

Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen

Beschlussfassung

Vergabenummer: SL 51-19v
Unser Zeichen: U4744

Auftraggeber:
Landkreis Vorpommern-Rügen
Zentrale Vergabestelle
Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund

Kontakt:

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

Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen

Auftraggeber:

Landkreis Vorpommern-Rügen
Zentrale Vergabestelle
Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund

Kontakt:
Zentrale Vergabestelle
T +49 3831 357 1563
poststelle@lk-vr.de

Auftragnehmer:

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

Kontakt:
Bereich Mobilitätsberatung
T +49 30 230 809 0
iges@iges.com

Autoren

Annkatriin Nickels
Christoph Gipp
Mine Henki

Dokumentenversion

Beschlussfassung
03. Februar 2022

Inhalt

1.	Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	15
1.1	Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans	15
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	16
1.2.1	Rechtlicher Rahmen für den sonstigen ÖPNV	16
1.2.2	Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	18
1.2.3	Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	20
1.2.4	Berücksichtigung des Integrierten Landesverkehrsplans	23
1.2.5	Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	25
1.3	Verkehrspolitische Zielsetzungen	28
2.	Strukturdatenanalyse und Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs	31
2.1	Strukturdatenanalyse des Verkehrsgebietes	31
2.1.1	Raum- und Verwaltungsstrukturen	31
2.1.2	Bevölkerungsentwicklung	32
2.1.3	Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendelnde)	35
2.1.4	Wirtschaftsstrukturelle Situation	38
2.1.5	Freizeit und Tourismus	41
2.1.6	Schulstandorte und Schülerzahlen	44
2.1.7	Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern	46
2.2	Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs	47
2.2.1	Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen	47
2.2.2	Verkehrsangebot im Schienenverkehr	47
2.2.3	Verkehrsangebot im ÖPNV	49
2.2.4	ÖPNV-Schiffsverkehre	55
2.2.5	Weitere Schiffsverkehre	56
2.2.6	Fernbuslinienverkehr	56
2.2.7	Alternative Mobilitätsangebote	57
2.3	Verkehrsinfrastruktur	58
2.3.1	Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur	58
2.3.2	Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	59
2.3.3	Zugangsstellen des sonstigen ÖPNV (Haltestellen)	60
2.3.4	Erschließung mit Haltestellen des sonstigen ÖPNV und SPNV	60
2.3.5	Fahrzeugeinsatz im sonstigen ÖPNV	63
2.3.6	Verkehrsträgerverknüpfung	63
2.4	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	65
2.4.1	Tarife und Tarifkooperationen	65
2.4.2	Vertrieb	68
2.4.3	Fahrgastinformation	69
2.4.4	Kundenservice und Marketing	70
3.	Mobilitäts- und ÖPNV-Bedarf	72

3.1	Pkw-Bestand und Motorisierung	72
3.2	Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	73
3.3	Fahrgastnachfrage: Bestand und zukünftige Entwicklung	75
3.3.1	Derzeitiges Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV	75
3.3.2	Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage (Status quo-Prognose)	75
4.	Angebotskonzept bzw. Entwicklungskonzept für den zukünftigen ÖPNV	77
4.1	Vorgaben zur Erschließungsqualität	79
4.1.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	79
4.1.2	Haltestelleneinzugsbereiche	79
4.2	Vorgaben zur Angebotsqualität	80
4.2.1	Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung	80
4.2.3	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz I	83
4.2.4	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz II	84
4.2.5	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz	86
4.2.6	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund	87
4.2.7	Verbindungsrelationen und Orientierungswerte für weitere Stadt- bzw. Ortsverkehre	92
4.2.8	Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Tourismusnetz	105
4.3	Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV	108
4.4	Alternative Angebotsformen und Mobilitätsmanagement	110
4.4.1	Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote	110
4.4.2	Mischform Bürgerbus	111
4.4.3	ÖPNV und Gelegenheitsverkehr	111
4.4.4	Betriebliches Mobilitätsmanagement	112
4.4.5	Touristisches Mobilitätsmanagement	113
4.5	Vorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und die Anbindung von Schulstandorten	114
4.6	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV	116
4.6.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	116
4.6.2	Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen	117
4.6.3	Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien	117
4.6.4	Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte	120
4.6.5	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten	122
4.6.6	Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV	123

4.6.7	Maßnahmen im Bereich Hansestadt Stralsund und Umland	124
4.6.8	Maßnahmen im Bereich der Insel Rügen	126
4.6.9	Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden	127
4.6.10	Maßnahmen im Bereich Nordvorpommern	129
4.7	ÖPNV-Beschleunigung	130
4.8	Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs	132
5.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des zukünftigen ÖPNV	135
5.1	Verkehrsträgerverknüpfung, Anschlussicherung und Weiterentwicklung intermodaler Mobilität	135
5.1.1	Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	135
5.1.2	Anschlussicherung und Anschlussqualität	135
5.1.3	Verknüpfungspunkte	136
5.1.4	Verknüpfung zwischen sonstigen ÖPNV und Schiffsverkehren	138
5.1.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	138
5.1.6	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)	140
5.1.7	Berücksichtigung der PBefG-Novelle	141
5.1.8	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fernverkehr (Fernbus, SPFV)	141
5.1.9	Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	141
5.2	Qualitätsstandards	143
5.2.1	Qualität des Betriebsablaufs	143
5.2.2	Dienstleistungsqualität	145
5.2.3	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	146
5.2.4	Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	147
5.2.5	Qualität der Fahrgastinformation	152
5.2.6	Fahrzeugqualität	154
5.2.7	Infrastrukturqualität Haltestellen	157
5.3	Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV	159
5.3.1	Rechtsgrundlagen	159
5.3.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	160
5.4	Zukunftskonzept	165
5.4.1	Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	165
5.4.2	Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV	168
5.4.3	Spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen	168
6.	Organisationsstrategie	169
6.1	ÖPNV-Management	169
6.1.1	Aufgabenträgerorganisation und Koordination	169
6.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	169
6.2	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)	170

6.3	Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe	172
7.	Investitions- und Finanzierungsplan	173
7.1	Realisierungs- und Finanzierungsrahmen für das zukünftige Leistungsangebot	173
7.1.1	Finanzierungssystematik für den sonstigen ÖPNV	173
7.1.2	Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben	175
7.1.3	Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Optionen	176
7.1.4	Finanzierung touristischer Verkehre	177
7.1.5	Anforderungen an das Land Mecklenburg-Vorpommern	178
7.1.6	Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard	179
7.2	Investitionsbedarf	180
7.2.1	Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen	180
7.2.2	Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur	181
7.3	Zusammenfassender Maßnahmenplan	182
Anhang		197
A1	Verwaltungsstruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen	198
A2	Angebotsumfang im SPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen	200
A3	Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen	202
A4	Allgemeinbildende Schulen Landkreis Vorpommern-Rügen	216
A5	Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler	220
A6	Erschließung im Landkreis Vorpommern-Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	221
Abbildungen		7
Tabellen		9
Abkürzungen		12
Literatur		190

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Vorpommern-Rügen	21
Abbildung 2:	Verwaltungsstrukturen Landkreis Vorpommern-Rügen	31
Abbildung 3:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Vorpommern-Rügen seit 2014 sowie Prognose bis 2040	34
Abbildung 4:	Einpendelnde in den Landkreis Vorpommern-Rügen	36
Abbildung 5:	Auspendelnde aus dem Landkreis Vorpommern-Rügen	37
Abbildung 6:	Pendelnde innerhalb des Landkreises Vorpommern-Rügen	38
Abbildung 7:	Gewerbestandorte im Landkreis Vorpommern-Rügen	41
Abbildung 8:	Tourismusräume im Landkreis Vorpommern-Rügen	42
Abbildung 9:	Schulstandorte im Landkreis im Schuljahr 2019/2020	45
Abbildung 10:	Prognose der Altersgruppe 6 bis unter 19 Jahre	46
Abbildung 11:	Status quo Liniennetz im Landkreis (Übersicht)	49
Abbildung 12:	Derzeitige Produkte des ÖPNV	50
Abbildung 13:	Status quo Liniennetz in der Hansestadt Stralsund (Übersicht)	51
Abbildung 14:	Beispiel einer Mitfahrbank in Amt Altenpleen	58
Abbildung 15:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen	59
Abbildung 16:	Erschließung im Landkreis Vorpommern-Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	61
Abbildung 17:	Erschließung in der Hansestadt Stralsund auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	62
Abbildung 18:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019	73
Abbildung 19:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	74
Abbildung 20:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im sonstigen ÖPNV	78
Abbildung 21:	Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards	80
Abbildung 22:	Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Rügen	81
Abbildung 23:	Netzkonzeption Landkreis Vorpommern-Rügen	82
Abbildung 24:	Übersicht zu Bedienungshäufigkeiten Hansestadt Stralsund in der Hauptverkehrszeit	91

Abbildung 25:	Erschließungskonzeption Stadtgebiet Bergen auf Rügen	94
Abbildung 26:	Erschließungskonzeption Stadtgebiet Grimmen	98
Abbildung 27:	Erschließungskonzeption Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten	101
Abbildung 28:	Erschließungskonzeption Stadt Sassnitz	103
Abbildung 29:	Flexible Bedienformen im Landkreis Vorpommern-Rügen	109
Abbildung 30:	Vorgesehene Bedienegebiete und Umsetzungsphasen On Demand-Verkehre im Landkreis Vorpommern-Rügen	124
Abbildung 31:	Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen	142
Abbildung 32:	Finanzierungssystematik des FAG M-V bis 2019 und ab 2020	173
Abbildung 33:	Wesentliche Finanzierungsinstrumente für den sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen	174
Abbildung 34:	Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler	220
Abbildung 35:	Erschließung auf der Insel Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	221
Abbildung 36:	Erschließung in der Stadt Bergen auf Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	222
Abbildung 37:	Erschließung in den Gemeinden Prerow und Zingst auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	222
Abbildung 38:	Erschließung in der Stadt Ribnitz-Damgarten auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	223
Abbildung 39:	Erschließung in der Stadt Grimmen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	224
Abbildung 40:	Erschließung in der Stadt Sassnitz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	225
Abbildung 41:	Erschließung in der Gemeinde Binz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	226
Abbildung 42:	Erschließung in den Gemeinden Sellin, Baabe und Göhren auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen	227

Tabellen

Tabelle 1:	Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte im Landkreis Vorpommern-Rügen	32
Tabelle 2:	Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund	32
Tabelle 3:	Bevölkerung im Landkreis Vorpommern-Rügen 2019 und Veränderung gegenüber 2014	33
Tabelle 4:	Bevölkerungsprognose bis 2040 Gesamt und nach Altersgruppen für den Landkreis Vorpommern-Rügen	35
Tabelle 5:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Vorpommern-Rügen	39
Tabelle 6:	Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis	40
Tabelle 7:	Entwicklung der Gästeankünfte 2014 bis 2019 im Landkreis Vorpommern-Rügen	44
Tabelle 8:	Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Schuljahr 2019/2020	44
Tabelle 9:	Bestehende SPNV-Angebote im Landkreis Vorpommern-Rügen	48
Tabelle 10:	Entwicklung der Betriebsleistung im sonstigen ÖPNV	55
Tabelle 11:	Liniengenehmigungen sonstiger ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen mit Laufzeit	55
Tabelle 12:	Fernbuslinienverkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen	56
Tabelle 13:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen	64
Tabelle 14:	Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Vorpommern-Rügen 2019 und Veränderung gegenüber 2014	72
Tabelle 15:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	79
Tabelle 16:	Verbindungsrelationen im Hauptnetz I	83
Tabelle 17:	Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz I	84
Tabelle 18:	Verbindungsrelationen im Hauptnetz II	84
Tabelle 19:	Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz II	86
Tabelle 20:	Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz	87
Tabelle 21:	Verbindungsrelationen des Stadtverkehrs Hansestadt Stralsund	89
Tabelle 22:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Hansestadt Stralsund	90
Tabelle 23:	Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr Hansestadt Stralsund	92
Tabelle 24:	Bedienung Stadtgebiet Bergen auf Rügen	95

Tabelle 25:	Bedienung innerörtliche Verbindungsrelationen Binz	96
Tabelle 26:	Bedienung innerörtliche Verbindungsrelation Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut	97
Tabelle 27:	Zielwerte für Prüfauftrag innerstädtische Bedienung Stadtgebiet Grimmen	99
Tabelle 28:	Zielwerte für Prüfauftrag innerörtliche Bedienung Gemeindegebiete Prerow und Zingst	100
Tabelle 29:	Bedienung Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten	102
Tabelle 30:	Bedienung Stadtgebiet Sassnitz	104
Tabelle 31:	Bedienung innerörtliche Verbindungsrelationen Sellin inkl. Baabe	105
Tabelle 32:	Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So	105
Tabelle 33:	Abgrenzung Bedienformen im sonstigen ÖPNV und alternative Angebotsformen	108
Tabelle 34:	Abgrenzung ÖPNV und Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs	112
Tabelle 35:	Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	115
Tabelle 36:	Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Buslinien)	119
Tabelle 37:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Rügen	137
Tabelle 38:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	158
Tabelle 39:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	161
Tabelle 40:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	162
Tabelle 41:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur	163
Tabelle 42:	Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis	167
Tabelle 43:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigung	172

Tabelle 44:	Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II, Stadt- bzw. Ortsverkehre und Ergänzungsnetz zur Erreichung des Zielniveaus	175
Tabelle 45:	Mögliche Zeitachse zur stufenweisen Umsetzung der Maßnahmen inkl. des jeweiligen Finanzierungsmehrbedarf	176
Tabelle 46:	Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung der Optionen	177
Tabelle 47:	Geschätzter kurz- bis mittelfristiger Fahrzeugbedarf	181
Tabelle 48:	Umsetzungshorizonte der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen	182
Tabelle 49:	Verwaltungsstruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen	198
Tabelle 50:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis	200
Tabelle 51:	Angebotsumfang sonstiger ÖPNV im Landkreis	202
Tabelle 52:	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis mit Schülerzahl	216

Abkürzungen

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AltBedFRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern
Art.	Artikel
AusglVO M-V	Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr
AVG	Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur
BRT	Bus Rapid Transit
CNG	Compressed Natural Gas
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EW	Einwohnende
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG M-V	Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
FDZ	Fischland-Darß-Zingst
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVObI. M-V	Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH

Abkürzung	Erläuterung
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ILEK	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept
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 des Landes Mecklenburg-Vorpommern
LBGG M-V	Gesetz zur Gleichstellung, Gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderung (Landesbehindertengleichstellungsgesetz)
LEP M-V	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern
LK V-R	Landkreis Vorpommern-Rügen
LNG	Liquefied Natural Gas
LSA	Lichtsignalanlage
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
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
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PRESS	Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

Abkürzung	Erläuterung
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
rebus	Regionalbus Rostock GmbH
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)
SchulG M-V	Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern
SEPVO M-V	Schulentwicklungsplanungsverordnung Mecklenburg-Vorpommern
SonstÖPNVVRL	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
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 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 mbH
VO	Verordnung
VVW	Verkehrsverbund Warnow
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Zeitraum ab 2021.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 des 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-Rügen obliegt daher die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen öffentlichen Personenverkehr (sonstiger ÖPNV) im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, der Landkreis Vorpommern-Rügen ist berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung zu regeln.

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

Der sonstige ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen wird entsprechend § 1 Abs. 1 ÖPNVG M-V bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Vorpommern-Rügen umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Die rechtliche Grundlage des vorliegenden NVP des Landkreises Vorpommern-Rügen bildet § 7 ÖPNVG M-V, wonach Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV einen NVP aufzustellen haben. Der 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.
-

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.2.1 Rechtlicher Rahmen für den sonstigen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,
- ◆ Verordnung (EU) 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 Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822),
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995 (GVOBl. M-V 1995, S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Mai 2020 (GVOBl. M-V S. 445),
- ◆ Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1387),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung, Gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderung (Landesbehindertengleichstellungsgesetz – LBGG M-V) vom 10. Juli 2006 (GVOBl. M-V S. 539), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 9. April 2020 (GVOBl. M-V S. 166, 180).

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

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683),
 - ◆ 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 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S.1328),
-

- ◆ Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (FAG M-V) vom 9. April 2020 (GVOBl. M-V S. 166)¹,
- ◆ Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (AusglVO M-V) vom 08. November 2012 (GVOBl. M-V 2012, S. 508), zuletzt geändert durch Verordnung vom 26. Oktober 2020 (GVOBl. M-V S. 1081),
- ◆ Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVRL) 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 für die Gewährung von Zuwendungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung von Klimaschutz-Projekten in wirtschaftlich tätigen Organisationen (Klimaschutzförderrichtlinie Unternehmen – KliFöUntRL M-V),
- ◆ 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 vom 21. Juli 2017, inkl. Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ (gültig bis Ende 2023),
- ◆ Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 5. März 2018 (gültig bis Ende 2021).

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel werden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert. Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnendenzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Durch die Einbeziehung der Einwohnendenzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

¹ Hinweis: Mit der Änderung des FAG M-V sind die folgenden Richtlinien entfallen: 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) sowie Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-BusRL), vom 19. Dezember 2012.

Mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurde festgelegt, dass ab dem Jahr 2020 die Mittel nach Entflechtungsgesetz (EntflechtG) entfallen. Stattdessen erhalten die Länder Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen. Der Landtag des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat dazu am 01. April 2020 das Gesetz zur Neufassung des FAG M-V beschlossen, so dass die Kommunen nun nach § 10 Abs. 5 des FAG M-V zusätzliche Mittel für den Straßenbau und den öffentlichen Personennahverkehr erhalten².

1.2.2 Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die Trägerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern bildet entsprechend § 113 Abs. 1 SchulG M-V eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches, 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 Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Rahmen des sonstigen ÖPNV ist das Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz - SchulG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2010 (GVOBl. M-V 2010 S. 462), zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. Dezember 2019 (GVOBl. M-V S. 719).

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

- ◆ Abstimmungserfordernis für Ganztagsangebote und Ganztagschulen mit der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (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 Schulen³ bzw. falls nicht durchgeführt Übernahme der notwendigen Aufwendungen (vgl. § 113 Abs. 2 SchulG M-V)
- ◆ Möglichkeit der kostenlosen Teilnahme an öffentlicher Beförderung von Schülerinnen und Schülern zur örtlich zuständigen Schule im Falle des Be-

² Vgl. <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/im/Kommunales/Kommunaler-Finanzausgleich>, zuletzt abgerufen am 27.11.2020 und FAG M-V.

³ 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.

suchs 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 Beförderung von Schülerinnen und Schülern möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule (vgl. § 113 Abs. 3 SchulG M-V)

Hinweise zur Schulorganisation für allgemeinbildende 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 Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert. **Die täglichen Unterrichtszeiten sind danach auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Beförderung von Schülerinnen und Schülern 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.

Schülerbeförderungssatzung

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

Im Landkreis Vorpommern-Rügen wird dies durch die **Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung und Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg (Schülerbeförderungssatzung)** vom 17.12.2018 (4. Änderungssatzung) umgesetzt. Die Schülerbeförderungssatzung regelt u.a. die Pflicht zur Durchführung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (vgl. Kapitel 4.4.5).

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Vorpommern-Rügen

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 die 4. Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Vorpommern-Rügen für die allgemein bildende Schulen im Planungszeitraum 2015/16-2019/20, verlängert bis 2021/22⁴. Der Schulentwicklungsplan weist insbesondere den Bestand im Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.2.3 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-Rügen (vgl. Abbildung 1).

In Tabelle 1 in Kapitel 2.1 werden die zentralen Orte im Landkreis Vorpommern-Rügen zusammengefasst. Mobilitätsangebote sollen stark auf die zentralen Orte ausgerichtet werden, um deren Erreichbarkeit sicherzustellen⁵. Zur Berücksichtigung der Herausforderungen im ländlichen Raum wird neben Ländlichen Räumen und Stadt-Umland-Räumen erstmals die Raumkategorie der Ländlichen GestaltungsRäume eingeführt (vgl. Abbildung 1).

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.

