin, B110	AVG	04.08.17	53,90545000	13,74353000
2165	Murchin	Murchin, Herberge	AVG	04.08.17	53,89965000	13,73551000
2165	Murchin	Murchin, Herberge	AVG	04.08.17	53,89973000	13,73547000
2103	Murchin	Pinnow	AVG	04.08.17	53,90204000	13,78363000
2112	Murchin	Relzow	AVG	04.08.17	53,88794000	13,70902000
2112	Murchin	Relzow	AVG	04.08.17	53,88801000	13,70870000
2113	Murchin	Relzow, Objekt	AVG	04.08.17	53,89028000	13,72159000
6121	Nadrensee	Nadrensee	VVG	07.08.17	053°19'55,906 N	014°20'58,168 O
6121	Nadrensee	Nadrensee	VVG	07.08.17	053°19'56,046 N	014°21'00,752 O
6120	Nadrensee	Nadrensee, Ausbau	VVG	07.08.17	053°19'59,092 N	014°22'08,155 O
6120	Nadrensee	Nadrensee, Ausbau	VVG	07.08.17	053°19'58,886 N	014°22'08,303 O
6119	Nadrensee	Pomellen	VVG	07.08.17	053°20'29,382 N	014°23'18,042 O
2053	Neetzow- Liepen	Kagenow	VVG	07.08.17	053°54'02,099 N	013°24'55,681 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2053	Neetzow- Liepen	Kagenow	VVG	07.08.17	053°54'02,099 N	013°24'55,681 O
2057	Neetzow- Liepen	Klein Below	VVG	07.08.17	053°52'09,480 N	013°23'45,420 O
2057	Neetzow- Liepen	Klein Below	VVG	07.08.17	053°52'09,480 N	013°23'45,420 O
2256	Neetzow- Liepen	Klein Below, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86960000	13,39410100
2256	Neetzow- Liepen	Klein Below, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86983500	13,39417900
2074	Neetzow- Liepen	Liepen I	AVG	04.08.17	53,88619000	13,46844000
2074	Neetzow- Liepen	Liepen I	AVG	04.08.17	53,88611000	13,46844000
2075	Neetzow- Liepen	Liepen II	AVG	04.08.17	53,88578000	13,45888000
2075	Neetzow- Liepen	Liepen II	AVG	04.08.17	53,88570000	13,45894000
2197	Neetzow- Liepen	Liepen, Ausbau	AVG	04.08.17	53,87998000	13,48773000
2197	Neetzow- Liepen	Liepen, Ausbau	AVG	04.08.17	53,87965000	13,48849000
2382	Neetzow- Liepen	Neetzow	VVG	07.08.17	053°52'47,219 N	013°24'20,700 O
2382	Neetzow- Liepen	Neetzow	VVG	07.08.17	053°52'47,219 N	013°24'20,700 O
2087	Neetzow- Liepen	Neetzow, B110	AVG	04.08.17	53,88480000	13,40869800

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2087	Neetzow- Liepen	Neetzow, B110	AVG	04.08.17	53,88470000	13,40896000
2096	Neetzow- Liepen	Padderow I	AVG	04.08.17	53,88691900	13,39440000
2096	Neetzow- Liepen	Padderow I	AVG	04.08.17	53,88684000	13,39432000
2198	Neetzow- Liepen	Padderow II	AVG	04.08.17	53,89251100	13,39109900
2198	Neetzow- Liepen	Padderow II	AVG	04.08.17	53,89253000	13,39106000
2104	Neetzow- Liepen	Preetzen	AVG	04.08.17	53,86857000	13,47600100
2105	Neetzow- Liepen	Priemen	AVG	04.08.17	53,90020200	13,45273200
2018	Neetzow- Liepen	Priemen	VVG	07.08.17	053°54'01,091 N	013°27'10,148 O
2138	Neetzow- Liepen	Steinmocker	AVG	04.08.17	53,85982700	13,43524700
2139	Neetzow- Liepen	Steinmocker, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88421200	13,41786000
2139	Neetzow- Liepen	Steinmocker, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88412000	13,41877000
2201	Neetzow- Liepen	Steinmocker, Ausbau	AVG	04.08.17	53,86442000	13,43409000
2201	Neetzow- Liepen	Steinmocker, Ausbau	AVG	04.08.17	53,86451000	13,43399000
246	Neu Boltenha- gen	Neu Boltenhagen	AVG	04.08.17	54,06552500	13,61011694

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2170	Neu Kosenow	Alt Kosenow, Wendeschleife	AVG	04.08.17	53,79256	13,75653
2008	Neu Kosenow	Auerose	AVG	04.08.17	53,80598	13,74689
2007	Neu Kosenow	Auerose, Abzweig	AVG	04.08.17	53,8048	13,73771
2007	Neu Kosenow	Auerose, Abzweig	AVG	04.08.17	53,80529	13,73753
2022	Neu Kosenow	Dargibell	AVG	04.08.17	53,79388000	13,71248000
2051	Neu Kosenow	Kagendorf	AVG	04.08.17	53,79369000	13,73564000
2051	Neu Kosenow	Kagendorf	AVG	04.08.17	53,79370000	13,73590000
2052	Neu Kosenow	Kagendorf, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79792000	13,74206000
2052	Neu Kosenow	Kagendorf, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79813000	13,74200000
2064	Neu Kosenow	Neu Kosenow	AVG	04.08.17	53,79383000	13,74898000
2064	Neu Kosenow	Neu Kosenow	AVG	04.08.17	53,79409000	13,74820000
3240	Neu Tellin	Neu Tellin	VVG	07.08.17	053°51'07,441 N	013°13'13,681 O
3240	Neu Tellin	Neu Tellin	VVG	07.08.17	053°51'07,441 N	013°13'13,681 O
72	Neuenkirchen	Leist I	AVG	04.08.17	54,14585000	13,37721000
74	Neuenkirchen	Leist III	AVG	04.08.17	54,13732000	13,36107000
2086	Neuenkirchen	Müggenburg	AVG	04.08.17	53,79006000	13,59948000
2086	Neuenkirchen	Müggenburg	AVG	04.08.17	53,79013000	13,59964000
2092	Neuenkirchen	Neuenkirchen I	AVG	04.08.17	53,80067000	13,56915000
2092	Neuenkirchen	Neuenkirchen I	AVG	04.08.17	53,80070000	13,56905000
2091	Neuenkirchen	Neuenkirchen II	AVG	04.08.17	53,79797000	13,57483000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2091	Neuenkirchen	Neuenkirchen II	AVG	04.08.17	53,79812000	13,57449000
2358	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Abzweig	AVG	04.08.17	53,80038000	13,56898000
2358	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Abzweig	AVG	04.08.17	53,80023000	13,56908000
63	Neuenkirchen	Neuenkirchen, EKZ	AVG	04.08.17	54,11966715	13,35981018
61	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Gemeindeve	AVG	04.08.17	54,11751000	13,37602000
62	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Neubau	AVG	04.08.17	54,11998000	13,36861000
610	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Schule	AVG	04.08.17	54,11905890	13,38034728
60	Neuenkirchen	Neuenkirchen, Siedlung	AVG	04.08.17	54,11163000	13,37571000
64	Neuenkirchen	Oldenhagen, Abzweig	AVG	04.08.17	54,12618222	13,35346889
2142	Neuenkirchen	Strippow	AVG	04.08.17	53,78516000	13,56198000
2143	Neuenkirchen	Strippow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79265000	13,54673000
2143	Neuenkirchen	Strippow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79289000	13,54723000
75	Neuenkirchen	Wampen	AVG	04.08.17	54,12981000	13,41920000
6073	Nieden	Nieden	VVG	07.08.17	053°26'23,388 N	013°55'26,281 O
6073	Nieden	Nieden	VVG	07.08.17	053°26'23,989 N	013°55'24,211 O
6152	Nieden	Nieden, Abzweig	VVG	07.08.17	053°26'32,237 N	013°56'18,204 O
6152	Nieden	Nieden, Abzweig	VVG	07.08.17	053°26'29,562 N	013°56'19,882 O
6234	Papendorf	Papendorf	VVG	07.08.17	053°29'49,733 N	013°56'56,004 O
6234	Papendorf	Papendorf	VVG	07.08.17	053°29'49,085 N	013°56'55,169 O
6233	Papendorf	Papendorf, Ausbau	VVG	07.08.17	053°29'45,190 N	013°54'19,609 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6233	Papendorf	Papendorf, Ausbau	VVG	07.08.17	053°29'45,348 N	013°54'19,393 O
6221	Papendorf	Papendorf, Wendestelle	VVG	07.08.17	053°29'47,274 N	013°54'57,766 O
6064	Pasewalk	Franzfelde	VVG	07.08.17	053°30'45,180 N	013°57'09,328 O
6064	Pasewalk	Franzfelde	VVG	07.08.17	053°30'45,436 N	013°57'10,832 O
6429	Pasewalk	Friedberg	VVG	07.08.17	053°31'21,378 N	014°01'13,336 O
6429	Pasewalk	Friedberg	VVG	07.08.17	053°31'24,330 N	014°01'16,979 O
6002	Pasewalk	Papenbeck	VVG	07.08.17	053°30'09,896 N	014°02'34,537 O
6002	Pasewalk	Papenbeck	VVG	07.08.17	053°30'13,298 N	014°02'26,912 O
6048	Pasewalk	Pasewalk ,Gymnasium	VVG	07.08.17	053°30'24,246 N	013°59'15,306 O
6235	Pasewalk	Pasewalk, Alter Friedhof	VVG	07.08.17	053°29'57,523 N	013°59'06,716 O
6235	Pasewalk	Pasewalk, Alter Friedhof	VVG	07.08.17	053°29'58,837 N	013°59'14,615 O
6711	Pasewalk	Pasewalk, Am Friedhof	VVG	07.08.17	053°30'10,973 N	014°00'12,708 O
6711	Pasewalk	Pasewalk, Am Friedhof	VVG	07.08.17	053°30'10,872 N	014°00'16,294 O
6448	Pasewalk	Pasewalk, Anklamer Str.	VVG	07.08.17	053°31'16,738 N	013°58'37,063 O
6448	Pasewalk	Pasewalk, Anklamer Str.	VVG	07.08.17	053°31'14,470 N	013°58'37,283 O
6067	Pasewalk	Pasewalk, Ask. - Klinik	VVG	07.08.17	053°29'21,948 N	013°59'08,203 O
6237	Pasewalk	Pasewalk, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°30'50,836 N	013°59'19,928 O
	Pasewalk	Pasewalk, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°30'50,836 N	013°59'19,928 O
6447	Pasewalk	Pasewalk, Chausseehaus	VVG	07.08.17	053°32'07,609 N	013°58'23,970 O
6447	Pasewalk	Pasewalk, Chausseehaus	VVG	07.08.17	053°32'08,434 N	013°58'24,125 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6248	Pasewalk	Pasewalk, Dargitzer Höhe	VVG	07.08.17	053°31'24,143 N	013°58'24,044 O
6058	Pasewalk	Pasewalk, Dargitzer Str.	VVG	07.08.17	053°31'11,485 N	013°58'24,744 O
6058	Pasewalk	Pasewalk, Dargitzer Str.	VVG	07.08.17	053°31'11,114 N	013°58'24,866 O
6059	Pasewalk	Pasewalk, Dargitzer Str. LAT.	VVG	07.08.17	053°31'18,718 N	013°58'12,342 O
6059	Pasewalk	Pasewalk, Dargitzer Str. LAT.	VVG	07.08.17	053°31'18,991 N	013°58'12,313 O
6430	Pasewalk	Pasewalk, Gw.	VVG	07.08.17	053°30'41,956 N	014°00'33,102 O
6430	Pasewalk	Pasewalk, Gw.	VVG	07.08.17	053°30'54,903 N	014°00'45,583 O
6049	Pasewalk	Pasewalk, Krugsdorfer Str.	VVG	07.08.17	053°30'29,545 N	014°03'01,710 O
6049	Pasewalk	Pasewalk, Krugsdorfer Str.	VVG	07.08.17	053°30'29,668 N	014°03'01,408 O
6433	Pasewalk	Pasewalk, Lindenstr.	VVG	07.08.17	053°30'31,390 N	014°00'15,830 O
6433	Pasewalk	Pasewalk, Lindenstr.	VVG	07.08.17	053°30'31,108 N	014°00'16,286 O
6432	Pasewalk	Pasewalk, Luisenplatz	VVG	07.08.17	053°30'06,541 N	013°59'38,868 O
6434	Pasewalk	Pasewalk, Marktscheune	VVG	07.08.17	053°31'09,667 N	014°01'01,106 O
6434	Pasewalk	Pasewalk, Marktscheune	VVG	07.08.17	053°31'09,602 N	014°01'01,531 O
6708	Pasewalk	Pasewalk, Pestalozzi Str.	VVG	07.08.17	053°30'22,115 N	014°00'37,577 O
6702	Pasewalk	Pasewalk, Post	VVG	07.08.17	053°30'26,759 N	013°59'27,874 O
6702	Pasewalk	Pasewalk, Post	VVG	07.08.17	053°30'27,302 N	013°59'28,309 O
6000	Pasewalk	Pasewalk, R.Wagner-Str.	VVG	07.08.17	053°30'14,155 N	014°00'47,441 O
6000	Pasewalk	Pasewalk, R.Wagner-Str.	VVG	07.08.17	053°30'12,535 N	014°00'39,524 O
6710	Pasewalk	Pasewalk, Rothenburger Weg	VVG	07.08.17	053°30'25,124 N	014°01'10,956 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6712	Pasewalk	Pasewalk, Schützenstr.	VVG	07.08.17	053°30'10,998 N	013°59'51,853 O
6712	Pasewalk	Pasewalk, Schützenstr.	VVG	07.08.17	053°30'07,862 N	013°59'52,649 O
6001	Pasewalk	Pasewalk, Siedlung	VVG	07.08.17	053°30'18,382 N	014°01'12,133 O
6001	Pasewalk	Pasewalk, Siedlung	VVG	07.08.17	053°30'17,863 N	014°01'11,294 O
6166	Pasewalk	Pasewalk, SZO	VVG	07.08.17	053°30'22,403 N	014°00'36,730 O
6431	Pasewalk	Pasewalk, Torgel. Straße	VVG	07.08.17	053°30'26,348 N	014°00'17,262 O
6431	Pasewalk	Pasewalk, Torgel. Straße	VVG	07.08.17	053°30'22,770 N	014°00'14,008 O
6236	Pasewalk	Pasewalk, ZOB.	VVG	07.08.17	053°30'12,578 N	013°59'22,585 O
6236	Pasewalk	Pasewalk, ZOB/Polizeiseite	VVG	07.08.17	053°30'12,805 N	013°59'23,201 O
6050	Pasewalk	Rothenburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°31'02,276 N	014°04'04,253 O
6050	Pasewalk	Rothenburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°31'01,960 N	014°04'04,404 O
6428	Pasewalk	Viereck, Gehege	VVG	07.08.17	053°32'40,556 N	014°02'14,525 O
6428	Pasewalk	Viereck, Gehege	VVG	07.08.17	053°32'40,726 N	014°02'14,971 O
6160	Penkun	Büssow	VVG	07.08.17	053°17'53,369 N	014°15'48,463 O
6160	Penkun	Büssow	VVG	07.08.17	053°17'53,369 N	014°15'48,463 O
6141	Penkun	Friedefeld	VVG	07.08.17	053°18'58,399 N	014°11'59,168 O
6141	Penkun	Friedefeld	VVG	07.08.17	053°18'58,399 N	014°11'59,168 O
6039	Penkun	Grünz	VVG	07.08.17	053°16'59,020 N	014°07'58,768 O
6039	Penkun	Grünz	VVG	07.08.17	053°16'59,020 N	014°07'58,768 O
6036	Penkun	Neuhof	VVG	07.08.17	053°16'09,142 N	014°12'00,518 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6036	Penkun	Neuhof	VVG	07.08.17	053°16'09,142 N	014°12'00,518 O
6138	Penkun	Penkun, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°18'18,554 N	014°13'40,926 O
6138	Penkun	Penkun, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°18'19,580 N	014°13'40,645 O
6170	Penkun	Penkun, Grundschule	VVG	07.08.17	053°18'09,529 N	014°14'27,830 O
6170	Penkun	Penkun, Grundschule	VVG	07.08.17	053°18'09,529 N	014°14'27,830 O
6033	Penkun	Penkun, Markt	VVG	07.08.17	053°17'49,715 N	014°14'12,962 O
6033	Penkun	Penkun, Markt	VVG	07.08.17	053°19'08,954 N	014°16'10,254 O
6029	Penkun	Penkun, Penny Markt	VVG	07.08.17	053°19'06,902 N	014°16'10,823 O
6029	Penkun	Penkun, Penny Markt	VVG	07.08.17	053°19'08,746 N	014°16'09,998 O
6032	Penkun	Penkun, Realschule	VVG	07.08.17	053°17'52,044 N	014°14'27,830 O
6032	Penkun	Penkun, Realschule	VVG	07.08.17	053°17'52,044 N	014°14'27,830 O
6031	Penkun	Penkun, Siedlung	VVG	07.08.17	053°18'11,869 N	014°14'41,888 O
6031	Penkun	Penkun, Siedlung	VVG	07.08.17	053°18'13,622 N	014°14'43,822 O
6038	Penkun	Radewitz	VVG	07.08.17	053°17'38,306 N	014°09'09,882 O
6038	Penkun	Radewitz	VVG	07.08.17	053°17'39,062 N	014°09'08,201 O
6037	Penkun	Radewitz, Abzweig	VVG	07.08.17	053°17'12,476 N	014°09'06,113 O
6037	Penkun	Radewitz, Abzweig	VVG	07.08.17	053°17'12,120 N	014°09'05,400 O
6035	Penkun	Sommersdorf	VVG	07.08.17	053°17'02,893 N	014°10'47,143 O
6035	Penkun	Sommersdorf	VVG	07.08.17	053°17'01,223 N	014°10'48,112 O
6030	Penkun	Storkow	VVG	07.08.17	053°18'38,830 N	014°16'43,752 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6030	Penkun	Storkow	VVG	07.08.17	053°18'38,246 N	014°16'44,166 O
6158	Penkun	Storkow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°18'20,243 N	014°16'52,471 O
6158	Penkun	Storkow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°18'20,120 N	014°16'52,046 O
6139	Penkun	Wollin	VVG	07.08.17	053°18'56,264 N	014°13'09,887 O
6139	Penkun	Wollin	VVG	07.08.17	053°18'55,818 N	014°13'09,430 O
6140	Penkun	Wollin, Neubau	VVG	07.08.17	053°18'58,986 N	014°12'35,071 O
6140	Penkun	Wollin, Neubau	VVG	07.08.17	053°18'58,716 N	014°12'34,877 O
6012	Plöwen	Löcknitz, Straßenmeisterei	VVG	07.08.17	053°27'20,509 N	014°14'37,450 O
6012	Plöwen	Löcknitz, Straßenmeisterei	VVG	07.08.17	053°27'17,669 N	014°14'29,522 O
6014	Plöwen	Plöwen	VVG	07.08.17	053°27'52,466 N	014°15'54,673 O
6014	Plöwen	Plöwen	VVG	07.08.17	053°27'52,621 N	014°15'55,372 O
6013	Plöwen	Plöwen, Abzweig	VVG	07.08.17	053°27'22,374 N	014°15'19,724 O
6013	Plöwen	Plöwen, Abzweig	VVG	07.08.17	053°27'22,846 N	014°15'17,089 O
6016	Plöwen	Schillermühle	VVG	07.08.17	053°27'21,748 N	014°17'26,398 O
6016	Plöwen	Schillermühle	VVG	07.08.17	053°27'22,550 N	014°17'27,863 O
6015	Plöwen	Wilhelmshof	VVG	07.08.17	053°27'19,116 N	014°16'44,501 O
6015	Plöwen	Wilhelmshof	VVG	07.08.17	053°27'19,404 N	014°16'45,329 O
6003	Polzow	Polzow	VVG	07.08.17	053°29'58,290 N	014°03'35,978 O
6003	Polzow	Polzow	VVG	07.08.17	053°29'58,470 N	014°03'38,311 O
2206	Postlow	Görke	AVG	04.08.17	53,84849000	13,63823000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2032	Postlow	Görke, Ausbau	AVG	04.08.17	53,84945000	13,62355000
2032	Postlow	Görke, Ausbau	AVG	04.08.17	53,84948000	13,62390000
2106	Postlow	Postlow	AVG	04.08.17	53,83561000	13,57757000
2106	Postlow	Postlow	AVG	04.08.17	53,83559000	13,57775000
2146	Postlow	Tramstow	AVG	04.08.17	53,84380000	13,58204000
2146	Postlow	Tramstow	AVG	04.08.17	53,84378000	13,58214000
2147	Postlow	Tramstow, Abz.	AVG	04.08.17	53,83813000	13,58357000
2147	Postlow	Tramstow, Abz.	AVG	04.08.17	53,83820000	13,58389000
4291	Pudagla	Pudagla	UBB	23.08.17	53,96766200	14,06625600
4291	Pudagla	Pudagla	UBB	23.08.17	53,96765700	14,06640300
4293	Pudagla	Pudagla, Gewerbegebiet	UBB	23.08.17		
4275	Pudagla	Stoben, Landweg	UBB	23.08.17	53,96176500	14,06237600
4275	Pudagla	Stoben, Landweg	UBB	23.08.17	53,96181200	14,06227600
6017	Ramin	Bismark	VVG	07.08.17	053°27'24,768 N	014°18'44,086 O
6017	Ramin	Bismark	VVG	07.08.17	053°27'25,276 N	014°18'43,150 O
6018	Ramin	Bismark, II	VVG	07.08.17	053°27'19,091 N	014°19'13,699 O
6018	Ramin	Bismark, II	VVG	07.08.17	053°27'18,432 N	014°19'14,635 O
6143	Ramin	Hof Klinger	VVG	07.08.17	053°27'09,605 N	014°18'09,374 O
6143	Ramin	Hof Klinger	VVG	07.08.17	053°27'09,436 N	014°18'09,439 O
6019	Ramin	Linken	VVG	07.08.17	053°27'10,562 N	014°21'53,528 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6019	Ramin	Linken	VVG	07.08.17	053°27'03,611 N	014°21'59,612 O
6020	Ramin	Marienhof	VVG	07.08.17	053°26'36,956 N	014°22'06,258 O
6020	Ramin	Marienhof	VVG	07.08.17	053°26'37,000 N	014°22'06,625 O
6133	Ramin	Ramin	VVG	07.08.17	053°24'46,159 N	014°17'35,646 O
6133	Ramin	Ramin	VVG	07.08.17	053°24'45,832 N	014°17'37,651 O
6134	Ramin	Ramin, Stadtberg	VVG	07.08.17	053°24'53,611 N	014°18'36,270 O
6134	Ramin	Ramin, Stadtberg	VVG	07.08.17	053°24'53,849 N	014°18'36,806 O
6131	Ramin	Retzin	VVG	07.08.17	053°24'40,781 N	014°15'49,014 O
6131	Ramin	Retzin	VVG	07.08.17	053°24'42,041 N	014°15'51,480 O
6130	Ramin	Retzin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°26'01,151 N	014°14'38,364 O
6130	Ramin	Retzin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°26'02,836 N	014°14'40,751 O
6132	Ramin	Retzin, Salzower Weg	VVG	07.08.17	053°24'52,618 N	014°16'54,624 O
6132	Ramin	Retzin, Salzower Weg	VVG	07.08.17	053°24'52,492 N	014°16'56,762 O
6142	Ramin	Schmargerow	VVG	07.08.17	053°26'24,119 N	014°17'44,102 O
6087	Randowtal	Schmölln	VVG	07.08.17	053°17'54,870 N	014°05'58,628 O
4329	Rankwitz	Grüssow	UBB	23.08.17	53,97781800	13,96077800
4326	Rankwitz	Krienke	UBB	23.08.17	53,92372800	13,94843100
4326	Rankwitz	Krienke	UBB	23.08.17	53,92369200	13,94836800
4328	Rankwitz	Liepe	UBB	23.08.17	53,96534900	13,93808800
4328	Rankwitz	Liepe	UBB	23.08.17	53,96561800	13,93825500

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4328	Rankwitz	Liepe	UBB	23.08.17	53,96548300	13,93739200
4327	Rankwitz	Quilitz	UBB	23.08.17	53,95626600	13,91948300
4321	Rankwitz	Rankwitz	UBB	23.08.17	53,94640000	13,92756400
4321	Rankwitz	Rankwitz	UBB	23.08.17	53,94638400	13,92739200
4323	Rankwitz	Rankwitz, Ausbau	UBB	23.08.17	53,93727000	13,93281900
4323	Rankwitz	Rankwitz, Ausbau	UBB	23.08.17	53,93729700	13,93263100
4322	Rankwitz	Rankwitz, Hafen	UBB	23.08.17		
4330	Rankwitz	Reestow	UBB	23.08.17	53,97673200	13,94773300
4324	Rankwitz	Suckow	UBB	23.08.17	53,91171500	13,95941300
4324	Rankwitz	Suckow	UBB	23.08.17	53,91171900	13,95958800
4331	Rankwitz	Warthe	UBB	23.08.17	53,98367700	13,91122300
6153	Rollwitz	Damerow	VVG	07.08.17	053°26'24,724 N	013°58'27,124 O
6153	Rollwitz	Damerow	VVG	07.08.17	053°26'24,335 N	013°58'29,024 O
6068	Rollwitz	Rollwitz	VVG	07.08.17	053°28'16,514 N	013°58'36,408 O
6068	Rollwitz	Rollwitz	VVG	07.08.17	053°28'22,465 N	013°58'44,105 O
6069	Rollwitz	Rollwitz, Ausbau	VVG	07.08.17	053°28'04,217 N	013°58'24,956 O
6069	Rollwitz	Rollwitz, Ausbau	VVG	07.08.17	053°28'04,487 N	013°58'24,798 O
6071	Rollwitz	Schmarsow	VVG	07.08.17	053°52'34,201 N	013°12'50,040 O
3241	Rollwitz	Schmarsow	VVG	07.08.17	053°27'34,207 N	013°55'59,768 O
6070	Rollwitz	Schmarsow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°27'20,012 N	013°57'02,848 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6070	Rollwitz	Schmarsow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°27'18,655 N	013°57'00,094 O
6072	Rollwitz	Schmarsow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°27'01,087 N	013°56'40,380 O
6072	Rollwitz	Schmarsow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°26'59,626 N	013°56'38,339 O
6154	Rollwitz	Züsedom	VVG	07.08.17	053°26'34,037 N	014°01'07,363 O
6154	Rollwitz	Züsedom	VVG	07.08.17	053°26'34,037 N	014°01'07,363 O
2020	Rossin	Charlottenhof	AVG	04.08.17	53,76794000	13,73949000
2020	Rossin	Charlottenhof	AVG	04.08.17	53,76793000	13,73939000
2115	Rossin	Rossin	AVG	04.08.17	53,76928000	13,70626000
6159	Rossow	Reiterhof	VVG	07.08.17	053°28'10,260 N	014°08'49,301 O
6159	Rossow	Reiterhof	VVG	07.08.17	053°28'09,340 N	014°08'52,188 O
6006	Rossow	Rossow	VVG	07.08.17	053°28'26,069 N	014°07'36,242 O
6006	Rossow	Rossow	VVG	07.08.17	053°28'27,098 N	014°07'31,710 O
6007	Rossow	Rossow, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°28'18,602 N	014°08'06,335 O
6007	Rossow	Rossow, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°28'19,484 N	014°07'59,891 O
6085	Rossow	Wetzenow	VVG	07.08.17	053°28'19,965 N	014°05'01,431 O
6539	Rothemühl	Rothemühl	VVG	07.08.17	053°35'40,658 N	013°49'23,802 O
6539	Rothemühl	Rothemühl	VVG	07.08.17	053°35'41,003 N	013°49'21,738 O
6537	Rothemühl	Rothemühl, Försterei	VVG	07.08.17	053°36'13,792 N	013°48'12,024 O
6537	Rothemühl	Rothemühl, Försterei	VVG	07.08.17	053°36'14,717 N	013°48'10,674 O
6538	Rothemühl	Rothemühl, Gasthaus a. Wald	VVG	07.08.17	053°35'51,583 N	013°48'55,346 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6538	Rothemühl	Rothemühl, Gasthaus a. Wald	VVG	07.08.17	053°35'51,521 N	013°48'56,794 O
6833	Rothenklem- penow	Dorotheenwalde	VVG	07.08.17	053°30'28,647 N	014°10'21,512 O
6105	Rothenklem- penow	Glashütte	VVG	07.08.17	053°35'02,944 N	014°14'50,658 O
6105	Rothenklem- penow	Glashütte	VVG	07.08.17	053°35'03,322 N	014°14'50,341 O
6104	Rothenklem- penow	Glashütte, Försterei	VVG	07.08.17	053°34'42,211 N	014°14'49,862 O
6104	Rothenklem- penow	Glashütte, Försterei	VVG	07.08.17	053°34'43,252 N	014°14'48,970 O
6122	Rothenklem- penow	Glashütte, Wendestelle	VVG	07.08.17	053°35'12,415 N	014°14'51,814 O
6103	Rothenklem- penow	Grünhof	VVG	07.08.17	053°33'11,250 N	014°14'04,574 O
6103	Rothenklem- penow	Grünhof	VVG	07.08.17	053°33'10,368 N	014°14'04,211 O
6100	Rothenklem- penow	Löchnitz, Waldesruh	VVG	07.08.17	053°29'05,957 N	014°12'42,113 O
6100	Rothenklem- penow	Löchnitz, Waldesruh	VVG	07.08.17	053°29'05,874 N	014°12'42,415 O
6111	Rothenklem- penow	Mewegen, Friedhof	VVG	07.08.17	053°31'23,513 N	014°15'26,114 O
6111	Rothenklem- penow	Mewegen, Friedhof	VVG	07.08.17	053°31'23,408 N	014°15'26,507 O
6110	Rothenklem- penow	Mewegen, Schule	VVG	07.08.17	053°31'10,013 N	014°14'55,172 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6110	Rothenklem- penow	Mewegen, Schule	VVG	07.08.17	053°31'10,448 N	014°14'54,989 O
6102	Rothenklem- penow	Rothenklempenow	VVG	07.08.17	053°30'53,237 N	014°12'08,338 O
6102	Rothenklem- penow	Rothenklempenow	VVG	07.08.17	053°30'53,629 N	014°12'09,191 O
6101	Rothenklem- penow	Rothenklempenow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'31,641 N	014°12'03,663 O
6101	Rothenklem- penow	Rothenklempenow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°30'31,766 N	014°12'02,906 O
4181	Rubenow	Groß Ernthof 1	UBB	23.08.17	54,08032200	13,74603600
4181	Rubenow	Groß Ernthof 1	UBB	23.08.17	54,08045200	13,74628000
4182	Rubenow	Groß Ernthof 2	UBB	23.08.17	54,08904800	13,74830600
4182	Rubenow	Groß Ernthof 2	UBB	23.08.17	54,08916700	13,74840700
302	Rubenow	Latzow	AVG	04.08.17	54,11665444	13,67756472
302	Rubenow	Latzow	AVG	04.08.17	54,11665444	13,67756472
226	Rubenow	Nonnendorf	AVG	04.08.17	54,11882806	13,69344583
225	Rubenow	Nonnendorf, Abzweig	AVG	04.08.17	54,10087250	13,69153694
224	Rubenow	Rubenow, Siedlung	AVG	04.08.17	54,10092194	13,68464083
224	Rubenow	Rubenow, Siedlung	AVG	04.08.17	54,10092194	13,68464083
227	Rubenow	Rubenow, Wendeplatz	AVG	04.08.17	54,09897194	13,69990667
507	Rubenow	Voddow	AVG	04.08.17	54,10174194	13,72522000
228	Rubenow	Voddow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,09339806	13,71716000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2014	Rubkow	Bömitz	AVG	04.08.17	53,94346	13,69915
2014	Rubkow	Bömitz	AVG	04.08.17	53,94341	13,69862
2261	Rubkow	Bömitz, Ausbau	AVG	04.08.17	53,94809	13,70871
2261	Rubkow	Bömitz, Ausbau	AVG	04.08.17	53,94803	13,7087
2018	Rubkow	Buggow	AVG	04.08.17	53,95145	13,73173194
2018	Rubkow	Buggow	AVG	04.08.17	53,95148	13,73159
2177	Rubkow	Buggow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,9396	13,72075
2177	Rubkow	Buggow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,93959	13,72063
2021	Rubkow	Daugzin	AVG	04.08.17	53,91086000	13,70233000
2021	Rubkow	Daugzin	AVG	04.08.17	53,91074000	13,70211000
2067	Rubkow	Krenzow	AVG	04.08.17	53,93202000	13,74047000
2067	Rubkow	Krenzow	AVG	04.08.17	53,93209000	13,74040000
2073	Rubkow	Krenzow, Bed.	AVG	04.08.17	53,93088000	13,74540000
2120	Rubkow	Rubkow I	AVG	04.08.17	53,91833000	13,70838000
2120	Rubkow	Rubkow I	AVG	04.08.17	53,91824000	13,70822000
2119	Rubkow	Rubkow II	AVG	04.08.17	53,92278900	13,71714200
2119	Rubkow	Rubkow II	AVG	04.08.17	53,92271000	13,71585000
2118	Rubkow	Rubkow III	AVG	04.08.17	53,92859000	13,72106000
2118	Rubkow	Rubkow III	AVG	04.08.17	53,92863000	13,72098000
2117	Rubkow	Rubkow IV	AVG	04.08.17	53,93456000	13,72418000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2149	Rubkow	Wahlendow I	AVG	04.08.17	53,95863000	13,69735000
2150	Rubkow	Wahlendow II	AVG	04.08.17	53,95497000	13,70243000
2150	Rubkow	Wahlendow II	AVG	04.08.17	53,95506000	13,70232000
2066	Rubkow	Zarrentin	AVG	04.08.17	53,92128000	13,75151000
2066	Rubkow	Zarrentin	AVG	04.08.17	53,92125000	13,75143000
	Rubkow	Zarrentin, Abzweig	Fahrplananalyse	04.08.17		
2330	Sarnow	Boldekow, Idasruh	AVG	04.08.17	53,73761	13,6052
2330	Sarnow	Boldekow, Idasruh	AVG	04.08.17	53,73769	13,60548
2116	Sarnow	Panschow	AVG	04.08.17	53,77256000	13,63136000
2326	Sarnow	Rossin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,77330000	13,65308000
2326	Sarnow	Rossin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,77377000	13,65349000
2329	Sarnow	Sarnow, B197	AVG	04.08.17	53,75172000	13,62285000
2329	Sarnow	Sarnow, B197	AVG	04.08.17	53,75185000	13,62328000
2328	Sarnow	Sarnow, Gaststätte	AVG	04.08.17	53,76033000	13,63737000
2328	Sarnow	Sarnow, Gaststätte	AVG	04.08.17	53,76003000	13,63697000
2291	Sarnow	Sarnow, Schule	AVG	04.08.17	53,75071000	13,62529000
2290	Sarnow	Wusseken	AVG	04.08.17	53,75586000	13,65970000
2327	Sarnow	Wusseken, Abzweig	AVG	04.08.17	53,76551000	13,64480000
2327	Sarnow	Wusseken, Abzweig	AVG	04.08.17	53,76507000	13,64441000
3102	Sassen-Trantow	Groß Zetelwitz	VVG	07.08.17	054°02'33,472 N	013°13'40,066 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3102	Sassen-Trantow	Groß Zetelvitz	VVG	07.08.17	054°02'33,472 N	013°13'40,066 O
3088	Sassen-Trantow	Klein Zetelvitz	VVG	07.08.17	054°02'02,879 N	013°13'14,761 O
3088	Sassen-Trantow	Klein Zetelvitz	VVG	07.08.17	054°02'02,879 N	013°13'14,761 O
3090	Sassen-Trantow	Pustow	VVG	07.08.17	054°01'26,576 N	013°14'21,998 O
3090	Sassen-Trantow	Pustow	VVG	07.08.17	054°01'26,576 N	013°14'21,998 O
3089	Sassen-Trantow	Pustow, Abzweig	VVG	07.08.17	054°02'13,740 N	013°13'41,041 O
3089	Sassen-Trantow	Pustow, Abzweig	VVG	07.08.17	054°02'13,740 N	013°13'41,041 O
3091	Sassen-Trantow	Pustow, Ausbau	VVG	07.08.17	054°00'52,150 N	013°15'16,988 O
3091	Sassen-Trantow	Pustow, Ausbau	VVG	07.08.17	054°00'52,150 N	013°15'16,988 O
3087	Sassen-Trantow	Sassen	VVG	07.08.17	054°01'24,780 N	013°11'14,820 O
3087	Sassen-Trantow	Sassen	VVG	07.08.17	054°01'24,780 N	013°11'14,820 O
3084	Sassen-Trantow	Sassen, Abzweig	VVG	07.08.17	053°59'50,028 N	013°08'51,054 O
3084	Sassen-Trantow	Sassen, Abzweig	VVG	07.08.17	053°59'50,028 N	013°08'51,054 O
3098	Sassen-Trantow	Trantow	VVG	07.08.17	053°58'54,484 N	013°11'44,239 O
3098	Sassen-Trantow	Trantow	VVG	07.08.17	053°58'54,484 N	013°11'44,239 O
3085	Sassen-Trantow	Treuen, Abzweig	VVG	07.08.17	054°01'01,405 N	013°10'49,109 O
3085	Sassen-Trantow	Treuen, Abzweig	VVG	07.08.17	054°01'01,405 N	013°10'49,109 O
3099	Sassen-Trantow	Vierow	VVG	07.08.17	053°59'01,201 N	013°13'11,460 O
3099	Sassen-Trantow	Vierow	VVG	07.08.17	053°59'01,201 N	013°13'11,460 O
4111	Sauzin	Sauzin 1	UBB	23.08.17	54,04724300	13,79167300

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4114	Sauzin	Sauzin 2	UBB	23.08.17	54,04730800	13,79187800
4112	Sauzin	Ziemitz	UBB	23.08.17	54,02803600	13,78176900
4112	Sauzin	Ziemitz	UBB	23.08.17	54,02801100	13,78187800
4113	Sauzin	Ziemitz, Ausbau	UBB	23.08.17		
2126	Schmatzin	Schlatkow	AVG	04.08.17	53,92183000	13,58054000
2126	Schmatzin	Schlatkow	AVG	04.08.17	53,92183000	13,58050000
2204	Schmatzin	Schlatkow, Schule	AVG	04.08.17	53,92183000	13,58054000
2204	Schmatzin	Schlatkow, Schule	AVG	04.08.17	53,92183000	13,58050000
2127	Schmatzin	Schmatzin	AVG	04.08.17	53,92441000	13,55212000
2152	Schmatzin	Wolfradshof	AVG	04.08.17	53,93114000	13,56574000
6060	Schönwalde	Dargitz	VVG	07.08.17	053°32'16,336 N	013°56'04,164 O
6060	Schönwalde	Dargitz	VVG	07.08.17	053°32'16,519 N	013°56'04,074 O
6066	Schönwalde	Neu Stolzenburg	VVG	07.08.17	053°31'33,193 N	013°53'52,120 O
6066	Schönwalde	Neu Stolzenburg	VVG	07.08.17	053°31'33,524 N	013°53'51,778 O
6061	Schönwalde	Sandkrug	VVG	07.08.17	053°33'00,900 N	013°54'45,464 O
6061	Schönwalde	Sandkrug	VVG	07.08.17	053°33'00,844 N	013°54'46,160 O
	Schönwalde	Schönwalde	VVG	07.08.17	053°32'31,981 N	013°54'13,612 O
	Schönwalde	Schönwalde	VVG	07.08.17	053°32'31,056 N	013°54'12,258 O
6063	Schönwalde	Schönwalde	VVG	07.08.17	053°32'31,981 N	013°54'13,612 O
6063	Schönwalde	Schönwalde	VVG	07.08.17	053°32'31,056 N	013°54'12,258 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6065	Schönwalde	Stolzenburg	VVG	07.08.17	053°30'53,017 N	013°55'05,279 O
6065	Schönwalde	Stolzenburg	VVG	07.08.17	053°30'53,093 N	013°55'05,599 O
2023	Spantekow	Dennin	AVG	04.08.17	53,78878000	13,48296000
2023	Spantekow	Dennin	AVG	04.08.17	53,78864000	13,48270000
2023	Spantekow	Dennin	AVG	04.08.17	53,78877000	13,48203000
2024	Spantekow	Dennin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,78046000	13,50554000
2024	Spantekow	Dennin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,78041000	13,50556000
2024	Spantekow	Dennin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,78045000	13,50392000
2027	Spantekow	Drewelow	AVG	04.08.17	53,76921000	13,57691000
2226	Spantekow	Fasanenhof	AVG	04.08.17	53,77126000	13,55920000
2226	Spantekow	Fasanenhof	AVG	04.08.17	53,77126000	13,55876000
2046	Spantekow	Janow	AVG	04.08.17	53,78706000	13,38457000
2046	Spantekow	Janow	AVG	04.08.17	53,78703000	13,38454000
2047	Spantekow	Janow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79837000	13,38534000
2047	Spantekow	Janow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79845000	13,38623000
2048	Spantekow	Japenzin	AVG	04.08.17	53,76834000	13,45592000
2048	Spantekow	Japenzin	AVG	04.08.17	53,76834000	13,45585000
2243	Spantekow	Japenzin, Mühle	AVG	04.08.17	53,76699000	13,43577000
2243	Spantekow	Japenzin, Mühle	AVG	04.08.17	53,76709000	13,43624000
2090	Spantekow	Neuendorf B	AVG	04.08.17	53,78946000	13,36862000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2090	Spantekow	Neuendorf B	AVG	04.08.17	53,78937000	13,36966000
2173	Spantekow	Neuendorf B, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79408000	13,36336000
2173	Spantekow	Neuendorf B, Abzweig	AVG	04.08.17	53,79411000	13,36376000
2174	Spantekow	Neuendorf B, Ausbau	AVG	04.08.17	53,79265000	13,35334000
2174	Spantekow	Neuendorf B, Ausbau	AVG	04.08.17	53,79261000	13,35314000
2110	Spantekow	Rebelow	AVG	04.08.17	53,75633000	13,48772000
2111	Spantekow	Rehberg	AVG	04.08.17	53,76313000	13,41839000
2258	Spantekow	Schwerinshorst	AVG	04.08.17	53,76622000	13,53954000
2258	Spantekow	Schwerinshorst	AVG	04.08.17	53,76627000	13,53963000
2135	Spantekow	Spantekow, Burg	AVG	04.08.17	53,78543300	13,53107100
2135	Spantekow	Spantekow, Burg	AVG	04.08.17	53,78543000	13,53074000
2134	Spantekow	Spantekow, Kreuzung	AVG	04.08.17	53,77930000	13,52051000
2134	Spantekow	Spantekow, Kreuzung	AVG	04.08.17	53,77808000	13,51975000
2134	Spantekow	Spantekow, Kreuzung	AVG	04.08.17	53,77825000	13,51989000
2134	Spantekow	Spantekow, Kreuzung	AVG	04.08.17	53,77930000	13,52076000
2133	Spantekow	Spantekow, Schule	AVG	04.08.17	53,77813000	13,52260000
2133	Spantekow	Spantekow, Schule	AVG	04.08.17	53,77813000	13,52260000
2136	Spantekow	Spantekow, Stützpunkt	AVG	04.08.17	53,77819000	13,51413000
2136	Spantekow	Spantekow, Stützpunkt	AVG	04.08.17	53,77826000	13,51397000
2196	Stolpe an der Peene	Dersewitz	AVG	04.08.17	53,86901000	13,50448000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2196	Stolpe an der Peene	Dersewitz	AVG	04.08.17	53,86900000	13,50464000
2025	Stolpe an der Peene	Dersewitz, Abzweig I	AVG	04.08.17	53,87199000	13,51175000
2025	Stolpe an der Peene	Dersewitz, Abzweig I	AVG	04.08.17	53,87181000	13,51196000
2026	Stolpe an der Peene	Dersewitz, Abzweig II	AVG	04.08.17	53,87537000	13,50082000
2026	Stolpe an der Peene	Dersewitz, Abzweig II	AVG	04.08.17	53,87521000	13,50121000
2038	Stolpe an der Peene	Grüttow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86740000	13,52962000
2038	Stolpe an der Peene	Grüttow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86728000	13,53001611
2093	Stolpe an der Peene	Neuhof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86040000	13,60321000
2093	Stolpe an der Peene	Neuhof, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86053000	13,60278000
2140	Stolpe an der Peene	Stolpe	AVG	04.08.17	53,87050000	13,55912000
2141	Stolpe an der Peene	Stolpe, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86679000	13,55729000
2141	Stolpe an der Peene	Stolpe, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86657000	13,55878000
4312	Stolpe an der Peene	Stolpe, Abzweig	UBB	23.08.17	53,86677996	13,55756770
4314	Stolpe auf Use- dom	Gummlin	UBB	23.08.17	53,87471500	14,01931600

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4311	Stolpe auf Use- dom	Stolpe	UBB	23.08.17	53,86901400	13,99168100
4313	Stolpe auf Use- dom	Stolpe, Ausbau	UBB	23.08.17	53,87367400	14,00390400
6243	Strasburg (Uckermark)	Burgwall	VVG	07.08.17	053°33'28,991 N	013°47'53,549 O
6243	Strasburg (Uckermark)	Burgwall	VVG	07.08.17	053°33'30,298 N	013°47'54,492 O
6240	Strasburg (Uckermark)	Gehren	VVG	07.08.17	053°35'29,130 N	013°43'58,840 O
6241	Strasburg (Uckermark)	Gehren, Ausbau	VVG	07.08.17	053°35'33,518 N	013°45'00,162 O
6241	Strasburg (Uckermark)	Gehren, Ausbau	VVG	07.08.17	053°35'33,299 N	013°45'00,302 O
6328	Strasburg (Uckermark)	Karlsburg	VVG	07.08.17	053°29'02,554 N	013°48'03,825 O
6228	Strasburg (Uckermark)	Karlsburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°29'32,582 N	013°47'59,147 O
6228	Strasburg (Uckermark)	Karlsburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°29'32,248 N	013°47'59,752 O
6262	Strasburg (Uckermark)	Karlsfelde	VVG	07.08.17	053°31'17,983 N	013°43'10,405 O
6262	Strasburg (Uckermark)	Karlsfelde	VVG	07.08.17	053°31'18,005 N	013°43'10,715 O
6298	Strasburg (Uckermark)	Köhnshof	VVG	07.08.17	053°28'47,032 N	013°45'29,239 O
6298	Strasburg (Uckermark)	Köhnshof	VVG	07.08.17	053°28'47,676 N	013°45'29,250 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6263	Strasburg (Uckermark)	Lauenhagen	VVG	07.08.17	053°31'33,192 N	013°41'44,044 O
6227	Strasburg (Uckermark)	Linchenshöh	VVG	07.08.17	053°30'00,604 N	013°46'34,275 O
6227	Strasburg (Uckermark)	Linchenshöh	VVG	07.08.17	053°30'00,432 N	013°46'33,405 O
6229	Strasburg (Uckermark)	Louisfelde	VVG	07.08.17	053°29'30,282 N	013°48'25,776 O
6229	Strasburg (Uckermark)	Louisfelde	VVG	07.08.17	053°29'30,199 N	013°48'25,358 O
6299	Strasburg (Uckermark)	Ludwigsthal	VVG	07.08.17	053°29'25,987 N	013°45'21,658 O
6299	Strasburg (Uckermark)	Ludwigsthal	VVG	07.08.17	053°29'25,915 N	013°45'21,362 O
6208	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde	VVG	07.08.17	053°31'47,446 N	013°43'13,937 O
6208	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde	VVG	07.08.17	053°31'46,873 N	013°43'13,858 O
3690	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde, Abzweig	VVG	07.08.17	053°53'58,380 N	013°12'47,700 O
3690	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde, Abzweig	VVG	07.08.17	053°53'58,380 N	013°12'47,700 O
3677	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde, Dorf	VVG	07.08.17	053°53'47,159 N	013°12'47,160 O
3677	Strasburg (Uckermark)	Marienfelde, Dorf	VVG	07.08.17	053°53'47,159 N	013°12'47,160 O
6242	Strasburg (Uckermark)	Neuensund	VVG	07.08.17	053°35'05,780 N	013°46'54,023 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6242	Strasburg (Uckermark)	Neuensund	VVG	07.08.17	053°35'06,025 N	013°46'53,994 O
6242	Strasburg (Uckermark)	Neuensund II	VVG	07.08.17	053°35'09,596 N	013°46'29,964 O
6242	Strasburg (Uckermark)	Neuensund II	VVG	07.08.17	053°35'09,402 N	013°46'29,932 O
6266	Strasburg (Uckermark)	Ravensmühl, Abzweig	VVG	07.08.17	053°30'48,934 N	013°46'29,567 O
6266	Strasburg (Uckermark)	Ravensmühl, Abzweig	VVG	07.08.17	053°30'49,124 N	013°46'29,113 O
5086	Strasburg (Uckermark)	Rohrkrug	VVG	07.08.17	053°36'02,575 N	013°43'28,083 O
6245	Strasburg (Uckermark)	Rosenthal	VVG	07.08.17	053°33'16,564 N	013°46'58,717 O
6238	Strasburg (Uckermark)	Schönburg	VVG	07.08.17	053°32'02,684 N	013°43'00,955 O
6238	Strasburg (Uckermark)	Schönburg	VVG	07.08.17	053°32'03,638 N	013°43'00,815 O
6246	Strasburg (Uckermark)	Schwarzensee	VVG	07.08.17	053°32'49,952 N	013°44'30,235 O
6239	Strasburg (Uckermark)	Schwarzensee, Siedlung	VVG	07.08.17	053°32'13,229 N	013°44'44,959 O
6239	Strasburg (Uckermark)	Schwarzensee, Siedlung	VVG	07.08.17	053°32'13,240 N	013°44'44,653 O
6226	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Baustraße	VVG	07.08.17	053°30'28,238 N	013°44'38,947 O
6226	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Baustraße	VVG	07.08.17	053°30'27,832 N	013°44'38,339 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6171	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, GS.	VVG	07.08.17	053°30'28,649 N	013°44'25,086 O
6171	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, GS.	VVG	07.08.17	053°30'28,649 N	013°44'25,087 O
6223	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, H.-Heine-Straße	VVG	07.08.17	053°30'22,352 N	013°44'18,589 O
6223	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, H.-Heine-Straße	VVG	07.08.17	053°30'22,414 N	013°44'19,129 O
6220	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Markt	VVG	07.08.17	053°30'27,486 N	013°44'40,196 O
6220	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Markt	VVG	07.08.17	053°30'26,907 N	013°44'40,470 O
6209	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Neuer Friedhof	VVG	07.08.17	053°31'13,026 N	013°44'44,930 O
6209	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Neuer Friedhof	VVG	07.08.17	053°31'13,026 N	013°44'44,930 O
6261	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Rothemühler Straße	VVG	07.08.17	053°30'59,609 N	013°44'54,028 O
6261	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, Rothemühler Straße	VVG	07.08.17	053°30'57,524 N	013°44'52,440 O
6225	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, See	VVG	07.08.17	053°30'07,460 N	013°45'25,271 O
6225	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, See	VVG	07.08.17	053°30'07,921 N	013°45'25,910 O
6224	Strasburg (Uckermark)	Strasburg, ZOB	VVG	07.08.17	053°30'36,771 N	013°44'49,887 O
6424	Torgelow	Drögeheide, Kaserne	VVG	07.08.17	053°36'35,222 N	014°02'26,365 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6424	Torgelow	Drögeheide, Kaserne	VVG	07.08.17	053°36'34,913 N	014°02'26,016 O
6401	Torgelow	Drögeheide, Siedl.(Norma)	VVG	07.08.17	053°37'00,457 N	014°01'59,884 O
6423	Torgelow	Drögeheide, Siedlung	VVG	07.08.17	053°36'58,331 N	014°01'57,644 O
6423	Torgelow	Drögeheide, Siedlung	VVG	07.08.17	053°37'00,271 N	014°01'56,035 O
6437	Torgelow	Hammer, Friedhof	VVG	07.08.17	053°36'10,033 N	013°58'43,147 O
6409	Torgelow	Heinrichsruh, Gem.	VVG	07.08.17	053°38'40,176 N	013°55'12,715 O
6409	Torgelow	Heinrichsruh, Gem.	VVG	07.08.17	053°38'41,118 N	013°55'13,548 O
6410	Torgelow	Heinrichsruh, II	VVG	07.08.17	053°38'34,904 N	013°55'51,632 O
6410	Torgelow	Heinrichsruh, II	VVG	07.08.17	053°38'35,718 N	013°55'48,760 O
6405	Torgelow	Müggenburg	VVG	07.08.17	053°37'55,312 N	013°57'04,219 O
6411	Torgelow	Müggenburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°38'14,505 N	013°57'18,633 O
6411	Torgelow	Müggenburg, Abzweig	VVG	07.08.17	053°38'14,446 N	013°57'13,598 O
6481	Torgelow	Spechtberg	VVG	07.08.17	053°38'17,488 N	014°01'50,945 O
6481	Torgelow	Spechtberg	VVG	07.08.17	053°38'21,066 N	014°01'56,377 O
6497	Torgelow	Spechtberg, Kaserne	VVG	07.08.17	053°38'35,804 N	014°02'38,738 O
6498	Torgelow	Spechtberg, Schule	VVG	07.08.17	053°38'16,616 N	014°01'57,857 O
6412	Torgelow	Torgelow, Anklamer Straße	VVG	07.08.17	053°37'53,994 N	013°59'45,463 O
6412	Torgelow	Torgelow, Anklamer Straße	VVG	07.08.17	053°37'54,422 N	013°59'45,380 O
6416	Torgelow	Torgelow, Berufsschule	VVG	07.08.17	053°37'41,779 N	014°00'57,211 O
6416	Torgelow	Torgelow, Berufsschule	VVG	07.08.17	053°37'40,328 N	014°00'58,532 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6436	Torgelow	Torgelow, Friedhof	VVG	07.08.17	053°37'16,324 N	013°59'31,002 O
6436	Torgelow	Torgelow, Friedhof	VVG	07.08.17	053°37'20,032 N	013°59'30,142 O
6482	Torgelow	Torgelow, Friedrichstraße	VVG	07.08.17	053°37'48,313 N	014°01'17,033 O
6482	Torgelow	Torgelow, Friedrichstraße	VVG	07.08.17	053°37'48,740 N	014°01'17,623 O
6402	Torgelow	Torgelow, GS.	VVG	07.08.17	053°37'54,246 N	014°00'33,228 O
6417	Torgelow	Torgelow, Gw.	VVG	07.08.17	053°38'02,148 N	014°01'53,382 O
6417	Torgelow	Torgelow, Gw.	VVG	07.08.17	053°38'01,471 N	014°01'54,365 O
6582	Torgelow	Torgelow, Karlsfelder Straße	VVG	07.08.17	053°38'02,843 N	014°01'03,050 O
6582	Torgelow	Torgelow, Karlsfelder Straße	VVG	07.08.17	053°38'05,921 N	014°01'14,722 O
6400	Torgelow	Torgelow, Königstraße	VVG	07.08.17	053°37'49,555 N	014°00'26,773 O
6413	Torgelow	Torgelow, Markt	VVG	07.08.17	053°37'52,644 N	014°00'40,388 O
6413	Torgelow	Torgelow, Markt	VVG	07.08.17	053°37'46,221 N	014°00'39,269 O
6422	Torgelow	Torgelow, Pw. Straße	VVG	07.08.17	053°37'29,125 N	014°01'05,509 O
6422	Torgelow	Torgelow, Pw. Straße	VVG	07.08.17	053°37'29,989 N	014°01'05,290 O
6435	Torgelow	Torgelow, Wilhelmstraße	VVG	07.08.17	053°37'35,440 N	013°59'41,356 O
6435	Torgelow	Torgelow, Wilhelmstraße	VVG	07.08.17	053°37'35,620 N	013°59'42,144 O
6414	Torgelow	Torgelow, ZOB	VVG	07.08.17	053°38'05,089 N	014°00'37,494 O
6516	Torgelow	Torgelow/Holl. Gemeinde	VVG	07.08.17	053°40'29,212 N	014°02'13,283 O
6515	Torgelow	Torgelow/Holl. Herrenkamp	VVG	07.08.17	053°39'12,143 N	014°01'36,743 O
6517	Torgelow	Torgelow/Holl. Hundsberg	VVG	07.08.17	053°40'11,950 N	014°02'20,180 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6518	Torgelow	Torgelow/Holl. Verkaufsstelle	VVG	07.08.17	053°40'11,950 N	014°02'20,180 O
6518	Torgelow	Torgelow/Holl. Verkaufsstelle	VVG	07.08.17	053°40'57,281 N	014°02'23,878 O
6519	Torgelow	Torgelow/Holl. Wendeplatz	VVG	07.08.17	053°41'13,488 N	014°02'39,610 O
4131	Trassenheide	Trassenheide, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17		
4133	Trassenheide	Trassenheide, Einkaufszentrum	UBB	23.08.17	54,08963300	13,86083700
4133	Trassenheide	Trassenheide, Einkaufszentrum	UBB	23.08.17	54,08893400	13,86179000
4134	Trassenheide	Trassenheide, Post	UBB	23.08.17	54,09283200	13,85782600
4134	Trassenheide	Trassenheide, Post	UBB	23.08.17	54,09231500	13,85808000
4132	Trassenheide	Trassenheide, Schule	UBB	23.08.17	54,08613000	13,86286100
4132	Trassenheide	Trassenheide, Schule	UBB	23.08.17	54,08615300	13,86317300
3254	Tutow	Tutow, Dorf	VVG	07.08.17	053°54'39,193 N	013°14'32,640 O
3254	Tutow	Tutow, Dorf	VVG	07.08.17	053°54'39,193 N	013°14'32,640 O
3678	Tutow	Tutow, Feuerwehr	VVG	07.08.17	053°55'08,098 N	013°14'35,041 O
3255	Tutow	Tutow, Friedhof	VVG	07.08.17	053°54'46,141 N	013°14'22,560 O
3255	Tutow	Tutow, Friedhof	VVG	07.08.17	053°54'46,141 N	013°14'22,560 O
3253	Tutow	Tutow, Grundschule	VVG	07.08.17	053°55'12,479 N	013°13'51,179 O
3253	Tutow	Tutow, Grundschule	VVG	07.08.17	053°55'12,479 N	013°13'51,179 O
3693	Tutow	Tutow, Hort	VVG	07.08.17	053°55'07,925 N	013°14'39,898 O
3256	Tutow	Tutow, Post	VVG	07.08.17	053°55'10,560 N	013°32'14,460 O
3257	Tutow	Tutow, Wartehalle	VVG	07.08.17	053°54'55,260 N	013°14'52,260 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3257	Tutow	Tutow, Wartehalle	VVG	07.08.17	053°54'55,260 N	013°14'52,260 O
4292	Ückeritz	Schmollensee (UBB)	UBB	23.08.17	53,98259400	14,07659500
4371	Ückeritz	Ückeritz, Forsthaus	UBB	23.08.17	54,00310600	14,06020500
4371	Ückeritz	Ückeritz, Forsthaus	UBB	23.08.17	54,00307600	14,06046500
4372	Ückeritz	Ückeritz, Post	UBB	23.08.17	54,01376600	14,04793400
4372	Ückeritz	Ückeritz, Post	UBB	23.08.17	54,01386800	14,04811800
4373	Ückeritz	Ückeritz, Schule	UBB	23.08.17	54,01279300	14,05060400
6543	Ueckermünde	Bellin	VVG	07.08.17	053°44'11,152 N	014°06'43,308 O
6543	Ueckermünde	Bellin	VVG	07.08.17	053°44'11,069 N	014°06'44,078 O
6544	Ueckermünde	Bellin, Gastst	VVG	07.08.17	053°44'08,869 N	014°07'19,535 O
6544	Ueckermünde	Bellin, Gastst	VVG	07.08.17	053°44'08,455 N	014°07'20,154 O
6542	Ueckermünde	Berndshof, Abz	VVG	07.08.17	053°44'09,852 N	014°05'50,633 O
6542	Ueckermünde	Berndshof, Abz	VVG	07.08.17	053°44'10,158 N	014°05'50,114 O
6564	Ueckermünde	Bornkamp	VVG	07.08.17	053°43'53,522 N	014°00'25,456 O
6564	Ueckermünde	Bornkamp	VVG	07.08.17	053°43'53,335 N	014°00'25,985 O
6602	Ueckermünde	Liepg. Alte Mühle	VVG	07.08.17	053°43'26,958 N	014°01'52,068 O
6602	Ueckermünde	Liepg. Alte Mühle	VVG	07.08.17	053°43'27,322 N	014°01'51,996 O
6472	Ueckermünde	Rochow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°43'00,478 N	014°03'51,781 O
6472	Ueckermünde	Rochow, Abzweig	VVG	07.08.17	053°42'59,223 N	014°03'51,526 O
6725	Ueckermünde	Ue`de, Ameos Klinikum	VVG	07.08.17	053°44'23,093 N	014°01'23,441 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6471	Ueckermünde	Ue`de, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°43'45,149 N	014°03'30,737 O
6471	Ueckermünde	Ue`de, Bahnhof	VVG	07.08.17	053°43'46,070 N	014°03'30,560 O
6720	Ueckermünde	Ue`de, Belliner Straße	VVG	07.08.17	053°44'11,915 N	014°04'33,431 O
6720	Ueckermünde	Ue`de, Belliner Straße	VVG	07.08.17	053°44'11,904 N	014°04'27,098 O
6561	Ueckermünde	Ue`de, Chausseestraße	VVG	07.08.17	053°44'13,582 N	014°02'24,459 O
6468	Ueckermünde	Ue`de, E.-Thälmann Denk	VVG	07.08.17	053°44'21,394 N	014°02'27,086 O
6468	Ueckermünde	Ue`de, E.-Thälmann Denk	VVG	07.08.17	053°44'21,183 N	014°02'25,554 O
6562	Ueckermünde	Ue`de, Ecke Liepgartner Str.	VVG	07.08.17	053°44'01,230 N	014°02'11,299 O
6562	Ueckermünde	Ue`de, Ecke Liepgartner Str.	VVG	07.08.17	053°44'01,370 N	014°02'10,608 O
6560	Ueckermünde	Ue`de, Gymnasium	VVG	07.08.17	053°44'41,420 N	014°01'48,882 O
6723	Ueckermünde	Ue`de, Haffring	VVG	07.08.17	053°44'25,912 N	014°04'43,683 O
6724	Ueckermünde	Ue`de, Ladenstraße	VVG	07.08.17	053°44'14,323 N	014°04'47,809 O
6728	Ueckermünde	Ue`de, Neuendorfer Str.	VVG	07.08.17	053°44'32,971 N	014°04'28,013 O
6730	Ueckermünde	Ue`de, Oststr./Greifsw.	VVG	07.08.17	053°43'53,706 N	014°03'36,313 O
6730	Ueckermünde	Ue`de, Oststr./Greifsw.	VVG	07.08.17	053°43'53,263 N	014°03'36,727 O
6734	Ueckermünde	Ue`de, Ravensteinstraße	VVG	07.08.17	053°44'34,195 N	014°01'47,507 O
6467	Ueckermünde	Ue`de, Rosengarten	VVG	07.08.17	053°44'29,403 N	014°02'05,625 O
6467	Ueckermünde	Ue`de, Rosengarten	VVG	07.08.17	053°44'29,745 N	014°02'05,512 O
6610	Ueckermünde	Ue`de, Schafbrückweg	VVG	07.08.17	053°44'31,502 N	014°01'40,336 O
6729	Ueckermünde	Ue`de, Zur grünen Heide	VVG	07.08.17	053°43'24,295 N	014°04'26,545 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6729	Ueckermünde	Ue`de, Zur grünen Heide	VVG	07.08.17	053°43'24,193 N	014°04'26,548 O
6469	Ueckermünde	Ue´de, EWS/Goethestr.	VVG	07.08.17	053°44'14,704 N	014°02'39,874 O
6512	Ueckermünde	Ue´de, Haff-Grundschule	VVG	07.08.17	053°44'17,327 N	014°04'27,842 O
6540	Ueckermünde	Ue´de, J.-S.-Bach Str.	VVG	07.08.17	053°44'05,028 N	014°03'51,037 O
6540	Ueckermünde	Ue´de, J.-S.-Bach Str.	VVG	07.08.17	053°44'04,456 N	014°03'50,288 O
	Ueckermünde	Ueckermünde, Belliner Str./J.-S.-Bach-Str.	VVG	07.08.17	53,51744021	14,06417700
6469	Ueckermünde	Ueckermünde, EWS	VVG	07.08.17	053°44'15,479 N	014°02'39,531 O
6469	Ueckermünde	Ueckermünde, EWS	VVG	07.08.17	053°44'15,479 N	014°02'39,530 O
	Ueckermünde	Ueckermünde, Hospitalstraße	VVG	07.08.17	53,62950572	14,04574468
6418	Ueckermünde	Ueckermünde, Lagunenstadt	VVG	07.08.17	053°44'52,296 N	014°04'18,930 O
6541	Ueckermünde	Ueckermünde, Ost	VVG	07.08.17	053°44'12,415 N	014°04'56,287 O
6541	Ueckermünde	Ueckermünde, Ost	VVG	07.08.17	053°44'12,473 N	014°05'02,929 O
6563	Ueckermünde	Ueckermünde, Tierpark	VVG	07.08.17	053°43'56,576 N	014°01'35,648 O
6563	Ueckermünde	Ueckermünde, Tierpark	VVG	07.08.17	053°43'56,320 N	014°01'37,510 O
6600	Ueckermünde	Ueckermünde, TUSEK-Bau	VVG	07.08.17	053°43'47,399 N	014°02'04,481 O
6600	Ueckermünde	Ueckermünde, TUSEK-Bau	VVG	07.08.17	053°43'47,600 N	014°02'04,924 O
6470	Ueckermünde	Ueckermünde, ZOB	VVG	07.08.17	053°44'00,874 N	014°03'21,175 O
4356	Usedom	Gellenthin	UBB	23.08.17	53,86133700	13,86933200
4354	Usedom	Gneventhin	UBB	23.08.17	53,86320000	13,85961500
4075	Usedom	Gneventhin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,87065000	13,85923000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4075	Usedom	Gneventhin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,87062000	13,85853000
4164	Usedom	Gneventhin, Ausbau (Bedarf)	AVG	04.08.17	53,86909000	13,84850000
4164	Usedom	Gneventhin, Ausbau (Bedarf)	AVG	04.08.17	53,86916000	13,84862000
4355	Usedom	Gneventhin, Kreuzung	UBB	23.08.17	53,86001600	13,86302100
4350	Usedom	Karnin	UBB	23.08.17	53,84524800	13,86372300
4358	Usedom	Karnin, Brücke	UBB	23.08.17		
4351	Usedom	Kölpin	UBB	23.08.17	53,85081100	13,85439300
4349	Usedom	Mönchow	UBB	23.08.17	53,84409100	13,87609400
4325	Usedom	Suckow, Abzweig	UBB	23.08.17	53,89314300	13,96666800
4325	Usedom	Suckow, Abzweig	UBB	23.08.17	53,89287900	13,96596600
4343	Usedom	Usedom, Geschw.-Scholl-Str.	UBB	23.08.17	53,87342500	13,91621500
4342	Usedom	Usedom, Schule	UBB	23.08.17	53,87789400	13,92812500
4342	Usedom	Usedom, Schule	UBB	23.08.17	53,87866100	13,92862900
4341	Usedom	Usedom, Sportplatz	UBB	23.08.17	53,88245500	13,93870500
4341	Usedom	Usedom, Sportplatz	UBB	23.08.17	53,88246800	13,93899400
4344	Usedom	Usedom, Stolper Straße	UBB	23.08.17	53,87626100	13,93997200
4344	Usedom	Usedom, Stolper Straße	UBB	23.08.17	53,87630500	13,94003900
4357	Usedom	Voßberg	UBB	23.08.17	53,87023300	13,87692800
4074	Usedom	Voßberg, Abzweig	AVG	04.08.17	53,87337000	13,87899000
4074	Usedom	Voßberg, Abzweig	AVG	04.08.17	53,87347000	13,87888000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4345	Usedom	Welzin	UBB	23.08.17	53,85420200	13,95963300
4348	Usedom	Wilhelmsfelde	UBB	23.08.17	53,85059100	13,89753600
4346	Usedom	Wilhelmshof	UBB	23.08.17	53,85088600	13,91492700
4347	Usedom	Wilhelmshof, Ausbau	UBB	23.08.17	53,85202600	13,90200900
4352	Usedom	Zecherin	UBB	23.08.17	53,86049100	13,83809200
4076	Usedom	Zecherin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86646000	13,83681000
4076	Usedom	Zecherin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,86650000	13,83658000
4353	Usedom	Zecherin, Ausbau	UBB	23.08.17	53,86647800	13,83682900
4353	Usedom	Zecherin, Ausbau	UBB	23.08.17	53,86654200	13,83665700
6057	Viereck	Borken	VVG	07.08.17	053°34'31,505 N	014°10'03,472 O
6056	Viereck	Marienthal	VVG	07.08.17	053°34'15,139 N	014°08'53,059 O
6056	Viereck	Marienthal	VVG	07.08.17	053°34'15,377 N	014°08'55,500 O
6425	Viereck	Uhlenkrug	VVG	07.08.17	053°33'16,945 N	014°04'37,636 O
6427	Viereck	Viereck, Dorf	VVG	07.08.17	053°32'59,042 N	014°02'27,150 O
6427	Viereck	Viereck, Dorf	VVG	07.08.17	053°32'55,712 N	014°02'26,117 O
6427	Viereck	Viereck, Dorf, II	VVG	07.08.17	053°33'08,780 N	014°02'31,355 O
6427	Viereck	Viereck, Dorf, II	VVG	07.08.17	053°33'08,230 N	014°02'31,556 O
6426	Viereck	Viereck, ETS	VVG	07.08.17	053°34'13,598 N	014°03'34,981 O
6426	Viereck	Viereck, ETS	VVG	07.08.17	053°34'11,564 N	014°03'32,292 O
6483	Viereck	Viereck, Schule	VVG	07.08.17	053°34'09,134 N	014°03'41,760 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6055	Viereck	Waldfrieden, Abzweig	VVG	07.08.17	053°34'00,109 N	014°08'32,122 O
6055	Viereck	Waldfrieden, Abzweig	VVG	07.08.17	053°33'59,504 N	014°08'31,974 O
6555	Vogelsang- Warsin	Luckow, Eckernbucht	VVG	07.08.17	053°42'50,566 N	014°09'47,722 O
6546	Vogelsang- Warsin	Vogelsang	VVG	07.08.17	053°43'35,548 N	014°09'52,358 O
6546	Vogelsang- Warsin	Vogelsang	VVG	07.08.17	053°43'34,705 N	014°09'53,032 O
6554	Vogelsang- Warsin	Vogelsang, Schule	VVG	07.08.17	053°43'23,966 N	014°09'48,506 O
6554	Vogelsang- Warsin	Vogelsang, Schule	VVG	07.08.17	053°43'24,262 N	014°09'48,384 O
6547	Vogelsang- Warsin	Warsin	VVG	07.08.17	053°43'51,614 N	014°10'51,726 O
6547	Vogelsang- Warsin	Warsin	VVG	07.08.17	053°43'49,922 N	014°10'46,942 O
6548	Vogelsang- Warsin	Warsin, Kindergarten	VVG	07.08.17	053°43'57,151 N	014°11'09,485 O
6548	Vogelsang- Warsin	Warsin, Kindergarten	VVG	07.08.17	053°43'55,657 N	014°11'03,548 O
3302	Völschow	Jagetzow	VVG	07.08.17	053°51'42,541 N	013°21'07,740 O
3302	Völschow	Jagetzow	VVG	07.08.17	053°51'42,541 N	013°21'07,740 O
3302	Völschow	Jagetzow	VVG	07.08.17	053°51'42,541 N	013°21'07,740 O
3302	Völschow	Jagetzow	VVG	07.08.17	053°51'42,541 N	013°21'07,740 O
3301	Völschow	Kadow	VVG	07.08.17	053°52'27,815 N	013°22'12,382 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
3301	Völschow	Kadow	VVG	07.08.17	053°52'27,815 N	013°22'12,382 O
5101	Völschow	Völschow	VVG	07.08.17	053°52'44,699 N	013°20'09,060 O
5101	Völschow	Völschow	VVG	07.08.17	053°52'44,699 N	013°20'09,060 O
5102	Völschow	Völschow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°51'57,395 N	013°19'45,995 O
5102	Völschow	Völschow, Ausbau	VVG	07.08.17	053°51'57,395 N	013°19'45,995 O
3295	Völschow	Völschow, Schule	VVG	07.08.17	053°52'39,216 N	013°20'10,568 O
3295	Völschow	Völschow, Schule	VVG	07.08.17	053°52'39,216 N	013°20'10,568 O
91	Wackerow	Dreizehnhausen	AVG	04.08.17	54,10926000	13,33717000
93	Wackerow	Groß Kieshof, Abzweig	AVG	04.08.17	54,11595000	13,30397000
95	Wackerow	Groß Petershagen	AVG	04.08.17	54,11777000	13,26230000
96	Wackerow	Jarmshagen, Ecke	AVG	04.08.17	54,11357000	13,25602000
98	Wackerow	Jarmshagen, Hof I	AVG	04.08.17	54,10192633	13,25329058
97	Wackerow	Jarmshagen, Hof II	AVG	04.08.17	54,10791535	13,25526231
94	Wackerow	Klein Petershagen	AVG	04.08.17	54,11835000	13,28501000
65	Wackerow	Mesekenhagen, Chausseehaus	AVG	04.08.17	54,13423972	13,34280833
92	Wackerow	Steffenshagen	AVG	04.08.17	54,11332000	13,31054000
90	Wackerow	Wackerow, Dorf	AVG	04.08.17	54,10465375	13,34480383
134	Weitenhagen	Grubenhagen	AVG	04.08.17	54,03611000	13,36605000
343	Weitenhagen	Grubenhagen, Wendeplatz	AVG	04.08.17	54,03470209	13,36832620
183	Weitenhagen	Helmhagen II	AVG	04.08.17	54,05502583	13,35961833