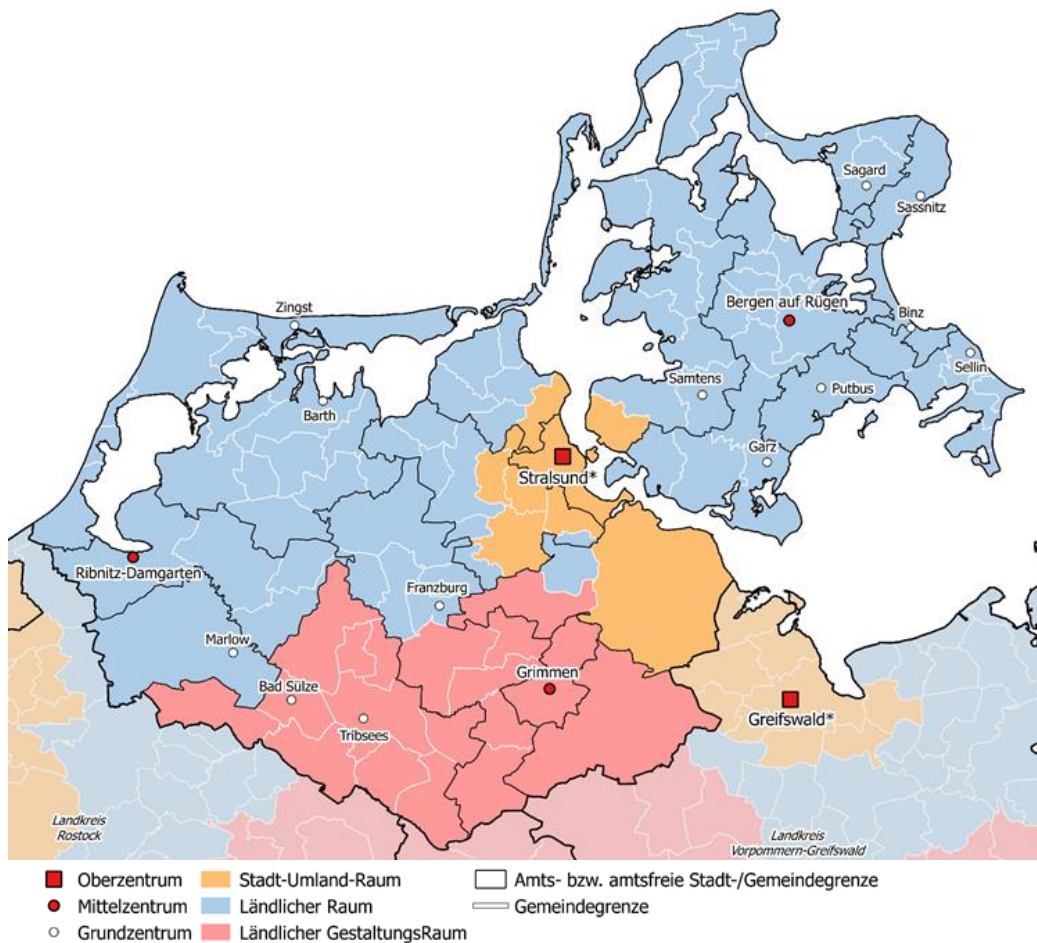
Stadt-Umland-Räume sollen unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Struktur als wirtschaftliche Kerne des Landes weiter gestärkt und entwickelt werden.⁶ Im Landkreis Vorpommern-Rügen ist der Stadt-Umland-Raum um das Oberzentrum Stralsund zu berücksichtigen. Dies betrifft die Gemeinden Altefähr, Kramerhof, Lüssow, Pantelitz, Steinhagen, Sundhagen und Wendorf (vgl. Tabelle 2 in Kapitel 2.1.1).

⁴ Vgl. LK V-R 2020a.

⁵ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2016.

⁶ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2016.

Abbildung 1: Zentrale Orte und Raumkategorien im Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
Datengrundlage: LEP M-V 2016.

Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Das derzeitige Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP) stammt aus dem Jahr 2010 und wurde auf Grundlage des LEP M-V von 2005 konzipiert. Das RREP VP umfasst die Planungsregion mit den 2011 neu gebildeten Landkreis Vorpommern-Rügen. Zurzeit findet eine Teilfortschreibung des RREP VP statt.

Gemäß dem LEP M-V werden im RREP VP die Grundzentren sowie Siedlungsschwerpunkte zur Ergänzung der zentralen Orte festgelegt (vgl. Tabelle 1 in Kapitel 2.1.1).

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

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

Internationale und großräumige Anbindung

- ◆ Sicherung und Weiterentwicklung der internationalen Verbindungen Malmö⁷ – Sassnitz – Berlin und Hamburg / Berlin – Rostock / Sassnitz – baltische Staaten / Helsinki / St. Petersburg
- ◆ Bedarfsgerechte Anbindung des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald sowie der touristischen Schwerpunktregionen an die Metropolen Hamburg und Berlin, die Regiopole Rostock sowie an den oberzentralen Entwicklungsraum Stettin

Integrierte Mobilitätssicherung

- ◆ Ermöglichung eines ausreichenden bzw. angemessenen Mobilitätsangebots und der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben
 - Ausbau und Weiterentwicklung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu integrierten Gesamtkonzepten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten gegenüber dem motorisierten 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 Räumen
- ◆ 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
- ◆ Verbesserung der Einbindung des Seebäderverkehrs sowie des Personenfährverkehrs in das ÖPNV-Gesamtsystem
- ◆ 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 Taktfahrplanes (ITF)
- ◆ Verdichtung der Zugangsstellen zum ÖPNV
- ◆ Erhaltung der Netzzugänge und Umsteigeknoten des ÖPNV und des Fernverkehrs
- ◆ Gewährleistung von Verknüpfungspunkten zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNV sowie untereinander

⁷ Mit Stand 2021 ist die internationale Anbindung zwischen der Insel Rügen und dem Königreich Schweden auf die Fährverbindung zwischen Sassnitz-Mukran und Ystad ausgerichtet.

- ◆ Realisierung von Umsteigeangeboten für den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr (Bike+Ride- bzw. Park+Ride-Anlagen) an den Verknüpfungspunkten des regionalen ÖPNV-Systems

Anforderungen an die Schieneninfrastruktur und den Schienenverkehr

- ◆ Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes auf den großräumigen Verkehrsachsen Stralsund – Greifswald – Pasewalk – (Berlin)
- ◆ Sicherung der ehemaligen Bahntrasse und Freihaltung notwendiger Flächen zur Vorbereitung der Neueinrichtung des Schienenverkehrs auf der Verbindung Barth – Zingst – Prerow
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Verlängerung der Bahnstrecke über Prerow hinaus bis nach Graal-Müritz bzw. Ribnitz-Damgarten
- ◆ Sicherung und Aufwertung des Schienennetzes in Abhängigkeit vom Bedarf

Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund

Im Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund⁸ wird im Handlungsfeld Verkehr insbesondere eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für Einwohnende und Gäste der Umlandgemeinden zur Reduzierung des MIV als übergeordnete Maßnahme vorgeschlagen. Hierzu soll zum einen eine Prüfung des Bedarfs zusätzlicher Haltestellen aus Sicht von Umlandgemeinden und Hansestadt erfolgen, zum anderen soll der Bedarf an Erweiterungen bestehender Linien bzw. der Einrichtung zusätzlicher Linien im ÖPNV herausgestellt werden.

1.2.4 Berücksichtigung des Integrierten Landesverkehrsplans

Entsprechend § 6 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.

Eine aktuell gültige Fortschreibung des ÖPNV-Landesplan liegt mit dem Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)⁹ aus dem Jahr 2018 vor.

Die wesentlichen **verkehrspolitischen Leitlinien** mit Bezug zum vorliegenden NVP sind:

- ◆ Forderung eines angemessenen Mobilitätsangebotes im Sinne eines integrierten Ansatzes, welches die Verkehrsträger des Individualverkehrs, des ÖPNV oder Kombinationen beider umfassen kann.

⁸ Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern 2010.

⁹ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2018.

- ◆ 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 Bedienformen und Gemeinschaftsverkehre sowie eine enge und unkonventionelle Kooperation aller Akteure einbezieht.

Für den vorliegenden NVP sind des Weiteren folgende verkehrspolitische Ziele des ILVP M-V relevant:

- ◆ Überarbeitung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes,
- ◆ Einsatz alternativer Bedienformen unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen,
- ◆ Ausbau Verknüpfungspunkte Park+Ride und Bike+Ride,
- ◆ Behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen,
- ◆ Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- ◆ Erarbeitung von Marketingstrategien,
- ◆ Umsetzung von Maßnahmen zur Kostensenkung und Erhöhung der Wirtschaftlichkeit.

Der ILVP M-V ist 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.

Konkrete Aussagen zur zukünftigen Bestellung von SPNV-Verkehren werden im 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:

- ◆ Grundgedanke eines Fünf-Stufen-Modells aus einem leistungsfähigen Hauptnetz (SPNV oder Bus) zwischen den Ober- und Mittelzentren, vertakteten Busverbindungen auf den übrigen Relationen mit stärkerer Nachfrage, nachfrageorientierten Linienverkehren insbesondere im Schülerverkehr, ergänzenden flexiblen Bedienformen 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, Anschlusinformationen 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,
- ◆ Nutzung von Potenzialen durch Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Tourismussektor.

1.2.5 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Rügen haben bzw. haben könnten.

Integrierte Ländliche Entwicklungskonzepte für die Region Nordvorpommern sowie die Insel Rügen

Das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) für die Region Nordvorpommern¹⁰ sowie das Integrierte ländliche Entwicklungskonzept für die Insel Rügen¹¹ definieren jeweils, unterteilt nach Handlungsfeldern, verschiedene Ziele und Maßnahmen für die Regionalentwicklung der Regionen Nordvorpommern und Rügen.

Dabei sind in den Handlungsfeldern „Nachhaltiger Tourismus und Erhalt natürlicher und kultureller Ressourcen“, „Wertschöpfende Landwirtschaft, regenerative Energien und ländliches Gewerbe“ sowie „Stabile Daseinsvorsorge und bedarfsorientierte Mobilität“ jeweils die folgenden Maßnahmen für den NVP relevant:

- ◆ Schaffung von Umsteigemöglichkeiten (nichtmotorisierte Fortbewegung / ÖPNV),
- ◆ Schaffung von Alternativen für die überregionale Anbindung, insbesondere auf die Insel Rügen und in die Tourismusräume,
- ◆ Gewährleistung des Verkehrsflusses (während der Saison),
- ◆ Abstimmung und Kooperation mit Verkehrsverband zur Verbesserung des Angebotes,
- ◆ Vernetzung der Verkehrsmittel und Schaffung von Alternativen zum Pkw,
- ◆ Förderung der Mobilität durch regenerative Energiemethoden, wie z.B. Elektromobilität,
- ◆ Schaffung von Alternativen zum klassischen Linienverkehr,
- ◆ Erhalt eines Busnetzes zur Deckung des Grundbedarfs sowie
- ◆ Bürgerschaftliche Initiativen zur Ergänzung des ÖPNV-Angebotes.

¹⁰ Vgl. Wagner Planungsgesellschaft 2017a.

¹¹ Vgl. Wagner Planungsgesellschaft 2017b.

Klimaschutzkonzept Hansestadt Stralsund

Das Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund¹² definiert als strategisches Konzept Maßnahmen zum Klimaschutz. Der verkehrliche Leitrahmen des Konzeptes sieht vor, CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren sowie den MIV kontinuierlich zu senken. Dabei wird das Ziel angestrebt, die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet alle 5 Jahre, beginnend 2010, um 10 % zu verringern.

Im Handlungsfeld Verkehr sieht das Konzept folgende Maßnahmen vor:

- ◆ Klimafreundliches Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung,
- ◆ Fahrradfreundliche Stadt durch Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur,
- ◆ Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs,
- ◆ Schaffung integrierter Verkehrsflächen mit Führung von Fuß-, Radfahr-, Bus- und Anliegerverkehr in einem Straßenraum (Leitprojekt nördlicher Jungfernstieg),
- ◆ Emissionsreduzierter Altstadtverkehr durch Verringerung des MIV,
- ◆ Verstetigung des Verkehrs auf den Zentrumsradialen durch Einrichtung von Kreisverkehren anstelle bestehender Lichtsignalanlagen (LSA),
- ◆ Ertüchtigung der P+R-Plätze sowie
- ◆ Integration von Nahverkehrsinformationen in die Tourismusinformation.

Ein für den NVP wichtiges Teilziel ist die Maßnahme „Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs“, bei der unter anderem die Umsetzungsmaßnahmen

- ◆ Umgestaltung ungünstiger Umsteigepunkte,
- ◆ Verbesserungen in der Linienführung zur Vermeidung von Umwegen,
- ◆ Beachtung der Zubringerfunktion des Busverkehrs zum Bahnverkehr,
- ◆ Informationsbereitstellung an Knotenpunkten durch elektronische Anzeigetafeln,
- ◆ Einsatz klimafreundlicher Fahrzeuge sowie
- ◆ Entwicklung einer Gesamtkonzeption für nachhaltigen Stadtverkehr

vorgeschlagen werden.

Integriertes Klimaschutzkonzept für die Inseln Rügen und Hiddensee

Das Integrierte Klimaschutzkonzept mit den drei Teilkonzepten „Erschließung Erneuerbare-Energie-Potenziale“, „Integrierte Wärmenutzung in Kommunen“ und „Klimafreundlicher Verkehr“ für die Inseln Rügen/Hiddensee¹³ definiert als strategisches Konzept Maßnahmen zum Klimaschutz.

Dabei sind im Bereich Verkehr die Maßnahmen „Umsetzung des integrierten Verkehrskonzeptes für die Insel Rügen“ sowie „Entwicklung eines regionalen Informations- und Navigationssystems“ von Relevanz. Es wird davon ausgegangen, dass

¹² Vgl. Hansestadt Stralsund (Hrsg.) 2010.

¹³ Vgl. LK V-R (Hrsg.) 2012.

durch die Umsetzung der beiden Maßnahmen insgesamt bis zu 15 % der CO₂-Emissionen eingespart werden können.

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden u.a. die folgenden Planungen und Konzepte bei der Erstellung des NVP berücksichtigt:

- ◆ derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen,
- ◆ Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger,
- ◆ Machbarkeitsstudie zur Schaffung eines Verkehrsverbundes für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Planungsregion Vorpommern¹⁴,
- ◆ Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen¹⁵,
- ◆ Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden¹⁶,
- ◆ Regionales Zukunftskonzept der Modellregion Vorpommern-Rügen¹⁷,
- ◆ Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern¹⁸,
- ◆ Planungen der LEADER Aktionsgruppen Nordvorpommern und Rügen¹⁹,
- ◆ Regionales Touristisches Entwicklungskonzept Darß-Fischland²⁰,
- ◆ Regionales Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Stralsund²¹,
- ◆ Projekt Elektromobilität für Tourismusorte (ETO) - Arbeitspaket: Regionales Konzept Rügen²²,
- ◆ Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Stralsund²³,
 - Kombiniert mobil – Intermodales Mobilitätskonzept Hansestadt Stralsund (inkl. Richtungsknoten-Konzept)²⁴,
 - Entwicklung Intermodaler Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof Stralsund²⁵,
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Ribnitz-Damgarten²⁶,

¹⁴ Vgl. IGES Institut GmbH/ Rödl & Partner GbR 2020.

¹⁵ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

¹⁶ Vgl. IRS Consult / PTV Transport Consult GmbH 2020.

¹⁷ Vgl. LK V-R (Hrsg.) 2015.

¹⁸ Vgl. Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern 2014.

¹⁹ Vgl. LK V-R (Hrsg.) 2020 und Lokale Aktionsgruppe Nordvorpommern e.V. 2020.

²⁰ Vgl. Wagner Planungsgesellschaft 2014.

²¹ Vgl. Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH 2019.

²² Vgl. Nuts One GmbH 2019.

²³ Vgl. Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung 2015a.

²⁴ Vgl. raumkom / Interlink GmbH / Fahrplangesellschaft B&B mbH 2015.

²⁵ Vgl. Planorama Landschaftsarchitektur 2018.

²⁶ Vgl. Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung 2015b.

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Sassnitz²⁷,
- Integriertes Regionales Entwicklungskonzept für die Gemeinden Breege, Glowe, Lohme und Sagard sowie die Stadt Sassnitz²⁸,
- Touristisches Entwicklungskonzept für die Ämter Altenpleen und Niepars²⁹,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Grimmen³⁰,
- Tourismuskonzept Stadt Grimmen³¹,
- Touristisches Entwicklungskonzept Amt Barth und Amt Richtenberg-Franzburg³².

1.3 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Landkreis Vorpommern-Rügen orientiert sich bei der Gestaltung des sonstigen ÖPNV an den **Zielen und 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, Fahrradfahrende und insbesondere von Personen mit Mobilitätsbeschränkungen zu berücksichtigen.

²⁷ Vgl. Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung 2019.

²⁸ Vgl. Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH 2020.

²⁹ Vgl. Stadt Land Fluss Hellweg & Höpfner PartG mbB 2016.

³⁰ Vgl. Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung 2015c.

³¹ Vgl. Stadt Grimmen (Hrsg.) 2013.

³² Vgl. Stadt Land Fluss Hellweg & Höpfner PartG mbB 2015.

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

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

Dabei werden nachfolgend auch konkrete **Umwelt- und Modal Split-Verlagerungsziele** definiert, auch wenn diese nicht aus Trendfortschreibungen bzw. Prognosen hergeleitet werden können. Hintergrund ist, dass Umwelt- und Modal Split-Verlagerungsziele in der zeitgemäßen Mobilitätsplanung als Steuerungsinstrumente verstanden werden können.

- ◆ **Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes** (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43 %³³ auf **mindestens 50 % bis zum Jahr 2035**,
- ◆ **Erreichung von 50 % CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV bis zum Jahr 2035** (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) durch den konsequenten Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben und Kraftstoffen und somit Unterstützung klimapolitischer Ziele,
- ◆ Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr durch eine **angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems**,
- ◆ Definition von **landkreisweiten Mindestbedienstandards** und Sicherung einer flächenhaften Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Sicherung und Schaffung **integrierter Bahn-, Bus-, Bedarfs- und Schiffsverkehre**,
- ◆ **Stärkung der Rückgratfunktion der SPNV-Angebote**, insbesondere durch Erhalt aller SPNV-Strecken und Zugangsstellen,
- ◆ Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund,
- ◆ **Verbesserung der multimodalen Vernetzung** von Schienen-, Bus- und Schiffsverkehr untereinander sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung,
- ◆ Einsatz **bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote** in Räumen mit geringer Nachfrage sowie als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen,
- ◆ Verbesserung der Angebotsqualität durch bedarfsgerechte Angebote für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,

³³ Vgl. MiD 2018b, Nennung Mittelwert aus den Ergebnissen Small Area Schätzung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) für den Landkreis Vorpommern-Rügen (vgl. Kapitel 3.2).

- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer **vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV**,
 - ◆ Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.),
 - ◆ **Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs**,
 - ◆ **Verringerung der Komplexität der bestehenden Tarifstrukturen** und stärkere tarifliche Integration aller Verkehrsangebote des ÖV mit der langfristigen Zielstellung eines Verbundtarifs sowie
 - ◆ Einführung **zeitgemäßer elektronischer bzw. webbasierter Vertriebsformen** für die ÖPNV-Tarifangebote.
-

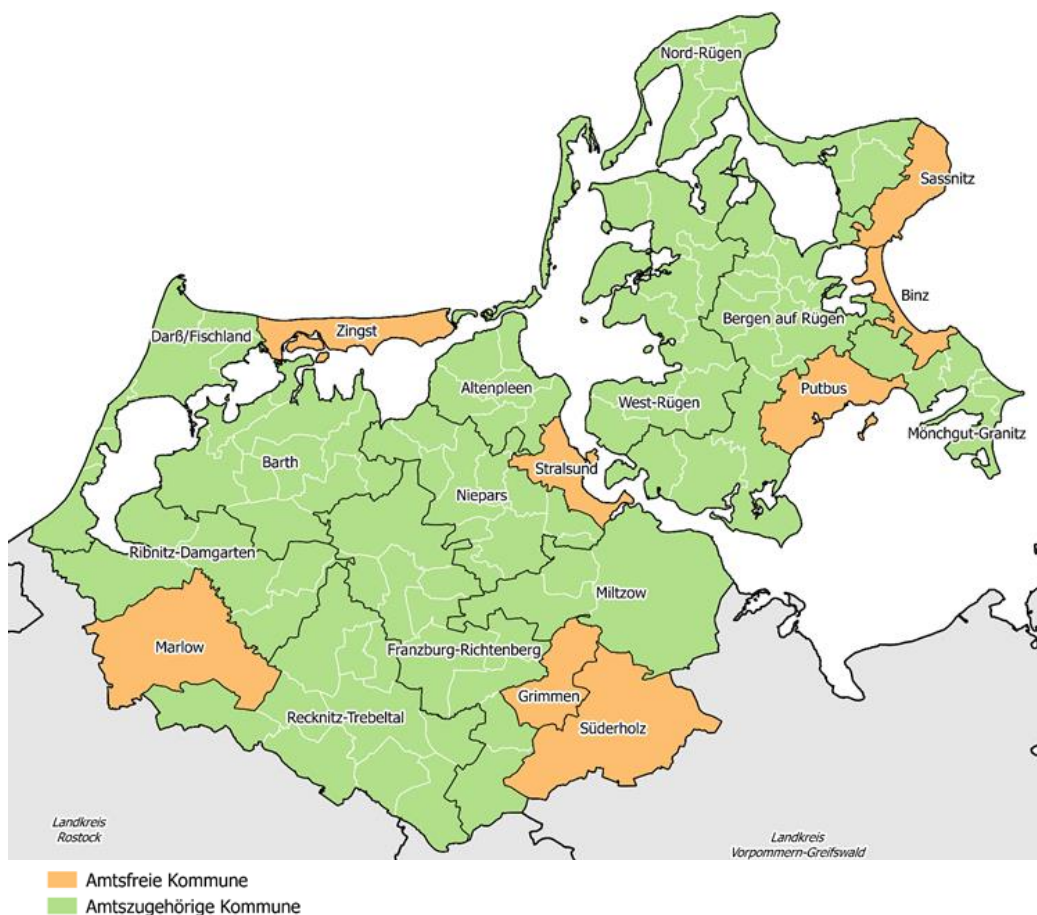
2. Strukturdatenanalyse und Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs

2.1 Strukturdatenanalyse des Verkehrsgebietes

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der am 4. September 2011 aus der ehemals kreisfreien Hansestadt Stralsund sowie den ehemaligen Landkreisen Nordvorpommern und Rügen gebildete Landkreis Vorpommern-Rügen liegt im Norden des Landes Mecklenburg-Vorpommern und weist eine Fläche von ca. 3.215 km² auf.

Abbildung 2: Verwaltungsstrukturen Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird von folgenden Landkreisen begrenzt:

- ◆ Im Südosten Landkreis Vorpommern-Greifswald,
- ◆ Im Süden Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und
- ◆ Im Südwesten Landkreis Rostock.

Der Landkreis besteht aus 101 kreisangehörigen Kommunen, welche verwaltungsmäßig in 12 Ämter und 8 amtsfreie Städte und Gemeinden gegliedert sind (vgl. Abbildung 2). Sitz der Kreisverwaltung ist Stralsund. Die Zuordnung der einzelnen Kommunen zu den Ämtern wird im Anhang A1 dargestellt.

Zentralörtliche und raumstrukturelle Gliederung

Die Zentralörtliche und raumstrukturelle Gliederung bestimmt sich entsprechend den Vorgaben des LEP M-V und des RREP VP (vgl. Kapitel 1.2.3) und wird in Tabelle 1 und Tabelle 2 dargestellt.

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

Kategorie	Städte und Gemeinden im Landkreis				
Oberzentrum	Stralsund				
Mittelzentrum	Bergen auf Rügen	Grimmen	Ribnitz-Damgarten		
Grundzentrum	Bad Sülze	Barth	Binz	Franzburg / Richtenberg	Garz/Rügen
	Marlow	Putbus	Sagard	Samtens	Sassnitz
	Sellin / Baabe	Tribsees	Zingst		
Siedlungsschwerpunkte	Ahrenshagen-Daskow	Ahrenshoop	Altenkirchen	Altenpleen	Born
	Breege	Dierhagen	Dranske	Gingst	Glowe
	Göhren	Grammendorf	Insel Hiddensee	Middelhagen	Niepars
	Prerow	Süderholz	Sundhagen	Velgast	Wiek
	Wittenhagen	Wustrow			

Daten: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2016, Regionaler Planungsverband Vorpommern 2010.

Tabelle 2: Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund

Gemeinden im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund				
Altefähr	Kramerhof	Lüssow	Pantelitz	Steinhagen
Sundhagen	Wendorf			

Daten: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2016.

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 30.06.2019 lebten 225.001 Einwohnende im Landkreis Vorpommern-Rügen. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Stralsund mit 59.299 Einwohnende, gefolgt von Ribnitz-Damgarten mit 15.222 Einwohnende und Bergen auf Rügen mit 13.506 Einwohnende (vgl. Tabelle 3). Die Bevölkerungsdichte liegt bei 70 EW/km²

(Stand 31.12.2018) und somit leicht über der Bevölkerungsdichte für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (69 EW/km²).³⁴

Tabelle 3: Bevölkerung im Landkreis Vorpommern-Rügen 2019 und Veränderung gegenüber 2014

Amt/amtsfreie Kommune	Bevölkerung 2014	Bevölkerung 2019	Veränderung zu 2014 [%]	Anteil [%] 0-15 Jahre	Anteil [%] > 65 Jahre
Binz	5.172	5.482	+6,0	9,4	32,0
Grimmen, Stadt	9.960	9.524	-4,4	10,9	32,3
Marlow, Stadt	4.633	4.608	-0,5	12,6	23,5
Putbus, Stadt	4.330	4.419	+2,1	12,0	28,4
Sassnitz, Stadt	9.476	9.217	-2,7	10,6	33,6
Stralsund, Hansestadt	57.525	59.299	+3,1	12,4	26,6
Süderholz	3.924	4.032	+2,8	14,3	19,1
Zingst	3.048	3.149	+3,3	9,6	35,8
Amt Altenpleen	7.175	7.427	+3,5	15,4	20,0
Amt Barth	15.124	15.130	±0,0	11,9	27,3
Amt Bergen auf Rügen	20.578	20.365	-1,0	13,0	25,0
Amt Darß/Fischland	6.611	6.593	-0,3	8,8	34,6
Amt Franzburg/ Richtenberg	7.999	7.670	-4,1	12,5	22,5
Amt Miltzow	6.954	6.947	-0,1	14,3	20,7
Amt Mönchgut-Granitz	7.069	7.352	+4,0	11,1	25,9
Amt Niepars	9.316	9.549	+2,5	13,8	22,0
Amt Nord-Rügen	7.993	7.739	-3,2	10,2	28,0
Amt Recknitz-Trebeltal	8.792	8.680	-1,3	14,0	24,7
Amt Ribnitz-Damgarten	18.149	18.311	+0,9	12,4	28,3
Amt West-Rügen	9.641	9.508	-1,2	12,1	24,2
Landkreis Vorpommern-Rügen	223.469	225.001	+0,7	12,5	26,7

Daten: Bevölkerung: LK V-R 2019a. Datenstand: 31.12.2014 und 30.06.2019. Altersgruppen: Statistisches Amt M-V 2020a und Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2019.

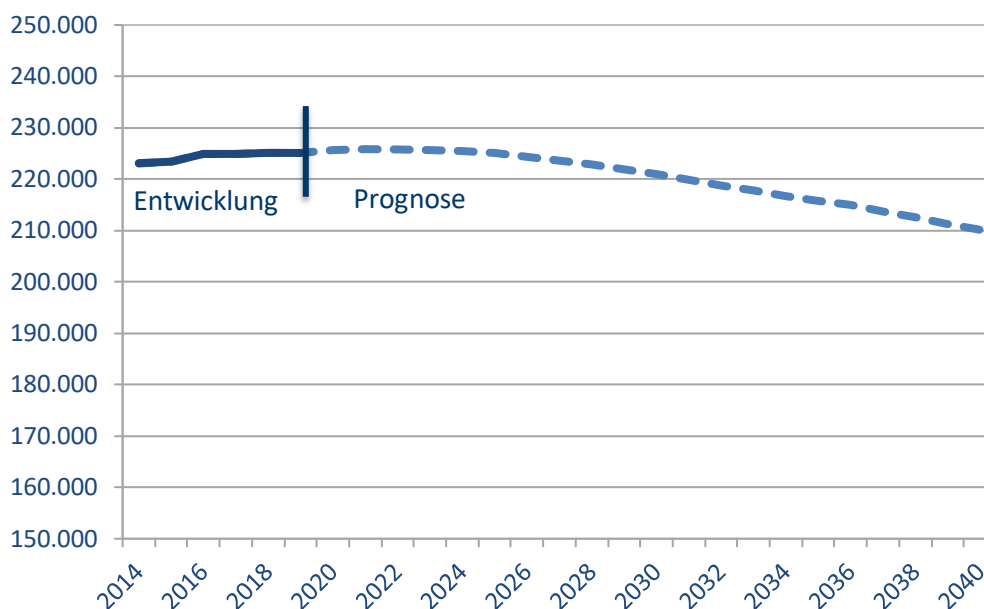
Im Landkreis Vorpommern-Rügen hat die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum seit 2014 leicht zugenommen. Abbildung 3 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Landkreis insgesamt sowie Tabelle 3 über die

³⁴ Vgl. Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 2019.

Veränderung der Bevölkerungszahlen im Vergleich der Jahre 2019 und 2014 in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden des Landkreises.

Die Bevölkerung hat sich zwischen 2014 und 2019 in etwa der Hälfte der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden positiv entwickelt (vgl. Tabelle 3). Das größte Bevölkerungswachstum erfolgte in der Gemeinde Binz (+6,0%), gefolgt vom Amt Mönchgut-Granitz (+4,0%) und dem Amt Altenpleen (+3,5%). Bevölkerungsrückgänge sind insbesondere in der Stadt Grimmen (-4,4%) und dem Amt Franzburg/Richtenberg (-4,1%) sowie dem Amt Nord-Rügen (-3,2%) zu verzeichnen.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Vorpommern-Rügen seit 2014 sowie Prognose bis 2040



Daten: Daten bis 2019: LK V-R 2019a. Datenstand 2014 bis 2018 jeweils zum Stichtag 31.12. Datenstand 2019: 30.06.2019.
Daten ab 2020: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2019. Basisjahr der Prognose ist 2017.

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

In der aktuellen Bevölkerungsprognose³⁵ bis 2040 für das Land Mecklenburg-Vorpommern wird von einem Rückgang der Bevölkerung im Landkreis Vorpommern-Rügen um etwa -6,6% ausgegangen (vgl. Tabelle 4). Dabei wirkt sich die prognostizierte Bevölkerungsabnahme unterschiedlich stark auf die einzelnen Landkreisbereiche aus. Während für den Mittelbereich Stralsund nur ein leichter Rückgang um -1,6% erwartet wird, wird für den Mittelbereich Grimmen ein Rückgang um -8,7% prognostiziert. Für die Mittelbereiche Bergen und Ribnitz-Damgarten geht

³⁵ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2019.

die Prognose von einer stark negativen Bevölkerungsentwicklung von -12,1 % bzw. -11,5 % aus.

Tabelle 4: Bevölkerungsprognose bis 2040 Gesamt und nach Altersgruppen für den Landkreis Vorpommern-Rügen

Jahr	Bevölkerung		Veränderung Bevölkerung zu 2019			
2019	225.001		-			
2020	225.693		+0,3 %			
2025	225.110		±0,0 %			
2030	221.043		-1,8 %			
2035	215.806		-4,1 %			
2040	210.138		-6,6 %			

Jahr	Absolut 0-15 Jahre	Anteil [%] 0-15 Jahre	Absolut 16-64 Jahre	Anteil [%] 16-64 Jahre	Absolut > 65 Jahre	Anteil [%] > 65 Jahre
2019	28.209	12,5	136.705	60,8	60.087	26,7
2020	28.557	12,7	135.799	60,2	61.337	27,2
2025	28.147	12,5	128.655	57,2	68.308	30,3
2030	26.560	12,0	119.240	53,9	75.243	34,0
2035	24.937	11,6	113.542	52,6	77.327	35,8
2040	24.995	11,9	111.344	53,0	73.799	35,1
Veränderung 2040 zu 2019	-11,4 %	-0,6 %	-18,6 %	-7,8 %	+22,8 %	+8,4 %

Daten: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2019. Basisjahr der Prognose ist 2017.

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung ebenfalls Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten nach, entwickelt sich die Gruppe der unter 15-Jährigen deutlich negativ. Erwartet wird ein Rückgang um ca. -11,4 % bis zum Jahr 2040.

Bei der Gruppe der 15 bis unter 65-Jährigen wird ebenfalls eine deutliche Abnahme um -18,6 % und bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine deutliche Zunahme von +22,8 % erwartet (vgl. Tabelle 4).

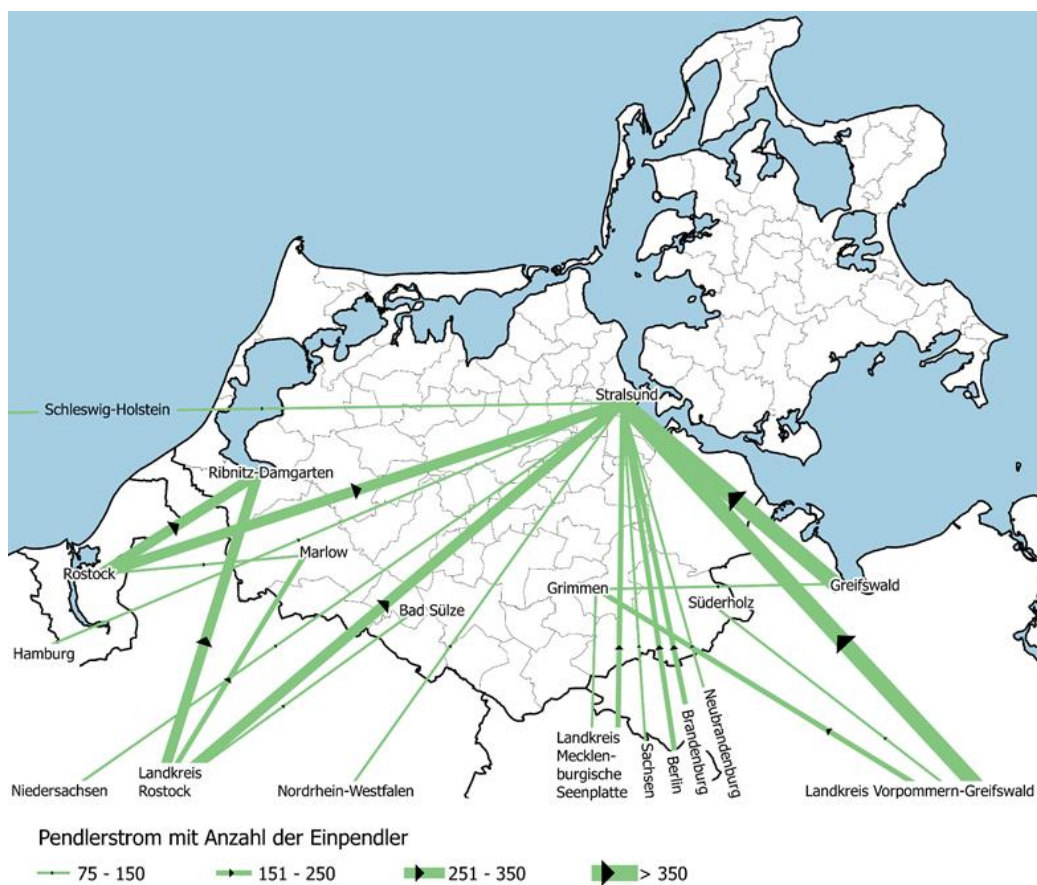
2.1.3 Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendelnde)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Pendelnden) abgeleitet werden. Die Analyse der Pendelndendaten für den Landkreis Vorpommern-Rügen erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl sowie Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.

Ein- und Auspendelnde

Etwa 21,5 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Vorpommern-Rügen haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Der Landkreis weist damit im Vergleich der Landkreise des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine niedrige Auspendelndenquote auf. Die Einpendelndenquote ist mit 11,9 % sogar die niedrigste im Land³⁶.

Abbildung 4: Einpendelnde in den Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b. Datenstand 30.06.2019.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnden auf Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

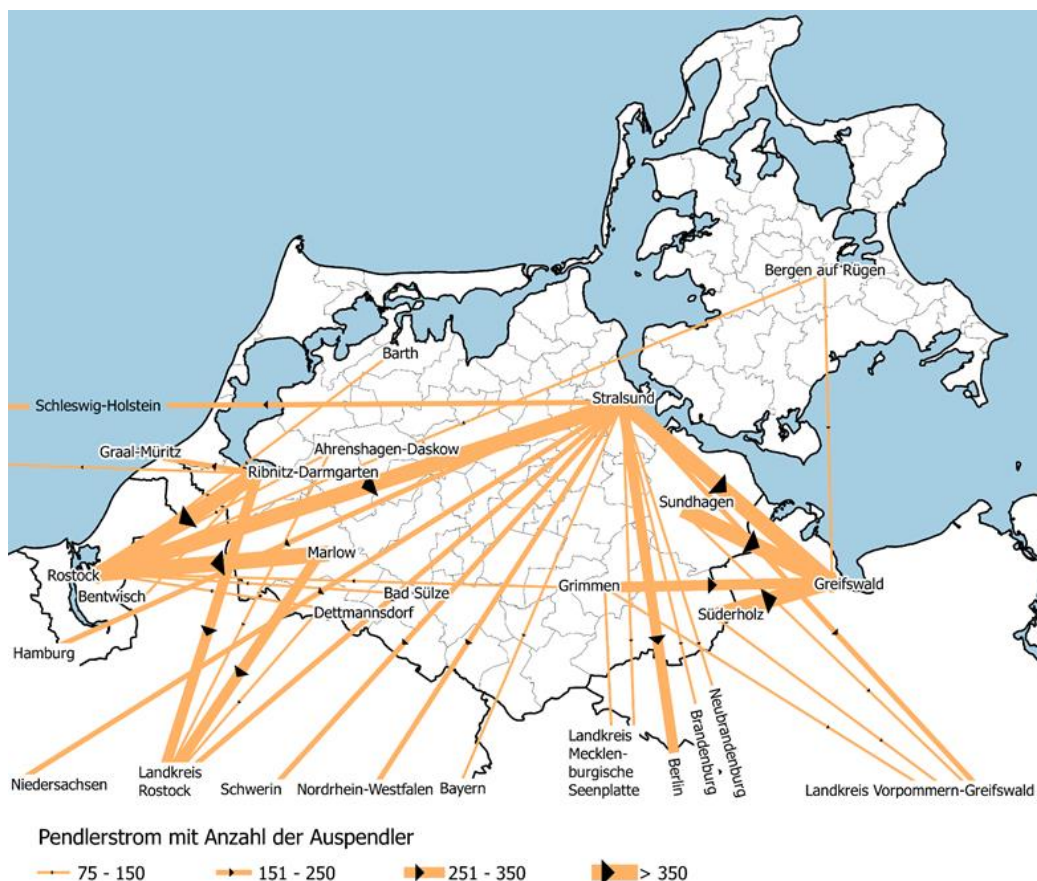
Die stärksten Pendelndenströme in den Landkreis hinein sind aus den Landkreisen Vorpommern-Greifswald und Rostock sowie der Hansestadt Rostock in die Hansestadt Stralsund festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus der Hansestadt Rostock sowie dem Landkreis Rostock nach Ribnitz-Damgarten. Weitere wichtige Pendelndenverflechtungen liegen aus dem Landkreis Rostock nach

³⁶ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Marlow und Bad Sülze sowie aus dem Landkreis Vorpommern-Greifswald nach Grimmen und Süderholz vor (vgl. Abbildung 4).