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
183	Weitenhagen	Helmhagen II	AVG	04.08.17	54,05502611	13,35961806
131	Weitenhagen	Helmshagen	AVG	04.08.17	54,05138679	13,37764232
131	Weitenhagen	Helmshagen	AVG	04.08.17	54,05050124	13,37753052
131	Weitenhagen	Helmshagen	AVG	04.08.17	54,05036278	13,37437731
132	Weitenhagen	Potthagen	AVG	04.08.17	54,04899098	13,40231023
132	Weitenhagen	Potthagen	AVG	04.08.17	54,04893806	13,40194194
131	Weitenhagen	Verkehrshof	AVG	04.08.17	54,05035414	13,37442200
133	Weitenhagen	Weitenhagen	AVG	04.08.17	54,05362000	13,41085000
6530	Wilhelmsburg	Eichhof, Abzweig	VVG	07.08.17	053°38'12,145 N	013°50'59,298 O
6528	Wilhelmsburg	Eichhof, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°38'00,247 N	013°51'10,213 O
6528	Wilhelmsburg	Eichhof, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°38'00,146 N	013°51'09,724 O
6528	Wilhelmsburg	Eichhof, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°37'59,696 N	013°51'11,837 O
6528	Wilhelmsburg	Eichhof, Gaststätte	VVG	07.08.17	053°37'59,639 N	013°51'12,589 O
6527	Wilhelmsburg	Eichhof, Schule	VVG	07.08.17	053°37'47,827 N	013°51'40,424 O
6527	Wilhelmsburg	Eichhof, Schule	VVG	07.08.17	053°37'47,557 N	013°51'41,871 O
6529	Wilhelmsburg	Eichhof, Siedlung	VVG	07.08.17	053°37'34,972 N	013°50'24,259 O
6526	Wilhelmsburg	Friedrichshagen	VVG	07.08.17	053°38'19,982 N	013°52'16,705 O
6526	Wilhelmsburg	Friedrichshagen	VVG	07.08.17	053°38'19,313 N	013°52'15,931 O
6533	Wilhelmsburg	Mariawerth	VVG	07.08.17	053°39'06,390 N	013°48'36,144 O
6531	Wilhelmsburg	Mühlenhof	VVG	07.08.17	053°38'00,442 N	013°49'20,960 O

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
6531	Wilhelmsburg	Mühlenhof	VVG	07.08.17	053°38'00,413 N	013°49'22,256 O
6525	Wilhelmsburg	Wilhelmsburg	VVG	07.08.17	053°38'34,350 N	013°51'35,820 O
6525	Wilhelmsburg	Wilhelmsburg	VVG	07.08.17	053°38'34,134 N	013°51'36,043 O
4020	Wolgast	Buddenhagen	UBB	23.08.17	54,00204500	13,68493100
2042	Wolgast	Hohendorf I	AVG	04.08.17	54,02141000	13,73340000
2042	Wolgast	Hohendorf I	AVG	04.08.17	54,02116000	13,73300000
2041	Wolgast	Hohendorf II	AVG	04.08.17	54,03159000	13,72692000
2041	Wolgast	Hohendorf II	AVG	04.08.17	54,03024000	13,72814000
283	Wolgast	Hohenfelde	AVG	04.08.17	54,02845000	13,68596694
4022	Wolgast	Mahlzow, Parkplatz	UBB	23.08.17	54,05453600	13,79110700
4022	Wolgast	Mahlzow, Parkplatz	UBB	23.08.17	54,05485700	13,79082900
4021	Wolgast	Mahlzow, Wendeplatz	UBB	23.08.17	54,05910800	13,80561800
4021	Wolgast	Mahlzow, Wendeplatz	UBB	23.08.17	54,05883800	13,80562300
4018	Wolgast	Pritzier	UBB	23.08.17	54,03837694	13,70343111
4019	Wolgast	Pritzier, Abzweig	UBB	23.08.17	54,03653800	13,70455700
4019	Wolgast	Pritzier, Abzweig	UBB	23.08.17	54,03654500	13,70483400
4023	Wolgast	Schalense	UBB	23.08.17		
4024	Wolgast	Schalense, Abzweig	UBB	23.08.17	54,04068300	13,72266900
4024	Wolgast	Schalense, Abzweig	UBB	23.08.17	54,04089503	13,72282763
4024	Wolgast	Schalense, Abzweig	UBB	23.08.17	54,03997935	13,72083259

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4013	Wolgast	Wolgast, Aldi	UBB	23.08.17	54,04905800	13,75771000
4013	Wolgast	Wolgast, Aldi	UBB	23.08.17	54,04893700	13,75758700
4008	Wolgast	Wolgast, Altenheim	UBB	23.08.17	54,05633400	13,76670600
4008	Wolgast	Wolgast, Altenheim	UBB	23.08.17	54,05621400	13,76669300
4003	Wolgast	Wolgast, Am Tierpark	UBB	23.08.17		
4014	Wolgast	Wolgast, Arbeitsamt	UBB	23.08.17	54,05321300	13,75977800
4001	Wolgast	Wolgast, Bahnhof	AVG	04.08.17	54,04422306	13,76862611
4000	Wolgast	Wolgast, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	54,04422300	13,76862600
4000	Wolgast	Wolgast, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	54,04418800	13,76819700
4001	Wolgast	Wolgast, Bahnhofstraße 1	UBB	23.08.17	54,05123300	13,77406300
4001	Wolgast	Wolgast, Bahnhofstraße 1	UBB	23.08.17	54,05188200	13,77448100
4027	Wolgast	Wolgast, Bahnhofstraße 2	UBB	23.08.17	54,04731600	13,77124300
4027	Wolgast	Wolgast, Bahnhofstraße 2	UBB	23.08.17	54,04526900	13,76938900
4011	Wolgast	Wolgast, Breitestraße	UBB	23.08.17	54,05337900	13,77278900
4011	Wolgast	Wolgast, Breitestraße	UBB	23.08.17	54,05440341	13,77042419
	Wolgast	Wolgast, Föderschule	Fahrplananalyse	04.08.17		
4016	Wolgast	Wolgast, Gärtnerei	UBB	23.08.17	54,06298000	13,76347300
4016	Wolgast	Wolgast, Gärtnerei	UBB	23.08.17	54,06297200	13,76360000
4007	Wolgast	Wolgast, Greifswalder Straße	UBB	23.08.17	54,05790500	13,76728600
4026	Wolgast	Wolgast, Hafen	UBB	23.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4002	Wolgast	Wolgast, Hagebaumarkt	UBB	23.08.17	54,07017800	13,75684200
4025	Wolgast	Wolgast, Heberleinschule	UBB	23.08.17	54,05570000	13,75945100
	Wolgast	Wolgast, Heberleinstr.	Fahrplananalyse	04.08.17		
4005	Wolgast	Wolgast, Heberleinstraße	UBB	23.08.17	54,04825000	13,76573900
4005	Wolgast	Wolgast, Heberleinstraße	UBB	23.08.17	54,04830000	13,76567900
4007	Wolgast	Wolgast, Hufelandstr. Gymnasium	AVG	04.08.17	54,05570000	13,75945111
4010	Wolgast	Wolgast, Hufelandstraße 1	UBB	23.08.17	54,05139800	13,76198500
4028	Wolgast	Wolgast, Hufelandstraße 2	UBB	23.08.17	54,05687200	13,75944100
4028	Wolgast	Wolgast, Hufelandstraße 2	UBB	23.08.17	54,05687500	13,75950300
4004	Wolgast	Wolgast, Hünengrab	UBB	23.08.17	54,06560900	13,77431600
4004	Wolgast	Wolgast, Hünengrab	UBB	23.08.17	54,06632000	13,77459700
	Wolgast	Wolgast, Kochstr.	Fahrplananalyse	04.08.17		
4009	Wolgast	Wolgast, Schwesternheim	UBB	23.08.17	54,05016200	13,76407900
4009	Wolgast	Wolgast, Schwesternheim	UBB	23.08.17	54,05031800	13,76417300
4006	Wolgast	Wolgast, Tannenkampweg	UBB	23.08.17	54,06022300	13,76947600
4006	Wolgast	Wolgast, Tannenkampweg	UBB	23.08.17	54,06028800	13,76940300
4015	Wolgast	Wolgast, Thälmannplatz	UBB	23.08.17	54,04793800	13,76096800
4015	Wolgast	Wolgast, Thälmannplatz	UBB	23.08.17	54,04754700	13,76125300
	Wolgast	Wolgast, Werft	Fahrplananalyse	04.08.17		
2158	Wolgast	Zarnitz I	AVG	04.08.17	54,00600000	13,73506000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2158	Wolgast	Zarnitz I	AVG	04.08.17	54,00597000	13,73496000
2159	Wolgast	Zarnitz II	AVG	04.08.17	54,01134000	13,73302000
2159	Wolgast	Zarnitz II	AVG	04.08.17	54,01121000	13,73297000
270	Wrangelsburg	Gladrow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,01978629	13,56869955
270	Wrangelsburg	Gladrow, Abzweig	AVG	04.08.17	54,01992500	13,56839400
290	Wrangelsburg	Gladrow, Dorf	AVG	04.08.17	54,01821361	13,56509583
269	Wrangelsburg	Gladrow, Forsthaus	AVG	04.08.17	54,02963000	13,55311230
269	Wrangelsburg	Gladrow, Forsthaus	AVG	04.08.17	54,02773200	13,55618500
271	Wrangelsburg	Wrangelsburg, Abzweig	AVG	04.08.17	54,01302000	13,57831889
271	Wrangelsburg	Wrangelsburg, Abzweig	AVG	04.08.17	54,01316300	13,57804900
272	Wrangelsburg	Wrangelsburg, Dorf	AVG	04.08.17	54,01540611	13,59516500
218	Wusterhusen	Gustebin	AVG	04.08.17	54,09244611	13,60469694
510	Wusterhusen	Konerow	AVG	04.08.17	54,09764472	13,64125333
223	Wusterhusen	Pritzwald	AVG	04.08.17	54,10289056	13,65948083
222	Wusterhusen	Stevelin	AVG	04.08.17	54,10851778	13,63660694
222	Wusterhusen	Stevelin	AVG	04.08.17	54,10851778	13,63660694
221	Wusterhusen	Wusterhusen	AVG	04.08.17	54,11385389	13,61748889
221	Wusterhusen	Wusterhusen	AVG	04.08.17	54,11385389	13,61748889
341	Wusterhusen	Wusterhusen, Schule	AVG	04.08.17	54,11428500	13,61533306
	Zemitz	Bauer	Fahrplananalyse	04.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2043	Zemitz	Hohensee	AVG	04.08.17	53,99342000	13,73600000
2043	Zemitz	Hohensee	AVG	04.08.17	53,99337000	13,73590111
	Zemitz	Seckeritz	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Zemitz	Wehrland	Fahrplananalyse	04.08.17		
2161	Zemitz	Zemitz I	AVG	04.08.17	53,96558000	13,73935000
2161	Zemitz	Zemitz I	AVG	04.08.17	53,96550000	13,73925000
2162	Zemitz	Zemitz II	AVG	04.08.17	53,97672000	13,75321000
2162	Zemitz	Zemitz II	AVG	04.08.17	53,97681000	13,75313000
2163	Zemitz	Zemitz III	AVG	04.08.17	53,98428000	13,75811000
2163	Zemitz	Zemitz III	AVG	04.08.17	53,98416000	13,75802000
	Zemitz	Zemitz, Ecke	Fahrplananalyse	04.08.17		
	Zemitz	Zemitz, Wendeplatz	Fahrplananalyse	04.08.17		
4158	Zempin	Zempin	UBB	23.08.17	54,06708700	13,95758500
4158	Zempin	Zempin	UBB	23.08.17	54,06712900	13,95839800
6004	Zerrenthin	Zerrenthin	VVG	07.08.17	053°29'36,100 N	014°05'18,589 O
6004	Zerrenthin	Zerrenthin	VVG	07.08.17	053°29'36,532 N	014°05'18,355 O
6005	Zerrenthin	Zerrenthin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°29'00,913 N	014°06'27,709 O
6005	Zerrenthin	Zerrenthin, Ausbau	VVG	07.08.17	053°29'02,324 N	014°06'24,498 O
2049	Ziethen	Jargelin	AVG	04.08.17	53,88676000	13,65383000
2049	Ziethen	Jargelin	AVG	04.08.17	53,88670000	13,65390000

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
2060	Ziethen	Klein Polzin, Abzweig	AVG	04.08.17	53,89234000	13,61031000
2084	Ziethen	Menzlin	AVG	04.08.17	53,88849000	13,62671000
2084	Ziethen	Menzlin	AVG	04.08.17	53,88837000	13,62683000
2424	Ziethen	Menzlin, Pension	AVG	04.08.17	53,88623000	13,64057000
2424	Ziethen	Menzlin, Pension	AVG	04.08.17	53,88621000	13,64078000
2420	Ziethen	Relzow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88824000	13,69523000
2420	Ziethen	Relzow, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88817000	13,69495000
2202	Ziethen	Ziethen L26, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88556000	13,68525000
2202	Ziethen	Ziethen L26, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88554000	13,68511000
2288	Ziethen	Ziethen, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88794000	13,67138000
2288	Ziethen	Ziethen, Abzweig	AVG	04.08.17	53,88780000	13,67151000
2164	Ziethen	Ziethen, B109	AVG	04.08.17	53,88674000	13,67623000
2164	Ziethen	Ziethen, B109	AVG	04.08.17	53,88762000	13,67245000
4154	Zinnowitz	Zinnowitz, Alte Strandstraße	UBB	23.08.17	54,07353500	13,90490600
4152	Zinnowitz	Zinnowitz, B111	UBB	23.08.17	54,06795000	13,89957700
4152	Zinnowitz	Zinnowitz, B111	UBB	23.08.17	54,06839400	13,90125800
4157	Zinnowitz	Zinnowitz, B111/Peenestraße	UBB	23.08.17		
4151	Zinnowitz	Zinnowitz, Bahnhof (UBB)	UBB	23.08.17	54,07595600	13,90312500
4176	Zinnowitz	Zinnowitz, Campingplatz	UBB	23.08.17		
4175	Zinnowitz	Zinnowitz, Casa Familia	UBB	23.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4171	Zinnowitz	Zinnowitz, Dünenstraße	UBB	23.08.17		
4156	Zinnowitz	Zinnowitz, Friedhof	UBB	23.08.17	54,06091900	13,90426500
4156	Zinnowitz	Zinnowitz, Friedhof	UBB	23.08.17	54,06090400	13,90448600
4159	Zinnowitz	Zinnowitz, Glienbergweg	UBB	23.08.17		
4162	Zinnowitz	Zinnowitz, Gnitzer Weg	UBB	23.08.17		
4163	Zinnowitz	Zinnowitz, Kastanienallee	UBB	23.08.17		
4165	Zinnowitz	Zinnowitz, Kurverwaltung	UBB	23.08.17		
4160	Zinnowitz	Zinnowitz, Möskeweg	UBB	23.08.17		
4155	Zinnowitz	Zinnowitz, Neuendorfer Weg	UBB	23.08.17	54,06749700	13,90291000
4155	Zinnowitz	Zinnowitz, Neuendorfer Weg	UBB	23.08.17	54,06746100	13,90307500
4164	Zinnowitz	Zinnowitz, Peenestraße	UBB	23.08.17		
4172	Zinnowitz	Zinnowitz, Potenbergsstraße	UBB	23.08.17		
4153	Zinnowitz	Zinnowitz, Schule	UBB	23.08.17	54,08076600	13,90698000
4174	Zinnowitz	Zinnowitz, St.-Otto	UBB	23.08.17		
4242	Zirchow	Heringsdorf, Flughafen	UBB	23.08.17	53,87845500	14,13852800
4423	Zirchow	Kutzow	UBB	23.08.17	53,88726800	14,12810500
4423	Zirchow	Kutzow	UBB	23.08.17	53,88721400	14,12820900
4421	Zirchow	Zirchow	UBB	23.08.17	53,89203400	14,14238900
4421	Zirchow	Zirchow	UBB	23.08.17	53,89173400	14,14285400
4424	Zirchow	Zirchow, Hangar 10	UBB	23.08.17		

Hst.- Nummer	Stadt/ Gemeinde	Name	Quelle	Datum	Geokoordinaten, lat*	Geokoordinaten, long*
4422	Zirchow	Zirchow, Lindenstraße	UBB	23.08.17	53,88541200	14,13357000
4422	Zirchow	Zirchow, Lindenstraße	UBB	23.08.17	53,88550100	14,13351800
171	Züssow	Krebsow, Ausbau	AVG	04.08.17	53,99477000	13,54761000
202	Züssow	Nepzin, Ausbau	AVG	04.08.17	53,98823389	13,57152194
338	Züssow	Radlow	AVG	04.08.17	53,98387750	13,51764833
192	Züssow	Ranzin, Gut	AVG	04.08.17	53,94970000	13,52678000
173	Züssow	Thurow, Berg	AVG	04.08.17	53,96804000	13,53525000
173	Züssow	Thurow, Berg	AVG	04.08.17	53,96787306	13,53520944
172	Züssow	Züssow (Bahnhof)	AVG	04.08.17	53,97611000	13,54762000
709	Züssow	Züssow, Molkerei	AVG	04.08.17	53,97451694	13,54527194
332	Züssow	Züssow, Schule	AVG	04.08.17	53,97743111	13,54785306
332	Züssow	Züssow, Schule	AVG	04.08.17	53,97747922	13,54764275
6530		Eichhof, Abzweig	VVG	07.08.17	053°38'12,368 N	013°50'59,528 O
6264		Kirchfeld	VVG	07.08.17	053°16'09,685 N	014°12'50,101 O
4434		Prätenow	UBB	23.08.17		

* Angaben ohne Gewähr.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
1. Beteiligungs- und Abstimmungsprozess mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis (Bezug zu Entwurf, Version 3)		
<p>Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden die vorhandenen Unternehmen frühzeitig und prozessbegleitend beteiligt. Zum Entwurfsstand Version 3 wurden dabei umfangreiche Hinweise im Rahmen der begleitenden Abstimmungen oder aber schriftlich übermittelt. Nachfolgend werden die Stellungnahmen dargestellt, die entweder im weiteren Prozess nicht berücksichtigt werden konnten oder aber eine Erläuterung bzw. Beantwortung im Sinne der Abwägung erfordern.</p>		
<p>Usedomer Bäderbahn GmbH; 07.06.2017</p>	<p>Die räumlichen Mindesterschließungen (Ortschaften ab 100 Einwohner und Erreichbarkeit einer Haltestelle innerhalb von max. 400 m laut 7.1), die im NVP aus dem Schülerverkehr abgeleitet werden, und die Vorgaben bezüglich der Beförderungszeiten im Schülerverkehr gemäß der Schülerbeförderungssatzung bzw. Schulentwicklungsplanungsverordnung stehen vor allem im ländlichen Bereich im Widerspruch: Verdichtung des Haltestellennetzes verlängert durch das öftere Anhalten und Anfahren sowie die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen in vielen Fällen die Fahrzeiten über die 60 bzw. 40 Minuten. Die neue Mindesterschließung steht auch den viel größeren Bedienungsgebieten der Haltestellen gemäß des Landesverkehrsplan entgegen.</p> <p>Die Umsetzung dieser Vorgaben unter Einhaltung der Anforderungen an den Schülerverkehr wird entweder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und eine Anpassung des Fahrplanes bei gleichzeitig schlechterer Auslastung der Busse oder die zwangsläufige Verlagerung der Schüler aus den am weitesten gelegenen Wohnorten in die individuelle Beförderung mit den Taxen bzw. Einrichtung der freigestellten Verkehre für diese Schüler, die vom Wohnort direkt zur Schule gefahren werden müssen, als Folge haben. Beides wird sich wirtschaftlich negativ auf die VU und auf den Aufgabenträger auswirken. Zusätzlich wird dann eine Anpassung des Beförderungstarifes bzw. Zuwendungen des AT notwendig werden, um die Verluste aufzufangen. Diese Vorhaben stehen im Widerspruch zu 10.1.</p>	<p>Tabelle 26 beinhaltet im Entwurf eine fehlerhafte Beschriftung der Kopfzeile (Bezug zu Schülern). Diese fehlerhafte Beschriftung wurde entfernt.</p> <p>Die räumliche Mindesterschließung orientiert sich an einer möglichst guten Zugänglichkeit/Erreichbarkeiten des ÖPNV und sind unabhängig von Vorgaben für die Schülerbeförderung zu sehen (Schüler bilden nur eine der Zielgruppen des ÖPNV). Unterschiede zwischen dem Ziel der allgemeinen Erreichbarkeit des ÖPNV sowie den Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung zur Definition der Anspruchsberechtigung sind dabei durchaus möglich und stehen nicht im Widerspruch zueinander. Ziel ist die Verbesserung der Versorgung mit ÖPNV und damit auch die Verbesserung der Zugänglichkeit. Eine Wechselwirkung zwischen Haltestellendichte und Fahrzeiten ist gegeben; dennoch ist das angegebene Ziel der räumlichen Zugänglichkeit des ÖPNV auch im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen zweckmäßig. Sowohl der geltende ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007 als auch der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (derzeit in Vorbereitung) definieren keine Mindesterschließungen im Sinne der räumlichen Erreichbarkeiten, die als Vorgabe für den Nahverkehrsplan zu übernehmen wären. Vielmehr gestaltet der Landkreis dies selbst und kann auch bessere als etwaige vom Land vorgeschlagene Mindestwerte als verkehrspolitisches Ziel setzen.</p> <p>Ein Widerspruch zu 10.1 (10.1 Finanzierungsrahmen des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald) wird nicht gesehen. Gleichwohl werden Angebotsmaßnahmen in der Tat Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Angebote haben. Die Umsetzung wird dann unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Ressourcen erfolgen müssen und kann dabei sowohl</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		eigenwirtschaftliche Verkehre als auch gemeinwirtschaftliche Verkehre beinhalten.
	Mindestbedienung der Verbindungen in sonst. ÖPNV laut 7.3: Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe soll Vorrang vor den Vorgaben des NVP haben. In der Praxis wird aber der NVP durch diese Formulierung relativiert und in vielen Bereichen der sonstige ÖPNV auf die Schülerbeförderung reduziert bzw. an diese angepasst (in Verläufen, Abfahrtszeiten etc.). Diese Regel befestigt die bisherige Praxis und ist nicht zukunftsorientiert. Die anderen Fahrgastgruppen außer Schüler werden von solchem ÖPNV-Angebot nicht besonders angesprochen.	Die Schülerbeförderung soll nicht Vorrang vor den Vorgaben des NVP haben, sondern Vorgaben der Schülerbeförderung stehen im Zweifel über den Mindestbedienvorgaben auf den Netzebenen. Das bedeutet, dass in jeden Fall mindestens das Niveau der Schülerbeförderung sicherzustellen ist (vgl. auch Kapitel 7.4), selbst wenn die Mindestbedienvorgaben einer Netzebene ggf. ein geringeres Bedienungsniveau erlauben würden. Der gesamte Nahverkehrsplan ist auf die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV – und zwar nicht eingeschränkt auf die Zielgruppe Schüler - ausgerichtet, so dass eine fehlende Zukunftsorientierung nicht zutreffend ist. Im Übrigen bewirken die vorgeschlagenen Mindestbedienvorgaben im Falle der Umsetzung eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität im Vergleich zur heutigen Situation führen würde.
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH; 23.05.2017	<i>Die Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH hat eine weitere Stellungnahme vom 03.08.2017 zum Beteiligungsentwurf eingereicht. Sofern weitgehend inhaltsgleiche Hinweise und Anregungen auch in der Stellungnahme von 03.08.2017 wiederholt/wiedergegeben werden, erfolgt die Darstellung der Version vom 03.08.2017 an entsprechender Stelle des Anhörungsprotokolls.</i>	
	S. 25: Das raumordnerische gemeinsame Oberzentrum Stralsund – Greifswald existiert aus unserer Sicht in der Praxis nicht. Eine verkehrliche Ausgestaltung dieses Stadt-Umland-Raumes ist schwer vorstellbar.	Die Darstellung stellt die vorhandenen zentralörtlichen Gegebenheiten des LEP M-V 2016 dar. Die verkehrliche Ausgestaltung im Stadt-Umland-Raum wird aus Sicht des vorliegenden NVP-Entwurfs aus einer daraus abgeleiteten verkehrsplanerischen Sichtweise definiert (vgl. u.a. Kapitel 7.11).
	S.59, Abb. 18: Die Erweiterung des Stadt-Umland-Raumes Greifswald wie vorgeschlagen führt zu erheblichem Mehraufwand, wenn die Vertaktung strikt und weniger flexibel durchgeführt werden soll.	Es gelten auch hier die in Kapitel 7.3 genannten Mindestbedienvorgaben. Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind bei Begründung möglich. Das Ziel besteht jedoch darin, auch für andere Zielgruppen als nur Schüler attraktive Verkehre zu organisieren. Wie dargestellt, sollen die Vorgaben für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz,

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Stadt- und Ortsverkehre sowie Stadt-Umland-Verkehre innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der Finanzierbarkeit angestrebt werden.
	S. 134 f. Das Modell „Bürgerbus“ ist aus unserer Sicht problematisch. Es bestehen Bedenken hinsichtlich Sicherheit, Qualifikation, rechtlichem Rahmen.	Das Modell „Bürgerbus“ wird im NVP aus Sicht des Landkreises dargestellt, da er eine mögliche Form des sonstigen ÖPNV ist, die jedoch nicht zur Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit bestehender Verkehre führen soll. Eine rechtskonforme Umsetzung ist auf jeden Fall unstrittig, da alle ÖPNV-rechtlichen Vorgaben einzuhalten sind.
	S. 136: Die Einführung flächendeckender Rufbusverkehre im Ergänzungsnetz führt zu deutlich höheren (Vorhalte-)Kosten und zu erhöhtem Bedarf an kleineren (dezentral bereit stehenden) Fahrzeugeinheiten. Die zu erwartenden Bereitschaftszeiten führen zu erhöhtem Personalbedarf bei nur geringen zu erzielenden Erlösen. Ggf. sollte Rufbus bzw. Anrufbus noch explizit (einheitlich) definiert werden.	Der NVP-Entwurf definiert: „Es soll dazu ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden, dass neben konkreten Vorschlägen für die Teil-Bedienungsgebiete 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. Dieser Hinweis wird im NVP-Entwurf ergänzt. Die Anforderungen an den Einsatz flexibler Bedienformen werden in Kapitel 7.7 definiert. Es wird Einheitlichkeit angestrebt. Die Produktbezeichnung sollte „Rufbus“ sein.
	S. 136 ff: Landesbedeutsame Buslinien: Die Qualitätskriterien aus Tabelle 41 führen dazu, dass zwingend zusätzliche Angebote zu schaffen wären. Damit besteht die Gefahr, dass eine weitere Verteilung bisheriger Fahrgäste auf diese stattfindet und sich die Erlössituation hinsichtlich eigenwirtschaftlicher Linienverkehre verschlechtert. In jedem Fall können unter diesem Aspekt solche Angebote ausschließlich durch die bereits konzessionierten Unternehmen erbracht werden.	Es handelt sich hier um eine verkehrspolitische Maßnahme zur Mobilitätsverbesserung. Der Abschnitt „Ansatz landesbedeutsamer Buslinien: Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept“ greift politische Ziele des Landes auf und soll sichern, dass finanzielle Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden. Diese Mittel sollen die Kosten der Angebotsverbesserung abdecken.
	S. 157 ff.: Abschnitt: „Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr sowie Stadt-Umland-Bereich Greifswald“: siehe vorherige Ausführungen	Siehe Stellungnahme zu S.59, Abb. 18 sowie zu S. 114 f., Tabellen 27, 28.
	S. 187: Elektronische Vertriebswege für Tickets führen zu erheblichen Steigerungen der Vertriebskosten bei unsicheren Zuwächsen. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen muss gewahrt bleiben.	Verkehrspolitische Zielsetzung ist mittelfristig die Einführung zeitgemäßer elektronischer Vertriebswege als Bestandteil der Qualitätsweiterentwicklung im ÖPNV.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Erreicht werden sollen möglichst einfache Vertriebswege für den Kunden, um Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen.
	S. 208: Tabelle 60: Für Relationen mit mehreren Leistungserbringern besteht Abstimmungsbedarf	Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll.
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH; 19.05.2017	2.7 Seite 30: IlSE- Umsetzung des Modellvorhaben mit der Laufzeit vom Mai 2016 bis 30.06.2018	Das F+E-Vorhaben läuft unabhängig von der Erstellung des NVP. Da die konkreten Ergebnisse nicht vorliegen, wurden im Kapitel 7.9 Grundlagen definiert, die zur Umsetzung erarbeitet werden sollen (Nachweis der konzeptionellen und finanziellen Machbarkeit).
	5.4 Seite 97: Methodik der Verkehrsprognose: Mobilitätsquote (Fahrten pro Jahr/Anzahl der relevanten Bevölkerung) bleiben in der Status quo Prognose im Zeitablauf unverändert, dagegen weist das Ergebnis der Verkehrsprognose eine deutliche Zunahme der Fahrtenanzahl im Zeitraum 2015 bis 2022 aus. Das ist u. E. widersprüchlich.	Die Mobilitätsquote gibt die Fahrtenanzahl einer Nachfragegruppe pro Jahr an und ist als Mobilitätskennziffer zu verstehen. Die Aussage, dass die Mobilitätsquote bleibt unverändert, bedeutet, dass im allgemeinen Mobilitätsverhalten keine Zunahme der durchgeführten Wege erwartet wird. Hingegen führt die nominelle Zunahme in einzelnen Nachfragegruppen (hier Kinder und Jugendliche mit erwartetem Zuwachs in der Schülerbeförderung) zu einer insgesamt zu erwartenden höheren ÖPNV-Nutzung. Ein Widerspruch besteht daher nicht.
	Die Linie 303 Greifswald –Görmin- Loitz als Hauptnetz I ist auch ok, jedoch wird die Bedienungshäufigkeit von uns in Frage gestellt. Für die Linie 300 Greifswald- Jarmen sehen wir das analog. Hier ist eine Gesamtbetrachtung mit der L512 vorzunehmen um Parallelverkehre zu vermeiden. Dazu hatten wir Ihnen ja bereits im Vorfeld gearbeitet.	Ein konkreter Vorschlag zur Gestaltung der Bedienungshäufigkeit aus Sicht des Landkreises liegt mit den Mindestbedienvorgaben vor. Die Umsetzung wird unter Berücksichtigung der finanziellen Machbarkeit stehen, so dass eine Abweichung von den Vorschlägen nicht empfohlen wird. Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll. Bei bestehenden Liniengenehmigungen ist dies auf freiwilliger Abstimmungsbasis ab sofort möglich. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Anpassung der Linienkonzessionen bei Neuerteilung erforderlich, um die gewünschte Verkehrserschließung zu erreichen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Generell müssen wir an dieser Stelle anmerken, dass die Mindestbedienvorgaben für das Hauptnetz II weit über unser jetziges Angebot hinausgehen. Das sehen wir neben dem geforderten Takt an Schultagen ganz besonders kritisch für die Ferientage und Wochenenden!</p> <p>Die Kosten für diese u. E. sehr vielen zusätzlichen Leistungen werden aus unserer Sicht überproportional hoch sein und weit über die Kosteneinschätzung im Nahverkehrsplan (Tabelle 60) hinausgehen.</p>	<p>Ein konkreter Vorschlag zur Gestaltung der Bedienungshäufigkeit liegt mit den Mindestbedienvorgaben vor. Die Umsetzung wird unter Berücksichtigung der finanziellen Machbarkeit stehen, so dass eine Abweichung von den Vorschlägen nicht empfohlen wird.</p> <p>Aufbauend auf den Hinweis wird eine Abstimmung zwischen Gutachter und VVG erfolgen, um die Kostenansätze nochmals zu prüfen.</p>
	<p>8.7 Seite 180: Mindestanforderung Barrierefreiheit an Auskunft- und Info-Systemen</p> <p>Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten) - wir haben an unseren Aushängen bisher nur „ Sehen“. Blindenschrift???</p> <p>Anbringen von Infotafeln für Rollstuhlfahrer auf Höhe 1,30 m kritisch, oder???</p>	<p>Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. empfiehlt die Umsetzung von Informationen über Betriebsabläufe und Störungen in der Form, dass die mindestens mit zwei der drei Sinne wahrgenommen werden können. Der Hinweis auf wesentliche Informationen kann z.B. so umgesetzt werden, dass visuelle und akustische Information in Fahrzeugen erfolgt. Für die Höhe der Anbringung von Aushängen wird die Spannbreite 1,0 m bis 1,6 m definiert – zur Berücksichtigung von Belangen der Rollstuhlnutzer ist die Höhe von 1,30 m ein gängiger Wert. Im HVV etwa wird abweichend eine mittlere Sichthöhe von 1,40 m empfohlen.</p>
	<p>8.7 Seite 181: Mindestanforderung Barrierefreiheit von Fahrzeugen: Bitte Ergänzen: realisierbar bei Anmeldung 24 h vorher!</p>	<p>Eine 24-stündige vorherige Anmeldung läuft der Zielstellung der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems zu wieder und wird daher nicht empfohlen.</p>
	<p>8.8 Seite 184/185: Wichtiger Hinweis :Erfüllung der Anforderung nur bei Ausbau des Breitbandnetzes möglich!!!</p>	<p>Die Zielstellung soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans erreicht werden. Die Art und Weise der technischen Umsetzung wird dabei bewusst offengelassen. Beispielsweise können GPS-bezogene Ortungsverfahren oder aber auch mobilfunkbasierte Verfahren eingesetzt werden.</p>
	<p>10.3 Seite 207/208: Die Kostenschätzung und Kostenauswirkung: Ähnlich wie am Bsp. der Linie 706 sehen wir die von Ihnen dargestellten Auswirkungen als zu niedrig an. Bei einigen Linien kann man sicherlich das ein oder andere vorhandene Fahrzeug in der Schwachlastzeit für die Taktverdichtung nutzen. Beim Fahrpersonal ist es bei Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften nicht</p>	<p>Aufbauend auf den Hinweis wird eine Abstimmung zwischen Gutachter und VVG erfolgen, um die Kostenansätze nochmals zu prüfen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	möglich. Hier werden Neueinstellungen in Größenordnungen erforderlich! Darin sehen wir ein großes Problem.	
2. Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange. Geringfügige redaktionelle Hinweise (Rechtschreibung, Grammatik, Präzisierung einzelner Formulierungen ohne Auswirkungen auf die inhaltlichen Aussagen) werden nicht wiedergegeben.		
Bürgerhinweis zum Stadtverkehr Greifswald; 16.06.2017	Wunsch von umsteigefreien und wartezeitarmen Verbindungen aus dem Bereich Feldstraße in Richtung Klinikum, Freizeitbad, Volksstadion (Boddenhus), Ostseevierviertel nach Wieck Brücke an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Schwierigkeiten bei der Mitnahme von Rollatoren bei Kleinbuseinsatz auf Linie 3 – Wunsch ist Einsatz von Standardlinienbussen	Eine grundsätzliche Änderung des Angebots der Linie 3 ist nicht vorgesehen. Es bestehen bereits heute Möglichkeiten, mit einmaligem Umsteigen ohne große Wartezeiten die meisten Bereiche des Stadtgebietes zu erreichen. Die Mobilitätszentrale Vorpommern soll dazu u.a. mit Fahrplanauskünften beraten und unterstützen. Der Einsatz von Kleinbussen auf der Linie 3 wird derzeit bereits so gestaltet, dass die Mitnahme von Rollatoren möglich ist. Rollatoren können dabei durch das Fahrpersonal zusammengeklappt und dann befördert werden. Zukünftig werden alle eingesetzten kleinen Fahrzeuggrößen dem Grundsatz der barrierefreien Nutzung entsprechen und z.B. die Mitnahme von Rollstühlen ermöglichen.
Tourismusverband Insel Usedom e.V.; 04.07.2017	Das für die Usedomer Bäderbahn ab 2019 die umsteigefreien Bahnverbindungen zwischen Usedom und Stralsund entfallen, nimmt der TVIU mit Bedauern zur Kenntnis. Die Usedomer Bäderbahn, die bisher alle zwei Stunden von Züssow über Greifswald bis Stralsund fährt, wird dann grundsätzlich nur noch bis Züssow fahren. Mit Blick auf den demografischen Wandel ist die Erreichbarkeit peripherer Bereiche eine zentrale Herausforderung für alle Beteiligten. Die Mobilitätsinfrastruktur hat somit eine zentrale Bedeutung. Insbesondere unsere älteren Bürger sowie geistig- und körperlich eingeschränkte Personen sind auf eine verbesserte Straßen- und Bahninfrastruktur angewiesen. Das Umsteigen am Bahnstandsstandort Züssow birgt für diesen Personenkreis weitere Hürden. Auch das Umsteigen mit	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich leider keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes. Es sei daneben angemerkt, dass der vorgelegte Entwurf des NVP u.a. auch klar und konsequent auf eine stärkere Entwicklung des ÖPNV für touristischer Nutzergruppen ausgerichtet ist.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Kindern, Kinderwagen und Gepäck stellt für unsere Urlauber ein Qualitätseinschnitt dar.</p> <p>Weiterhin verzeichnen wir zunehmende Beschwerden unserer Urlauber über die Verkehrsangebote. Der Verkehr auf der B111 kommt in den Sommermonaten bzw. bei Schlechtwetter regelmäßig zwischen Ahlbeck und Wolgast zum Erliegen. Daher ist es wichtig, qualitative Ausweichmöglichkeiten mittels der UBB zu bieten. Auch das gefühlte Abschneiden der Städte Greifswald und Stralsund ausgehend von der Insel Usedom als Tagesausflugziel sieht der TVIU kritisch an. Somit bitten wir, keine weiteren Einschnitte zukünftig in touristischen, infrastrukturellen Belangen vorzunehmen.</p>	
Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt 40 (Kultur, Bildung und Schulentwicklungsplanung); 12.07.2017	<p>Das Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung begrüßt die grundsätzlichen Ziele und Forderungen - bezogen auf die Ausrichtung der Schülerbeförderung im ersten gemeinsamen Nahverkehrsplanentwurf zur Weiterentwicklung und Anpassung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald für den Zeitraum 2017 bis 2027. Ausdrücklich begrüßt werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens folgende Eckpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungsansätze zu Mindestbedienvorgaben in Ferienzeiten. • Verbesserung des Fahrangebotes für Berufsschüler, welches die Belange der Schüler berücksichtigt, die im Rahmen der beruflichen Bildung die Ausbildungsplätze sowie die Regionalen Beruflichen Bildungszentren erreichen müssen. • Einführung eines Schülerfreizeitickets. <p>Hierauf basierend erhebt das Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung keine Einwände zum besagten Nahverkehrsplanentwurf 2017 bis 2027.</p>	Kenntnisnahme.
Usedomer Bäderbahn	Für Busse mit Elektroantrieb werden ... künftig Lebenszyklen von 30 Jahren erwartet. Auch bei anderen Antriebsarten geht man von deutlich längeren	Der Hinweis auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten wird in Kapitel 8.5 in der Form umgesetzt, als dass

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
GmbH; 13.07.2017	<p>Lebenszyklen der Fahrzeuge aus. Auch wir werden uns dem Thema der alternativen Antriebe nicht verschließen können, zumal im VDV mit Unterstützung des BMVI eigene große Kampagne zur Durchsetzung alternativer Antriebe läuft. Aber auch regional ist das Thema von Bedeutung. So hat die Gemeindevertretung Heringsdorf ein Zielkonzept „emissionsfreie Gemeinde“ beschlossen. Dies voran gestellt bitten wir Sie, die im vorliegenden Entwurf gemachten Aussagen zum durchschnittlichen Fahrzeualter anzupassen.</p> <p>Bitte beachten Sie dabei auch, dass eine Aussage zu einem Durchschnittsalter an der Problemstellung vorbeigeht, da es sich bei allen Verkehrsunternehmen um Neubeschaffungen, die in der Regel im Rahmen von Flottenumstellungen erfolgen, handelt. Das heißt, durch die Flottenumstellung kommt es zu einem gleichmäßigen altern des Fuhrparks. Wir haben die gleiche Thematik im Bereich SPNV.</p>	<p>die im Entwurf definierten Angaben nun ausdrücklich für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p> <p>Die Regelungen zur Altersstruktur der eingesetzten Fahrzeuge zielen sowohl auf Klimaschutz-, Komfort-, aber auch Fahrgastsicherheitsaspekte und können daher nicht entfallen. Entsprechend der Stellungnahme der Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH vom 03.08.2017 wird der angegebene Durchschnittswert von 7 Jahren jedoch auf 8,5 Jahren korrigiert.</p>
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH; 13.07.2017	<p>Unter Punkt 8.5 Qualität der Fahrzeuge weist der Entwurf des Nahverkehrsplanes konkrete Vorgaben aus, u.a. ist hier das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge auf 7 Jahre beschränkt. Das mag aus heutiger Sicht für die Dieselfahrzeuge ok. sein. Künftig werden wir jedoch nicht an neuen Technologien vorbeikommen und unsere Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe umstellen. Da z. Bsp. Busse mit Elektroantrieb eine wesentlich höhere Lebensdauer haben, ist aus unserer Sicht der Nahverkehrsplan hinsichtlich der Aussagen zum durchschnittlichen Fahrzeualter anzupassen.</p>	<p>Der Hinweis auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten wird in Kapitel 8.5 in der Form umgesetzt, als dass die im Entwurf definierten Angaben nun ausdrücklich für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p>
Landkreis Uckermark; 20.07.2017	<p>Der Inhalt Ihres Entwurfes zum Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald deckt sich grundsätzlich mit den Vorstellungen des Landkreises Uckermark.</p> <p>Insbesondere der Standpunkt des Landkreises Vorpommern Greifswald zum SPNV geht konform mit den Vorstellungen des Landkreises Uckermark. Hiesig wird der 2-Stunden-Takt der DB-Fernverkehr AG zwischen Berlin und Stralsund</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	ausdrücklich begrüßt und die Forderung des Streckenausbaus auf 160 km/h befürwortet.	
	<p>Im üÖPNV gibt es im kreisüberschreitenden Verkehr Schnittpunkte in Strasburg und Woldegk. Hier sind Anschlüsse in Richtung Pasewalk nur teilweise berücksichtigt.</p> <p>Eine Wegekette von Prenzlau nach Neubrandenburg existiert ebenso nur sporadisch. Prenzlau gehörte einst zum Alt-Bezirk Neubrandenburg. Auf Grund dieser historisch gewachsenen Strukturen rege ich an, den Bedarf insbesondere durch Pendler aktuell zu überprüfen.</p>	<p>Zur Verbesserung von Anschlüssen wurde im vorliegenden Entwurf Strasburg als Verknüpfungspunkt definiert.</p> <p>Die Wegekette zwischen Prenzlau und Neubrandenburg betrifft den Landkreis Vorpommern-Greifswald nicht, da der übliche Verkehrsweg über Woldegk das Kreisgebiet nicht berührt. Aus dem südlichen Bereich des Landkreises Vorpommern-Greifswald existiert mit dem SPNV bereits eine direkte Anbindung, die zudem ausgebaut werden soll.</p>
	Nach wie vor gibt es aus der Region Penkun die Nachfrage und Bitte, eine Busanbindung nach Prenzlau bzw. Schwedt/Oder (über Gartz) zu realisieren. Auf Grund einer fehlenden Mitfinanzierung durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde bisher darauf verzichtet, dieser Bitte nachzukommen.	<p>Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald ist das beabsichtigte Zielnetz unter Berücksichtigung vorhandener Nachfragestrukturen und zukünftiger Potenziale entworfen worden. Eine Einordnung der Verbindungen aus Penkun in Richtung Brüssow – Prenzlau bzw. Gartz – Schwedt/Oder in das Hauptnetz I oder II konnte nicht festgestellt werden.</p> <p>Da es insbesondere im Ergänzungsnetz einen Prüfauftrag zur sukzessiven Überplanung und Verbesserung gibt, sollte im Zuge dieser sukzessiven Netzüberarbeitung ermittelt werden, welche konkreten Bedarfe bestehen und in welcher Form eine mögliche Verkehrsleistungserbringung und –finanzierung denkbar ist.</p> <p>Das Angebot zur Abstimmung mit dem Landkreis Uckermark wird dabei gern aufgenommen.</p>
Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt 70.1 (Amt für Wasserwirtschaft & Kreisent-	<p>S. 41, 3.3 Bevölkerungsprognose:</p> <ul style="list-style-type: none"> - auffallend ist die im Vergleich zu GGR unterschiedliche Aufteilung der Kategorien: eine Kategorie mit konstanter Entwicklung fehlt - die prozentuale Darstellung der Entwicklungstendenzen ist hingegen deutlich besser gelungen, als die von GGR genutzte Variante (vgl. 	<p>Es wurden aus gutachterlicher Sicht zweckmäßige Kategorien dargestellt. Abbildung 8 zeigt in der Kategorie -5% bis +5% räumliche Bereiche mit konstanter Entwicklung.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
wicklung); 20.07.2017	<p>Schlussbericht „Aktualisierung der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald“, GGR 2017: S. 21)</p> <p><u>Anmerkung:</u> Ergänzt werden müsste hier, wie die Prozentwerte der Gemeinden ermittelt wurden (von... bis...) -> Wurden die Ortsteile in die Auswertung einbezogen, sollte zumindest ein Satz dazu geschrieben werden. - derzeit erfolgt die Abstimmung mit der Landesprognose M-V, da die Prognosen Stand: 07/2017 Unterschiede in einzelnen Gemeinden aufweisen (Grund: unterschiedliche Einbeziehung der Flüchtlingszuzüge in einzelne Gemeinden); <u>Hinweis:</u> kurzer Austausch mit dem zuständigen stellv. Referatsleiter der Abteilung 4, Herrn Hollenbach bzw. mit Herrn Rümenapp bzgl. dem Abgleich mit der Landesprognose M-V (Kontaktdaten Herr Hollenbach, Tel: 0385 588 – 8441, E-Mail: joern.hollenbach@em.mv-regierung.de); Ziel sollte es sein, eine möglichst einheitliche Prognose zu erstellen, um Diskussionen und Unmut in der Bevölkerung zu vermeiden</p>	<p>Ortsteilbezogenen Daten lagen dem beauftragten Gutachter während der Bearbeitungsphase des Nahverkehrsplans nicht vor, so dass diese nicht berücksichtigt werden konnten. Für nähere Angaben zur Methodik der Datengenerierung wurden die genutzte Datenquelle angegeben, da die Daten im Nahverkehrsplan nur zitiert werden.</p> <p>Die inhaltliche Bearbeitung und Abstimmung von Prognosedaten zur Bevölkerungsentwicklung ist nicht Auftragsinhalt der Erstellung des Nahverkehrsplans. Sofern eine fortgeschriebene Prognose existiert, wird das zuständige Amt über eine Fortschreibung entscheiden.</p>
	<p>Insgesamt wird in der kleinräumigen Bevölkerungsprognose von einem leichten Bevölkerungsrückgang zwischen 2015 und 2027 um ca. 4,4% ausgegangen⁶². (⁶² Alle Angaben zur Bevölkerungsentwicklung basieren auf Gertz Gutsche Rümenapp GbR (2014).) Anmerkung: Basieren die Daten auf der alten Bevölkerungsprognose? Wenn ja, bitte Abgleich mit neuer bzw. Änderung der Jahreszahl zu 2017 (Abstimmung mit der neuen Landesprognose von Herrn Hollenbach vorausgesetzt, Abstimmung zwischen Amt für Wasserwirtschaft und Kreisentwicklung mit Herrn Hollenbach erfolgt im wegen Urlaub vrstl. erst Mitte August, vgl. Anmerkung zu 3.3).</p>	<p>Altersgruppenspezifische Daten lagen dem beauftragten Gutachter während der Bearbeitungsphase auf Basis der Prognose aus dem Jahr 2014 vor, so dass Prognosedaten aus dem Jahr 2017 nicht berücksichtigt werden konnten (vgl. auch Stellungnahme zu S. 41, 3.3 Bevölkerungsprognosen).</p>
Uckermärkische Verkehrs-gesellschaft mbH; 21.07.2017	<p>Nach Einsicht Ihrer Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass wir unsererseits keine Ergänzungen und Hinweise haben.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Seniorenbeirat und AG Barrierefreie Stadt; 24.07.2017	Der vorliegende Entwurf entspricht den Erwartungen. Aus der Sicht der AG und Beiräte sind alle relevanten Bereiche die Barrierefreiheit betreffend erfasst worden.	Kenntnisnahme.
	Linie 3: Erweiterung bis Parkplatz „Alte Schmiede“, Einrichtung einer neuen Haltestelle in Höhe des Friedhofweges und weiterhin Einbeziehung der Haltestelle Lindenstraße Dringend erforderlich: Viele Bürger aus dem Ostseeviertel lassen ihre Angehörigen auf dem Friedhof in Eldena bestatten. In der Lindenstraße befindet sich „betreutes Wohnen“. Auf keinen Fall darf die bereits vorhandene Verbindung wegfallen. Es muss dringend eine zusätzliche Haltestelle in Friedhofsnähe angelegt werden.	Die Verlängerung der Linie 3 über Lindenstraße und Hainstraße zur „Alten Schmiede“ ist die bevorzugte Variante, die zur Sicherung der Anbindung angestrebt wird. Dem Hinweis entsprechend wird die Einrichtung eines Haltestellenpaares im Bereich der Lindenstraße/Ecke Friedhofsweg im Nahverkehrsplan ergänzt.
	Linie 4: 60-Minuten-Takt Vorschlag: Mo-Fr: 30 Minuten-Takt bis sich die Linie etabliert hat, Probezeit 6 Monate, falls der Bedarf nicht da ist, erst dann auf 60-Minuten-Takt ändern	Bei den vorgeschlagenen Umsetzungsvarianten handelt es sich um Mindestvorgaben. Im Falle von starker Nachfrage ist eine Taktverdichtung unter Maßgabe der Finanzierbarkeit jederzeit denkbar. Kritisch wirkt es jedoch erfahrungsgemäß, wenn ein eingeführtes hohes Angebotsniveau verschlechtert wird. Die Übernahme des Vorschlags wird daher nicht empfohlen.
	Geplante Grundschule Haltestelle Osnabrücker Straße Wo soll die Haltestelle entstehen?, Vorschlag: An der Osnabrücker Straße, da dann die Stadtrandsiedlung nicht belastet wird.	Es wird folgende Klarstellung entsprechend der Stellungnahme ergänzt: 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.
Aufbau eines Haltestellenkatasters Unbedingt notwendig. Erfassung der angegebenen Daten sehr konkret und verständlich. Veröffentlichung auf Stadtkarte/ Kreiskarte oder App. Alle	Kenntnisnahme.	