Die Zielorte der Auspendelnden konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendelnden auf die Hansestädte Greifswald und Rostock, den Nachbarlandkreis Rostock sowie die Stadt Berlin (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Auspendelnde aus dem Landkreis Vorpommern-Rügen

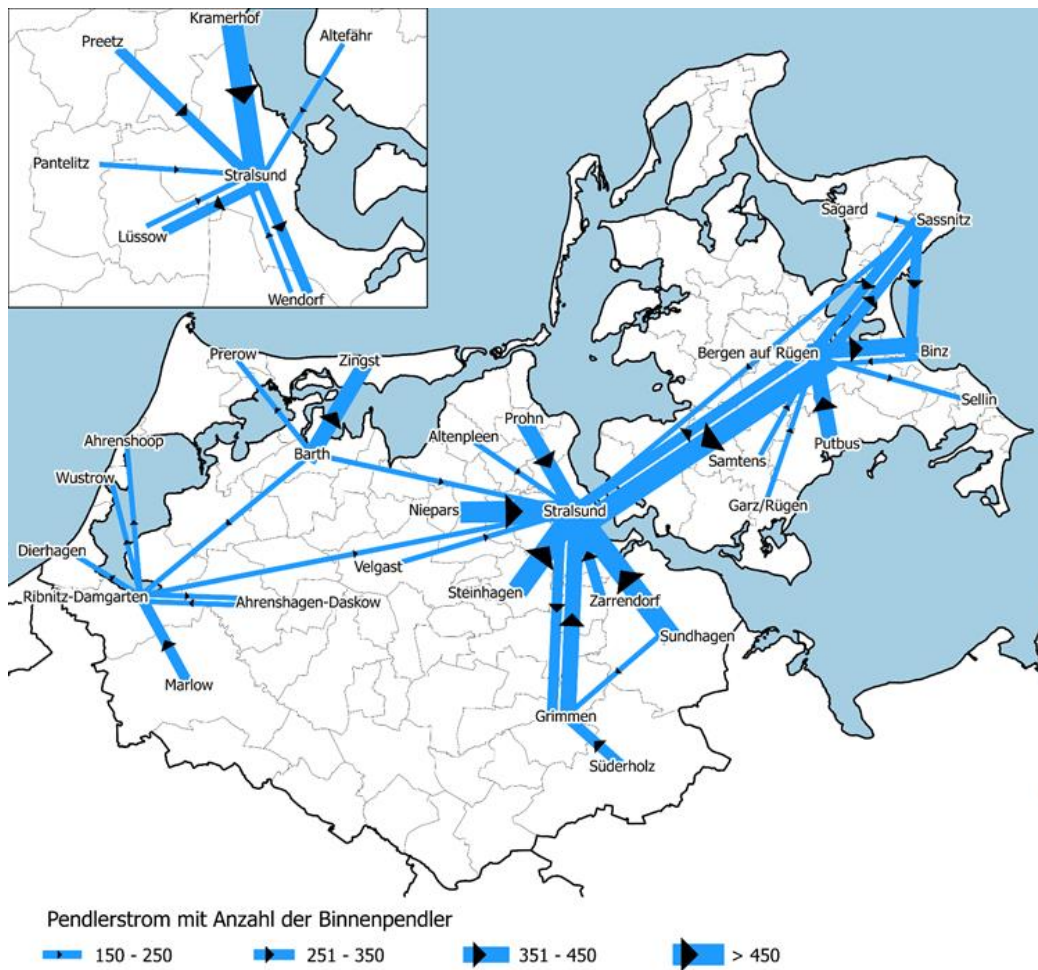


Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b. Datenstand 30.06.2019.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnden auf Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

Pendelnde innerhalb des Landkreis Vorpommern-Rügen (Binnenpendelnde)

Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. rund 34.556 Personen (ohne Binnenpendelnde innerhalb einer Kommune). Die Pendelndenverflechtungen innerhalb des Landkreises Vorpommern-Rügen sind stark auf die zentralen Orte Stralsund, Bergen auf Rügen und Ribnitz-Damgarten ausgerichtet. Darüber hinaus zeigen sich deutliche Pendelndenverflechtungen zwischen Bergen auf Rügen, Binz und Sassnitz sowie von Barth nach Zingst (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Pendelnde innerhalb des Landkreises Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b. Datenstand 30.06.2019.
 Anmerkung: Es werden Pendelndeintröme ab 150 Pendelnden auf Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

2.1.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Vorpommern-Rügen weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 5). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöhte sich ausgehend vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2019 um ca. 5,7 %. Im selben Zeitraum sank die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt von 12,8 % auf 8,1 %.

Tabelle 5: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Vorpommern-Rügen

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2014	71.319	12,8 %
2015	71.765	12,2 %
2016	72.768	11,4 %
2017	73.531	9,9 %
2018	74.534	9,1 %
2019	75.381	8,1 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020a.

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

Mit ca. 90,4 % der insgesamt 9.753 Unternehmen im Landkreis Vorpommern-Rügen sind der Großteil Kleinunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,2 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.³⁷

Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Vorpommern-Rügen vor allem die Wirtschaftsbereiche Dienstleistung, Handel, Gastgewerbe, gesundheits- und Sozialwesen sowie das Baugewerbe. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind etwa 80,3 % aller Beschäftigten tätig.³⁸

³⁷ Vgl. Statistisches Amt M-V 2019.

³⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2020c.

Tabelle 6: Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis

Arbeitgeber	Standort	Branche	Anzahl Beschäftigte
Landkreis Vorpommern-Rügen	diverse	Verwaltung	1.400
ScanHaus Marlow GmbH	Marlow	Baugewerbe, Holzverarbeitendes Gewerbe	788
Bodden-Kliniken Ribnitz-Damgarten	Ribnitz-Damgarten	Gesundheitswesen	523
Sana-Krankenhaus Rügen GmbH	Bergen auf Rügen	Gesundheitswesen	361
Rügen Fisch AG	Sassnitz	Ernährungsgewerbe	350
Hotel Arkona - Dr. Hutter e.K.	Ostseebad Binz	Gastgewerbe	338
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH	diverse	Verkehrswesen	329
SWS Stadtwerke Stralsund GmbH	Stralsund	Energie- und Wasserversorgung, Hafenwirtschaft, Telekommunikation	303

Daten: Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern 2019, Datenstand 2018. So wie LK V-R 2021a.

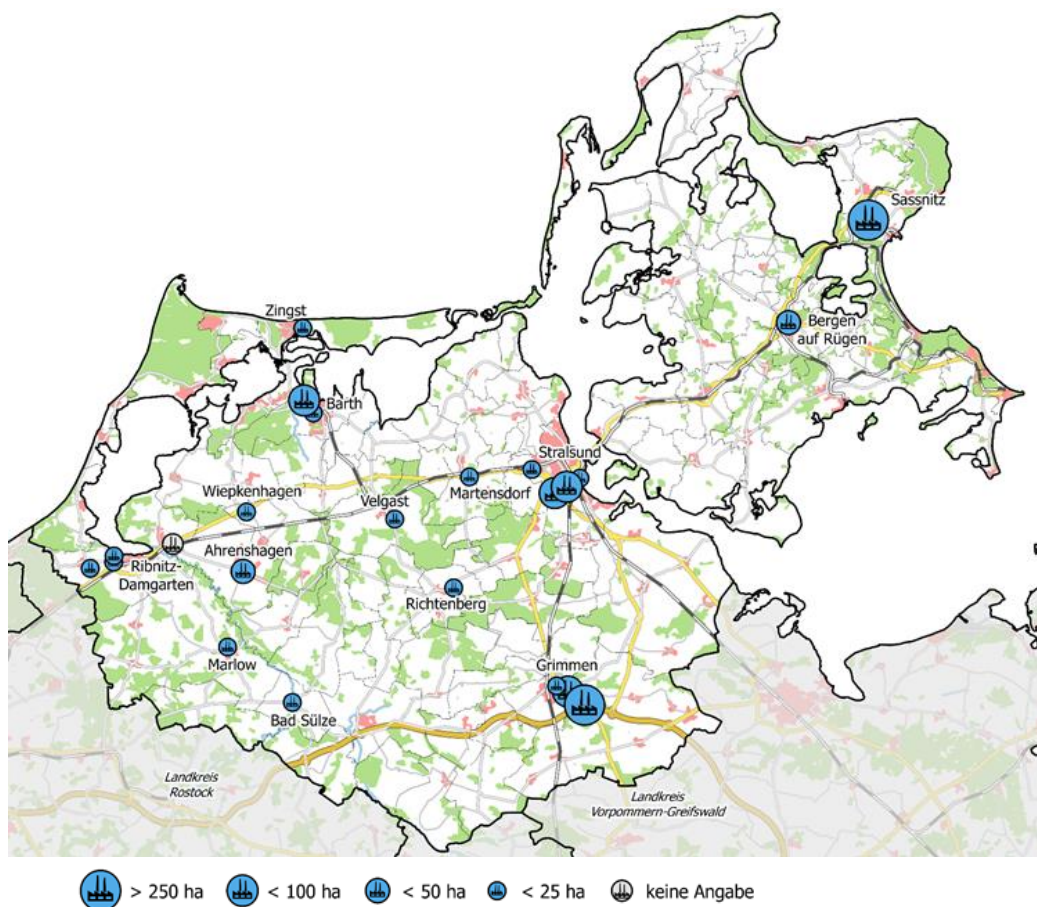
In Tabelle 6 wird eine Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis Vorpommern-Rügen inklusive der jeweiligen Branche, der Beschäftigtenzahlen und des jeweiligen Standortes dargestellt.

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis konzentriert sich nahe der Hansestadt Stralsund, an der BAB 20 sowie der Eisenbahnstrecken. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 7 dargestellt.

Wichtige landesweit bedeutsame gewerbliche und industrielle Großstandorte sind das Industriegebiet Sassnitz-Mukran-Lietzow sowie der Industriepark Pommern-dreieck. Darüber hinaus sind u.a. Standorte in Stralsund, Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten für Gewerbe und Industrie regional bedeutsam.³⁹

³⁹ Vgl. Regionaler Planungsverband Vorpommern 2010.

Abbildung 7: Gewerbestandorte im Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.

Daten: Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH 2020.

2.1.5 Freizeit und Tourismus

Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

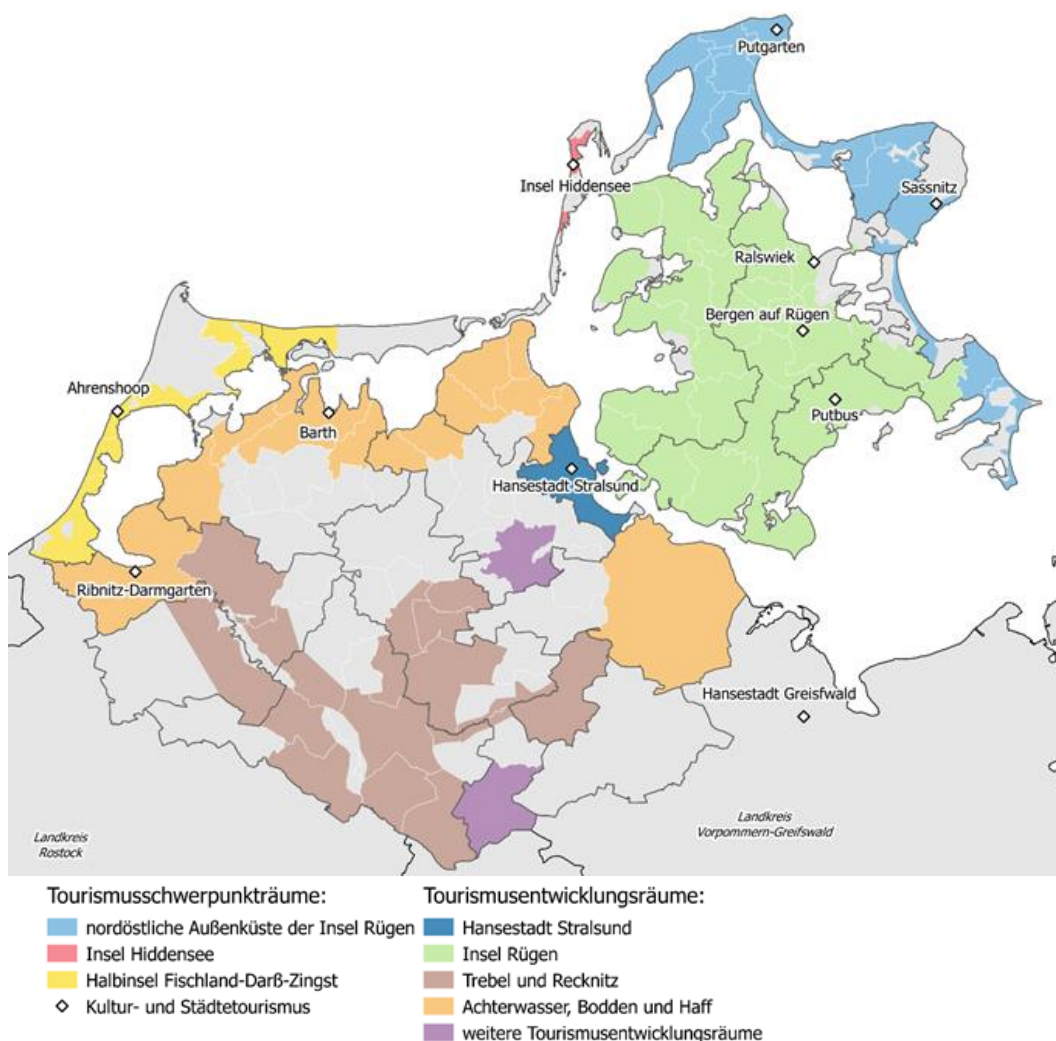
Der Landkreis Vorpommern-Rügen gliedert sich in verschiedene touristische Reiserregionen, wobei die folgenden Tourismusräume von besonderer Bedeutung sind:

- ◆ Halbinsel Fischland-Darß-Zingst (FDZ)
- ◆ Insel Hiddensee
- ◆ Gemeinden an der nordöstlichen Außenküste der Insel Rügen von der Halbinsel Wittow bis zur Halbinsel Mönchgut

Diese Räume bilden eine wichtige Grundlage zur Vermarktung des Landkreises als touristische Destination mit touristischen Schwerpunkten im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus.⁴⁰

In Abbildung 8 sind die bedeutendsten Tourismusräume, unterteilt nach Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen, sowie Kommunen mit Schwerpunkte für den Kultur- und Städtetourismus im Landkreis Vorpommern-Rügen dargestellt.

Abbildung 8: Tourismusräume im Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Regionaler Planungsverband Vorpommern 2010.

Zu den wesentlichen Reisezielen des Landkreises gehören auf der Insel Hiddensee u.a. der Leuchtturm Dornbusch und die Blaue Scheune und auf der Insel Rügen

⁴⁰ Vgl. Regionaler Planungsverband Vorpommern 2010.

u.a. das UNESCO-Weltnaturerbe Nationalpark Jasmund mit dem Nationalpark-Zentrum Königsstuhl, das Kap Arkona, das Biosphärenreservat Südost-Rügen, das Jagdschloss Granitz, die Störtebeker Festspiele in Ralswiek, die Seebrücke Sellin sowie das Osteebad Binz inkl. dem „Koloss von Prora“ und dem Baumwipfelpfad im Naturerbe Zentrum Rügen.⁴¹

Des Weiteren bestehen u.a. mit der Hansestadt Stralsund mit ihrer historischen Altstadt und dem Ozeaneum, dem Vogelpark Marlow, der Bernsteinstadt Ribnitz-Damgarten mit der Schaumanufaktur Ostsee-Schmuck und dem Freilichtmuseum Klockenhagen, der historischen Altstadt und der St. Thomas-Kirche in Tribsees, dem Dahlienfest im Kurpark Bad Sülze sowie den Schlössern Pütznitz, Schlemmin und Semlow weitere wesentliche Reiseziele im Landkreis.⁴²

Im Bereich Fischland-Darß-Zingst stellen u.a. die Ostseebäder Ahrenshoop, Prerow und Dierhagen, das Ostseeheilbad Zingst, die Stadt Barth mit ihrer historischen Altstadt und dem Vineta-Museum, die Erholungsorte Born am Darß und Wieck am Darß sowie der Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft wesentliche Reiseziele dar.⁴³

Des Weiteren verlaufen zahlreiche touristisch vermarktete Radrundwege und Radfernwege im und durch den Landkreis. Beispiele sind der Rügen-Rundweg, der Trebeltal-Rundweg, der Östliche Backstein-Rundweg, der Ostseeküsten-Fernradweg oder der Fernradweg Hamburg-Rügen. Das touristische Radwegenetz wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Wanderwegen, wie z.B. den Hochuferweg, die Darßer Sterntouren, den Qualitätswanderweg Bodden-Panoramaweg, den Internationalen Küstenwanderweg E9, den Hanseatenweg oder den Pommerschen Jakobsweg.⁴⁴

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Landkreis Vorpommern-Rügen weist im Vergleich von 2019 mit 2014 eine insgesamt deutlich positive Entwicklung auf, im Vergleich zu 2014 lagen die Gästezahlen 2019 um 18,2 % höher (vgl. Tabelle 7). Auch bei den Übernachtungszahlen ist in diesem Zeitraum ein Anstieg von 23,3 % zu verzeichnen. Mit fast 91 % machen dabei die Reiseregionen Rügen/Hiddensee und Fischland-Darß-Zingst den Großteil der Übernachtungen im Landkreis aus.

⁴¹ Vgl. Tourismuszentrale Rügen GmbH 2020.

⁴² Vgl. Tourismusverband Vorpommern e.V. 2020a, Tourismusverein Vogelparkregion Recknitztal e.V. 2020 sowie Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V. 2020.

⁴³ Vgl. Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V. 2020.

⁴⁴ Vgl. Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. 2020 und Tourismusverband Vorpommern e.V. 2020b.

Tabelle 7: Entwicklung der Gästeankünfte 2014 bis 2019 im Landkreis Vorpommern-Rügen

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %	Übernachtungszahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2014	2.062.602	-	9.177.993	-
2015	2.149.418	+4,2	9.806.494	+6,9
2016	2.216.821	+3,1	10.161.115	+3,6
2017	2.178.884	-1,7	9.733.280	-4,2
2018	2.229.504	+2,3	10.024.917	+3,0
2019	2.436.877	+9,3	11.319.914	+12,9

Daten: Statistisches Amt M-V 2020c.
 Anmerkung: Daten jeweils zusammengefasst für Januar bis Dezember.
 Hinweis: Neben den aufgeführten Gäste- und Übernachtungszahlen finden in Beherbergungsbetrieben mit weniger als 10 Schlafgelegenheiten weitere Übernachtungen statt, die zu einem geschätzten Aufschlag an Gäste- bzw. Übernachtungszahlen von bis zu 30 % führen können.

2.1.6 Schulstandorte und Schülerzahlen

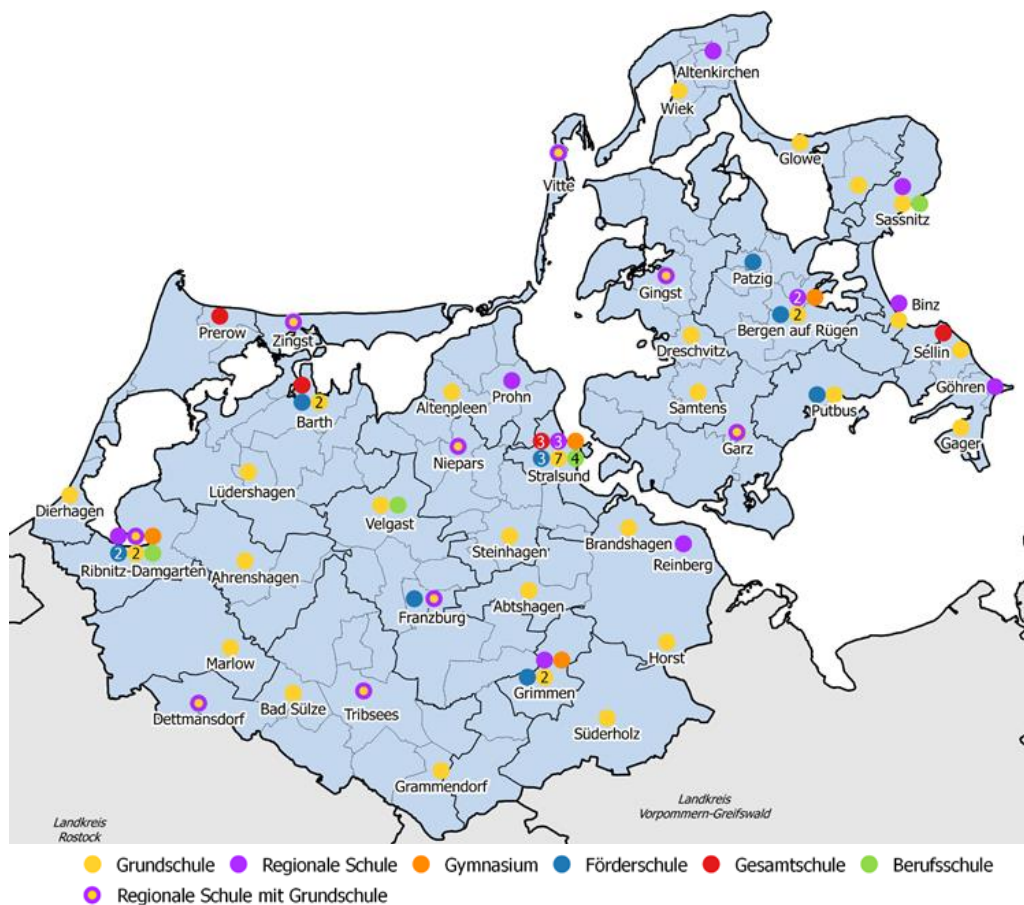
Mit Stand Schuljahr 2019/2020 gibt es 88 allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Davon befinden sich 74 Schulen in öffentlicher und 14 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Schuljahr 2019/2020

Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl der Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	38 (davon 8 in freier Trägerschaft)	5.976
Regionale Schulen	13	3.918
Regionale Schulen mit Grundschule	9 (davon 1 in freier Trägerschaft)	2.940
Gymnasien	4	2.427
Gesamtschulen	6 (davon 3 in freier Trägerschaft)	2.330
Förderschulen	11 (davon 2 in freier Trägerschaft)	938
Berufsschulen	7	k.A.
Gesamtanzahl im Landkreis	88	18.529

Daten: LK V-R 2019b. Ohne Schülerzahlen für Schulen in freier Trägerschaft.