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	getroffenen Aussagen und Festlegungen entsprechen den Erfordernissen, um eine gleichberechtigte Teilnahme aller am ÖPNV zu ermöglichen.	
Amt Züssow; 25.07.2017	<p>S. 72: Die flächendeckende Erreichbarkeit wird im Ergänzungsnetz zumindest an den Schultagen gewährt. Dies schränkt im ländlichen Bereich das Leben jedoch erheblich ein. Auch im Hinterland der Insel Usedom gibt es einen Tourismusbereich, welcher durch die minimale bzw. fehlende Verkehrsanbindung für den nicht autogebundenen Urlauber eingeschränkt wird. Anreisen sind am Wochenende teilweise nur im Rahmen des Hauptnetzes 1 und II möglich, danach nur über Taxinutzung. Hier sollte über Rufbus bzw. alternative Angebote nachgedacht werden. möglich sein.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Analyseteil des Nahverkehrsplans, der die Situation im Status Quo beschreibt.</p> <p>Die aus Sicht des Landkreises gewünschte zukünftige Angebotsqualität wird im Kapitel 7 beschrieben. Konkret wird die Mindestbedienung dann auch erstmals für Mo-Fr an Ferientagen eine tägliche Anbindung vorsehen. Hierbei sollen - wenn sinnvoll - auch flexible Angebotsformen wie Rufbus zum Einsatz kommen.</p>
	<p>S. 123 Mindestbedienqualität: Über die Festsetzung der Mindestbedienung in den einzelnen Netzen wird der Bereich Ergänzungsnetz am Sa., So. und an Feiertagen nicht definiert, d.h. es besteht kein Anspruch auf eine Beförderung an diesen Tagen.</p> <p>Es wird auf S. 123 darauf hingewiesen, dass die Ämter, Städte und Gemeinden auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen vereinbaren können, aber dafür ist ein finanzieller Ausgleich notwendig. Soll dies bedeuten, dass die Kommunen diesen zahlen? Der ÖPNV ist keine Aufgabe der Kommune. Die Kommunen sind auch finanziell nicht in der Lage freiwillig diese Kosten zu tragen. Es sollte innerhalb des Landkreises keine Schlechterstellung der Kommunen im Ergänzungsnetz erfolgen.</p> <p>Für touristische Schwerpunkträume ist saisonal eine Verdichtung angedacht auf Kosten des Landkreises, also aller Kommunen.</p>	<p>Im Ergänzungsnetz wird über das heutige Angebotsniveau hinaus eine deutlich ausgeweitete Mindestbedienvorgabe definiert, da derzeit – wenn überhaupt – nur an einzelnen Wochentagen eine Anbindung von Siedlungseinheiten des Ergänzungsnetzes existiert. Eine Mindestbedienvorgabe für eine Wochenendbedienung ist jedoch unter Abwägung der zu erwartenden Potenziale und der Mittelverfügbarkeiten im Ergänzungsnetz nicht realisierbar.</p> <p>Die Möglichkeit zur Vereinbarung zusätzliche Beförderungsleistungen ist ein Angebot, dass in vielen Landkreisen Deutschlands unabhängig von der Aufgabenzuordnung des ÖPNV zu den Landkreisen, kreisfreien Städten und Ländern praktiziert wird. Der Landkreis definiert aufgabengemäß die Mindestvorgaben, die durch ihn abgesichert werden sollen. Für diese Mindestvorgaben ist kein kommunaler Beitrag erforderlich, so dass keine Schlechterstellung gegeben ist. Das Niveau der Mindestvorgaben ist jedoch immer unter dem Aufgabenzuschnitt der eigenen (finanziellen) Leistungsfähigkeit zu verstehen, so dass einzelne Städte und Gemeinden darüber hinausgehende Angebotsniveaus realisieren können sollen.</p> <p>Die Angebotsgestaltung erfolgt grundsätzlich im Hauptnetz I und II angebotsorientiert, d.h. unter Berücksichtigung der potenziellen verkehrlichen Nachfrage und im Ergänzungsnetz mit davon abweichenden schwachen Nachfragestrukturen</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<p>nachfrageorientiert, d.h. zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für die vorhabenden Nachfrage. Wie erläutert, weicht der Landkreis hier zugunsten eines erhöhten Mindeststandards bereits im Sinne einer Verbesserung für den gesamten Landkreis ab. Gleichzeitig ist es aber auch erforderlich, starke Verbindungen ebenso stärken zu können, so dass im Hauptnetz I und II bei vorhandener touristischer Nachfrage aus Sicht des Landkreises das Ziel einer entsprechenden Angebotsverdichtung angestrebt wird. Dies wirkt nicht zulasten einzelner Kommunen, da die Finanzierung überwiegend durch Bundes- und Landesmittel sowie Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste erfolgt.</p>
	<p>S. 167, Pkt. 8.2.: Die Umsetzung der Mindestanforderungen (blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, Wetterschutzeinrichtung usw.) an Haltestellen ist auch mit Einwerbung von Fördermittel für die Kommunen kaum möglich.</p>	<p>Die Anforderungen an die Ausstattungen von Haltestellen entsprechend dem Stand der Technik und beinhalten sowohl Anforderungen von ÖPNV-Kunden, Verkehrssicherheitsaspekte als auch Aspekte der subjektiven Sicherheit.</p> <p>Das die bauliche Anpassung und Modernisierung von Haltestellen viele Kommunen vor Herausforderungen stellt, wird dabei bestätigt. Dennoch sind im Nahverkehrsplan die Zielvorstellungen und Mindestanforderungen für den Angebotsumfang und die Angebotsqualität zu definieren, so dass auch Anforderungen an die Haltestellengestaltung zu hinterlegen sind.</p>
	<p>S. 177, Qualität der Fahrzeuge: Es wird auf ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge abgestellt. Derzeitig sind viele Fahrzeuge mit Werbung für die Region und auch für Unternehmen unterwegs, dies würde dementsprechend eingeschränkt werden.</p>	<p>Ein einheitliches Erscheinungsbild ist als klares Ziel beizubehalten und schließt nicht aus, einzelne Flächen an den Fahrzeugen zu Werbezwecken zu vermarkten.</p>
	<p>S. 179/180 Fahrradmitnahme: Der Mitnahme von Fahrrädern sollte eine höhere Priorität gerade im Ergänzungsnetz mit der geringen Anzahl der Fahrtenpaare zu kommen. Es würde Einwohnern und auch Touristen die Möglichkeit geben eine Tour per Rad und eine Tour per Bus zu absolvieren. Die Ausstattung mit Fahrradträgern am Heck der Fahrzeuge sollte auch für das Ergänzungsnetz gelten.</p>	<p>Eine deutliche Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr wird im gesamten Nahverkehrsplan konsequent verfolgt, so dass eine Anpassung aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die bereits heute bestehenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme werden beibehalten und sollen besonders in den Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Tourismusnetz stärker unteretzt werden.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlich sollen Linien in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen des Landkreises z.B. durch Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme aufgewertet werden – hier für alle Netzebenen. • Darüber hinaus wird auf Kapitel 8.3 verwiesen, in dem die Maßnahme „Initiative Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV“ beschrieben wird, die ebenfalls auf eine Verbesserung der Verknüpfung von Rad und Bus ausgerichtet ist.
	S. 209/210 Finanzbedarf Investitionen: Haltestellenkonzept - der Ausbau der Haltestelle ist mit den Gemeinden langfristig zu planen.	Kenntnisnahme. Der gemeinsame Planungsansatz wird im Nahverkehrsplan bereits beschrieben.
	S. 214: Im Nahverkehrsplan bekommt der Tourismus einen hohen Stellenwert, was auch in gewisser Weise richtig ist. Jedoch ist eine Teilfinanzierung der Maßnahmen nicht über Tourismusabgabe möglich. Hier wird auf die Kostentragung des Landkreises abgestellt und auf die Bemühungen das KAG entsprechend zu ändern. Warum wird im Bereich Tourismus nicht auf eine Beteiligung der Kommunen mit Tourismusschwerpunkt abgestellt? . Für zusätzliche Angebote im Ergänzungsnetzwerk sollen ggf. die betreffenden Kommunen eine Finanzierung übernehmen	Es wird ein einheitlicher Ansatz für den gesamten Landkreis vorgeschlagen. Der Tourismus wird dabei als ein Handlungsschwerpunkt des Nahverkehrsplans neben vielen anderen berücksichtigt – insbesondere der gesamthaften Gestaltung von Mindestbedienvorgaben für den gesamten Landkreis. Es ist jedoch zu unterscheiden zwischen dem sachlich dienlichen Vorschlag einer Anpassung des KAG, um eine Mitfinanzierung von touristischen Verkehren über Tourismusabgaben zu ermöglichen und der Tatsache, dass alle Städte und Gemeinden (unabhängig von der touristischen Bedeutung) die Möglichkeit erhalten müssen, auch Angebotsniveaus über den vom Landkreis leistbaren Mindeststandard hinaus umsetzen zu können. Ein Widerspruch wird hier nicht gesehen.
	S. 264, 1. Abbildung: GS Schlatkow noch enthalten.	In den angegebenen Datengrundlagen wird ein Sachstand dargestellt, zu dem noch der Schulstandort der Grundschule existiert hat. Daher wird die Abbildung an dieser Stelle beibehalten. In der Darstellung des Ist-Standes im Abbildung 12 wird der Schulstandort jedoch wie oben angegeben entfernt.
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; 26.07.2017	Bei der Ausweisung und Kategorisierung grenzüberschreitender Verbindungen in Abschnitt 7 NVPVG und Abschnitt 4.3.2 NVP-MSE stelle ich keine grundsätzlichen Unterschiede fest. Lediglich die Verbindung Greifswald - Altentreptow - Neubrandenburg kommt nur im NVP-MSE als Verbindungsrelation II. Ordnung vor. Bei allen anderen grenzüberschreitenden Hauptnetzrelationen liegen die Unterschiede lediglich in der konkreten	Kenntnisnahme. Die Verbindung Greifswald – Altentreptow – Neubrandenburg wird nur im Abschnitt Greifswald – Jarmen als Hauptnetzebenen I definiert. Die übergeordnete Verbindung

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	täglichen Bedienungshäufigkeit bzw. der zeitlichen Lage der Fahrten.	Greifswald – Neubrandenburg wird derzeit als Teil des Fernbuslinienverkehrs abgedeckt.
	In den Karten (Abbildungen 33 und 34) sollten diese Relationen allerdings auch grenzüberschreitend dargestellt werden, wie in den Tabellen 27 und 28, um nicht den Eindruck des Endens an der Kreisgrenze zu erwecken.	Die kreisübergreifenden Verbindungen des sonstigen ÖPNV (Greifswald – Demmin, Greifswald - Grimmen, Anklam – Friedland mit Anschluss nach Neubrandenburg und Jarmen – Demmin) werden bereits in den Abbildungen 33 und 34 so dargestellt, dass kein Eindruck des Endens an der Landkreisgrenze entsteht.
	Wir hatten in unserem NVP (Abschnitt 4.3.2, Tabelle 4-2), erläutert, dass die Zuständigkeit für eben diese grenzübergreifenden Relationen nicht beim Landkreis MSE liegt und somit die Einflussnahmöglichkeiten in der Umsetzung begrenzt sind und für den Landkreis MSE nur Zielstellungen darstellen können.	Kenntnisnahme. Es wird jeweils der Hinweis ergänzt: „Dies stellt lediglich Zielstellungen dar, da die Zuständigkeit nicht beim Landkreis Mecklenburgische Seenplatte liegt.“
	Wir gehen davon aus, dass die Möglichkeit der Abstimmung im Interesse der Fahrgäste aus beiden Landkreisen besteht, ggf. auch über die konkrete technologische Umsetzung mit Ergänzungsbedienung o.ä.	Das Angebot zur Abstimmung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird gern aufgenommen.
Ortsteil-vertretung Friedrichshagen; 27.07.2017	<p>Obwohl Friedrichshagen ein Ortsteil der Stadt Greifswald ist, besteht fast keine Anbindung an den ÖPNV. Lediglich mit der Bushaltestelle an der L26, durch den Regionalverkehr des Landkreises haben Bürger eine Möglichkeit die Stadt zu erreichen. Dabei müssen sie bis zu 3 Km zur Bushaltestelle laufen. Für Kinder und Rentner unzumutbar, aber auch für alle anderen mit vollen Einkaufstaschen und bei Regen und Schnee. Friedrichshagen hatte als Ortsteil der Stadt Greifswald jahrzehntelang eine Busverbindung, die vor 3 Jahren von den Verkehrsplanern der Stadt, ohne vorherige Absprache mit den Einwohnern des Ortsteiles, plötzlich gestrichen wurde. Nur auf heftige Beschwerde der Ortsteilvertretung war die Stadt bereit einen Schülerersatzverkehr, Kleinbus, 8 Plätze, ersatzweise einzusetzen, der lediglich die Schüler um 7.00 Uhr zu den Schulen Ostseeviertel I und II fährt und 15.30 Uhr zurückbringt. Dabei werden beide Haltestellen in Friedrichshagen angefahren.</p> <p>Bei der Erarbeitung des langfristigen Stadtentwicklungskonzeptes, sowie in vielen anderen Beratungen, hat die Ortsteilvertretung auf diese unhaltbare</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Mit Stand 2015 werden entsprechend Einwohnermelderegister für den Ortsteil Friedrichshagen 230 Einwohner angegeben. Die dem Gutachter erst seit 07. Juni 2017</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Situation mehrfach hingewiesen. Von 2015 bis 2018 wird sich die Einwohnerzahl des Ortes mehr als verdoppeln. Hinzugekommen sind hauptsächlich Familien mit Kinder. Kinder die im schulpflichtigen Alter sind, oder es in den nächsten Jahren werden. Gleichzeitig steigt der Anteil von Rentnern stetig an. Wie organisiert ein Rentner ohne Auto seine Arztbesuche, Einkäufe und Besuche von Kulturveranstaltungen oder anderen Teilen des öffentlichen Lebens. Im Sommer eventuell noch mit dem Fahrrad und im Winter? Bis in das Zentrum der Stadt sind es mehr als 20 Kilometer hin und zurück. Ist das zumutbar bei Schnee und Eis? Mit welchem Recht wird unser Ortsteil vom öffentlichen Nahverkehr einfach abgeschnitten? Was machen Schüler, die am Nachmittag an den außerschulischen Aktivitäten teilnehmen möchten, wie Sport und Kultur? Haben Berufstätigen kein Recht auf Nutzung des ÖPNV, zur Arbeit, zum Einkauf, oder zu anderen Aktivitäten? Greifswald ist eine Fahrradstadt, aber wer möchte das seinen Kindern zumuten? Es ist klar, eine Busanbindung von Friedrichshagen an den Stadtverkehr, wie sie früher schon immer bestand, ist nicht kostendeckend. Wenn wir diese Entwicklung zulassen, werden nach und nach alle Ortsteile am Rande der Stadt ausgegrenzt.</p> <p>Schaut man in den Fahrplan der Stadt Greifswald, ist Friedrichshagen nicht vorhanden.</p> <p>Nun wird der Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 aufgelegt. Es ist Zeit zu handeln. Viele Familien unterhalten derzeit, vor allem im Winter, 2 Autos, um die täglichen Dinge des Lebens zu realisieren, da die Bushaltestelle an der L26 bis zu 3 Km vom Wohnhaus entfernt ist. Fahrradboxen an der Bushaltestelle sind bei schlechtem Wetter keine Alternative.</p> <p>Zielsetzung, Vorschlag, Fahrplan: Montag bis Freitag, Linie 2</p> <p>07.00, 09.00, 14.00, 17.00 Uhr: Abfahrt Friedrichshagen oberer OT, mit Halt unterer OT, mit Anbindung Greifswald und Umsteigemöglichkeit für Weiterfahrt gesamtes Stadtgebiet. Rückfahrt: 11.00 Uhr, 15.30 Uhr, 18.00 Uhr,</p>	<p>vorliegenden Ergebnisse einer kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Landkreis auf Ortsteilebene weisen für den Prognosehorizont 2018 ca. 238 und für den Prognosehorizont 2030 ca. 244 Einwohner aus. Im ISEK werden weiterhin mit Stand 2014 96 Wohneinheiten im Ortsteil Friedrichshagen ausgewiesen (vgl. ISEK, Tabelle 11). Stand November 2016 werden im Ortsteil Friedrichshagen im ISEK Flächenpotenziale in Gebieten ohne rechtskräftigen B-Plan ausgewiesen (vgl. ISEK, Tabelle 21):</p> <ul style="list-style-type: none"> • E004 Ergänzungssatzung Friedrichshagen: mögliche 60 Wohneinheiten als Einfamilienhäuser • F36 Friedrichshagen (Wohnbauflächen gemäß Flächennutzungsplan): keine Angaben zu möglichen Wohneinheiten <p>Trotzdem die Belastbarkeit kleinräumiger Bevölkerungsprognosen stark eingeschränkt ist, <u>kann</u> auch unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Flächenpotenziale für den Wohnungsneubau eine mögliche <u>Verdopplung der Einwohnerzahlen keinesfalls erkannt werden</u>.</p> <p>Dies ist nicht zutreffend (siehe oben).</p> <p>Für die Verbindung Greifswald entlang der L26 in Richtung Kemnitz und weiter in Richtung Wolgast definiert der Nahverkehrsplan die Hauptnetzrelation I Greifswald – Lubmin – Wolgast sowie die Hauptnetzrelation II Greifswald – Katzow – Wolgast, so dass an Wochentagen <u>mindestens ein ca. stündliches Grundangebot</u> für die Haltestelle an der L26, Abzweig Friedrichshagen resultiert. Die fußläufige Anbindung ist damit in</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>20.00 Uhr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass um 7.00 Uhr (Friedrichshagen) und 15.30-16.00 Uhr (Neö-Schule) der reguläre Schülerverkehr eingebunden ist, mit den Schulen im Ostseeviertel I und II, und die Kinder den Unterricht rechtzeitig erreichen und verlassen können. Auch die Einbindung der Haltestellen Norma und zukünftig Alte Schmiede ist wünschenswert.</p>	<p>der Tat nicht ausreichend gewährleistet. Daher greift weiterhin die Netzebene Ergänzungsnetz zum Anschluss der Haltestellen im Ortsteil Friedrichshagen. Dabei werden zwei Fahrtenpaare bzw. unter Berücksichtigung der Schülerbeförderung insgesamt drei Fahrtenpaare definiert.</p> <p>Damit resultiert aus dem Nahverkehrsplan, dass mindestens ein zusätzliches Fahrtenpaar für den Ortsteil Friedrichshagen vorgesehen werden soll.</p> <p>Darüber hinausgehend Vorgaben sind unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zur erwarteten Einwohnerentwicklung nicht herleitbar und auch im Vergleich zu anderen Siedlungseinheiten ähnlicher Größe im Landkreisgebiet im Sinne einheitlicher Bedienvorgaben nicht zu empfehlen.</p> <p>Der gewünschte Fahrplan ist aus Sicht einer Fahr- und Umlaufplanung nicht fahrbar und führt bei Umsetzung der zeitlichen Fahrplanlagen zu acht Fahrtenpaaren. Die Entscheidung über diese deutlich gegenüber den Mindestbedienvorgaben hinausgehenden Bedienhäufigkeit liegt daher im Ermessen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und wird durch den Nahverkehrsplan selbst dann nicht ausgeschlossen, wenn hier leider keine dementsprechende Empfehlung gegeben werden kann.</p>
<p>Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald; 31.07.2017</p>	<p>Insgesamt können wir den Entwurf sowohl in seinen umfangreichen (Defizit-) Analysen als auch in den Vorschlägen gut nachvollziehen. Auch die im Vergleich mit dem Landesplan deutlich andere Prognose ist u.E. gut begründet. Besonders bestärken kann man den vorgestellten Ansatz in folgenden Punkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung integrierte Taktverkehre • bessere Verknüpfung Greifswald und engeres Umland • Systematisierungen/bessere Koordination in Hinblick auf Information, Corporate Identity, Haltestellenausstattung, Abstimmung Schülerverkehr • Förderung sowohl von flexiblen als auch alternativen Bedienformen und inter-/multimodalen Angeboten (z.B. Fahrradmitnahme, Kombiniert mobil) • Abstimmung auch mit benachbarten Landkreisen (v.a. im Stadt-Umland-Bereich Greifswald/Stralsund/Grimmen) • Die geplante Citybus-Linie 4 verspricht eine Erschließung bislang schlecht durch den ÖPNV-versorgter Bereiche, sollte in Wieck gut mit der Linie 2 vertaktet werden. 	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> Die Erschließung des Bereichs Bertold-Beitz-Platz ist zu begrüßen. Im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse des an 24-Stunden-Dienstpläne gebundenen Personals der Universitätsmedizin ist es ein erster Schritt. Ein Semesterticket ist ebenfalls zu begrüßen. 	
	<p>Vor allem aus touristischer Sicht ist eine Verbindung von der Insel Usedom nach Greifswald ohne Umstieg in Züssow sehr wünschenswert. Aus Pendlersicht ist vor allem eine gute, umsteigefreie Verknüpfung in Richtung Rostock wünschenswert.</p>	<p>Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich leider keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes.</p>
	<p>Die derzeitigen Standorte des Carsharing in Greifswald sind suboptimal, da ein Standort im Zentrum fehlt (ZOB/EKZ Gleis 4?). Das ist natürlich für den Nahverkehrsplan nachrangig, im Hinblick auf multimodale Mischformen dennoch interessant.</p>	<p>Die Standorte des Carsharing entwickeln sich laufend weiter. Im Nahverkehrsplan werden die derzeitigen Standorte aktualisiert, da mittlerweile zwei neue Stationen am Bahnhof und am Theater eingerichtet wurden.</p>
	<p>Bisherige Erfahrungen mit P&R-Konzepten haben gezeigt, dass diese Verkehrsform an Attraktivität verliert, je näher die Plätze an den Zielorten liegen. D.h., wenn ein Anfahren der Greifswalder Innenstadt reduziert werden soll, sind Plätze innerhalb des Greifswalder Stadtgebiets eher weniger geeignet. Sowohl zur Bildung von Pendlergemeinschaften als auch zum Umstieg von Auto auf Bus ist aus unserer Sicht eher zu überlegen, ob der Wechsel nicht an Standorten wie den Anschlussstellen Gützkow, Süderholz und das Pommerndreieck oder im Bereich Moeckow/Berg erfolgen sollte.</p>	<p>Die Bildung von Pendlergemeinschaften findet bereits derzeit statt, wobei oftmals keine Pendlerparkplätze, sondern wilde Parkflächen belegt werden. Dies kann z.B. im Umfeld der BAB-Abfahrt Gützkow der A20 beobachtet werden. Erfahrungsgemäß ist jedoch selbst bei einem maximal zu erwartenden Fahrtenangebot eines 60-Minuten-Taktes ein Umstieg vom Pkw auf den Bus eher nicht zu erwarten, so dass die Empfehlung nicht übernommen wird. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass die Verknüpfung des Pkw zur den Angeboten des SPNV an allen Zugangsstellen sichergestellt und verbessert werden sollte. Dies wird im Nahverkehrsplan bereits gefordert.</p>
	<p>Auch wenn wir in einer sehr dünn besiedelten Region leben und Vernetzung immer mit hohem Aufwand verbunden ist, erscheint die Einrichtung eines Kundenbeirats sinnvoll. Ein solches Gremium, in dem regelmäßige NutzerInnen aus den verschiedenen Teilen des Landkreises ihre konkreten Erfahrungen benennen, konkrete Vorschläge machen und geplante</p>	<p>Es bestehen derzeit keine Ziele des Landkreises in Richtung der verbindlichen Vorgabe von Kundenbeiräten etwa als Bestandteil von Qualitätsmanagement- oder Beschwerdemanagementverfahren. Vielmehr wird auf die Vorschläge zur besseren Einbindung der Zielgruppe der Schüler bzw. derer Erziehungsberechtigten bei der</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Entwicklungen kommentieren/kritisch begleiten können, kann vielleicht die kundenorientierte Weiterentwicklung des Nahverkehrs sinnvoll unterstützen.</p>	<p>Angebotsgestaltung verwiesen, da hier ein deutlich wahrnehmbares Problem besteht, dem durch den Nahverkehrsplan strukturell entgegengewirkt werden soll.</p>
<p>Amt Peenetal / Loitz; 01.08.2017</p>	<p>Der Nahverkehrsplan soll für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Hansestadt Greifswald eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Es wird begrüßt, dass mit dem vorliegenden Entwurf die Fortschreibung für die Planung des Nahverkehrs im Landkreis und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erfolgt. Dies ist aus unserer Sicht notwendig, um den zukünftigen Herausforderungen zum Beispiel hinsichtlich des demografischen Wandels, geänderter Mobilitätsanforderungen oder strenger Umweltauflagen gerecht zu werden.</p> <p>Für das Amt Peenetal/Loitz stehen insbesondere die Mobilität der Einwohner, der Pendler, von Touristen und Schülerinnen und Schüler im Vordergrund. Uns ist wichtig, dass sich diese Zielgruppen sicher und einfach im öffentlichen Nahverkehr fortbewegen können. Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen aufgezeigt, um das bestehende Nahverkehrsnetz zu erhalten und zu optimieren, Defizite abzubauen und den Nahverkehr insgesamt zu verbessern. Es werden folgende Vorschläge des Landkreises Vorpommern-Greifswald ausdrücklich unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. Jährliche Fahrplangespräche als gemeinsames Verfahren zwischen Verkehrsunternehmen, Schulleitern, den Schüler- und Elternvertretungen sowie dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV zu etablieren. Zudem bedarf es einer regelmäßigen Abstimmung, ob das derzeitige Angebot für die Schülerbeförderung ausreichend ist. • 2. Die Definierung mittels Leitfadens (einschließlich Förderung) zum Thema „Bürgerbus“ durch das Land Mecklenburg-Vorpommern mit den Vertretern der Aufgabenträger des SPNV und des sonstigen ÖPNV im Land und den Verkehrsunternehmen. • 3. Die Prüfung des Landkreises für die für die An- und Abreise zu den Berufsschulstandorten erforderlichen Fahrten an den betreffenden Feiertagen der allgemein bildenden Schulen bedarfsorientiert verkehren zu lassen sowie bei Bedarf die derzeitigen Erreichbarkeitsprobleme durch Fahrtenoptimierung oder ergänzende Angebote zu verbessern. • 4. Den Teil der Verbindung Greifswald - Loitz - Demmin (Hauptnetz I). Die Verbindung über Sassen im Gesamtkonzept des Abschnittes Greifswald - Loitz - Demmin mit zu planen. • 5. Die Einführung einer flächendeckenden Rufbuslösung. • 6. Die Aufnahme der Verbindung Greifswald-Loitz-Demmin für die Einrichtung und Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien, da sie überregional sowie touristisch eine wichtige Funktion übernimmt. • 7. Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigem ÖPNV <p>Ferner wird begrüßt, dass die Thematik Barrierefreiheit aufgegriffen wurde. Auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist die Umsetzung möglichst vieler für die Barrierefreiheit notwendiger Maßnahmen schnellstmöglich anzustreben. So wichtig diese Maßnahmen sind,</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sollte hierbei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit beachtet werden. So sollte der barrierefreie Ausbau beispielsweise wenn möglich immer mit ohnehin anstehenden Bauarbeiten verknüpft werden. Ebenso findet die Berücksichtigung der Fahrradmitnahme im vorliegenden Entwurf die volle Zustimmung.	
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH; 03.08.2017	<p>S. 116 f., Tabellen 27, 28: Die Aufspaltung von Linien in Abschnitten mit verschiedenen Netzkategorien ist problematisch.</p> <p>Im Netz von VBG-L gibt es zudem viele einfahrende Verkehre anderer Verkehrsunternehmen. Das erschwert eine Vertaktung. Es besteht erheblicher Abstimmungsbedarf.</p> <p>Linie 506 hat in beiden Richtungen eine große Bedeutung für die Schülerbeförderung. Das Fahrgastpotential außerhalb der Schülerbeförderung kommt zu erheblichen Teilen aus Schönwalde und dem Ostseevierviertel. Ein grundsätzlicher Umbau der Linie führt aus unserer Sicht zu Akzeptanzverlust bei den Fahrgästen. Vergleiche auch Planungen UHGW</p>	<p>Eine „Aufspaltung“ erfolgt dann, wenn aus Sicht der zugrundeliegenden Untersuchungen unterschiedliche zweckmäßige Mindestbedienvorgaben abgeleitet werden. Dies ist z.B. auf der Verbindung Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems (Greifswald – Neuenkirchen = Hauptnetz I sowie Neuenkirchen – Insel Riems = Hauptnetz II). Daraus resultiert, dass im Falle der Umsetzung auch eine sukzessive Anpassung von Linienverläufen erforderlich sein kann.</p> <p>Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll. Bei bestehenden Liniengenehmigungen ist dies auf freiwilliger Abstimmungsbasis ab sofort möglich. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Anpassung der Linienkonzessionen bei Neuerteilung erforderlich, um die gewünschte Verkehrserschließung zu erreichen.</p>
	<p>Ausbau der Stadt-Umland-Beziehungen vgl. obige Ausführungen. <i>[Anmerkung des Gutachters: gemeint ist die Stellungnahme vom 24.05.2017 zu S.59, Abbildung 18]</i></p> <p>Zusätzliche Angebote erfordern insbesondere mehr (kleinere) Fahrzeugeinheiten und Fahrpersonal.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>S. 124, Tabelle 33: Wie sind die Taktwechsel zu gestalten? Um die abgestimmte Schülerbeförderung nicht zu beeinträchtigen, sollten die Takte mglw. erst nach 8.00 Uhr bzw. 16.00 Uhr einsetzen oder wechseln. Verschiebungen ermöglichen hierbei die effektivere Umlaufgestaltung für die Rückfahrten.</p>	<p>Die Angaben in Tabelle 33 bilden Circa-Werte ab, um eine Fahr- und Umlaufplanung aufbauend auf die Mindestbedienvorgaben zweckmäßig zu ermöglichen. Der Grundsatz von Takt- bzw. taktähnlichen Verkehren in den Netzebenen Hauptnetz I und II soll zu attraktiveren Verkehren auch für Zielgruppen außerhalb des Schülerverkehrs führen. Eine Beschränkung auf Takte sollte nicht grundsätzlicher Ansatz sein, jedoch sind begründete Ausnahmen/Abweichungen möglich.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>AVG Greifswald: Die Anbindung aus / nach Lubmin an SPNV und Fernverkehr ist in der Durchführung problematisch, da im SPV versetzte, z.T. „unsaubere“ Takte vorliegen.</p> <p>AVG Anklam: Am Wochenende auf dem Hauptnetz I Saisonfahrten (Mai bis Oktober) einführen, bspw. vormittags und später Nachmittag anstelle von 4 ganzjährigen Fahrtenpaaren</p> <p>Bedienung in den Ferien an die entsprechende Situation anpassen – siedlungsschwache Ortschaften nachfrageorientiert anfahren – Erfahrungswerte nutzen</p>	<p>Die Verknüpfung von SPV und Bus aus/nach Lubmin am Bahnhof Greifswald könnte z.B. in Anlehnung an die vertakteten RE-Züge Stralsund – Berlin erfolgen. Eine Anschlussgewährung zu/von allen Zügen wird derzeit nicht machbar sein. Mittelfristig soll das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zusammen mit dem SPNV jedoch einen ungefähren Stundentakt zwischen Berlin und Stralsund ergeben, so dass die Anschlussgestaltung dann daran angepasst werden sollte.</p> <p>Die angegebenen Mindestbedienvorgaben für die Verkehrstage Samstag sowie Sonn- und Feiertags sind auch auf den Verbindungen Greifswald - Lubmin bzw. Anklam - Wolgast als ganzjährige Angebote gedacht.</p> <p>Es ist nicht zu empfehlen, vom Grundsatz eines verlässlichen Angebotsstandards im ganzen Landkreis abzuweichen. Gleichwohl ist situationsentsprechend der Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen zulässig, der aufbauend auf Erfahrungswerte erfolgen kann.</p>
	S. 137 Erreichbarkeit von Berufsschulorten aus dem AVG-Bediengebiet: Grundsätzlich bestehen bereits aus den benannten Ortschaften Verbindungen mit Umstieg in Anklam. Eine weitere Ausgestaltung ist möglich, führt aber zu erheblichem Mehraufwand.	Kenntnisnahme. Um keine unnötigen Kosten zu erzeugen, formuliert der Nahverkehrsplan den Prüfauftrag, um erforderliche Fahrtmöglichkeiten zu identifizieren, die dann nach vorheriger Fahrtwunschanmeldung durch die Berufsschulen verkehren können.
	S. 177 ff.: Vorgabe des Durchschnittsalter von 7 Jahren ist für uns nicht zutreffend. Gemäß Ausschreibungsunterlagen: 8,5 Jahre vorgegeben. Höchstalter von 14 Jahren – umsetzbar.	Der angegebene Wert wird von 7 auf 8,5 Jahren korrigiert.
	S. 211: Die Realisierbarkeit von Erlösen i.H.v. 1,60 € je FPKM ist nicht auf allen Linien als sicher anzunehmen, insbesondere dann nicht, wenn Leistungen ausgebaut werden. <i>[Anmerkung des Gutachters: In der Stellungnahme werden zur Berücksichtigung durch den Gutachter unternehmensspezifische Angaben zu Kosten und Erlösen angegeben. Aus Wettbewerbs- und Vertraulichkeitsgründen erfolgt keine Darstellung dieser Angaben.]</i>	Die Daten werden bei der Überarbeitung des Kapitels 10.3 berücksichtigt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Vorschlag AVG für Ergänzungsnetz (in Interesse der Fahrgäste):</p> <p>Orte ab 3.000 EW → mind. 3 Fahrtenpaare pro Woche; Ortschaften darunter mind. 2 Fahrtenpaare pro Woche, Aufgrund von Fahrgasthinweisen und entsprechender Fahrzeitverkürzung würde die AVG Anklam auf zwei Linien im Ergänzungsnetz in Ortschaften mit mind. 3.000 EW eine spätere Nachmittagsfahrt mit aufnehmen → weitere zusätzliche FPKM in Höhe von 28.922. Neue Gesamtsumme der FPKM 2018: 1.239.038</p>	<p>Der im Nahverkehrsplan hinterlegte Entwurf für die Mindestbedienstandards im Ergänzungsnetz zielt auf zwei Fahrtenpaare je Tag, so dass er über dem Vorschlag der Stellungnahme liegt. Da die Umsetzung eine sukzessive Überplanung der Angebote des Ergänzungsnetzes erfordert und die Realisierung auch die Mittelverfügbarkeiten berücksichtigen muss, beinhaltet der Vorschlag einen möglichen sinnvollen Zwischenschritt. Eine Anpassung des Nahverkehrsplans ist dafür nicht erforderlich.</p>
<p>Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Regionalgruppe Greifswald – Usedom; 07.08.2017</p>	<p>Zu Kap. 7.10 / Seite 144 ff: Es erscheint fraglich, ob zwischen den Unistandorten Innenstadt und Beitzplatz das unterstellte große Verkehrsbedürfnis besteht. Wie groß ist das Fahrgastpotential zwischen Medizin / MaNat und Geisteswissenschaften (mit jeweils eigener Mensa) tatsächlich?</p> <p>Die geplante Verlegung der Buslinie 2 von der Wolgaster Straße über den Campus bringt erhebliche Fahrzeitverluste für die Greifswalder Hauptbuslinie. Aus meiner Erfahrung als langjähriger ÖPNV-Zuständiger in Greifswald weiß ich, dass es immer wieder Kritik an den langen Fahrzeiten der Busse gab und gibt, so dass die geplante umwegige und verkehrlich schwierige Busführung, die verlängerten Fahrzeiten und die hohen Kosten einer neuen Bustrasse durch eventuelle Fahrgastgewinne am Campus nicht gerechtfertigt erscheinen.</p>	<p>Eine zeitgemäße angebotsorientierte ÖPNV-Entwicklung erfordert u.a. zur Unterstützung der klimapolitischen Ziele der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, dass die derzeit nur unzureichend angebotenen Entwicklungsbereiche (Wohnungsbau, Dienstleistungen, Forschung, Industrie) besser erschlossen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch der Bereich Uni-Campus Beitzplatz untersucht. Die möglichen Fahrgastpotenziale und Gründe für die vorgeschlagene Maßnahme werden im Nahverkehrsplan in Kapitel 7.10 beschrieben und erläutert. Es wird deutlich darauf hingewiesen, dass nicht nur Studierende als potenzielle Zielgruppe wahrzunehmen sind, sondern auch Beschäftigte der Forschungs- und Medizinstandorte sowie Patienten, Besucher etc.</p> <p>Aus gutachterlicher Sicht wurden bei der Ermittlung der im Nahverkehrsplan gezeigten Ergebnisse auch die Auswirkungen auf Fahrzeiten berücksichtigt, die bei Ansatz einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 km/h und einen Zusatzpuffer für etwaige Anforderungszeiten bei Lichtsignalanlagen bei maximal ca. vier Minuten je Richtungen liegen. Eine Erheblichkeit kann hier unter Abwägung der Gesamtfahrzeiten und Berücksichtigung der verbesserten Verkehrserschließung nicht bestätigt werden. Selbstverständlich wurden die Maßnahmenempfehlungen in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsbetrieb Greifswald mbH entwickelt, um eine grundsätzliche Fahrbarkeit sicherzustellen. Kritik an Fahrtverläufen wurde insbesondere im Vorfeld der Umsetzung des Citybuskonzepts laut, jedoch ist die konsequente Umsetzung in der rückblickenden Evaluation ein voller Erfolg gewesen, da das System Citybus jährliche Fahrgaststeigerungen aufweist.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Der ADFC empfiehlt daher, diese Busführung lediglich als Prüfvariante in den NVP aufzunehmen und weist darauf hin, dass eine alternative Busführung über die Greifswalder Hauptachse R.-Petershagen-Allee keinesfalls in Frage kommt.	Eine Alternativvariante über die Rudolf-Petershagen-Allee wurde nicht vorgeschlagen. Aus gutachterlicher Sicht wird insgesamt die Beibehaltung der Maßnahmenempfehlung empfohlen, da eine verbesserte öffentliche Mobilität nicht hinsichtlich einmaliger überschaubarerer Infrastrukturanpassungskosten in Frage zu stellen ist.
	Zu Kapitel 7.10/S. 147: Es sollte zumindest erwähnt werden, dass mit der neuen Linienführung der Linie 3 Wieck abgehängt wird und dafür eine Umsteigehaltestelle definiert werden muss (Volksstadion)?	Die Haltestelle Wieck, Brücke wird durch die Linie 3 mit vier Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen bedient. Der Regellinienweg ist aktuell auf die Endhaltestelle Elisenhain und zukünftig auf eine Haltestelle im Bereich Alte Schmiede ausgerichtet. Es ist nicht zutreffend, von einem Abhängen der Ortslage Wieck zu sprechen, denn die Erschließung der Haltestelle Wieck, Brücke wird nach wie vor durch die Linie 2 unverändert sichergestellt. Die Möglichkeit der Beibehaltung der Anbindung der Haltestelle Wieck, Brücke an Sonn- und Feiertagen wird auch keinesfalls in Frage gestellt, so dass in allen Abbildungen Einzelfahrten nach Wieck, Brücke durch die Linie 3 dargestellt werden (vgl. Abbildung 35 und 39). Da es sich bei einem Nahverkehrsplan jedoch um einen verkehrspolitischen Rahmenplan handelt, wird auf eine Vorgabe zu konkreten Fahrplanangaben an einzelnen Wochentagen verzichtet.
	Zu Kapitel 8.3 und 8.4: Der ADFC begrüßt und unterstützt die in diesen Kapiteln skizzierten Konzepte einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel Fahrrad und öffentlicher Verkehr sowie die Einbeziehung des Car- und BikeSharings ins öffentliche Mobilitätsangebot.	Kenntnisnahme.
	Kapitel 8.6: Die Zielstellung zur Fahrradmitnahme im städtischen ÖPNV sollte deutlicher formuliert werden. Der ADFC fordert im Stadtbusverkehr wieder die alte Regelung einzuführen, welche eine Fahrradmitnahme im Bus vorsah, soweit andere Nutzergruppen nicht benachteiligt werden, und diese Regelung durch die Busfahrer auch konsequent anzuwenden. Die im Entwurf skizzierte Fahrradmitnahme im Regionalverkehr wird unterstützt.	Der Nahverkehrsplan zielt auf eine konsequente Verknüpfung der Verkehrsträger und damit auch auf die Verknüpfung von ÖV und Rad. Dies wird durch die Stellungnahme auch gewürdigt. Der Nahverkehrsplan beinhaltet zum einen Maßnahmen zur infrastrukturellen Verknüpfung als auch in einigen Teilbereichen die Verbesserung von Mitnahmemöglichkeiten. Im Zuge der Analysephase zur Erstellung des Nahverkehrsplans aber auch im Zusammenwirken mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, mit dem Verkehrsunternehmen sowie dem Nahverkehrsbeirat wurde eine Fahrradmitnahme in den drei Linien des Citybus Greifswald nicht als

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Problempunkt herausgearbeitet, so dass eine verbesserte Vernetzung von Bus und Rad weiterhin Vorrang vor der Mitnahme im Bus hat. Die Forderung wird daher nicht übernommen.
IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern; 09.08.2017	Punkt 4.10 Service und Marketing: Bezüglich der Aussagen zur Betriebsleittechnik und Anschlussicherung (vgl. S. 82) wurden wir von den betroffenen Unternehmen darauf hingewiesen, dass die Investition in neue Betriebsleittechnik (RBL) erst nach der Erteilung der Linienkonzessionen möglich ist, wodurch der Ausbau erst 2018 erfolgen kann. Wir bitten dies in der Formulierung des Absatzes zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird in Kapitel 4.10 übernommen und die Formulierung auf „voraussichtlich im Jahr 2018“ angepasst.
	<p>Punkt 7.2 Einheitliche Netzkonzeption für den Landkreis Vorpommern-Greifswald:</p> <p>Die Schaffung einer aufgabenträgerübergreifenden Netzkonzeption, die sowohl den SPNV als auch den sonstigen ÖPNV umfasst und dabei die heterogene Kreisstruktur (Ländlicher Raum, SUR Greifswald, Tourismusgebiete usw.) berücksichtigt, ist aus verkehrspolitischer und raumordnerischer Sicht nachvollziehbar und zu begrüßen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der schwierigen demografischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen in Teilbereichen des Landkreises Vorpommern-Greifswald sollte aber die Zuordnung einzelner Linien (bspw. Li. 202, 210 und 225) in das Hauptnetz 1 und II nochmals geprüft und zusammen mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Zusätzliche angebotsorientierte Leistungen gemäß der Mindestbedienstandards für das Hauptnetz 1 und II sind aus Sicht einzelner Fahrgastgruppen sicher wünschenswert, müssen aber für die Unternehmen, insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wirtschaftlich vertretbar sein.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der gewählte Planungsansatz basiert auf einer konsequente Abstimmung mit den Unternehmen, damit etwaige Zielkonflikte zwischen Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und den Erfordernissen der Mobilitätssicherung aus Sicht des Aufgabenträgers weitgehend in Übereinstimmung gebracht werden können. Die Zuordnung der Verbindungsrelationen erfolgte aufbauend auf die dargestellte Methodik, unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis. Die Einordnung der benannten Linien wurde nochmals mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt, so dass die perspektivische Entwicklung des Angebots wie dargestellt angestrebt wird.</p>
	Bezüglich der landkreisübergreifenden Verbindung Anklam - Friedland - Neubrandenburg sollten die unterschiedlichen Netzklassifizierungen mit ihren	Auf das Ziel der Anschlussgestaltung wird im Nahverkehrsplan hingewiesen. Es wurde auf eine möglichst passfähige planerische Lösung hingearbeitet und es liegt hier auch

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>unterschiedlichen, jeweils im NVP-VG bzw. NVP-MSE definierten Bedienungsstandards bei der Abstimmung der Anschlüsse in Friedland Berücksichtigung finden. Der Erhalt der Anschlüsse wäre im Interesse eines attraktiven kreisübergreifenden ÖPNV wichtig.</p> <p>Unklar bleibt in diesem Zusammenhang der Umgang mit der Verbindung Greifswald - Jarmen - Neubrandenburg (Li. 300 mit Brechung in Jarmen), die im Entwurf des NVP-VG nur im Abschnitt Greifswald - Jarmen (Hauptnetz 1) berücksichtigt wurde, an anderer Stelle des Entwurfs (vgl. S. 139) jedoch als wünschenswerte landesbedeutsame Buslinie hervorgehoben wird.</p>	<p>kein wesentlicher Widerspruch der beabsichtigten Verkehrsbedienug vor. Gleichwohl ist es nicht möglich, den vorliegenden Nahverkehrsplan mit dem des Nachbarlandkreises in vollkommene Übereinstimmung zu bringen. Da jedoch eine Abstimmung im Rahmen des TÖB-Verfahrens erfolgte, wird bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans eine operative Abstimmung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte angestrebt (vgl. Abwägung zur Stellungnahme des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte).</p> <p>Bei der Verbindungsrelation Greifswald – Neubrandenburg handelt es sich um Buslinienfernverkehr, so dass aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald der Fokus auf die Verkehrsbedürfnisse im sonstigen ÖPNV gelegt wird. Dennoch wird im Sinne eines ganzheitlichen und integrierten Planungsansatzes vorgeschlagen, dass diese Relation durch ein landesfinanziertes verlässliches Busangebot unterstützt werden sollte. Beide Argumente widersprechen sich dabei nicht.</p>
	<p>Punkt 7.7 Einsatz flexibler Bedienformen/Punkt 7.9 Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV: Die Einführung flächendeckender Rufbuslösungen zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz wird im Entwurf des NVP-VG (vgl. S. 138) als eine Maßnahme zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV genannt. Insbesondere im ländlichen Raum zeigt jedoch die Praxis unserer Mitgliedsunternehmen, dass zahlreiche flexible Angebote im Durchschnitt nur gering ausgelastet sind. Der gewollte Sammeleffekt entsteht dort in der Regel nicht. Dem gegenüber sind aber deutlich höhere Vorhaltekosten für Personal und Fahrzeuge zu verzeichnen.</p> <p>In diesem Zusammenhang könnte ggf. das Taxi als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche, wie in § 1 Abs. 2 ÖPNVG M-V aufgeführt, Berücksichtigung finden.</p>	<p>Wie richtig dargestellt, ist der Einsatz bedarfsorientierter Bedienformen eine mögliche Maßnahme wobei der Nahverkehrsplan den Einsatz von konventionellen und bedarfsorientierten Bedienformen gleichberechtigt nach Maßgabe der jeweils sinnvollsten Betriebsform zulässt. Die geringe Auslastung bedarfsorientierter Bedienformen ist dabei systembedingt, da ja gerade Bereiche mit geringer Nachfrage damit versorgt werden sollen. Da der Nahverkehrsplan auch die Kostenrealitäten mitdenkt, wird in Kapitel 7.9 ein Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe vorgeschlagen.</p> <p>Das Taxi kann gerade in den besonders ländlichen Räumen aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald keinen Versorgungsauftrag ausreichend sicherstellen. Dies stellt nur einen theoretisch möglichen Ansatz dar, der den Menschen vor Ort keinerlei Mehrwert bringt. Zum einen ist die Zahl der Taxi- und Mietwagenunternehmen in den ländlichen Bereichen begrenzt und zum anderen ist aus sozialen Gründen vielen Menschen mit Mobilitätsbedarf die Zahlung von Taxitarifen im Vergleich zu ÖPNV-</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<p>Tarifen nicht zuzumuten. Vorhandene Taxi- und Mietwagenunternehmen sind zudem bereits oftmals Partner der gesetzlichen Krankenkassen und der Verkehrsunternehmen, so dass das klassische Taxigeschäft bei Anfragen oftmals nicht funktioniert. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde dies stichprobenhaft geprüft.</p>
	<p>Punkt 7.8 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem sonstigen ÖPNV: Das Kapitel 7.8 enthält Aussagen zu verschiedenen alternativen Angebotsformen. Bei der Entwicklung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen ist die Konkurrenzsituation zu gewerblichen Verkehren zu beachten. Gewerbliche Verkehre dürfen nicht durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen in ihrer Existenz gefährdet werden. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote müssen den Kriterien des PBefG und der BOKraft genügen sowie die Anforderungen an gewerbliche Personenbeförderung erfüllen (z.B. Genehmigungspflicht). Auch dem Taxi sollte als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche, wie in § 1 Abs. 2 ÖPNVG M-V aufgeführt, eine entsprechende Bedeutung im NVP-VG beigemessen werden.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan schlägt keinerlei Maßnahmen vor, die gesetzlichen Regelungen zuwiderlaufen oder eine Konkurrenzsituation begünstigen sollen. Zum Aspekt Taxi- und Mietwagenunternehmen wird auf die oben stehende Abwägung verwiesen.</p>
	<p>Punkt 7.9 Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV: Mit der Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept (vgl. S. 138 f), i. S. eines landesbedeutsamen Busliniennetzes, greift der Entwurf des NVP-VG einen Ansatz aus dem Entwurf des ILVP-MV von 2016 auf. Den Ansatz haben wir im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum ILVP-MV kritisch bewertet, da der Planverfasser (das EM MV) zahlreiche Punkte offen ließ. So ist weiterhin unklar, was sich der Planverfasser konkret unter einem derartigen Netz vorstellt, wie die rechtliche und finanzielle Ausgestaltung aussehen soll und auch welchen Zeitansatz man für die Vorbereitung und Umsetzung dieses Vorhabens vorsieht. Bei der regionalen Umsetzung des Ansatzes sollte daher zumindest ein besonderes Augenmerk auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die</p>	<p>Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt die im Entwurf des ILVP-MV skizzierte Strategie für ein landesbedeutsames Busliniennetz. Entsprechend der Stellungnahme sollen die vorhandenen Konzessionen weiterentwickelt werden, die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben und die finanziellen Mittel zur Aufwertung der Verkehr anhand eines landesweit einheitlichen Qualitätsstandards zu Verfügung gestellt werden. Es wird eine entsprechend Konkretisierung in Kapitel 7.9 ergänzt, damit klar wird, dass keine Konkurrenzierungen geschaffen werden sollen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Gesamtfinanzierung des ÖPNV gelegt werden. Der Ansatz sollte auch nicht dazu führen, dass zusätzliche Angebote geschaffen werden, die in direktem Wettbewerb zum bestehenden Angebot des sonstigen ÖPNV stehen. Hierdurch würde die Gefahr bestehen, dass ein Teil der Fahrgäste zu den neuen Angeboten abwandert und sich die Erlössituation hinsichtlich eigenwirtschaftlicher Linienverkehre verschlechtert. Vor diesem Hintergrund sollten derartige „Premiumprodukte“ grundsätzlich durch die bereits konzessionierten Unternehmen erbracht werden.</p> <p>Die Auflistung der vom Landkreis Vorpommern-Greifswald für ein hochwertiges Buskonzept erwogenen Verbindungen (vgl. S. 138 / 139) umfasst auch die Verbindung Pasewalk - Ueckermünde. Vor dem Hintergrund der bestehenden SPNV-Verbindung zwischen Pasewalk - Ueckermünde (RE 4, 2h-Takt mit teilweiser Durchbindung Ri. Neubrandenburg / Bützow) stellt sich die Frage, ob durch ein zusätzliches hochwertiges Busangebot nicht ein Parallelangebot vorgehalten wird, dass ggf. die Fahrgastzahlen im SPNV zwischen Pasewalk und Ueckermünde reduziert und ggf. den SPNV zukünftig zur Disposition stellt.</p>	<p>Bei der Auflistung der Relation Pasewalk – Ueckermünde handelt es sich um einen Fehler, dieser wird durch Streichung korrigiert.</p>
	<p>Punkt 8.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen: Hinsichtlich der Haltestellenausstattung sollte geprüft werden, ob an bedeutenden bzw. touristisch relevanten Haltestellen bestimmte Fahrgastinformationen (Aushänge an Hauptverknüpfungspunkten, Tarifübersicht, Liniennetzplan) auch auf Englisch bzw. im deutschpolnischen Grenzraum auf Polnisch vorgehalten werden können. Dies könnte die Nutzung von ÖPNV-Angeboten durch ausländische Touristen usw. erleichtern (Abbau von Zugangsbarrieren / Informationsdefiziten) und ist im benachbarten europäischen Ausland bereits oftmals gängige Praxis.</p>	<p>Dieser Hinweis wird in Kapitel 8.10 übernommen.</p>
	<p>Punkt 8.5 Qualität der Fahrzeuge: Laut den „Zusätzlichen Vorgaben für Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald“ (vgl. S. 178) müssen die eingesetzten Fahrzeuge einen barrierefreien Zugang</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ermöglicht sowohl den Einsatz von Niederflurfahrzeugen als auch den Einsatz von Fahrzeugen mit Hublift. Daher ist ein weiterer Anpassungsbedarf im Nahverkehrsplan nicht erforderlich, denn als übergeordnetes Ziel bleibt die</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>ermöglichen. Dies ist im Interesse eines barrierefreien ÖPNV grundsätzlich zu begrüßen. Vor dem Hintergrund des teilweise schlechten Straßenzustandes - insbesondere im Bereich zahlreicher Kreisstraßen bzw. Gemeindestraßen im ländlichen Raum - sollte aber die Bevorzugung von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen gegenüber hochflurigen Fahrzeugen mit Hublift bzw. Rampe nochmals überprüft werden. Gegebenenfalls könnte auch ein abgestufter Ansatz verfolgt werden, bei dem Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge vorrangig im Hauptnetz 1 und II (i.d.R. im Bundes- und Landesstraßennetz), dagegen aber hochflurige Fahrzeuge mit Hublift bzw. Rampe weiterhin im Ergänzungsnetz eingesetzt werden können. Der Einsatz hochfluriger Fahrzeuge mit Hublift bzw. Rampe im Ergänzungsnetz hätte darüber hinaus tendenziell auch Vorteile hinsichtlich des Sitzplatzangebotes (insbes. Bei Schülerbeförderung) und des Reisekomforts bei längeren Reisezeiten (insbes. Im Ergänzungsnetz). Wir regen an, diese Aspekte insbesondere in der Maßnahmenplanung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit (vgl. S. 186) zu berücksichtigen.</p> <p>Das vom Landkreis geforderte Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge von 7 Jahren (vgl. S. 178) halten wir für problematisch. Zum einen liegt dieser Wert unter der vorgeschriebenen Zweckbindung für geförderte Fahrzeuge, zum anderen ist dieser Wert insbesondere bei eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehren und dem Einsatz ungeförderter Fahrzeuge wirtschaftlich kaum zu vertreten. Diesbezüglich sollte auch geprüft werden, inwiefern der zum Ansatz gebrachte Wert von 7 Jahren mit den Laufzeiten der Konzessionen in Einklang steht.</p>	<p>Zielstellung der vollständigen Barrierefreiheit gesetzlich bindend.</p> <p>Die Regelungen zur Altersstruktur der eingesetzten Fahrzeuge zielen sowohl auf Klimaschutz-, Komfort-, aber auch Fahrgastsicherheitsaspekte und können daher nicht entfallen. Entsprechend der Stellungnahme der Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH vom 03.08.2017 wird der angegebene Durchschnittswert von 7 Jahren jedoch auf 8,5 Jahren korrigiert. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass keine Vorgabe die Definition von fahrzeugbezogenen Qualitätskriterien einschränkt.</p> <p>Es wird weiterhin angemerkt, dass der Landkreis die Hinweise der Verkehrsunternehmen aufgreifend auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten in Kapitel 8.5 eingehen wird, so dass die im Entwurf definierten Angaben ausdrücklich nur für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Punkt 8.9 Tarife und Vertrieb: Transparente Tarifstrukturen, attraktive Tarifangebote und Vertriebsformen werden aus Fahrgastsicht (Pendler, Touristen usw.) zunehmend wichtiger und sind grundsätzlich wünschenswert und zu begrüßen. Bei allen Maßnahmen muss die Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen jedoch stets im Auge behalten werden.	Kenntnisnahme.
Amt Am Peenestrom, für die Gemeinde Krummin; 10.08.2017	Es wäre zu begrüßen wenn eine regelmäßige Verbindung vom Dorf auch für ältere Bewohner aufgenommen ist, welche auch außerhalb der Schulzeit fährt. Die Realität sieht aber leider so aus, dass nur in der Schulzeit überhaupt ein Bus fährt. Morgens fährt ein Bus um kurz vor 7:00 Uhr. Zu dieser Zeit hat weder ein Arzt noch eine Einkaufsmöglichkeit geöffnet und es kann alten Bewohner wohl nicht zugemutet werden bei Wind und Wetter erst zwei Stunden vor dem Laden auf seine Öffnung zu warten. Es ist dringend notwendig, dass sowohl während der Schulzeit, aber auch in den Ferien mindestens morgens um 9:00 Uhr oder 10:00 Uhr eine Verbindung nach Wolgast geschaffen wird und auch eine wieder zurück unabhängig vom Schulbus fährt. Aktuell sieht es in den Sommerferien so aus, dass die gesamten 6 Wochen überhaupt keine Anbindung für die Einwohner der Gemeinde Krummin besteht. Das gilt auch für alle anderen Ferien und Feiertage. In Krumm in leben aktuell etwa 240 Einwohner, davon sind etwa 1/3 über 60 Jahre. Nicht alle wollen und können selbst noch ein Auto fahren. Fahrten zum Arzt sind bei dieser Situation nur schwer sicherzustellen, obwohl gerade viele Ältere auf regelmäßige Arztbesuche angewiesen sind. Ich denke die Forderung nach einer Verbindung morgens hin und kurz nach dem Mittag zurück ist nicht zu viel verlangt, sondern das Mindestmaß was an öffentlichen Nahverkehr laufen muss.	Der vorliegende Nahverkehrsplan sieht im Bereich des Ergänzungsnetzes vor, dass entgegen der heutigen Situation auch an Ferientagen eine Anbindung erfolgen soll. Damit werden an den Wochentagen Montag bis Freitag mindestens zwei Fahrtenpaare als Mindestbedienvorgabe definiert. Da es sich beim Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan handelt, werden konkrete Fahrplanzeiten jedoch nicht vorgegeben.
	Als zweiten Punkt möchte ich die im Nahverkehrsplan enthaltenen touristischen Linien ansprechen. Ich finde gut, dass solche Ideen aufgegriffen und umgesetzt werden. Eine solche touristische Linie möchte ich für die Gemeinde Krummin anregen. In der Gemeinde Krummin gibt es über 85 angemeldete Zeitwohnsitze, also mindestens 150 zusätzliche, nicht über das	Linien des Tourismusnetzes werden durch den Landkreis unterstützt, werden jedoch eigenwirtschaftlich, d.h. im wirtschaftlichen Risiko des jeweiligen Busunternehmens angeboten. Eine verbindliche Vorgabe durch den Landkreis ist daher nicht möglich.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Einwohnermeldeamt erfasste Bewohner, welche sich selbst oder andere gerade in den Sommermonaten in der Gemeinde aufhalten. Hinzu kommen unzählige Bewohner von Ferienwohnungen, welche in den Sommermonaten die Einwohnerzahl mindestens verdoppeln lässt. Zudem gibt es in Krummin den Naturhafen, welcher mit 150 Liegeplätzen von Mai bis September regelmäßig fast voll ist. Gäste der Boote kommen selbstverständlich nicht mit dem Auto, sondern mit Booten und sind auf eine gute landseitige DPNV-Anbindung angewiesen. Da diese bislang nicht vorhanden ist, fahren sehr viele mit Rädern von UsedomRad oder Leihautos. Ich bin aber sicher, dass bei einer regelmäßigen getakteten Linie, beispielsweise im zwei oder drei Stunden-Takt, auch viele auf den Bus umsteigen. Diese Anbindung sollte idealerweise Richtung Insel, also mindestens bis zum nächsten Bahnhof, besser Richtung Trassenheide oder Zinnowitz erfolgen. Aber nicht nur von der Gemeinde Krummin Richtung Insel besteht Bedarf. Auch umgekehrt ist Krummin mit der Kirche, dem Naturhafen, den Gartencafés Naschkatze und Pferdetränke, aber auch dem Feng-Shui Garten und dem Fischstübchen in Neeberg längst ein Anziehungspunkt für Einwohner und Gäste der Insel, aber auch über die Insel hinaus. Ich verstehe die touristischen Linien als Ergänzungsangebot um sowohl Einwohner als auch Gästen auch die stilleren, erholsameren Regionen der Insel zu zeigen und eine getaktete Verbindung dorthin herzustellen. Die Gemeinde Krummin setzt sich deshalb für die Aufnahme einer solchen Verbindung in den Nahverkehrsplan ein.</p>	
	<p>Weiterhin ist angebracht worden, insbesondere die kleineren Gemeinden durch einen Rufbus (gerade an den Wochenenden) weiterhin am OPNV teilhaben zu lassen. Durch die eher ländlich geprägte Struktur und die zunehmende demografische Entwicklung zeigt sich, dass vor allem ältere, nicht motorisierte Bürger (insbesondere) an Wochenenden Schwierigkeiten haben, Ihre Gemeinden über den OPNV zu verlassen. Hier wäre es wünschenswert einen Rufbus einzuführen, der bei Bedarf und entsprechender Auslastung angerufen werden kann. Diese, auch zeitliche</p>	<p>Die Idee der Einführung von bedarfsorientierten Bedienformen (wie z.B. Rufbus) wird in Kapitel 7.9 des Nahverkehrsplans im Zuge der Umsetzung der Mindestvorgaben des Nahverkehrsplans bereits verfolgt. Ein Angebot an Wochenenden ist hierbei jedoch bisher nicht angedacht, da der Landkreis die Gestaltung der Mindestbedienvorgaben auch unter Berücksichtigung der eigenen (finanziellen) Leistungsfähigkeit gestalten muss.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Flexibilität, wäre für die darauf angewiesenen Bürger eine enorme Aufwertung ihrer Mobilität.	
Kreiselternrat; 10.08.2017	Wir gehen davon aus, dass dieses Beteiligungsverfahren damit noch nicht beendet ist. In der Kürze der Zeit können wir jedoch nur zusammengefasst Hinweise, Anmerkungen geben.	Das Verfahren der Beteiligung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und beinhaltet Begleitgremien, die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie das derzeitige Verfahren zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange. Der Kreiselternrat hat die Möglichkeit wahrgenommen, sich im Begleitkreis des Landkreises einzubringen, so dass Hinweise bereits am Anfang des Erarbeitungsprozesses eingeflossen sind. Eine darüber hinausgehende Beteiligung ist nicht vorgesehen und möglich.
	Seit Januar sind wir mit der Volksinitiative "Kostenfreie Schülerbeförderung....." insbesondere in unserem Landkreis unterwegs. Nach dem Lesen des Beteiligungsentwurfes erscheint mir unser Vorhaben umso wichtiger, denn es führt am Ende zu mehr Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, zu weniger bürokratischem Aufwand und zur Stärkung des ÖPNV, um nur drei positive Effekte der kostenfreien Schülerbeförderung anzuführen.	Kenntnisnahme.
	In unserem Landkreis gibt es mehrere Schulen in freier Trägerschaft, wir begrüßen es, wenn diese zukünftig gleichberechtigt mit allen Eckdaten (aktuelle Schülerzahlen etc.) Berücksichtigung fänden.	Im Nahverkehrsplan werden – soweit verfügbar – Daten zu allen Schulstandorten wiedergegeben.
	Wichtig ist aus unserer Sicht, dass Fahrplankonferenzen normaler Bestandteil der Schulorganisation werden und alle Beteiligten rechtzeitig über den nächsten Termin der Zusammenkunft informiert werden. Die regelmäßige Schulung des Beförderungspersonals in Sachen Inklusion ist ebenso bedeutsam.	Es wird auf das in Kapitel 7.6 dargestellte Abstimmungsverfahren hingewiesen, dass erstmals auch die Hauptnutzergruppe Schüler bzw. deren Erziehungsberechtigte beinhaltet. Die Schulungsinhalte an Fahrpersonal ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften und beinhalten darüber hinaus Aspekte der Fahrgastinformation.
	In unserem Flächenkreis sollte auch zukünftig Schülerbeförderung eingerichtet werden.	Die Sicherstellung der Schülerbeförderung wird im Nahverkehrsplan u.a. in den Kapiteln 7.5 und 7.6 behandelt.
	Verkehrssicherheit während der Fahrtzeiten sollte oberste Priorität haben, es sollte bei Auffälligkeiten über den Einsatz von Busengeln nachgedacht	Eine verkehrssichere Fahrweise ist eine berufliche und gesetzliche Grundanforderung an das Fahrpersonal. Grundsätzlich kann das Fahrpersonal darüberhinaus z.B. bei