Abbildung 9: Schulstandorte im Landkreis im Schuljahr 2019/2020



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. Daten: LK V-R 2019b.

Abbildung 9 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern und Schülerzahlen wird im Anhang A3 dargestellt.

Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte

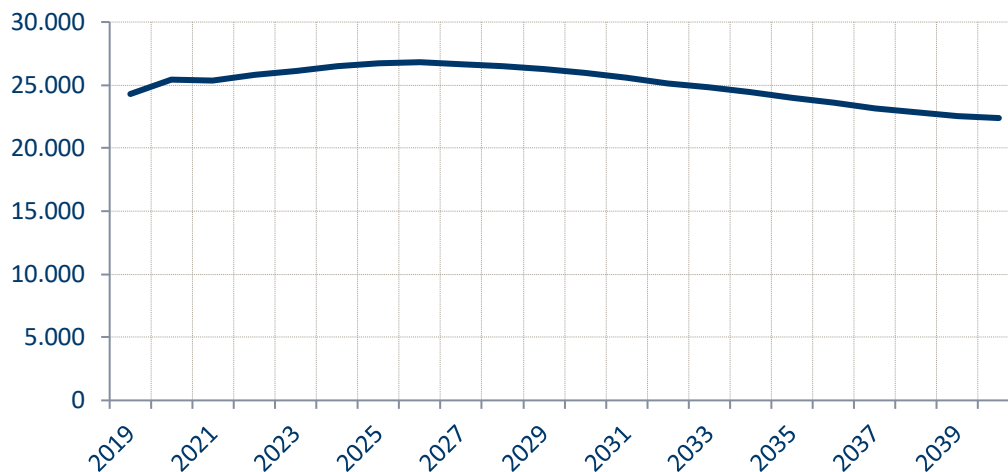
Im Vergleich der Jahre 2014 und 2019 hat sich die Altersgruppe der 6- bis unter 19-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, im Landkreis Vorpommern-Rügen positiv entwickelt. Die Zahl stieg in diesem Zeitraum um +10,6 % auf insgesamt 24.285 Personen an.⁴⁵

Die Bevölkerungsprognose geht zwischen 2019 und 2025 von einem weiteren Anstieg der Altersgruppe der 6- bis unter 19-Jährigen um ca. +10,0 % auf 26.707 Personen aus. Ab den Jahren 2026/2027 wird dabei eine Trendwende mit einem stetigen Rückgang der Anzahl der Personen in der Altersgruppe der 6- bis unter 19-

⁴⁵ Vgl. Statistisches Amt M-V 2020b.

Jährigen prognostiziert. Ab dem Jahr 2035 wird laut Prognose die Zahl der Personen in der Altersgruppe der 6- bis unter 19-Jährigen mit 23.979 unter der des Jahres 2019 liegen (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Prognose der Altersgruppe 6 bis unter 19 Jahre



Daten: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2019.

Schulorganisatorische Maßnahmen sind innerhalb der nächsten Jahre für die Schulstandorte im Amt Miltzow vorgesehen. Hier werden die Grundschulen Brandshagen und Horst und die Regionale Schule Reinberg geschlossen und zum Schuljahr 2021/2022 in einer neu errichteten Regionalen Schule mit Grundschule am Standort Miltzow zusammengeführt.⁴⁶ Weitere Schulschließungen sind innerhalb der nächsten Jahre nicht vorgesehen.

2.1.7 Verflechtungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

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

Die Darstellung der Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort (jeweilige Wabe in der Schulstandort und Wohnort liegen) der Schülerinnen und Schüler mit Anspruchsberechtigung auf Schülerbeförderung werden im Anhang A5 dargestellt.

Auswirkung der freien Schulwahl

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

⁴⁶ Vgl. LK V-R 2020a.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht grundsätzlich mit einer Übernahme von Beförderungskosten einhergeht. Im Landkreis Vorpommern-Rügen wird jedoch im Rahmen einer freiwilligen Leistung, entsprechend § 3 der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung und die Anerkennung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, auch eine Kostenersatzung für die notwendigen Aufwendungen für Fahrten zur örtlich nicht zuständigen Schule gewährt.

2.2 Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs

2.2.1 Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen

Im Landkreis Vorpommern-Rügen sind die Verkehrsträger Schiene (Bahn) und Straße (Bus) vorhanden.

Im Bereich Schiene sind die Verkehrsunternehmen DB Regio AG, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen tätig. Darüber hinaus bietet die DB Fernverkehr AG Zugverbindungen mit Halten im Landkreis an.

Im Bereich Straße erbringt mit der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) ein Verkehrsunternehmen verkehrsvertraglich Leistungen. Die VVR bedient sich dabei mehrerer Subunternehmen, die in ihrem Verkehrsgebiet tätig sind. Darüber hinaus verkehren die Verkehrsunternehmen Regionalbus Rostock GmbH (rebus) und Anklamer Verkehrsgesellschaft (AVG) aus den angrenzenden Landkreisen ebenfalls im Bereich Straße im Landkreis Vorpommern-Rügen.

2.2.2 Verkehrsangebot im Schienenverkehr

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Landkreis Vorpommern-Rügen besteht an den Zugangsstellen Stralsund, Ribnitz-Damgarten, Velgast, Bergen auf Rügen und Binz ein Anschluss zum SPFV.

Es bestehen dabei Einzelfahrten auf den IC-Verbindungen IC 14 Berlin – Pasewalk – Greifswald – Stralsund – Binz sowie IC 30 Hamburg – Rostock – Ribnitz-Damgarten – Stralsund – Binz.

Darüber hinaus werden regelmäßige Verbindungen auf der ICE-Linie 26 im Abschnitt Hamburg – Rostock – Stralsund im 120-Min-Takt angeboten sowie weitere Einzelfahrten auf dem Abschnitt Stralsund – Binz.

Des Weiteren bestehen Einzelfahrten auf der ICE-Linie 28 Jena – Berlin – Prenzlau – Greifswald – Stralsund – Ostseebad Binz mit Halten in Stralsund, Bergen auf Rügen und Binz.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG MV und umfasst die in Tabelle 9 dargestellten derzeitigen Leistungen. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis wird im Anhang A2 dargestellt.

Tabelle 9: Bestehende SPNV-Angebote im Landkreis Vorpommern-Rügen

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE 3 Stralsund – Greifswald – Pasewalk – Berlin – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (Elster)	Nord-Süd (Los 2)	DB Regio AG	120 Min	12/2014 – 12/2026
RE 5 Nord Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz – Berlin	Nord-Süd (Los 2)	DB Regio AG	60 Min ¹	12/2014 – 12/2026
RE 7 Stralsund – Greifswald⁶	-. ⁶	DB Regio AG	5 Fahrtenpaare ⁶	-. ⁶
RE 9 Rostock – Velgast – Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow – Sassnitz/Ostseebad Binz	Ostseeküste II	ODEG	60 - 120 Min ²	12/2019 – 12/2034 ³
RE 10 (Rostock –) Stralsund – Greifswald – Züssow	Ostseeküste II	ODEG	120 Min	12/2019 – 12/2034 ³
RB 25 Barth – Velgast	Vertrag Barthlinie RB 25	DB Regio AG	/ ⁴	12/2019 – 12/2025
RB 26 Bergen auf Rügen – Putbus – Lauterbach Mole	Vertrag Rügenlinie RB 26	PRESS	60 Min (Taktlücke zw. 11-13 Uhr)	12/2018 – 12/2027
RB 32 (Lauterbach Mole –) Putbus – Sellin – Baabe – Göhren	Schmalspurbahn „Rasender Roland“	PRESS	120 Min ⁵	06/2008 – 06/2028

Daten: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand Februar 2020 sowie VMV 2020.
 Anmerkung: ¹ Jeweils 120-Min-Takt Stralsund – Berlin sowie Stralsund – Neustrelitz (mit Umstieg auf RE 5 Rostock – Waren (Müritz) – Neustrelitz – Berlin).
² 120-Min-Takt Rostock – Stralsund; Stralsund – Sassnitz und Stralsund – Binz jeweils 60-Min-Takt.
³ Darstellung inkl. des derzeit noch laufenden Überbrückungsvertrages (Laufzeit 12/2019 – 12/2021).
⁴ Fahrten verkehren versetzt alle 40 bzw. 80 Min (versetzter 120-Min-Takt).
⁵ Mai-Oktober annähernd 60-Min-Takt Binz LB – Göhren.
⁶ Neues Angebot seit 13. Juni 2021. Bedienung zunächst bis vsl. Januar 2022, nach Beendigung der Bauarbeiten soll die Wiederaufnahme der Bedienung ab vsl. Dezember 2022 erfolgen. Hierzu soll ein Angebotskonzept erarbeitet werden.⁴⁷

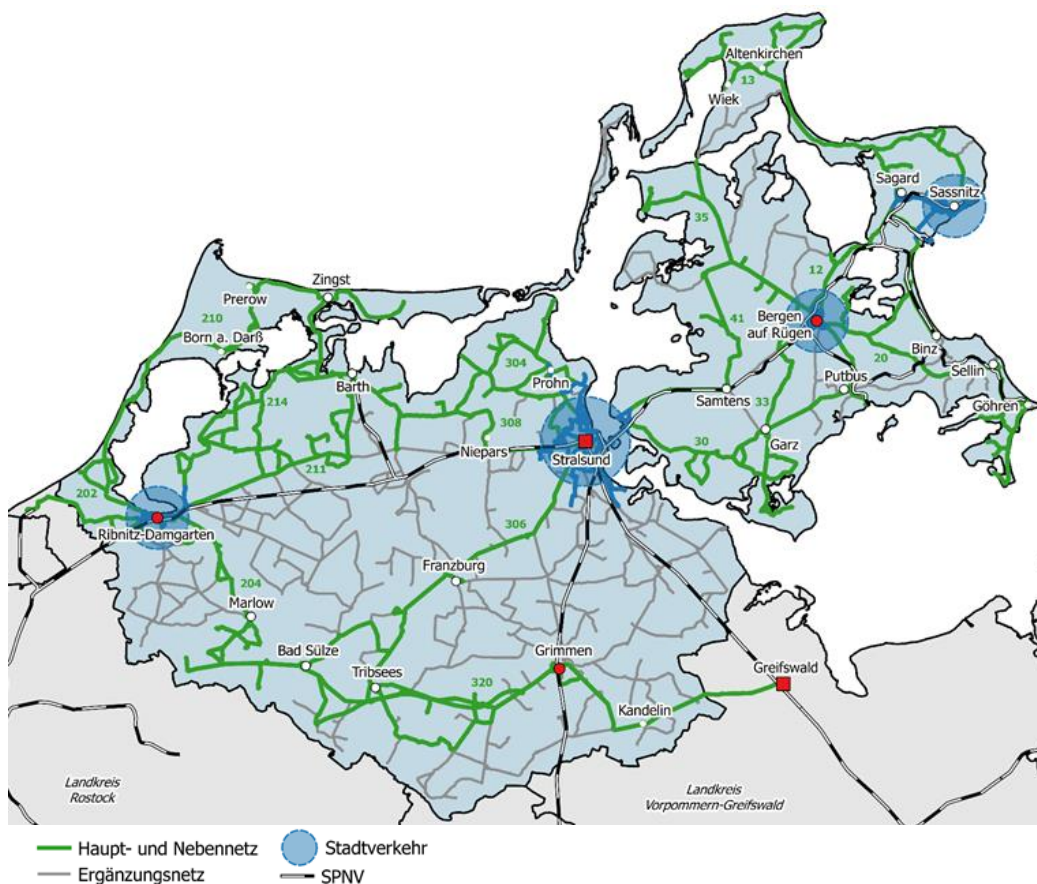
⁴⁷ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2021.

2.2.3 Verkehrsangebot im ÖPNV

Liniennetz und Verkehrsangebot im sonstigen ÖPNV

Im sonstigen ÖPNV bedient das kreiseigene Verkehrsunternehmen VVR zum Stand Februar 2020 insgesamt 69 Linien mit einer Linienlänge von ca. 2.000 km. In Abbildung 11 ist das derzeitige Liniennetz (sonstiger ÖPNV sowie SPNV) dargestellt.

Abbildung 11: Status quo Liniennetz im Landkreis (Übersicht)



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.

Daten: LK V-R 2013. Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand Februar 2020.

In Anhang A3 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag-Freitag (Schule), Montag-Freitag (Ferien), Samstag sowie Sonn- und Feiertag. Soweit vorhanden werden derzeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Bedienformen dargestellt.

Abbildung 12: Derzeitige Produkte des ÖPNV

Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Stadtverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehrslinien • SPNV-Linien (Regionalbahn, Regionalexpress) • Touristisch vermarktete Linien: Radzfatz etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalverkehrslinien • Rufbus / Bedarfsfahrt 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehr Stralsund • Stadtverkehr Ribnitz-Damgarten • Stadtverkehr Sassnitz • Stadtverkehr Bergen auf Rügen

Abbildung: IGES 2021.

Die Angebote des sonstigen ÖPNV lassen sich dabei einerseits auf Basis der bisher entsprechend NVP formulierten Kategorien Haupt- und Nebennetz, Ergänzungsnetz und Stadtverkehr kategorisieren (vgl. Abbildung 11). Aus Kundensicht sind jedoch unterschiedliche Produkte des sonstigen ÖPNV zu unterscheiden (vgl. Abbildung 12).

Regionalverkehrslinien

Im Landkreis Vorpommern-Rügen verkehren die Regionalverkehrslinien mit unterschiedlicher Bedienungsqualität. Während im Ergänzungsnetz auf vielen Linien nur einzelne Fahrten, insbesondere an Schultagen, durchgeführt werden, erfolgt auf den Hauptachsen eine Bedienung mit hochwertigen Linien im Taktverkehr bzw. mit taktähnlichen Fahrtenfolgen. Zu diesen hochwertigen Linien gehören z.B.

- ◆ Linie 20 Bergen – Serams – Sellin – Göhren
- ◆ Linie 21 Klein Zicker – Göhren
- ◆ Linie 22 Sassnitz – Dubnitz – Binz – Serams

Ebenfalls können die flexiblen Bedienformen (Rufbus, Bürgerbus etc.) als Regionalverkehrslinien, unabhängig von der jeweiligen Bedienform als Linien- oder Bedarfsverkehr, verstanden werden. Auf einigen Regionalverkehrslinien werden u.a. in Zeiten schwacher Nachfrage kleine Fahrzeuggrößen eingesetzt.

Stadtverkehr Hansestadt Stralsund

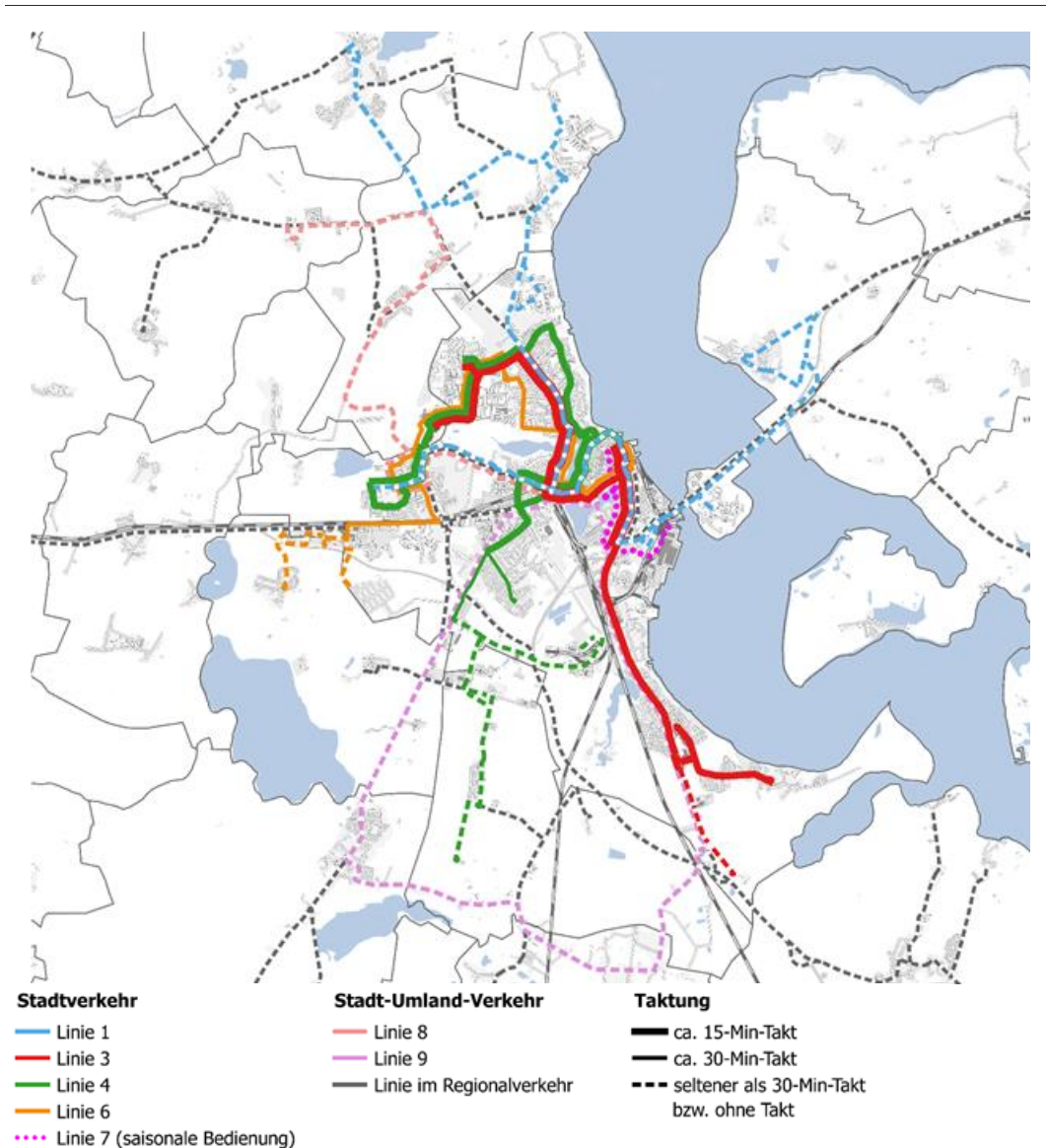
Der Stadtverkehr in der Hansestadt Stralsund umfasst aktuell insgesamt acht Linien. Das Liniennetz verbindet alle Stadtteile mit der Innenstadt bzw. dem Bahnhof (vgl. Abbildung 13).

Folgende Linien verkehren zurzeit im Stadtverkehr:

- ◆ Linie 1: Parow/Prohn – Hochschulallee – Hauptbahnhof – Rügendammbahnhof – Dänholm/Altefähre sowie Viermorgen – Hauptbahnhof – Rügendammbahnhof – Dänholm/Altefähre
- ◆ Linie 3: Strelapark/Zoo – Knieper West – Hauptbahnhof – Andershof Ausbau/Devin
- ◆ Linie 4: Viermorgen – HanseDom – Knieper West – Hauptbahnhof – Kleiner Wiesenweg/Betriebshof/Neu Lüdershagen

- ◆ Linie 6: Frohes Schaffen/Langendorf/Krankenhaus West – Grünhufe – HanseDom – Hauptbahnhof – Ozeaneum – Hafen
- ◆ Linie 7: Rügendammbahnhof – Ozeaneum – Hafen (saisonales P+R-Angebot)
- ◆ Linie 60: Devin – Olof-Palme-Platz – Hauptbahnhof – Strelapark – Kleiner Wiesenweg – Devin (Nachtverkehr)

Abbildung 13: Status quo Liniennetz in der Hansestadt Stralsund (Übersicht)



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Fahrpläne der VVR. Stand Februar 2020.

Die Linien 3 und 4 werden Montag bis Freitag im 15-Min-Takt und an Wochenenden im 30-Min-Takt bedient. Linie 6 verkehrt Montag bis Freitag im 30-Min-Takt

und an Wochenenden im 60-Min-Takt. Linie 1 verkehrt ohne Takt und je nach Linienweg Montag bis Freitag mit fünf bis 23 Fahrten, an Wochenenden wird nur der Linienweg Parow/Stralsund Abzweig Parow – Hauptbahnhof – Hafen – Dänholm – Altefährl bedient.