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	werden, die während der Fahrt Sorge dafür tragen, dass insbesondere junge Schüler *innen sich sicher fühlen. Es sollte sich auch mit den Schulen über kontinuierliche soziale Projekte diesbezüglich ausgetauscht werden.	Auffälligkeiten keine Aufsichts- oder Erziehungsaufgaben übernehmen, da diese in elterlicher Verantwortung sowie über den staatlichen Erziehungsauftrag beim Schulwesen liegt.
	Der Aufbau des Haltestellenkatasters kann von den Schüler*innen unterstützt werden. Eine Idee ist ein Onlineverfahren, wo möglichst alle Haltestellen aufgelistet sind und Schüler*innen, Eltern den gegenwärtigen Zustand in einem Ankreuzverfahren kurz und knapp darstellen können. Kundenbefragungen als normale Feedbackkultur sollten ohne viel Aufwand etabliert werden.	Beteiligungen von Kindern und Jugendlichen bei Erfassungen von Infrastrukturen gibt es z.B. im Land Brandenburg mit Projekten wie „Kleine Adler“ etc., in denen Probleme an Schulwegen aufgenommen werden. Im Nahverkehrsplan wird in den Kapiteln 8.2 und 8.7 bereits darauf hingewiesen, dass bei der Erstellung von Haltestellenkataster und Haltestellenkonzepten eine enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden etc. erforderlich ist. Die genaue Ausgestaltung des Verfahrens wird nach Beschluss des Nahverkehrsplans festgelegt, so dass auch Elemente der Schülerbeteiligung denkbar sind.
	Neben der steigenden Bedeutung der beruflichen Schulen in der Schülerbeförderung ist aus unserer Sicht ebenso die Erreichbarkeit der Ausbildungsbetriebe in die Planungen mit einzubeziehen.	Die Erreichbarkeit von Standorten der beruflichen Schulen und von Betrieben (und damit auch von Ausbildungsbetrieben) wurde bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Unter anderem zielen die ausgeweiteten Mindestbedienvorgaben auf eine kreisweite Verbesserung der Erreichbarkeitssituation.
	Wichtig ist aber auch, dass endlich die tatsächlichen Kosten eines einzelnen Schülers in der Schülerbeförderung ermittelt werden, aus den Tabellen der Zuschüsse geht dies nicht hervor.	Die Darstellung der Kosten einzelner Schüler in der Schülerbeförderung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
Landkreis Vorpommern-Rügen; 10.08.2017	Wir haben Interesse an der Zusammenarbeit zur Erstellung der Haltestellenkataster und würden gern das Thema landesbedeutende Buslinien gemeinsam verfolgen. Die Bewertung der Verbindung zwischen Greifswald und Grimmen (Neben- oder Hauptachse) prüfen wir zur Fortschreibung des NVPL, die eventuell zum Ende des Jahres 2018 vorgesehen wird. Anmerkungen zum Nahverkehrsplan haben wir nicht, sind aber gespannt auf eine Positionierung des Landes und würden gern weiter informiert werden.	Kenntnisnahme. Das Angebot der Zusammenarbeit wird gern angenommen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Gemeinde Ostseebad Heringsdorf; 10.08.2017	S. 72: nach: „Ausbau der Kooperationen zwischen Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte“ – einfügen „einschließlich grenzüberschreitender Angebote“	Der Hinweis wird übernommen.
	S. 114: in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf findet Ortsbusverkehr statt, Linien 290 und 291 – auch als rot unterlegten Kreis darstellen	Die Angebote der Kaiserbäderlinie (Linien 290 und 291) werden der Kategorie Tourismusnetz zugeordnet (vgl. Kapitel 7.2), so dass eine Doppelausweisung als Stadt- und Ortsverkehr nicht erfolgt.
	S. 126: Tabelle 36 Bedienqualität Bansin-Heringsdorf-Ahlbeck Grenze: zeitlich erweitern auf 20.00 Uhr, Taktfolge Saison 30 Minuten übrige Zeit 1 Stunde	Der Hinweis zur Taktfolge wird übernommen. Die Erweiterung der Bedienungszeit wird auf 18:00 angepasst entsprechend der derzeitigen eigenwirtschaftlich erbrachten Bedienung.
	S. 164: nach „durch Pendler“ einfügen : „Fahrgäste von der Insel Usedom – Einwohner überwiegend zum Aufsuchen medizinischer Einrichtungen und Touristen für Ausflugsfahrten in die Städte Greifswald und Stralsund“. Bitte einfügen: „Die umstiegsfreie Verbindung Insel Usedom – Wolgast - Züssow – Greifswald – Stralsund muss wieder eingeführt werden.“	Es existieren auch Pendlerbeziehungen, die mit dem SPNV durchgeführt werden sowie An- und Abreiseverkehr im Tourismus, so dass eine Aufzählung medizinisch bedingter Fahrten und Ausflugsfahrten nicht ergänzt wird. Genaue Angaben zu den Gründen der Verkehrsmittelwahl liegen zudem nicht vor. Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes.
	S. 229: Linien 290 und 291 als Bemerkung einfügen: Saison 30 Minuten-Takt	Der Hinweis wird übernommen.
	S. 237: nicht Grundschule „Ahlbeck“ sondern Grundschule „Heringsdorf“ Träger Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, volle Halbtagschule, Anzahl Schüler 275	Hier ist die Gemeinde Ahlbeck im Amt Stettiner Haff gemeint.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 237: Wegfall Grundschule „An der alten Feuerwehr“ wegen Zusammenlegung Schulstandorte OT Seebad Bansin, Seebad Ahlbeck und Seebad Heringsdorf	Hier ist die Grundschule Heringsdorf gemeint, der Eintrag wird angepasst.
Regionaler Planungsverband Vorpommern; 10.08.2017	Grundsätzlich wird begrüßt, dass nunmehr für den gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald ein einheitlicher Nahverkehrsplan aufgestellt wird. Die damit verbundenen verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen den regionalplanerischen Grundsätzen und Zielen in Vorpommern. Die Vorschläge für die räumliche Erschließung und die Netzkonzeption bilden eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Auch das Qualitätskonzept wird begrüßt. Auffällig ist, dass eine Reihe von Prüfaufträgen formuliert sind, obwohl eine klare Positionierung des Landkreises zu erwarten gewesen wäre.	Kenntnisnahme.
	Tabelle 33, S. 124: Grundsätzlich wird die Mindestbedienqualität mitgetragen. Im Hauptnetz I sollte aber der Mindestbedienzeitraum Montag – Freitag bis 20:00 Uhr verlängert werden. Insbesondere hinsichtlich der Verbindungen aus dem Oberzentrum Greifswald in die jeweiligen Zentralorte sind Abfahrten bis 20:00 Uhr vorzusehen.	Es wird in Tabelle 33 eine Mindestbedienqualität definiert, die u.a. auch die (finanzielle) Leistungsfähigkeit des Landkreises berücksichtigen muss. Bei vorhandenen Verkehrsbedürfnissen sind darüber hinausgehende Angebote ausdrücklich möglich.
	S. 38 2. Absatz: die Abnahme der Bevölkerungszahl ist nicht kontinuierlich bis 2015, die Tabelle zeigt eine leichte Zunahme im Jahr 2015.	Das Wort „kontinuierlich“ wird entfernt.
	Tab. 4 und Tab 6: es sollten die gleichen Basisjahre für die Bevölkerungsentwicklung verwendet werden, dann stimmt auch die Überschrift der letzten Spalte in Tab. 6 wieder	Die Spaltenbezeichnung in Tabelle 6 wird korrigiert.
	S. 48 Mitte: der Begriff „Tourismusindustrie“ ist nicht angebracht, besser wäre „Tourismuswirtschaft“	Der Vorschlag wird übernommen.
Frauenbeirat der Universitäts-	Grundsätzlich plädiert der Frauenbeirat für eine Nahverkehrsvision, die folgenden Kriterien entspricht: günstig, einfach und flexibel. In einer dünn besiedelten Region wie der unseren, in der selbst Verbindungen von Stadt zu	Kenntnisnahme.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
und Hansestadt Greifswald; 10.08.2017	Stadt oft schwierig zu bewerkstelligen sind, kommt einem Nahverkehrskonzept eine wichtige Bedeutung zu. Wichtige und interessante Aspekte haben wir in dem vorliegenden Konzept gefunden; zu folgenden Punkten haben wir Anmerkungen:	
	S. 23, Verkehrsanbindung im Oberzentrum: Stralsund und Greifswald sind ein gemeinsames Oberzentrum. Um diesen Begriff mit Leben zu füllen, sollten sich Einwohnende wie auch Gäste innerhalb dieses Oberzentrums ähnlich frei bewegen können wie mit dem ÖPNV in Großstädten – das sowohl in zeitlicher wie auch finanzieller Hinsicht. Wir plädieren für eine ÖPNV-Taktung innerhalb des Oberzentrums alle 30 Min. zu S-Bahn-ähnlichen Tarife.	Langfristig entsteht bei Umsetzung der Planungen der DB Fernverkehr für einen 2-Stunden-Takt im Fernverkehr eine Überlagerung des 1-Stunden-Taktes zwischen Stralsund und Greifswald (bzw. weiter bis Züssow). Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Das Ziel von Verbundtarifen unter Einbeziehung u.a. des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird im vorliegenden Nahverkehrsplan als langfristig realistisch eingeschätzt. Reine „S-Bahn-Tarife“ existieren allerdings nicht.
	S. 114, Abb. 33, Stadt-Umland-Verkehr: Am Beispiel von Jager und Horst ist der Umkreis zum Stadt-Umland-Verkehr zu klein gezogen. Sehr viele Kinder und Jugendliche aus diesen Dörfern gehen in Greifswald zur Schule oder fahren dorthin zu außerschulischen Aktivitäten, viele Erwachsene arbeiten in Greifswald. Wir plädieren für günstigere Verbindungen (SPNV) in finanzieller und zeitlicher Hinsicht.	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Ebenso ist die Regelung der verkehrlichen Erschließung für die Ortsteile Jager und Horst der Gemeinde Sundhagen (Landkreis Vorpommern-Rügen) nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
	S. 141, Anbindung touristischer Schwerpunkte: Jeeseer könnte Beispiel für einen ‚touristischen Schwerpunkt‘ sein als stadtnahes, mit dem Zug erreichbares Ausflugsziel – dafür ist die Rückfahrkarte für 8 Euro für eine 7 minütige Fahrt doch recht teuer. Die Mitnahme eines Fahrrads beträgt dann zusätzlich € 9 (s. S. 179/180) – pro Person mit Rad sind das 17 €! Wir plädieren für günstige Fahrangebote im Sinne eines familienfreundlichen Nahtourismus.	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist ebenso wie die konkrete Regelung von Tariffhöhen nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Der Haltepunkt Jeeseer (Landkreis Vorpommern-Rügen) ist derzeit im 2-Stunden-Takt angebunden.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass der Nahverkehrsplan aus Sicht des Landkreises deutlich auf eine Verbesserung der touristisch ausgerichteten Angebote des ÖPNV sowie eine Verzahnung von Tourismuswirtschaft und ÖPNV hinwirkt.
	S. 179/180, Mitnahme von Fahrrädern: Im Tarifgebiet B der Bahn (Strecke Züssow-Barth) kostet eine Fahrradmitnahme 4,50 € unabhängig davon, ob man eine oder alle Stationen fährt. Wenn man z. B. von Jeeser nach Greifswald fährt, wäre es zwar besonders für Kinder und Jugendliche, die vom Dorf in die Stadt wollen, sinnvoll, ein Fahrrad mitzunehmen; die Kosten sind allerdings exorbitant: 9 € für Hin- und Rückfahrt zahlt man allein für ein Fahrrad zuzüglich Fahrkarte! Dasselbe gilt natürlich auch für Ausflugswillige aus Greifswald, die allerdings bei einer vierköpfigen Familie € 36 nur für den Radtransport zahlen müssen. Im Tarifgebiet A (Usedom) kostet die Fahrradmitnahme lediglich 4 €, und es gibt eine Ermäßigung auf 2 € für Monats- und Jahreskarteninhaber. Wir plädieren für entsprechend günstige Preise für die Fahrradmitnahme innerhalb der Region – besonders für Kinder und Jugendliche. (s. Abb. 26)	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist ebenso wie die konkrete Regelung von Tariffhöhen nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Es wird jedoch auf das Angebot der Fahrrad-Tageskarte (Tarifgebiet B) der UBB für 4,50 Euro sowie der Fahrrad-Tageskarte der DB Regio für 5,50 Euro (anstatt 9 Euro) hingewiesen, dass auch in den Zügen der UBB gilt.
	S. 189, Schüler- und Azubi-Ticket: Kinder und Jugendliche müssen ihre Ausbildungsstätten nicht nur schnell, sondern vor allem günstig erreichen können. Wir plädieren dringend für die Einführung von Schüler- und Azubi-Tickets möglichst in Kombination mit Fahrrad-Tickets.	Auf Seite 189 wird das Ziel der Einführung eines Schülerfreizeittickets verfolgt. Die Regelungen zu ermäßigten Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr bleiben unabhängig davon bestehen. Es kann aber bei Durchführung der Prüfung zum Schülerfreizeittickets eine Kombination mit der Fahrradmitnahme im SPNV berücksichtigt werden. Dieser Aspekt wird ergänzt.
	S. 189, Touristische Kombi-Angebote: Gerade in touristischen Gegenden sind die Angebote des ÖPNV oft nicht ausreichend. Kürzere Taktzeiten müssten angeboten werden, bedarfsorientierte, flexible Angebote gehören dazu, sichere Nachtbusse vor allem für Frauen und Jugendliche sind erforderlich. Entstehende Mehrkosten könnten durch eine Nahverkehrsflatrate, die auch an die Kurtaxe gekoppelt sein kann, ausgeglichen werden. Zu überprüfen wäre, inwieweit eine Nahverkehrsflatrate für alle zu realisieren ist. Wir	Der Nahverkehrsplan definiert über die heutige Bedienung hinausgehende Mindestbedienvorgaben. Angebote im Nachtverkehr sind aus Sicht des Landkreises jedoch nicht leistbar, können aber bei Nachfrage eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen angeboten werden. Die Kopplung von Tourismusabgaben und ÖPNV-Verkehr wird im Nahverkehrsplan bereits vorgeschlagen. Eine Nahverkehrsflatrate wird vom Gutachter als Gästekarte