Linie 7 verkehrt saisonal, zumeist in den Monaten Juli und August, zwischen 10 und 18 Uhr im 20-Min-Takt. Darüber hinaus verkehrt als Nachtexpress die Linie 60 mit drei Fahrten von Montag bis Freitag, fünf Fahrten an Samstagen und vier Fahrten an Sonn- und Feiertagen.

Des Weiteren verkehren im Stadt-Umland-Verkehr die Linien:

- ◆ Linie 8: Schmedshagen – Kedingshagen – Grünhufe – Barther Straße – Hauptbahnhof
- ◆ Linie 9: Hauptbahnhof – Busbahnhof – Teschenhäger Weg – Zarrendorf – Negast – Lüssower Berg – Hauptbahnhof

Linie 8 wird dabei Montag bis Freitag im 120-Min-Takt bedient, während Linie auf Linie 9 nur drei Fahrten je Richtung erfolgen.

Darüber hinaus beginnen und enden verschiedene Regionalverkehrslinien im Bereich der Hansestadt Stralsund und übernehmen in geringem Umfang ebenfalls Erschließungsfunktionen in der Stadt.

Stadtverkehr Ribnitz-Damgarten

Im Stadtverkehr Ribnitz-Damgarten verkehrt die Linie 201 (Damgarten Wendeplatz – Ribnitz Netto – Boddenklinik – Ribnitz Bahnhof West – Damgarten Wendeplatz) von Montag bis Freitag zwischen ca. 5 und 19 Uhr im 60-Min-Takt, ergänzt durch weitere Fahrten ohne Taktung. An Wochenenden verkehrt die Linie ohne Taktung mit jeweils sechs Fahrten. Es erfolgt ein Anschluss an den SPNV in Richtung Rostock und Stralsund an der SPNV-Zugangsstelle Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof.

Des Weiteren verkehren mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 202, 204, 205, 210, 214) mit Start und Ziel an der Haltestelle Ribnitz-Damgarten, Bahnhof und tragen somit teilweise ebenfalls zur Erschließung im Stadtbereich bei.

Stadtverkehr Bergen auf Rügen

Die Linie 32 verkehrt als Stadtverkehr Bergen auf Rügen von Montag bis Freitag unregelmäßig ohne Taktung und erschließt das Stadtgebiet von Bergen auf Rügen im Korridor Bergen Busbahnhof – Feldstraße – Billrothstraße – Bergen Busbahnhof. An Wochenenden findet derzeit keine Bedienung statt.

Mehrere Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 20, 24, 30, 33, 34, 35) beginnen und enden an der Haltestelle Bergen, Busbahnhof und übernehmen damit teilweise Erschließungsfunktionen in der Stadt.

Stadtverkehr Sassnitz

Der Stadtverkehr Sassnitz umfasst die Linie 18, welche in Stadtbus 1 und 2 unterteilt werden und unterschiedliche Linienverläufe und Bedienungshäufigkeiten aufweisen:

- ◆ Stadtbus 1:
 - Busbahnhof – Rathaus – Busbahnhof – Seniorenzentrum – Rügener Ring – Seniorenzentrum – Busbahnhof (Mo-So 60-Min-Takt)
 - Wedding – Rathaus – Busbahnhof – Friedhof – Alt Mukran – Mukran Fährhafen (– EuroBaltic) (Mo-Fr 9 Fahrtenpaare, Sa, So/F 3 Fahrtenpaare)
- ◆ Stadtbus 2 (neu seit Juni 2020):
 - Busbahnhof – Friedhof – Rügener Ring – Lancken Bahnhof – Seniorenzentrum – Straße der Jugend – Rathaus – Wedding – Busbahnhof (Mo-Fr 60-Min-Takt)

An der Haltestelle Sassnitz, Busbahnhof (Sassnitz, Bahnhof) besteht Anschluss an den SPNV in Richtung Hansestadt Stralsund. Zur Bedienung der Linie Stadtbus 2 wurden mehrere neue Haltestellen eingerichtet (z.B. Birkenweg, Gewerbepark, Hafestraße, Lancken Bahnhof, Straße der Jugend).

Darüber hinaus verkehren Regionalverkehrslinien (z.B. Linien 13, 14, 22) von der Haltestelle Sassnitz, Busbahnhof aus und übernehmen damit zum Teil Erschließungsfunktionen im Stadtbereich.

Linienverkehre in stark touristisch geprägten Regionen

Im Landkreis verkehren verschiedene Linien in stark touristisch geprägten Bereichen, insbesondere im Bereich der Insel Rügen. Die Linie 19 ist ein Pendelbus zwischen der Haltestelle Königsstuhl und dem Parkplatz Hagen. Sie verkehrt ganzjährig täglich im 15-Min- (Sommer) bzw. 30-Min-Takt (Winter). Linie 28 verkehrt täglich zwischen 10 und 18 Uhr als Pendelbus im 60-Min-Takt zwischen Binz, Großbahnhof und dem Jagdschloss Granitz.

In den Ostseebädern Binz, Sellin und Göhren existieren eigenständige Ortsverkehre. Der **Ortsbus Binz-Prora (Linie 27)** verkehrt ganzjährig täglich nahezu im 30-Min-Takt im Bereich Prora Wohnmobil-Oase – Prora Jugendherberge – Binz Großbahnhof – Prora Wohnmobil-Oase und bindet u.a. auch den Bereich Prora Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad an.

Der **Ortsbus Sellin (Linie 25)** verkehrt in der Saison von Anfang Mai bis Ende Oktober im Korridor Sellin Seebrücke – Sellin Granitzer Straße – Moritzdorf bzw. Seedorf Hafen mit täglich 5 bzw. 6 Fahrtenpaaren. Außerhalb der Saison besteht nur ein eingeschränktes Fahrtenangebot zwischen Sellin Seebrücke – Seedorf Hafen – Neu Reddevitz.

Der **Ortsbus Göhren (Linie 26)** wird auch als „BUSkam Göhren“ vermarktet und verkehrt in der Saison von Anfang Mai bis Ende Oktober täglich ca. einmal in der

Stunde im Korridor (Ulmenallee –) Seebrücke – Südstrand – Wendepplatz – Nordperdstraße – Seebrücke (– Ulmenallee). Außerhalb der Saison erfolgt eine Bedienung nur von Freitag bis Sonntag.

Der **Inselbus Hiddensee** verkehrt Montag bis Freitag im Korridor Grieben – Kloster Hafenweg – Vitte Wallweg – Heiderose – Neuendorf Hafen mit ca. sechs Fahrtenpaaren. An den Haltestellen Neuendorf Hafen, Vitte Wiesenweg sowie Kloster Hafenweg ist der Übergang zum Schiffsverkehr der Weißen Flotte möglich.

Im Bereich Fischland-Darß-Zingst verkehrt die **Linie 210** als **Bäderlinie** im Korridor Ribnitz-Damgarten (Bahnhof) – Dierhagen – Ahrenshoop – Born – Wieck – Prerow – Zingst – Barth (Bahnhof) ganzjährig mit ca. einer Fahrt die Stunde sowie saisonaler Taktverdichtung von Anfang Mai bis Ende Oktober (teilweise zwei Fahrten die Stunde). An den Haltestellen Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof und Barth, Bahnhof besteht Anschluss an den SPNV sowie in Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof auch an den SPfV.

„**RADzfatz**“ ist ein ÖPNV-Angebot der VVR auf der Insel Rügen sowie im Bereich Fischland-Darß-Zingst, bei dem eine Fahrradmitnahme möglich ist. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen über einen Radanhänger, der Platz für bis zu 16 Fahrrädern bietet. Das Angebot besteht saisonal von April/Mai bis Oktober auf verschiedenen Fahrten und verbindet die Kommunen bzw. Ortsteile Klein Zicker, Sassnitz, Schaprode, Bergen und Putgarten/Dranske/Bakenberg.

Flexible Bedienformen

Aufgrund von geringem Fahrgastaufkommen werden insbesondere zu Rand- und schwach ausgelasteten Verkehrszeiten **Elemente flexibler Bedienformen** (Rufbus) bei Fahrten des Regionalverkehrs angewendet: Zum Fahrplanstand Juni 2020 werden auf einigen Linien ausgewählte Fahrten und/oder Fahrtenabschnitte als Rufbusfahrt erbracht (vgl. Anhang A3).

Die derzeitigen flexiblen Verkehre werden als Linienverkehr auf festen Routen durchgeführt. Um diese Verkehre zu nutzen ist eine vorherige Anmeldung erforderlich. Die Vermarktung erfolgt nicht als separates Rufbussystem, sondern nur defensiv in Form einschränkender Fahrplanhinweise.⁴⁸

Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung. Die Voranmeldefrist liegt für Fahrten samstags – montags bis spätestens Freitag 14:30 Uhr, für Fahrten dienstags – freitags bis spätestens 14:30 Uhr des Vortages. Die Voranmeldefrist für Bedarfshalte beträgt 90 Minuten vor Abfahrt. Internetbasierte Bestellwege oder die Anmeldung beim Fahrpersonal werden derzeit nicht angeboten.

⁴⁸ Genehmigungsgrundlage ist § 2 Abs. 6 PBefG in Verbindung mit § 42 PBefG.

Betriebsleistung

Im Jahr 2019 betrug die Betriebsleistung im Landkreis Vorpommern-Rügen insgesamt ca. 8,8 Mio. Fahrplankilometer. Die Betriebsleistung hat sich somit zwischen 2016 und 2019 leicht um etwa +1,2 % erhöht (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Entwicklung der Betriebsleistung im sonstigen ÖPNV

Jahr	Betriebsleistung in km	Veränderung [%] zum Vorjahr
2016	8.789.129	-
2017	8.756.183	-0,4
2018	8.849.334	+1,1
2019	8.889.823	+0,5

Daten: VVR 2020a, Datenstand 2019. Ohne Betriebsleistung einbrechender Linien aus den angrenzenden Landkreisen.

Liniengenehmigungen

Nachfolgend werden die auf dem Gebiet des Landkreises geltenden Liniengenehmigungen nach den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zusammengefasst (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Liniengenehmigungen sonstiger ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen mit Laufzeit

Verkehrsunternehmen / Aufgabenträger	Linien	Laufzeit bis
Landkreis Vorpommern-Rügen		
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR)	69	30.09.2025
Landkreis Rostock		
Regionalbus Rostock GmbH (rebus)	1	31.12.2025
Landkreis Vorpommern-Greifswald		
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)	1	31.12.2027

Daten: LK V-R 2019c sowie Angaben der Verkehrsunternehmen.

2.2.4 ÖPNV-Schiffsverkehre

Die Insel Hiddensee ist nur auf dem Wasserweg erreichbar, so dass die Schiffsverbindung Schaprode – Hiddensee Teil des Öffentlichen Personennahverkehrsangebotes ist. In der Saison werden derzeit täglich bis zu 15 Fahrten ab Schaprode angeboten, wobei auf der Insel Hiddensee die Ortsteile Neuendorf, Vitte und Kloster bedient werden. Dabei stellt Vitte den Haupthafen mit 10 Ankünften bzw. 9 Abfahrten dar. Außerhalb der Saison ist die Fahrtenzahl leicht reduziert, wobei das

Angebot insbesondere an den Wochenenden eingeschränkt ist (Samstag 5 Fahrtenpaare, Sonn- und Feiertag 4 Fahrtenpaare). Das Angebot ist nicht vertaktet. Die Schiffsverbindung nach Hiddensee wird durch die Weiße Flotte GmbH bedient.

2.2.5 Weitere Schiffsverkehre

Neben der ÖPNV-Schiffsverbindung zur Insel Hiddensee bestehen insbesondere touristisch genutzte und vermarktete Schiffsverbindungen. So bietet etwa die Weiße Flotte GmbH weitere Schiffsverkehre auf Verbindungen zur Insel Hiddensee von den Gemeinden Dranske, Wiek und der Hansestadt Stralsund an (saisonale Bedienung von Mai bis Oktober). Weitere Schiffsangebote gibt es z.B. auf den Verbindungen Stahlbrode – Glewitz (Rügen-Fähre), Stralsund – Altefähr, Wiek – Trent (Wittower Fähre), Sellin – Baabe – Gager – Lauterbach oder als Pendelverkehr Sellin – Baabe – Sellin (Einsatz eines Solarschiffes). Im Bereich Mönchgut sind die Schiffsverkehre dabei größtenteils kurabgabefinanziert.

Darüber hinaus bestehen touristische Schiffsverbindungen von nahezu allen Häfen der Insel Rügen (z.B. von Sassnitz über Binz nach Göhren) sowie im Bereich der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst oder es werden themenbezogene Ausflugsfahrten (z.B. Kranichfahrten, Robbenfahrten) angeboten.

2.2.6 Fernbuslinienverkehr

Im Landkreis Vorpommern-Rügen gibt es mehrere Zugangsstellen des Fernbuslinienverkehrs. Diese befinden sich u.a. in Stralsund, Binz, Bergen auf Rügen, Sellin, Göhren, Dierhagen und Zingst. Neben ständigen Anpassungen der Fernbusangebote treten auch saisonale Unterschiede in der Angebotshäufigkeit auf, so dass in Tabelle 12 die wesentlichen derzeit existierenden Angebote als grobe Übersicht aufgeführt werden.

Tabelle 12: Fernbuslinienverkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen

Betreiber	Linie	Laufweg	Kommunen mit Zugangsstelle im Landkreis
FlixBus GmbH	125	Leipzig – Berlin – Greifswald – Stralsund – Binz (– Göhren)	Stralsund, Bergen auf Rügen, Prora ¹ , Binz, Sellin, Baabe, Göhren
FlixBus GmbH	170	Dresden – Berlin – Greifswald – Stralsund – (Binz – Göhren)	
FlixBus GmbH	248 ²	Berlin – Graal-Müritz – Ahrenshoop – Zingst	Dierhagen, Wustrow, Ahrenshoop, Born-Ibenhorst, Born a. Darß, Wieck a. Darß, Prerow, Zingst West, Zingst

Daten: FlixBus GmbH, Stand Januar 2019.

Anmerkung: ¹ Bedienung erfolgt nur durch Linie 125 auf Verbindungen im Korridor (Göhren –) Binz – Stralsund – Berlin.

² Bedienung erfolgt nur saisonal im Sommerfahrplan.

2.2.7 Alternative Mobilitätsangebote

Bürgerbusse

Neben den vorab aufgeführten flexiblen Bedienformen des sonstigen ÖPNV existieren des Weiteren alternative Angebote in Form von **Bürgerbussen**. Im Bereich der Gemeinde Ummanz verkehrt als gefördertes Projekt der **Bürgerbus Ummanz**. Das Bürgerbus-Angebot wird mit einem 8-Sitzer Elektro-Fahrzeug bedient und bietet Fahrten im Bereich Ummanz und bis nach Samtens (Verwaltungssitz des zuständigen Amtes West-Rügen) an.⁴⁹

Darüber hinaus verkehrt seit Anfang 2021 im Bereich der Stadt Bad Sülze der „Salinenbus Bad Sülze“, welcher vom Kultur- und Heimatverein Bad Sülze e.V. betrieben wird.

Sharing und Mitfahrangebote

Alternative Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing sowie Mitfahrplattformen spielen in der Mobilität des Landkreises Vorpommern-Rügen bis dato kaum eine Rolle. Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Aktuell gibt es nur in der Hansestadt Stralsund zwei stationsbasierte Carsharing-Angebote: ein Angebot des Carsharing-Betreibers Flinkster am Bahnhof sowie ein Angebot des Anbieters YourCar mit drei Standorten.

Ein einheitliches Bikesharing-System ist im Landkreis noch nicht vorhanden. Es besteht jedoch an einigen Standorten, insbesondere im Bereich der Inseln Rügen und Hiddensee sowie der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst, die Möglichkeit, (Elektro-)Fahrräder auszuleihen. Weitere Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene, z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe, angeboten.

E-Scooter- bzw. E-Roller-Sharing findet derzeit nicht statt.

Mitfahrgelegenheiten z.B. über internetbasierte Pendelndenportale werden nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken nach Stralsund oder Greifswald. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV-Knotenpunkten.

In einigen Bereichen des Landkreises werden Mitfahrbänke angeboten, so z.B. im Amt Altenpleen und in einigen Ortsteilen der Stadt Putbus. Das Konzept der Mitfahrbank kann als eine Ergänzung zum sonstigen ÖPNV gesehen werden. An zentralen Punkten in einer Gemeinde werden gut sichtbare Bänke mit einem Haltestellenschild aufgestellt, auf denen jeder auf eine Mitfahrgelegenheit warten kann. Es besteht die Möglichkeit, einen Zielort oder auch mehrere Zielorte zur Auswahl am Haltestellenschild anzugeben. Somit kann jeder vorbeifahrende Pkw-Fahrende direkt erkennen, zu welchem Ort die jeweilige Person mitgenommen werden möchte. Eine beispielhafte Ausführung einer Mitfahrbank zeigt Abbildung 14.

⁴⁹ Vgl. Gemeinde Ummanz 2020.

Abbildung 14: Beispiel einer Mitfahrbank in Amt Altenpleen



Abbildung: IGES 2021.

2.3 Verkehrsinfrastruktur

2.3.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des **übergeordneten Straßennetzes** erschlossen (vgl. Abbildung 15).

- ◆ BAB 20 (Bad Segeberg – Rostock –) Tribsees – Grimmen (– Jarmen – Pasewalk – Kreuz Uckermark)
- ◆ B 96 Anschlussstelle zur BAB 20 – Sundhagen – Stralsund – Samtens – Bergen – Sassnitz/Sassnitz-Mukran
- ◆ B 105 (Rostock –) Ribnitz-Damgarten – Löbnitz – Stralsund – Anschluss B 96 sowie Anschluss B 96 – Brandshagen – Reinberg (– Greifswald),
- ◆ B 194 (Demmin –) Poggendorf – Anschluss BAB 20 – Grimmen – Abtshagen – Anschluss B 105
- ◆ B 196 Bergen – Zirkow – Serams – Lancken-Granitz – Sellin – Baabe – Göhren

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen ergänzt. Vom 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.

Abbildung 15: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2019. © OpenStreetMap Mitwirkende 2019.

2.3.2 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird durch 47 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. auch Anhang A2). Davon ist ein Großteil über Rampen oder Aufzüge barrierefrei zugänglich. Nicht barrierefrei erreichbar sind derzeit u.a. die Zugangsstellen Altefähr, Stralsund Rügendamm sowie Velgast. Darüber hinaus besteht insbesondere bei den Zugangsstellen der Linie RB 32 barrierefreier Ausbaubedarf. Dies betrifft die Bahnhöfe und Haltepunkte Beuchow, Garftitz, Jagdschloß, Philippshagen, Posewald, Seelwitz, Sellin West und Serams.⁵⁰

⁵⁰ Vgl. DB Regio AG 2020a.

2.3.3 Zugangsstellen des sonstigen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Vorpommern-Rügen verfügt derzeit über ca. 1.221 Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV (= Haltestellen) mit insgesamt 2.120 Haltestellenpositionen. Einheitliche Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus dem 2021 fertiggestellten Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen (= Haltestellenkonzept)⁵¹.

Das Haltestellenkonzept umfasst sowohl ein aktuelles Haltestellenkataster mit dem derzeitigen Ausbauzustand der Haltestelleninfrastruktur im Landkreis, als auch ein Konzept für den zukünftigen Haltestellenausbau. Daten zu den Haltestellen sowie bestehende Handlungsbedarfe können dem Haltestellenkonzept entnommen werden.⁵²

2.3.4 Erschließung mit Haltestellen des sonstigen ÖPNV und SPNV

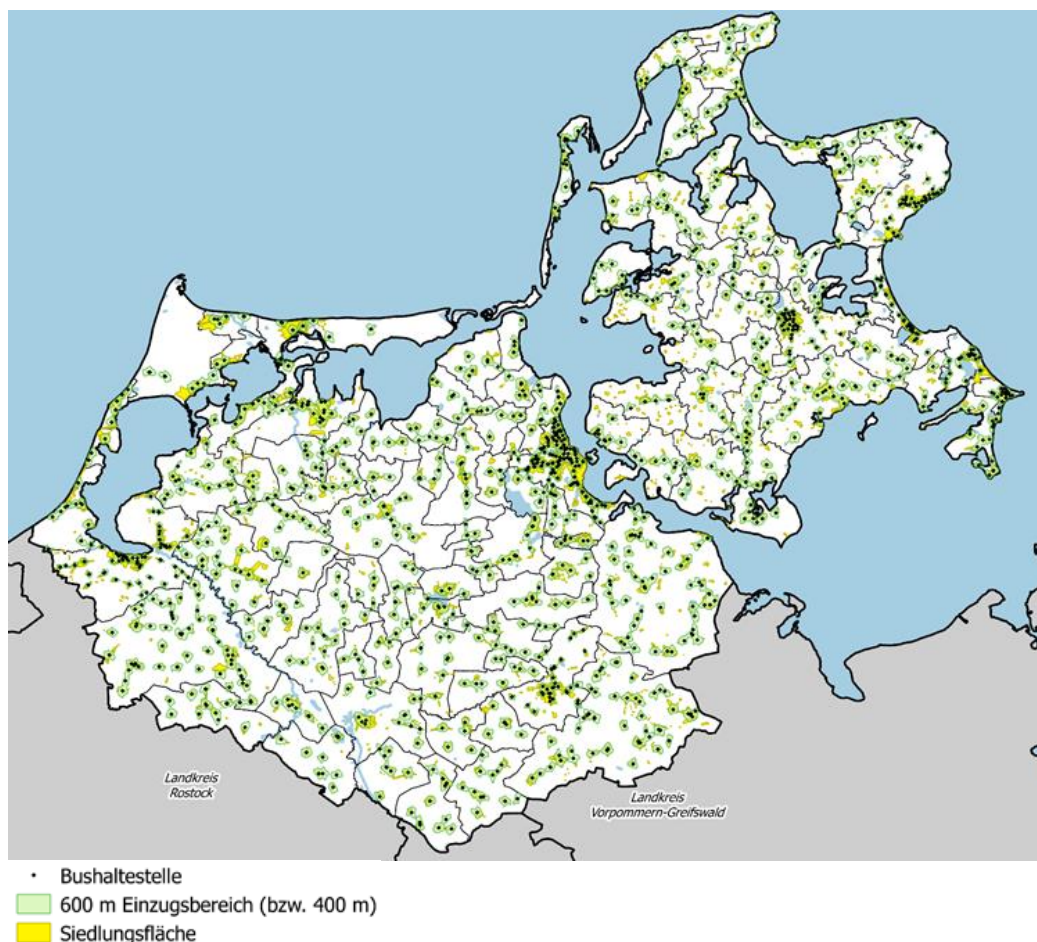
Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen

Die derzeitige Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend anhand der in Kapitel 4.1 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität überprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete ausreichend erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht (z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung).

⁵¹ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

⁵² Vgl. ebenda.

Abbildung 16: Erschließung im Landkreis Vorpommern-Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

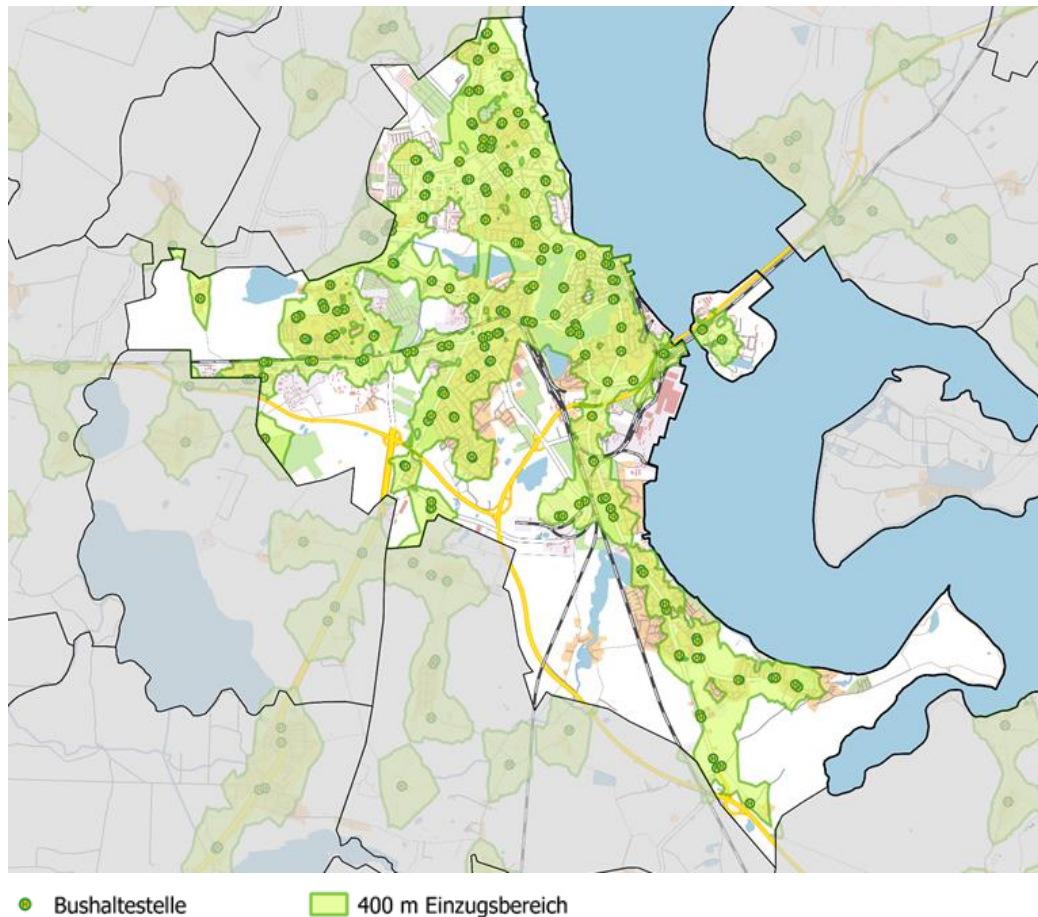
Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Baabe, Bergen auf Rügen, Binz, Göhren, Prerow, Ribnitz-Damgarten, Sassnitz, Sellin, Stralsund und Zingst 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

Defizite werden z.B. im Bereich der Schaabe zwischen den Gemeinden Glowe und Breege, den Gemeinden Baabe, Born am Darß, Prerow und Zingst oder aber in einzelnen Bereichen von Bad Sülze, Bergen auf Rügen, Binz (Ortsteil Prora) oder Marlow sichtbar (vgl. Abbildung 16). Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 4.6 eingegangen.

Eine detailliertere Darstellung der Erschließungsqualität auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen für die Insel Rügen sowie die Städte und Gemeinden Bergen auf Rügen, Binz, Grimmen, Ribnitz-Damgarten, Sassnitz sowie die Bereiche Sellin/Baabe/Göhren und Zingst/Prerow wird in Anhang A6 dargestellt.

Erschließungsqualität durch Haltestellen in der Hansestadt Stralsund

Abbildung 17: Erschließung in der Hansestadt Stralsund auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karte: IGES 2021, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche außerhalb der Hansestadt Stralsund 600 m.

Die Betrachtung der Haltestelleneinzugsbereiche in der Hansestadt Stralsund wurde anhand der in Kapitel 4.1 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität vorgenommen. Die Erschließung ist als überwiegend gut zu bewerten. Defizite bestehen jedoch im gesamten Ortsteil Voigdehagen sowie in Teilen der Stadtgebiete Dänholm, Tribseer Wiesen und Knieper West sowie im westlichen Teil von Andershof und im Bereich Franken Mitte und Frankensiedlung (vgl. Abbildung 17). Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird in Kapitel 4.6 eingegangen.

2.3.5 Fahrzeugeinsatz im sonstigen ÖPNV

Derzeit werden im sonstigen ÖPNV des Landkreises 197 Fahrzeuge⁵³ eingesetzt. Davon werden 178 Fahrzeuge vom kreiseigenen Unternehmen VVR eingesetzt, 19 weitere Fahrzeuge von Subunternehmen. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge sind Standard- und Gelenkbusse.

Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge beträgt 7,9 Jahre. Der Anteil von barrierefrei zugänglichen Niederflurfahrzeugen liegt zurzeit bei etwa 79,2 %. Zur Erreichung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG besteht somit weiterer Handlungsbedarf und wird daher bei den Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge im sonstigen ÖPNV aufgegriffen.

Alle von der VVR eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine Fahrtziel- und Haltestellenanzeige sowie eine Haltestellenansage. Knapp 21 % der Fahrzeuge sind darüber hinaus mit Monitoren zur dynamischen Fahrtverlaufsanzeige ausgestattet. Darüber hinaus verfügen ebenfalls fast 21 % der Fahrzeuge über eine Videoüberwachungsanlage sowie 12 Fahrzeuge über ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS). Etwa 30 % der Fahrzeuge (59 Fahrzeuge) besitzen eine Klimatisierung (44 davon Fahrerplatzklimatisierung, 15 Vollklimatisierung).

Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet. Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen werden neben allen gesetzlichen Vorgaben u.a. im Bereich der Klimaschutz- und Umweltauflagen teilweise auch bereits zeitgemäße Komfortmerkmale umgesetzt. Dies ist z.B. die Ausstattung mit USB-Anschlüssen zum Aufladen von mobilen Geräten wie Smartphones.

2.3.6 Verkehrsträgerverknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte im Landkreis Vorpommern-Rügen sind derzeit insbesondere Zugangsstellen zum SPNV sowie einige Haltestellen des sonstigen ÖPNV. Dabei sind Handlungsbedarfe vor allem bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch der Verknüpfung mit dem Schiff, dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstellanlagen) erkennbar.

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des sonstigen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten auf Basis des derzeitigen Nahverkehrsplans wird in Tabelle 13 dargestellt.

⁵³ Datenstand Dezember 2019.

Tabelle 13: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen

Zugangsstelle	SPNV	Sonst. ÖPNV	Schiff	P+R	B+R
Altenkirchen, Schule		X			
Bad Sülze, ehem. Bf/ Scheunenviertel		X			
Barth, Bahnhof	X	X		X	X
Bergen, Bahnhof	X			X	X
Bergen, Busbahnhof		X			X
Binz, Großbahnbahnhof	X	X		X	X
Garz, Wendeschleife		X			
Gingst, Schulhof		X			
Göhren, Bahnhof	X	X		X	X
Grimmen, Bahnhof	X	X		X	X
Putbus, Bahnhof	X	X		X	
Ribnitz-Damgarten West, Bahn- hof	X	X		X	X
Sagard, Schulstraße		X			
Samtens, Schule		X			
Sassnitz, Busbahnhof	X	X		X	X
Schaprode			X	X	X
Serams, Wendeplatz	X	X		X	X
Stralsund, Busbahnhof		X		X	
Stralsund, Hauptbahnhof	X	X		X	X
Stralsund, Hafen		X	X		
Stralsund, Knieperdamm		X			
Stralsund, Rügendammbahnhof	X			X	X
Tribsees, Wendeplatz		X			
Velgast, Bahnhof	X			X	X

Daten: IGES 2021, LK V-R 2013 sowie VVR 2021.

2.4 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.4.1 Tarife und Tarifkooperationen

Fahrausweissortiment und Tarife im SPNV

Im SPNV gilt auf den Strecken der DB Regio sowie der ODEG im Landkreis Vorpommern-Rügen generell der C-Tarif der DB AG. Gleichzeitig werden spezifische Tickets (Ländertickets) für Mecklenburg-Vorpommern angeboten, die im Landkreis insbesondere für touristische Fahrten genutzt werden können.⁵⁴

Auf den Linien der PRESS gilt jeweils ein Haustarif. Auf der Linie RB 26 der PRESS werden darüber hinaus spezifische Tickets wie das „Quer-durchs-Land-Ticket“, das „Mecklenburg-Vorpommern-Ticket“ sowie „BernsteinTicket Rügen“ anerkannt.

Weiterhin wird von den SPNV-Unternehmen das SchülerFerienTicket MV sowie das AzubiTicket MV⁵⁵ akzeptiert und vertrieben.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit, Nahverkehrsfahrkarten in Fernverkehrszügen auf der Strecke Rostock – Stralsund zu nutzen.

Fahrausweissortiment und Tarife im sonstigen ÖPNV

Im sonstigen ÖPNV des Landkreises gelten flächendeckend die Tarifbestimmungen der VVR⁵⁶. Es handelt sich um einen Wabentarif mit 184 Tarifwaben, wobei die Tarifwaben so gewählt wurden, dass in Städten und größeren Gemeinden alle Haltestellen eines Ortes in einer Tarifwabe liegen. Die Insel Hiddensee stellt eine Ausnahme dar, dort gilt ein eigenständiger Tarif.

Der Tarif der VVR ist von seiner Grundarchitektur her dazu geeignet, um als Grundlage für die Weiterentwicklung zu einem Verbundtarif mit tariflicher Integration von Bahn-, Bus- und Schiffsverkehren herangezogen zu werden. Dies schließt auch die Option neuartiger bzw. elektronischer Tarife ein⁵⁷.

Der Tarifbereich des Landkreises wird wie folgt unterteilt:

- ◆ Regionaltarif für die Bedienegebiete Rügen und Nordvorpommern
- ◆ Stadttarif für die Hansestadt Stralsund
- ◆ Ortstarif in den Städten Bergen auf Rügen, Ribnitz-Damgarten, Sassnitz

Das Tarifangebot (Fahrausweissortiment) umfasst Einzel- und Mehrfahrtenkarten, Gruppenfahrkarten, Tageskarten (Stadttarif und Ortstarif), Tagesnetzkarten (auch für Kleingruppen), Fahrkarten für Fahrräder und E-Bikes (u.a. zur Nutzung des Angebotes RADzfat), Zeitkarten (Wochen-/Monats-/Halbjahreskarten) sowie eine

⁵⁴ Vgl. DB Regio AG 2020b.

⁵⁵ Es handelt sich um ein bis zum 31.07.2023 befristetes Angebot.

⁵⁶ Vgl. VVR 2020b.

⁵⁷ Vgl. IGES Institut GmbH / Rödl & Partner GbR 2020.

Schülerfreizeitkarte. Des Weiteren akzeptiert und vertreibt die VVR das SchülerFerienTicket MV und akzeptiert das AzubiTicket MV.

Ein- und ausbrechende Tarife

Ausnahmen von der oben genannten Anwendung des Tarifs der VVR betreffen folgende Verbindungen:

- ◆ Verkehre der rebus in den Landkreis Rostock mit Anwendung des Tarifs des Verkehrsverbundes Warnow (VVW) sowie
- ◆ Verkehre der AVG in den Landkreis Vorpommern-Greifswald mit Anwendung des Gemeinschaftstarifs Vorpommern-Greifswald.

Tarife im Schiffsverkehr

Auf den Fährverbindungen werden die Tarife des jeweiligen Betreibers, auf der ÖPNV-Schiffsverbindung von Schaprode zur Insel Hiddensee somit von der Weißen Flotte GmbH, angewendet.

KombiTickets im Sektor Freizeit und Tourismus

Um die Attraktivität des ÖPNV insbesondere für den Tourismus der Region zu steigern und Gästen eine kundenorientierte Alternative zum privaten Pkw zu ermöglichen, wurden zahlreiche Tarifangebote⁵⁸ etabliert, welche nachfolgend kurz dargestellt werden:

- ◆ **VogelparkTicket:** Kombitagesticket zur Nutzung aller Busse in allen Waben im Bereich Nordvorpommern (Inkl. Hansestadt Stralsund) sowie einmaliger Eintritt in den Vogelpark Marlow.
- ◆ **KönigsstuhlTicket:** Kombitagesticket zur unbegrenzten Nutzung der Busse der VVR auf der Insel Rügen und in der Hansestadt Stralsund (Tarifwabe 100) sowie einmaliger Eintritt in das Nationalpark-Zentrum Königsstuhl (inkl. aller Angebote).
- ◆ **ShuttleTicket Königsstuhl:** Ticket für einmalige Hin- und Rückfahrt im Pendelbus Parkplatz Hagen – Königsstuhl sowie einmaliger Eintritt in das Nationalpark-Zentrum Königsstuhl (inkl. aller Angebote).
- ◆ **Pendelverkehr Parkplatz Hagen:** Ticket zur Nutzung des Pendelbus Parkplatz Hagen – Königsstuhl, entweder als Einzelfahrt oder Hin- und Rückfahrt.
- ◆ **HiddenseeTicket:** Tagesticket zur unbegrenzten Nutzung aller Busse auf der Insel Rügen inkl. Hansestadt Stralsund sowie der Schiffe von Rügen nach Hiddensee (Breege, Dranske, Ralswiek, Schaprode, Wiek).
- ◆ **BernsteinTicket Rügen:** Tagesticket zur unbegrenzten Nutzung der Züge der ODEG auf der Verbindung Stralsund – Binz/ Sassnitz und der PRESS auf der Verbindung Bergen auf Rügen – Putbus – Lauterbach Mole sowie der Busse der VVR auf der Insel Rügen und in der Hansestadt Stralsund (Tarifwabe 100).

⁵⁸ Vgl. <https://www.vvr-bus.de/vvr/tarifbestimmungen/>, zuletzt abgerufen am 12.11.2020.

- ♦ **Flexibles TouristenTicket Nordvorpommern:** 7-Tages-Ticket zur unbegrenzten Nutzung aller Busse in allen Waben im Bereich Nordvorpommern (Inkl. Hansestadt Stralsund) (nur in Verbindung mit einer gültigen Kurkarte).

Darüber hinaus werden noch weitere touristische Tickets der VVR angeboten, z.B. das **P+R Ticket Stralsund** (Nutzung Bus-Angebot in der Hansestadt Stralsund von den saisonalen P+R Plätze Schwarze Kuppe inkl. Mahnkesche Wiese und Hexenplatz), das **HotelTicket** (Vereinbarung zwischen einem Beherbergungsbetrieb und der VVR zur Nutzung des Bus-Angebotes für Gäste des jeweiligen Beherbergungsbetriebes ohne zusätzlich notwendigen Fahrausweis) oder das **Veranstaltungs- und TheaterTicket** (Vereinbarung zwischen VVR und dem Theater Putbus zur Nutzung der Eintrittskarte als Fahrausweis für die Rückfahrt mit dem Theaterbus; für die Hinfahrt ist Erwerb eines rabattierter Sonderfahr Scheins möglich).

Neben den touristischen Tickets gibt es teilweise auch Gästekartenansätze mit integrierter ÖPNV-Nutzung, die keinen zusätzlichen Fahrausweis erfordern. Das „**Bus frei**“-Angebot auf der Insel Rügen ermöglicht Kurkarteninhabern der **Ostseebäder Sellin, Baabe, Göhren und Mönchgut** die Nutzung aller Linien, die im Bereich der Tarifwaben Sellin, Baabe, Göhren, Lobbe, Klein Zicker, Zirkow und Granitz verkehren. Hierzu gehören die Linien 20, 21 und 22 sowie die Ortsverkehre in Göhren (Linie 26) und Sellin (Linie 25).

Der **Ortsbus Sellin (Linie 25)** ermöglicht eine Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Kurkarteninhaber der Gemeinden Sellin, Baabe, Göhren, Lancken-Granitz und Mönchgut während der Gültigkeitsdauer der Kurkarte. Der **BUSkam – Ortsbus (Ortsbus Göhren, Linie 26)** kann von Kurkarteninhabern der Gemeinden Göhren, Sellin, Baabe und Mönchgut ohne zusätzlichen Fahrausweis genutzt werden. Gäste ohne Kurkarte können einen regulären Fahrausweis erwerben.

Kurkarteninhaber der Gemeinde Binz können derzeit während der Gültigkeitsdauer ihrer Kurkarte alle Busse der VVR innerhalb der Tarifwabe Binz/Prora und somit insbesondere den **Ortsbus Binz-Prora (Linie 27)** ohne zusätzlichen Fahrausweis nutzen.

Auch im Bereich Fischland-Darß-Zingst gibt es das „Bus frei“-Angebot zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis (z.B. Linien 201, 202 oder 210) für Kurkarteninhaber der Stadt **Ribnitz-Damgarten und der Gemeinde Dierhagen** (Tarifwaben Ribnitz, Damgarten, Klockenhagen, Dierhagen, Dechowshof, Freudenberg, Ehmkenhagen und Graal-Müritz). Kurkarteninhaber können derzeit dabei zusätzlich Verkehre bis in die sowie innerhalb der Tarifwabe Wustrow nutzen. Für Fahrten außerhalb der genannten Tarifwaben muss ein reguläres Ticket erworben werden.

Weitere touristisch nutzbare Tarifangebote bestehen mit den Ländertickets, wie etwa dem **Mecklenburg-Vorpommern-Ticket**⁵⁹. Dieses ist eine Tageskarte für ein bis fünf Personen und kann in Nahverkehrszügen (RE, RB, S-Bahn) sowie allen und

⁵⁹ Vgl. <https://www.bahn.de/p/view/angebot/regio/regionale-tickets/meckpomm/mecklenburg-vorpommern-ticket.shtml>, zuletzt abgerufen am 12.11.2020.