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	plädieren für die Aufnahme einer Nahverkehrsfltrate für das Land MV mit der Bitte um Überprüfung der Kosten pro Person.	verstanden. Die Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen ist ebenso bereits als Ziel definiert.
	Schließlich unterstützt der Frauenbeirat ausdrücklich die Forderungen des Seniorenbeirats und der AG Barrierefreie Stadt zur Erweiterung der Linie 3, zur Taktung der Linie 4 und dem Aufbau eines Haltestellenkatasters.	Kenntnisnahme.
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. - Landesgruppe Nord; Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e. V.; 11.08.2017	Der Entwurf lässt erkennen, dass es sich um eine ausgewogene Rahmenplanung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben handelt. Positiv fällt auf, dass aus der eingehenden Analyse und Benennung der Gegebenheiten zu den derzeitigen Linienbündeln begründete Konzepte zum Angebot und zu Linienbündeln und zu dem n a c h Ablauf der gegenwärtigen Genehmigungszeiträume beabsichtigten Vergabeverfahren für diese Bündel abgeleitet werden. Bei den beabsichtigten Vergabeverfahren wird das gesamte Spektrum der nach VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässigen Möglichkeiten - Direktvergabe, Ausschreibungsverfahren, Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen - genutzt. Damit wird die Teilhabe der in der Region tätigen Verkehrsunternehmen unabhängig von ihrer Eigentumsform an der Leistungserbringung für den Aufgabenträger sichergestellt. Das wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme.
	Sie bauen das Verkehrsnetz nach Hierarchiestufen auf. Aus unserer Sicht ist in der Teilnetzbildung der einzelnen Stufen zu gewährleisten, dass die gewachsenen und zu entwickelnden Verkehrsströme, aber auch demografische Entwicklungen und Schulwegbeziehungen hinreichend Beachtung finden. Linien sollten nicht nur rein nach raumordnerischen Kriterien (z. B. Verbindung von Zentren gleicher Ebene je Hierarchiestufe), die nicht unbedingt mit den Verkehrsströmen korrelieren müssen, zu bilden sein. Wichtig ist, dass in der Netz- und daraus folgenden Linienbildung für die Verkehrsströme keine zusätzlichen Brüche in der Wegekette entstehen, die nur unter Umsteigen oder gar zeitlich versetzter Weiterbeförderung gelöst werden könnten.	Das in der Stellungnahme genannte Vorgehen wurde angewendet. Eine Beschränkung auf raumordnerische Kriterien ist nicht erfolgt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Auch Konzepte flexibler Bedienweisen/Bedarfsverkehre sind nicht ohne Betriebskosten bereitzustellen. Vor dem flächendeckenden Einsatz solcher Systeme ist unbedingt eine technologische und ökonomische Bewertung des Verhältnisses von Vorhalte- und Bereitschaftskosten zum verkehrlichen Effekt vorzunehmen. Es ist vielfach zu überlegen, inwieweit auch im Tertiärnetz (Hierarchiestufe 3) ein Grundangebot durch Busverkehr (möglicherweise in einer flexiblen Ausgestaltung, beispielsweise im Korridorverkehr o. ä.), ergänzt um reine flexible Bedienweisen/Bedarfsverkehre, zu offerieren ist, um Fahrgäste hemmschwellenfrei zu befördern. Gerade im ländlichen Raum ist das Vorhandensein und die Verfügbarkeit von Taxis oft schwierig. In diesem Falle und bei höherem Fahrgastaufkommen kommt ohnehin ein Bus zum Einsatz, der jedoch für diese Einsätze in Bereitschaft gehalten werden muss.</p>	<p>Der Einsatz bedarfsorientierter Bedienformen wird als mögliche Maßnahme empfohlen, wobei der Nahverkehrsplan den Einsatz von konventionellen und bedarfsorientierten Bedienformen gleichberechtigt nach Maßgabe der jeweils sinnvollsten Betriebsform zulässt. Da der Nahverkehrsplan auch die Kostenrealitäten mitdenkt, wird in Kapitel 7.9 ein Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe vorgeschlagen. Dies beinhaltet auch etwaige Vorhalte- und Bereitschaftskosten.</p>
	<p>Bei landesbedeutsamen Buslinien ist sicherzustellen, dass sie nicht zu einem Kannibalisierungprozess bei den Buslinien der drei Hierarchiestufen führen. Daher ist im Rahmen der Landesplanung eine Abstimmung des übergeordneten Busnetzes und der Buslinien des Nahverkehrsraumes zwischen dem Aufgabenträger Land und den lokalen Aufgabenträgern zwingend erforderlich.</p>	<p>Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt die im Entwurf des ILVP-MV skizzierte Strategie für ein landesbedeutsames Busliniennetz. Entsprechend der Stellungnahme sollen die vorhandenen Konzessionen weiterentwickelt werden, die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben und die finanziellen Mittel zur Aufwertung der Verkehr anhand eines landesweit einheitlichen Qualitätsstandards zu Verfügung gestellt werden. Es wird eine entsprechend Konkretisierung in Kapitel 7.9 ergänzt, damit klar wird, dass keine Konkurrenzierungen geschaffen werden sollen.</p>
<p>Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Gleichstellungsbeauftragte; 11.08.2017</p>	<p>Seite 143: Verbesserung der Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz –Jobticket oder Semesterticket: Wenn das Angebot wirklich für ein Jobticket genutzt werden soll reicht es nicht aus, wenn der geänderte Verlauf nur in der Zeit von Mo.-Fr. und von 8:00-18:00 Uhr angeboten wird. Die Krankenschwestern bzw. das medizinische Personal arbeitet in Schichten und auch an den Wochenenden sowie Feiertagen (Spätdienst bis 22.00 Uhr, Nachtdienst ab 22:00 Uhr). Gerade in den Abendstunden wäre eine Busverbindung in unmittelbarer Nähe des Einganges sinnvoll und hilfreich.(auch wenn es hier oft nur um ein subjektives Sicherheitsgefühl geht ist es</p>	<p>Eine Anbindung des unmittelbaren Eingangsbereiches der Kliniken am Campus Beitzplatz wird auch durch die vorgeschlagenen Maßnahmen baulich bedingt nicht erreichbar sein.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	doch ausschlaggebend, um Plätze oder Orte in den Abendstunden oder in den dunklen Jahreszeiten zu nutzen oder zu meiden).	
Fahrgastverband PRO BAHN LV M-V; 11.08.2017	<p>Seite 165, Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr: Es fehlt bei „Verringerung von Umsteigezeiten in Stralsund aus und von den Richtungen Hamburg – Rostock bzw. Greifswald – Insel Usedom/ - Berlin“ noch die Richtung Neustrelitz – Neubrandenburg – Demmin, zu der es oft ebenso zu lange Übergangszeiten in/aus Richtung Greifswald – Insel Usedom gibt.</p> <p>Zu „Flächenfreihaltung zur Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung Ducherow – Karnin – Swinemünde sowie Umsetzung der Wiederherstellung der Verbindung“ könnte ggf. ergänzt werden, dass die Umsetzung der Wiederherstellung der Verbindung Ducherow – Swinemünde durch die Region in der Weise unterstützt werden könnte, wenn auf der Insel Usedom eine Gästekarte eingeführt wird, mit der Urlauber kostenfrei Bus und Bahn nutzen können. Als Umsetzungsbeispiel könne hier die Konus-Karte im Schwarzwald dienen, mit der über eine Umlagefinanzierung der örtlich regionale ÖPNV von Bus und Bahn mitfinanziert wird. Denn die Wiederherstellung der Verbindung Ducherow – Swinemünde erfordert auch zusätzliche finanzielle Ausgaben für einen laufenden Betrieb des neuzuschaffenden SPNV.</p>	<p>Der Hinweis wird umgesetzt.</p> <p>Die Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen wird unabhängig von einer Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung Ducherow – Karnin – Swinemünde bereits als Ziel definiert. Die Einbeziehung des SPNV in den Nutzungsumfang wäre aus gutachterlicher Sicht zwingend mitzudenken. Im weiteren ist die Finanzierung des Betriebs auf Schienenstrecken jedoch nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.</p>
	Seite 169, Mindestausstattung von Haltestellen: Im Beteiligungsentwurf heißt es: „Darüber hinaus sind Normal- und Schwerpunkthaltestellen auszustatten mit - bei Bedarf einer Fahrradabstellanlage.“ Hier sollte es nicht heißen „bei Bedarf“. Es fehlt das grundsätzliche Ausstattungsmerkmal der Vorhaltung von Fahrradabstellmöglichkeiten. Das stellt natürlich eine zusätzliche finanzielle Herausforderung dar. Jedoch können damit die Wirtschaftlichkeit vieler Linienangebote des sonstigen ÖPNV langfristig deutlich erhöht werden. Als Fördermöglichkeit bzgl. der Finanzen könne hier auch der Nationale Radverkehrsplan in Frage kommen.	Die Formulierung ist bewusst gewählt, da die Ausstattung jeder einzelnen Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen nicht realistisch ist. Der Nahverkehrsplan verfolgt jedoch dennoch konsequent das Ziel der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad. Es wird auf Kapitel 8.3 verwiesen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Auf Seite 173 des Beteiligungsentwurfes wird diesbezüglich begrüßt, dass Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV zukünftig auch eine besondere Bedeutung bekommen sollen.</p> <p>Begründung: Allgemein ist zu beobachten, dass ein seltener Kombinationseffekt zwischen Fahrrad und sonstigem ÖPNV besteht. Insbesondere außerhalb der Städte an den Haltestellen oder dem unmittelbaren Umfeld existieren keine geeigneten Fahrradabstellmöglichkeiten, bei denen ein Fahrrad mit einem Schloss sicher abgestellt werden kann. Sehr oft kann an Bushaltestellen mit regelmäßigem Busverkehr beobachtet werden, dass ein Fahrrad an einem in der Nähe stehenden Straßenverkehrsschild angeschlossen ist. Wenn überhaupt, ließe sich vielleicht noch maximal ein zweites Fahrrad anschließen, um es vor dem Diebstahl zu schützen. Wo überhaupt kein Straßenverkehrsschild zu finden ist, existiert überhaupt kein Kombinationseffekt. Dann wirkt das Fahrrad oder der MIV direkt als Konkurrenz zum sonstigen ÖPNV; besonders dort, wo die Bushaltestelle in der Fläche 500 bis 1500 Meter (und weiter) von der nächstgelegenen Siedlung entfernt liegt. Bahnstationen verfügen dagegen sehr oft über geeignete Möglichkeiten zum diebstahlsicheren Abstellen von Fahrrädern, weshalb dort (abgesehen von der einfacheren Radmitnahme im Zug) öfters Kombinationseffekte festzustellen sind.</p>	
	<p>Seite 191, Einführung eines Verbundtarifes: Im aktuellen Nahverkehrsplan des Nachbarlandkreises Mecklenburgische Seenplatte 2016 – 2020 steht im Punkt Strategisches Maßnahmenkonzept 4.4.2 u.a.: „Aus Fahrgastsicht ist eine Ausweitung der Fahrausweisenerkennung auf den VBB-Tarif sinnvoll. Vor- und Nachteile einer Umgestaltung des gültigen Gemeinschaftstarifs Mecklenburgische Seenplatte in einen Zonentarif (einfach und übersichtlich, für den Fahrgast aber im Nahbereich ungerechter, Simulation der Einnahmenwirkung) sind gesondert zu prüfen.“ Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald sollte dieser Maßnahmenansatz ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, da ebenfalls eine direkte</p>	<p>Der vorliegende Nahverkehrsplan wurde aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald erarbeitet. Eine Ausweitung der Fahrausweisenerkennung des VBB-Tarifs führt zu einer weiteren Erhöhung der ohnehin bereits hohen Komplexität der Tarife und Bedarf einer Abwägung der zu erwartenden Durchtarifierungseffekte. Es wird daher auf die im Nahverkehrsplan empfohlene zeitliche Priorisierung der tariflichen Weiterentwicklung verwiesen, in der eine langfristige Etablierung eines Verbundtarifs angestrebt wird. Eine Zusammenarbeit wird dabei mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen sowie ggf. mit anderen benachbarten Landkreisen bzw. mit grenznahen</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Nachbarschaft an den VBB besteht. So könnte bei möglicher Umsetzung einer Fahrausweisanerkennung des VBB-Tarifes im Landkreis Vorpommern-Greifswald zusammen mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein großes und damit attraktives Verbundgebiet im Osten Mecklenburg-Vorpommerns inkl. des VBB-Gebietes in Brandenburg und Berlin entstehen.</p> <p>Einen ersten kleinen Ansatz gibt es bereits mit Anerkennung des Brandenburg-Berlin-Tickets (BB-Ticket) auf der SPNV-Strecke Prenzlau – Pasewalk – Jatznick – Ueckermünde (sowie auch auf den Strecken Fürstenberg – Neustrelitz – Neubrandenburg/Waren im LK Mecklenburgische Seenplatte), mit dem im VBB-Verbundgebiet grundsätzlich alle Nahverkehrsmittel wie Bus, Tram, S+U-Bahn und Regionalzüge des SPNV benutzt werden können. BB-Ticket-Nutzer sind oft enttäuscht, dass keine Nutzung von Bussen in Mecklenburg-Vorpommern möglich ist.</p>	<p>Bereichen der Republik Polen empfohlen. Dies schließt den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein.</p>
<p>Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE der Universitäts- und Hansestadt Greifswald; 15.08.2017</p>	<p>Die Fraktion sieht ÖPNV als wichtigen Baustein für die Mobilität der Einwohner Greifswalds. Starker motorisierter Verkehr (MIV) vor allem auf den innenstädtischen Hauptzuwegungen, die Anbindung insbesondere der Stadtteile an der Dänischen Wiek, die Anforderungen an die beiden wachsenden Altersgruppen (Jugend & Senioren), der bereits ausgewiesene Verkehrslärm, die Vorgaben zum Klimaschutzkonzept und auch die zunehmenden Probleme beim ruhenden Verkehr lassen da die weitere Entwicklung des ÖPNV als einen wichtigen Schritt betrachten. Die Herangehensweise der Autoren des vorliegenden NVP trifft grundsätzlich auch unsere Vorstellungen. Im Detail seien noch folgende Anregungen vorgestellt:</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Anbindung der Ortsteile an der Dänischen Wieck: Hier möchten wir der Stellungnahme der OTV Friedrichshagen beipflichten und sie auch als Beispiel für die Anbindung der randlichen Ortsteile empfehlen. Dabei unterstützen wir auch die Anregung der Planer bzgl. Rufbus und auch Bürgerbus als ergänzende Maßnahmen.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung zur Stellungnahme der Ortsteilvertretung Friedrichshagen verwiesen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Rufbus u.ä. bzgl. Jugendveranstaltungen: Wir möchten künftig um Möglichkeiten bitten, ob Rufbus-, Fifty-Fifty-Taxi- oder andere Varianten eingerichtet werden können, um auch beim Ende von Jugendveranstaltungen (zumeist in der Innenstadt) ÖPNV-Angebote verfügbar zu haben.</p>	<p>Das Angebot Fifty-Fifty-Taxi existiert bereits (vgl. Kapitel 7.8), so dass dieses Angebot bereits genutzt werden kann.</p>
	<p>Ansätze zur Reduzierung des MIV in der Innenstadt: Den Ausbau von Pendlernetzwerken, P & R-Möglichkeiten sehen wir auch als Möglichkeit den Fahrzeugdruck (MIV) in der Innenstadt gerade zu den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren.</p> <p>Bei der Neugestaltung des Knotenpunktes Europakreuzung sollte auch eine Durchfahrt des ÖPNV durch das neue Wohngebiet Hafenstrasse geprüft werden. Auch eine Haltestelle auf dem Gelände des EKZ KAW wäre zu prüfen - erst recht, wenn südöstlich zu diesem EKZ noch Wohnbebauung und eine Industrieansiedlung erfolgen soll.</p> <p>Die Anregungen zum Anschluss des künftigen Plasma & Life Centers sowie des Campus am Beitz-Platz an den ÖPNV begrüßen wir sehr. Möglicherweise kann die angeführte Einführung eines Studentensemester-Tickets mit der Prämie zur Hauptwohnsitz-Anmeldung der Studenten verknüpft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Es wird im Nahverkehrsplan ergänzt, dass bei der Erschließung der B-Plan-Gebiete B62 An den Wurthen, B055 Hafenstraße, B055.2 westlich Hafenstraße sowie KAW-Gelände die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV und Flächen für Haltestellen berücksichtigt werden soll.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Koordinierende Rolle des Mobilitätszentrums stärken: Wir glauben, dass die Mobilitätszentrale noch wesentlich in ihren Koordinierungsaufgaben zu entwickeln ist. Dies trifft zumindest auf die Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote zu (Stichworte seien hier z.B. Bürgerbus, Pendlernetzwerke, Rufbus, Mitfahrbänke, Car Sharing ..., aber auch Job-Tickets). Auch in der direkten Information zu Fahrplänen und anderen Leistungen könnte hier mehr entwickelt werden. Warum können nicht im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Einführung von Smart-Metern nicht auch kleine eReader-basierte Displays mit Angaben zu den nächsten Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle geprüft werden?</p>	<p>Es wird auf die bereits enthaltenen sinnentsprechenden Ziele in Kapitel 8.10 verwiesen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Ortsteil-vertretung Wieck und Ladebow; 15.08.2017	<p>Seite 77: Weiterentwicklung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Angebotsqualität, Abb. 25: In den kurzfristigen Maßnahmen wird die Ausweitung des ÖPNV in den Ortsteil Ladebow erwähnt. Dafür volle Zustimmung. Diese, auch von den Anwohnern seit langem gefordert, sollte unter Einbeziehung der Gemeinde Wackerow, dem Marktkauf EKZ und dem ZOB betrachtet werden.</p> <p>Im OT Ladebow ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Bevölkerungszuwachs zu rechnen. Der Abstand zur nächsten ÖPNV Haltestelle in Wieck-Brücke beträgt zwischen 800 und 3000m. In den Ortsteilen Ladebow und Wieck gibt es keine Einkaufsmöglichkeiten. Der Weg bis zum Greifswalder Stadtzentrum beträgt rund 5 km, zum EKZ Marktkauf wie auch zum neuen EKZ „Gleis 4“ sind es rund 7 km.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Marktkauf ist im Zusammenhang mit der geplanten Aufwertung der Verbindungsrelation Greifswald – Neuenkirchen zum Hauptnetz I bereits vorgesehen.</p>
Ortsteil-vertretung Riems; 16.08.2017	<p>Bessere Anbindung an die angrenzenden Hoheitsgebiete bzw. Verwaltungsstrukturen: Am Beispiel Riems z.B. eine Busverbindung zwischen Stralsund und Greifswald, insbesondere im Berufsverkehr, die den Riems als Sitz zweier bedeutender Arbeitgeber mit anfährt. Aber auch andere Gemeinden und Städte, besonders wenn sie an der Grenze von OVP liegen, dürften an solchen Möglichkeiten höchstes Interesse haben.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan zielt zunächst auf eine Weiterentwicklung der Verbindungsrelation Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems. Eine direkte Busverbindung zwischen Greifswald und Stralsund kann hingegen nicht unterstützt werden, da hiermit eine Schwächung des SPNV auf der Achse Greifswald – Stralsund erfolgt, die verkehrspolitischen Vorgaben widerspricht (Parallelverkehr). Es wird daher im Nahverkehrsplan ein Prüfauftrag zur Ermittlung des Potenzials für öffentlich Mobilitätsangebote ausgehend von den Industrie-, Forschungs- und Gewerbestandorten im Bereich Insel Riems/Riemsertorf vorgeschlagen. Dies sollte im Zusammenwirken mit den einzelnen Unternehmen erfolgen und den Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements folgen. In Abhängigkeit der Ergebnisse wird dann vorgeschlagen, in 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 zu empfehlen.</p>
Tourismus-verband Vorpommern	<p>Ländlicher Raum und touristische Entwicklungsräume: Wir begrüßen sehr, dass gleich zu Beginn Aussagen zum ländlichen Raum getroffen werden. Ländliche Räume sollen gesichert und weiterentwickelt werden, so dass sie einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum bilden. Nur wenn den</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
e.V. ; 17.08.2017	<p>Einheimischen eine solche Grundlage geboten wird und sich ein Leben und Wirtschaften im ländlichen Raum lohnt, können hier auch touristische Angebote geschaffen und erhalten werden. Auch die Anbindung des Umlandes an die Städte muss aus unserer Sicht weiter gestärkt und entwickelt werden. Die bedarfsgerechte Anbindung des Oberzentrums Stralsund-Greifswald sowie der touristischen Schwerpunktregionen an die Metropolen Hamburg, Berlin sowie an den oberzentralen Entwicklungsraum stellen die Grundlage für die funktionierende touristische ÖPNV-Nutzung dar. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den Gast nur dann interessant ist, wenn er auch vor Ort mobil ist und Ausflugsziele und Erlebnisorte mit dem ÖPNV ohne Probleme erreicht. Dass diese Punkte in den auf S.108-110 definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen Berücksichtigung finden, unterstützen wir in vollem Maße, damit sind insbesondere die Punkte „Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr im Nah- und Fernverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen, Systeme zur Anschlusssicherung sowie durch den Ausbau der Mobilitätszentrale Vorpommern“, „Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ und „Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote“ gemeint.</p> <p>Für wichtig halten wir außerdem die Feststellung, dass die drei im Landkreis existierenden Naturparks rund 40% der gesamten Fläche des Landkreises einnehmen und eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination bilden. Die Naturparkstation des Naturparks „Am Stettiner Haff“ in Eggesin findet im „Hauptnetz I“ Berücksichtigung und ist damit unter der Woche gut z.B. von Ueckermünde aus zu erreichen.</p>	
	Die Naturparkstation des Naturparks „Flusslandschaft Peenetal“ in Stolpe a.d. Peene ist nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hier würden	Bugewitz und Stolpe werden durch die Bedienebene Ergänzungsnetz angebunden. Die zukünftigen Mindestbedienungsangaben definieren dann auch an Ferientagen ein

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>wir uns eine Ausweitung des ÖPNV und eine Berücksichtigung der Naturparkstation wünschen.</p> <p>Für die Peeneregion hat der Tourismusverband Vorpommern e.V. in diesem Jahr gemeinsam mit dem Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“, dem Netzwerk „Abenteuer Flusslandschaft“ und dem Netzwerk HOP e.V. den Sonderpreis der Kategorie „Naturerlebnis & biologische Vielfalt“ des Bundeswettbewerbes Nachhaltige Tourismusdestinationen 2016/2017 erhalten. Mit diesem Preis sind verstärkte Marketingmaßnahmen und Pressearbeit der Deutschen Zentrale für Tourismus verbunden, sodass von einer weiteren positiven touristischen Entwicklung dieser Region ausgegangen werden kann. Zu einer nachhaltigen Destination gehört selbstverständlich auch nachhaltige Mobilität vor Ort mit dazu. Leider können wir dem Gast zurzeit nicht raten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Peeneregion zu reisen. Zwar kommt er mit dem Fernverkehr z.B. aus der Richtung Berlin in der Hansestadt Anklam ohne Probleme an, kann von dort aus aber weder Stolpe (Naturparkstation und weitere touristische Angebote), noch Loitz (Kanustation Loitz) oder Bugewitz (Anklamer Stadtbruch) ohne Probleme erreichen.</p>	<p>Mindestangebot von zwei Fahrtenpaaren. Darüber hinausgehende Mindestvorgaben können aus Sicht der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises nicht festgeschrieben werden.</p> <p>Die Erreichbarkeit von Loitz soll durch Zuordnung der Verbindungsrelation Greifswald – Loitz – Demmin gestärkt werden, so dass der Landkreis hier bereits auf eine verbesserte Anbindung abzielt.</p>
	<p>Zum Punkt „Kooperation Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte“ steht auf S. 141, dass „Konkrete Verbesserungen [...] nicht nur auf den Tourismusschwerpunktraum Usedom, sondern auch auf die Anbindung der Tourismusedwicklungsräume „Achterwasser, Bodden, Haff“, „Peene und Peenestrom“ sowie „Ueckerländer Heide“ ausgerichtet sein [soll]“ – Leider finden sich in dem definierten Tourismusnetz für das ein verdichtetes Verkehrsangebot empfohlen wird außer der Strecke „Freest – Lubmin“ nur Strecken auf der Insel Usedom. Die Festlandregionen „Peene und Peenestrom“ sowie „Stettiner Haff“ und „Greifswalder Bodden“ werden unserer Ansicht nach hier zu wenig berücksichtigt. Die Strecke Greifswald – Lubmin und Ueckerländer Heide – Eggesin findet sich zwar im Hauptnetz I, allerdings sieht der Mindesttakt hier</p>	<p>Dies ist zutreffend. Es soll im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans erreicht werden, dass auch die Anbindung der Tourismusedwicklungsräume „Achterwasser, Bodden, Haff“, „Peene und Peenestrom“ sowie „Ueckerländer Heide“ verbessert wird. Unabhängig davon sind die Empfehlungen für die Netzkategorie „Tourismusnetz“ zu sehen, die im Nahverkehrsplan benannt werden und die aufbauend auf die bestehende Situation (touristische Angebote und potenzielle Nachfrage) abgebildet wurden.</p> <p>Die Entwicklung der Anbindung der Tourismusedwicklungsräume soll wie in S. 141 weiter beschrieben auf eigenwirtschaftlicher Basis und unter Mitwirkung der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitung erfolgen. Es ist daher noch nicht möglich, vor Durchführung dieser Zusammenarbeit die konkreten</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>für das Wochenende lediglich 2 bzw. 3 Fahrtenpaare vor. Ein Besuch der Naturparkstation in Eggesin oder ein Strandbesuch in Lubmin ist allerdings insbesondere am Wochenende attraktiv, sowohl für Kurzurlauber (die sich oft in den Städten Greifswald und Ueckermünde) aufhalten, als auch für Einheimische, die unter der Woche arbeiten müssen und am Wochenende die Freizeitmöglichkeiten der Region nutzen möchten.</p> <p>Touristische Nutzung des ÖPNV: Der Tourismus in der Region sollte ein wichtiger Entwicklungsfaktor für den sonstigen ÖPNV sein. Dass dazu zurzeit kaum Erkenntnisse vorliegen und die Nutzung an anderer Stelle als gering eingeschätzt wurde, liegt unter anderem daran, dass der bisherige Ausbau des ÖPNV für Touristen insbesondere in den Festlandregionen nicht besonders attraktiv ist. In der Gästebefragung des Qualitätsmonitor Deutschland Tourismus 2015/2016 für die Region Vorpommersches Festland bewerteten knapp 23% der befragten Urlauber die öffentlichen Verkehrsmittel mit einer schlechten Note (5 oder 6), zwar kann hier nur von einer Tendenzaussage gesprochen werden, da aufgrund der geringen Nutzung die Fallzahl unter 100 liegt, allerdings zeigt dies, dass auch die Urlauber, die den ÖPNV bisher genutzt haben, nicht zufrieden waren.</p> <p>Wir stimmen zu, dass die touristische Vermarktung von ÖPNV Angeboten ausbaufähig ist. Gerne beteiligen wir uns an einer Ausweitung des ÖPNV für die touristische Nutzung und unterstützen ausdrücklich die Schaffung neuer Kombitickets o.ä. Was die Finanzierung betrifft, müssen geeignete Konzepte gefunden werden. Hier unterstützen wir die Zielstellung des Landkreises Vorpommern-Greifswald, die Verwendung der Abgaben (Kur- und Fremdenverkehrsabgaben) für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten des sonstigen ÖPNV zu eröffnen. Ein neues Beispiel für die funktionierende Zusammenarbeit von Tourismus und ÖPNV ist die sog. Mobilitätspauschale für die Müritz-Region: Durch die Erhöhung der Kurabgabe in Waren, wird Touristen ein kostengünstiges Verkehrsnetz rund um die Müritz ermöglicht. Die Kommunen wollen mit Hilfe des Tourismus auch das öffentliche</p>	<p>Ergebnisse vorwegzunehmen. Zur Frage der Finanzierung wird im weiteren auf die Vorschläge zur Anpassung des KAG und die Möglichkeiten von Gästekarten verwiesen, damit die für Verbesserungen erforderlichen Mittel auch unter Berücksichtigung umlagefinanzierter Nutzerbeiträge bereitgestellt werden können.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Verkehrsnetz erhalten und ausbauen. Touristen sollen ab April 2018 mit einer Kur- oder Tourismuskarte ihre Autos stehen lassen und kostenlos Busse nutzen können. Einheimischen kommt ein dichteres Busnetz zugute.	
	Verknüpfung des ÖPNV mit Fahrradtouristen: Wir unterstützen jegliche Maßnahmen, die zur besseren Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrädern dienen. Im Konzept interessante Punkte für Fahrradtouristen sind aus unserer Sicht Bike + Ride Anlagen, eine Verbesserung der tariflichen Verknüpfungen von Rad & ÖPNV, eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen. Dabei sollten insbesondere die Strecken berücksichtigt werden, die entlang der Fernradwege Berlin-Usedom, Ostseeküstenradweg, Oder-Neiße-Radweg oder dem Mecklenburgischen Seen-Radweg verlaufen.	Kenntnisnahme.
	Barrierefreiheit: Wir unterstützen die Zielstellung des Anstrebens einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Auch für die touristische Entwicklung der Region Vorpommern wird in den nächsten Jahren der Ausbau von barrierefreien Angeboten aufgrund des demographischen Wandels eine große Rolle spielen. Ein barrierefreier ÖPNV gehört für uns zu diesem Angebotsspektrum hinzu und steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV.	Kenntnisnahme.
	Insgesamt befürworten wir die Nahverkehrsplanung 2017-2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit unseren Anmerkungen und sind zu einer Zusammenarbeit bzgl. Schaffung neuer touristischer Angebote sowie der Erarbeitung finanzieller Konzepte zum Ausbau des ÖPNV gerne bereit.	Kenntnisnahme. Das Angebot zum Zusammenwirken wird durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald gern angenommen.
Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Stadtentwick-	S. 29 / 2.7: Letzter Absatz - Aktualisierung: 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	Der Hinweis wird umgesetzt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
lung/ untere Denkmalschutzbehörde; 18.08.2017	Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 % gegenüber 1990 zu senken und ihren Verbrauch an Endenergie in diesem Zeitraum zu halbieren.	
	S. 144: Busführung über den B.-Beitz-Platz ist hinsichtlich der Campus-Erschließung positiv. Die Busführung über Privatgelände, insbesondere des NRZ, sowie eine Haltestelle auf NRZ-Flächen sind nicht unproblematisch und erfordern umfangreiche Abstimmungen. Ob eine Widmung zur Befahrung herbeigeführt werden muss, ist zu prüfen.	Kenntnisnahme.
	S. 146-147: Ausbau der Hainstraße für neue Linienführung - die Hainstraße zuzügl. Nebenwegen und Baumallee steht unter Denkmalschutz und ist unter dieser Prämisse im Jahr 1999 ausgebaut worden. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,0 m ermöglicht keinen Begegnungsverkehr Bus-Bus (Bus-Pkw grenzwertig). Zudem ist eine Tonnagebegrenzung 7,5 t vorhanden. Insofern ist die Variante über die Koitenhäger Landstraße einfacher realisierbar. Allerdings ist dann die Befahrung der Lindenstraße nicht mehr gegeben und die Erschließung Eldenas verschlechtert sich erheblich.	Der Hinweis zu den Befahrbarkeitseinschränkungen wird übernommen. Die Herstellung der Befahrbarkeit wird als Voraussetzung für die Variantenumsetzung hervorgehoben.
	In der Vergangenheit ist mehrfach eine Haltestelle in der Lindenstraße / Höhe Friedhofsweg gewünscht worden. Ist eine diesbezügliche Prüfung erfolgt?	In der Vergangenheit existierte bereits eine (unbefestigte) Haltestelle in der Lindenstraße (Fahrtrichtung stadteinwärts). Es wird im Nahverkehrsplan die Wiedererrichtung einer Haltestelle im Bereich Lindenstraße/Friedhofsweg ergänzt.
	S. 149: Tabelle 44, Anmerkung: Welche Führung wird für die Linie 3 am Sonnabend vorgesehen?	Der Linienweg zur „Alten Schmiede“ soll montags bis samstags befahren werden. Dies wird entsprechend korrigiert.
	S. 152: Letzter Absatz: Diesen Vorschlag halte ich für sehr ambitioniert. Aufgrund des Planungshorizontes bin ich eher geneigt, diesen Vorschlag doch zu löschen. Sollte er dennoch verbleiben, bitte ich mindestens um Änderung der Haltestellenbezeichnung in „Industriehafen“ oder „Industriehafen Ladebow“.	Die Anbindung des Industriehafens wird bewusst als Option dargestellt, da in Abhängigkeit der Industrie- und Gewerbeentwicklung auch eine Anbindung für Beschäftigte erforderlich werden könnte. Der vorgeschlagene Haltestellenname wird angepasst.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 156: Busführung durch die Feldstraße zwischen Brink- und Fr.-Mehring-Str. ist zu prüfen / abzuwägen, da in diesem dicht bebauten Abschnitt alle Stellplätze am Fahrbahnrand entfallen müssten.	Auf Seite 153 wird bereits empfohlen, kleine Fahrzeuggrößen einzusetzen. Die Begründung wird um den Aspekt der beengten Platzverhältnisse ergänzt.
	S. 207/ 10.1: Dritter Absatz, letzter Satz: Bitte unbedingt entfernen („Ab 2018 soll dieser Zuschuss um jährlich 15.000 € abgesenkt werden.“).	Die Entscheidung zur Gestaltung der Finanzbeziehung zwischen den Vertragspartnern Landkreis Vorpommern-Greifswald und Universitäts- und Hansestadt Greifswald kann nicht gutachterlich festgelegt werden. Daher wird auf die Beratungsfolge in den Ausschüssen oder begleitende Vertragsverhandlungen verwiesen.
Kreisjugendring VG e.V., Stadtjugendring Greifswald e.V.; 18.08.2017	S. 131, Abstimmungsprozess Schülerbeförderung: Sinnvoller Vorschlag zur Berücksichtigung von Schüler- und Elterninteressen. Kreisschülerrat und Kreiselternrat sind wichtige Gremien auf kreisweiter Ebene. Diese sollten in diesem Prozess berücksichtigt und ggf. einbezogen werden.	Es wird bewusst auf den Begriff Schüler- und Elternvertretungen abgezielt. Damit wird sichergestellt, dass sowohl Kreisschülerrat und Kreiselternrat aber eben auch andere Vertreter von Schüler- und Elterninteressen einbezogen werden können, die sich nicht in den genannten Gremien organisiert haben.
	S. 133, Rufbus: Der Rufbus kann insbesondere auch für junge Menschen und für Ehrenamtliche wichtig sein, bspw. am Wochenende oder in den Abendstunden. Die internetbasierte Fahrtwunschreservierung insbesondere für die junge Zielgruppe wichtig und ist entscheidend für die Akzeptanz eines solchen Angebots.	Kenntnisnahme. Die internet-basierte Anmeldemöglichkeit ist derzeit noch nicht umgesetzt und wird im Nahverkehrsplan daher als perspektivisch angegeben.
	S. 146: Die Verbindung RE 10 Rostock-Stralsund-Greifswald-Züssow ist eine sehr gute Idee, um die Universitätsstädte Rostock und Greifswald ohne Umstieg miteinander zu verbinden. Der Landkreis sollte darauf hinwirken, dass es nicht bei einer optionalen Leistung bleibt.	Dies wird mit den gewählten Formulierungen bereits adressiert. Unabhängig davon liegt die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern.
	S. 165: Die Fernverkehrsstrecke Berlin-Greifswald-Stralsund ist für junge Menschen und insbesondere für Studierende von Bedeutung.	Kenntnisnahme.
	S. 169, Ausgestaltung Hauptverknüpfungspunkt: Bahnhofsgebäude eignen sich nicht nur für Gastronomie und Verkaufseinrichtungen, sondern aufgrund ihrer zentralen Lage und räumlichen Ausstattung auch für gemeinwesenorientierte Angebote, bspw. für Vereine, Kulturveranstaltung, Jugendarbeit. Der Demokratiebahnhof Anklam ist hierfür ein hervorragendes	Die Erstellung von Nutzungskonzepten für vorhandene und ehemalige Empfangsgebäude an Bahnhöfen ist auch bei weiterer Auslegung nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Beispiel. Der Landkreis sollte solche Nutzungskonzepte zur Revitalisierung von Leerstand unterstützen.	
	S. 189, Schülerfreizeitticket: Wichtiges Instrument für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Freizeitmobilität ist auch für das freiwillige Engagement, Vereinsarbeit, Nutzung von Angeboten der Jugendarbeit/Jugendbildung von enormer Bedeutung. Die Tarifhöhe muss attraktiv und leicht verständlich sein. Die aktuelle Volksinitiative für ein landesweites Schülerticket sollte in den Überlegungen berücksichtigt werden.	Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird im beschriebenen Ansatzes für ein Schülerfreizeitticket ein Angebot für die Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen vorbereitet.
	S. 190/191, Semesterticket: Für das Semesterticket kann ggf. eine Bedarfsabfrage unter den Studierenden durchgeführt werden. Die überregionale Mobilität ist sehr wichtig, z.B. in Richtung Neubrandenburg, Stralsund, Berlin. Das Studierendenwerk Greifswald sollte einbezogen werden (als gemeinsames Studierendenwerk für Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg).	In der Regel wird für die Einführung eines Semestertickets eine vertragliche Vereinbarung zwischen den Studierendenvertretungen und den Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbänden geschlossen. Daher ist eine Abstimmung mit der Vertretung der Studierenden erforderlich. Dies ist in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der im Nahverkehrsplan benannte Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) und nicht das Studierendenwerk.
	S. 193: Webbasierte/mobile Anwendungen sind insbesondere für junge Zielgruppe wichtig. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Apps auch mit geringer Datenübertragung und bei schlechtem Empfang funktionieren sollten (Vorbild „Öffi“).	Kenntnisnahme. Detaillierte Vorgaben für Webbasierte/mobile Anwendungen sind nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
	Generell: Stettin und Swinemünde sollten im Sinne einer grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Verständigung einheitlich als Szczecin und Świnoujście geschrieben werden.	In Übereinstimmung u.a. mit dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010 werden die dargestellten Bezeichnungen verwendet.
	Generell: Bedeutung der Jugendmobilität für die Jugendarbeit und das Engagement in Vereinen/Jugendverbänden ist generell unterrepräsentiert im Planungsdokument. Wünschenswert wäre, dies noch in stärker in den Fokus zu rücken, beispielsweise bei den Themen Rufbus, Freizeitticket oder durch attraktive Tarifangebote für Jugendgruppen/Vereine.	Die genannten Themen wie Rufbus, Freizeitticket und Weiterentwicklung der Tarife sind im Nahverkehrsplan enthalten. Grundsätzlich erfolgt im Nahverkehrsplan eine Ausrichtung an alle Zielgruppen. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Realitäten, der Bemühungen um eine Verbesserung der Verkehrsangebote und der Angebotsqualität und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises greift der

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Nahverkehrsplan entgegen der Stellungnahme die Belange auch der Mobilität von Jugendlichen bereits selbstverständlich auf.