Verbundverkehrsmitteln des HVV genutzt werden. Die Nutzung im Busverkehr ist im Landkreis Vorpommern-Rügen nicht gegeben. Der Geltungsbereich des Tickets umfasst auch Strecken in Brandenburg, Schleswig-Holstein, Hamburg und Polen.

Das **Stadt-Land-Meer-Ticket**⁶⁰ gilt in den Regionalzügen RE 2, RE 3 und RE 5, RE 9 zwischen Berlin und Stralsund, Rostock bzw. Wismar bis/ab bestimmten Abfahrt- und Zielbahnhöfen⁶¹. Das Ticket kann für eine bis fünf Personen erworben und mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln bis einschließlich 14 Jahren genutzt werden. Das Ticket kostet 24,50 € (pro Person (ab 15 Jahre), einfache Fahrt).

Das **Insel & Me(e)hr-Ticket**⁶² gilt in den Regionalzügen auf der Strecke Swinemünde – Züssow – Stralsund sowie weiterer Strecken und Buslinien im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Das Ticket kostet als Tagesticket für eine Person 21,00 € und ist auch als Monatsticket erhältlich.

Das **Greifswald-Stralsund Ticket** berechtigt zur Fahrt in den Zügen der ODEG und DB Regio zwischen Stralsund-Grünhufe – Stralsund Hbf – Stralsund Rügendamm und Greifswald Süd sowie in den Zügen der DB Regio zwischen Stralsund Hbf und Greifswald Süd, in der Hansestadt Stralsund (Wabe 100) in den Bussen der VVR, im Stadtverkehr Greifswald in den Bussen der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH.

Der Nordseeinsel-Tarif⁶³ ist ein KombiTicket zur Nutzung von Bahn, Bus und Schiff und kann auch für Fahrten zur Ostseeinsel Hiddensee (von Stralsund, Hafen oder Schaprode zu den Häfen Neuendorf, Vitte und Kloster) genutzt werden.

2.4.2 Vertrieb

Der Vertrieb von Fahrausweisen der VVR erfolgt vornehmlich in den Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst). Online-Vertrieb erfolgt über den unternehmenseigenen Onlineshop (www.vvr-shop.de) sowie für Fahrausweise des SPNV über www.bahn.de oder die App DB Navigator der DB AG.

Weiterhin erfolgt der Fahrausweisvertrieb auch über vertraglich gebundene und entsprechend gekennzeichnete Verkaufsbüros, sowohl in der Hansestadt

⁶⁰ Vgl. https://www.bahn.de/p/view/angebot/regio/regionale-tickets/meckpomm/stadt-land-meer-ticket.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN_-ta-NAVIGATION-regionale-angebote-regionale-tickets-mecklenburg-vorpommern-stadt-land-meer_LZ01, zuletzt abgerufen am 08.10.2020.

⁶¹ Inkl. Rakow, Grimmen, Wittenhagen, Elmenhorst, Zarrendorf, Stralsund und Miltzow.

⁶² Vgl. https://www.bahn.de/p/view/angebot/regio/regionale-tickets/meckpomm/insel-und-mehr-ticket.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN_-ta-NAVIGATION-regionale-angebote-regionale-tickets-mecklenburg-vorpommern-inselundmeer_LZ01, zuletzt abgerufen am 12.11.2020.

⁶³ Vgl. https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/nordseeinsel-tarif/mdb_327919_nordseeinsel-tarif_-_stand_01_04_2021.pdf, zuletzt abgerufen am 22.04.2021.

Stralsund als auch an verschiedenen Standorten im Landkreis, sowie über die unternehmenseigene InfoThek an der Haltestelle Bergen, Busbahnhof und auf den Betriebshöfen in Stralsund, Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten.

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG auf einigen Zugangsstellen zum SPNV. Für Zugangsstellen ohne Fahrausweisautomaten erfolgt der Vertrieb, sowohl bei der DB als auch bei der ODEG, durch das Personal im Zug. Bei der PRESS werden die Fahrscheine über Fahrkartenverkaufsstellen auf den Bahnhöfen sowie beim Zugbegleitpersonal vertrieben.

2.4.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über jährlich erscheinende Fahrplanhefte der VVR angeboten. Anschlüsse bzw. Übergangsmöglichkeiten zu anderen Linien des SPNV, sonstigen ÖPNV oder Schiffsverkehrs werden teilweise dargestellt, u.a. auch im Zusammenhang mit touristischen Angeboten (z.B. Fahrplanheft zum Angebot RADzfatz). Hinweise zu konkreten Abfahrtzeiten weiterer Linien werden dabei nicht aufgeführt.

Im Internet sind Linienfahrpläne inkl. Linienverlauf im PDF-Format sowie Liniennetzpläne über die Webseite des VVR abrufbar. Darüber hinaus bietet die VVR eine Verbindungssuche an. Mobile Fahrplaninformationen sind über die App DB Navigator verfügbar. Darüber hinaus wird durch die VMV eine landesweite, verbindungsbezogene Fahrplanauskunft und eine dazugehörige App „MV fährt gut“ betrieben. Diese wird auch mit den Fahrplandaten der VVR versorgt und ermöglicht somit auch Fahrplanauskünfte für das Kreisgebiet.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte bei der VVR telefonisch, per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen sowie in der InfoThek am Busbahnhof Bergen auf Rügen (Öffnungszeiten Montag-Freitag 8:45 – 12:00 Uhr und 12:30 – 16:45 Uhr) erfragt werden.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtzeit und Fahrtziel sowie teilweise Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit veröffentlicht. Dynamische Informationssysteme an Haltestellen des sonstigen ÖPNV zur Anzeige von Echtzeit-Fahrplandaten sind im Landkreis derzeit nur teilweise vorhanden (in Stralsund, Bergen, Binz und Serams).

Echtzeitinformationen

Die VVR betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)⁶⁴ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden den Kunden

⁶⁴ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

derzeit jedoch noch nicht bzw. nur im Stadtverkehr Stralsund über QR-Codes an den Haltestellen angeboten.

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind alle Fahrzeuge der VVR mit akustischen Haltestellenansagen und -anzeigen sowie ein Teil der eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen (Informationsdisplays) ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt. Eine einheitliche und komplette Ausstattung aller im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge besteht bis dato noch nicht.

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher nicht dargestellt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen über Fahrplanaushänge, internetbasiert (z.B. <https://www.vvr-bus.de/>) sowie über die DFI-Anlagen (soweit vorhanden) übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

2.4.4 Kundenservice und Marketing

Betriebsleittechnik und Anschlussicherung

Das Unternehmen VVR verfügt über ein ITCS, womit die Voraussetzungen zur technischen Anschlussicherung grundsätzlich gegeben sind. Dennoch werden Anschlussicherungsverfahren noch nicht flächendeckend im Landkreis angewendet. So werden Anschlussicherungen z.B. auch durch Hinweise in den Dienstplänen, durch Abwarten auf Sicht bzw. durch operative Regelungen der Einsatzleitungen umgesetzt.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung der Fahrgastinformationen wird das Corporate Design der VVR angewendet. Die Außengestaltung der Fahrzeuge erfolgt in Absprache mit dem Aufgabenträger.

Serviceleistungen

Zu den Serviceleistungen der VVR gehören u.a. die Mobilitätsberatung und Kundenbetreuung sowie Informationen zur Tarifgestaltung und den Haltestellen.

Weiterhin bietet die VVR die Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der VVR verlorene Gegenstände an. Erreichbar ist dieses über die allgemeine Telefonnummer des Verkehrsunternehmens.

Mobilitätstrainings

Die VVR bietet unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings an.

Zum Beginn des Schuljahres wird eine **Busschule** für Erstklässler auf der Insel Rügen angeboten. Es werden u.a. Inhalte zu den Themen Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen vermittelt. Es ist in Prüfung, ob dieses Angebot auf den übrigen Landkreisbereich ausgeweitet werden kann.

Des Weiteren wurden **Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste** (als sogenannte „Seniorenbusschule“) durchgeführt. Hierbei wurde gemeinsam mit den Teilnehmern u.a. sicheres Ein- und Aussteigen, insbesondere mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren oder Rollstühlen, erläutert und geübt. Aus Nachfragemangel wurde dieses Angebot jedoch eingestellt.

Fahrradmitnahme und sonstiger ÖPNV

Entsprechend den Beförderungsbedingungen der VVR können Fahrräder im Regionallinienverkehr mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt und dadurch die Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen nicht eingeschränkt wird. In den Stadt- und Ortsbusverkehren ist die Fahrradmitnahme nicht gestattet. Bei der Beladung der Fahrräder auf einen ggf. vorhandenen Fahrradanhänger unterstützt der Fahrgast das Fahrpersonal nach seinen Möglichkeiten. Für die Fahrradmitnahme ist eine Fahrradkarte bzw. Fahrradkarte-E-Bike zu erwerben.

Eine Garantie zur Mitnahme des Fahrrades besteht nicht, grundsätzlich liegt die Entscheidung über die Mitnahme von Fahrrädern beim Fahrpersonal.⁶⁵

Auf den Schiffsverbindungen (insbesondere der ÖPNV-Schiffsverbindung zur Insel Hiddensee) ist die Fahrradmitnahme größtenteils möglich, sie wird jedoch nur auf einzelnen Fahrten garantiert. Es wird ein Fahrausweis für das Fahrrad benötigt.

⁶⁵ Vgl. <https://www.vvr-bus.de/vvr/befoerederungsbedingungen/>, zuletzt aufgerufen am 12.11.2020.

3. Mobilitäts- und ÖPNV-Bedarf

3.1 Pkw-Bestand und Motorisierung

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

Tabelle 14: Bestand an zugelassenen Pkw im Landkreis Vorpommern-Rügen 2019 und Veränderung gegenüber 2014

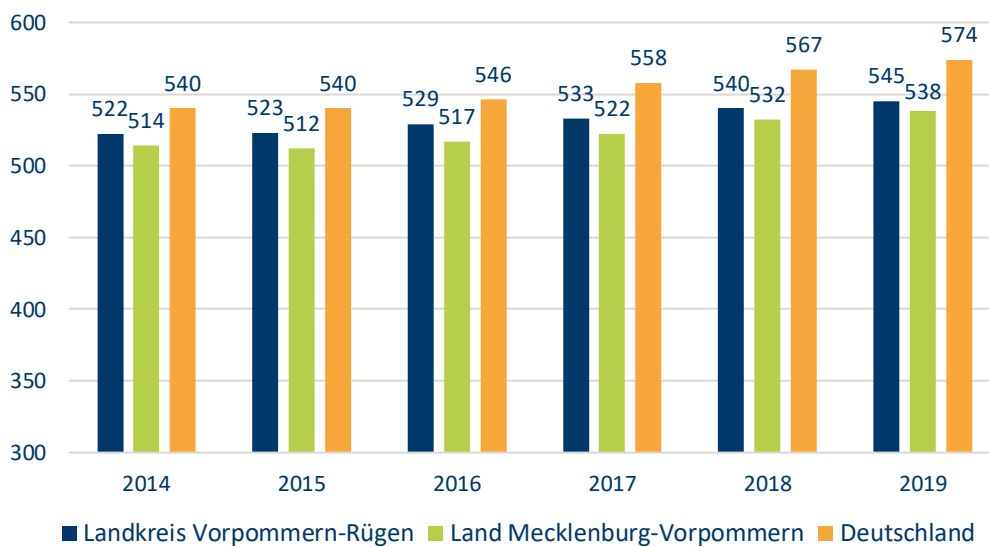
Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2014	Pkw-Bestand 2019	Veränderung zu 2014 [%]
Binz	2.418	2.666	+10,3
Grimmen, Stadt	5.048	5.079	+0,6
Marlow, Stadt	2.932	3.092	+5,5
Putbus, Stadt	2.473	2.677	+8,2
Sassnitz, Stadt	4.532	4.617	+1,9
Stralsund, Hansestadt	25.079	26.737	+6,6
Süderholz	2.437	2.575	+5,7
Zingst	1.626	1.708	+5,0
Amt Altenpleen	4.325	4.649	+7,5
Amt Barth	8.169	8.433	+3,2
Amt Bergen auf Rügen	11.098	11.750	+5,9
Amt Darß/Fischland	3.959	4.096	+3,5
Amt Franzburg/Richtenberg	4.481	4.608	+2,8
Amt Miltzow	4.171	4.444	+6,5
Amt Mönchgut-Granitz	3.571	3.838	+7,5
Amt Niepars	6.064	6.429	+6,0
Amt Nord-Rügen	4.186	4.381	+4,7
Amt Recknitz-Trebeltal	4.725	4.852	+2,7
Amt Ribnitz-Damgarten	10.233	10.889	+6,4
Amt West-Rügen	5.124	5.274	+2,9
Landkreis Vorpommern-Rügen	116.651	122.794	+5,3
Land Mecklenburg-Vorpommern	825.797	864.963	+4,7

Daten: KBA 2020.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Landkreis Vorpommern-Rügen von 2014 bis 2019 um +5,3 % angestiegen. Damit lag der Anstieg leicht über dem landesweiten Wert. Der Bestand an zugelassenen Pkw hat in allen Ämtern und amtsfreien Kommunen zugenommen. Den größten Anstieg verzeichnen die amtsfreien Städte und Gemeinden Binz (+10,3 %), Putbus (+8,2 %) sowie die Ämter Mönchgut-Granitz und Altenpleen (jeweils +7,5 %) (vgl. Tabelle 14).

Abbildung 18: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2014 bis 2019

Anzahl der Pkw je 1.000 Bewohner



Quelle: IGES 2021. Eigene Berechnung.
Datengrundlage: Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 2020 sowie KBA 2020.

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) im Landkreis Vorpommern-Rügen verzeichnet zwischen 2014 und 2019 eine konstante Steigerung. Der Motorisierungsgrad ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, aber geringer als die Gesamtwerte für die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 18).

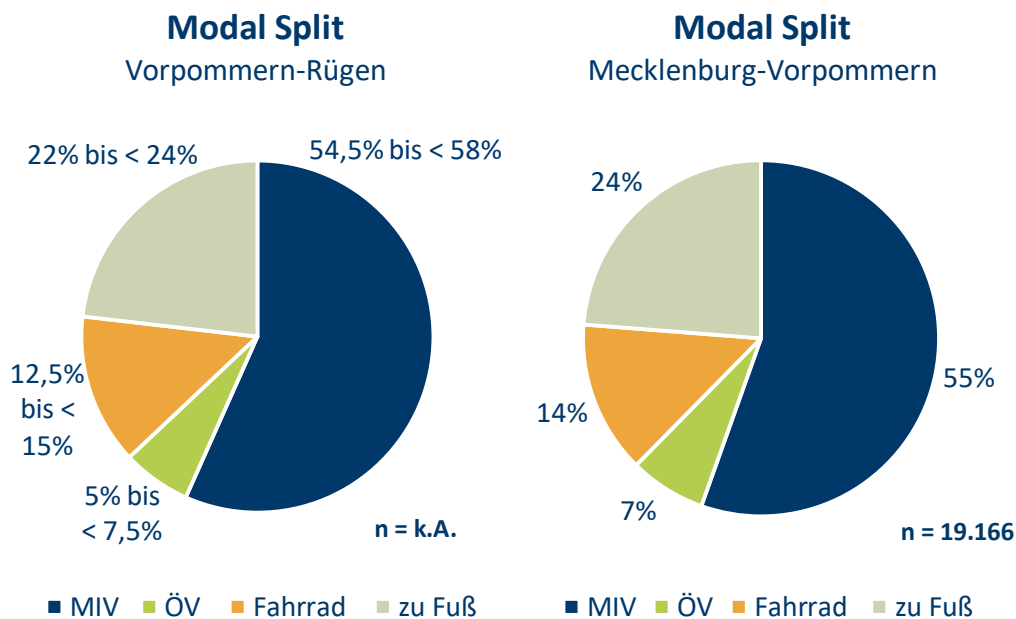
3.2 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Zur Beschreibung der Ausgangssituation im Landkreis Vorpommern-Rügen wird auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 19.166 Wege im Land Mecklenburg-Vorpommern erhoben wurden. Daraus ergibt sich für den Modal Split von Mecklenburg-Vorpommern, dass 55 % der Wege mit dem MIV, 7 % mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), 14 % mit dem Fahrrad und 24 % zu Fuß zurückgelegt werden.⁶⁶

⁶⁶ Vgl. MiD 2018a.

Die Small Area Schätzung der MiD geht für den Landkreis Vorpommern-Rügen von einer etwas anderen Verkehrsmittelnutzung aus: Bis zu 58 % der Wege werden mit dem MIV (als Fahrende und Mitfahrende), 12,5 bis 15 % mit dem Fahrrad sowie bis zu 7,5 % der Wege mit dem ÖV zurückgelegt (vgl. Abbildung 19).⁶⁷

Abbildung 19: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)



Quelle: IGES 2021. Datengrundlagen: MiD 2018b (links) und MiD 2018a (rechts).

Darüber hinaus liegen konkrete Daten zur Verkehrsmittelnutzung aus der Erhebung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV)“ 2018 für die Hansestadt Stralsund vor. Die Betrachtung des Modal Split des SrV-Untersuchungsraums Hansestadt Stralsund zeigt, dass der Anteil des ÖV bei der Durchführung der erhobenen Wege bei ca. 6 % liegt und damit in etwa dem des gesamten Landkreises entspricht (vgl. Abbildung 19). Dominierend ist mit 42 % die Nutzung des MIV, gefolgt von zu Fuß gehen mit 30 %.⁶⁸

⁶⁷ Vgl. MiD 2018b.

⁶⁸ Vgl. Technische Universität Dresden (Hrsg.) 2019.

3.3 Fahrgastnachfrage: Bestand und zukünftige Entwicklung

3.3.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV

Im Jahr 2019 wurden im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen nach Angaben der VVR ca. 11,7 Mio. Fahrgäste⁶⁹ befördert.

Stark nachgefragte Relationen der VVR sind im Regionalverkehr vor allem die Verbindungen Ribnitz-Damgarten – Ahrenshoop – Prerow – Zingst (– Barth) (Linie 210), Bergen – Sellin – Baabe – Göhren (Linie 20), Sassnitz – Binz – Serams (Linie 22), Parkplatz Hagen – Königsstuhl (Linie 19) sowie im Stadtverkehr Stralsund die Linie 1, 3, 4 und 6. Dabei machen die Linien des Stadtverkehrs Hansestadt Stralsund einen Nachfrageanteil von ca. 50 % im Jedermannverkehr aus.⁷⁰

3.3.2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage (Status quo-Prognose)

Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Fahrgastnachfrage im sonstigen ÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig bestehen jedoch 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 z.B. 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.

Prognose-Zeitraum: Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2019 bis 2025 festgelegt. Ergänzend wird auch der Zeitraum 2025 bis 2030 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 Stand Februar 2020 angebotenen Linien.

⁶⁹ Vgl. VVR 2020. Ohne Fahrgastzahlen einbrechender Linien aus den angrenzenden Landkreisen.

⁷⁰ Vgl. VVR 2020.

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. Der Ansatz der Status quo-Prognose unterstellt dabei eine konstante Nutzungsintensität des sonstigen ÖPNV.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen (vgl. Kapitel 2.1.2), d.h. Änderungen der Einwohnendenzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung, die z.B. für Pendelndenzahlen von hoher Bedeutung sind, gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus mit leicht 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 Einwohnendenzahl und Altersstruktur: Insgesamt wird in der fünften Bevölkerungsprognose von einer konstant bleibenden Bevölkerungszahl zwischen 2019 und 2025 ausgegangen (bis 2025 $\pm 0,0$ %, zwischen 2019 und 2022 minimaler Anstieg um $+0,3$ %, danach einsetzender Rückgang). Bis 2030 wird ein Bevölkerungsrückgang von $-1,8$ % erwartet.⁷¹

Bei der prognostizierten Entwicklung der einzelnen Altersgruppen bleibt der Anteil der Altersgruppe der bis unter 20-jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, bis zum Jahr 2030 relativ konstant mit leicht negativer Tendenz ($-0,5$ %). Deutlich zunehmen wird vor allem der Anteil der Altersgruppe über 65 Jahre ($+7,3$ % bis 2030), der Anteil der Einwohnenden im Erwerbstätigenalter ist dagegen rückläufig ($-6,8$ % bis 2030).

Ergebnisse: Die Prognoseergebnisse lassen zunächst eine konstante Entwicklung der Fahrgastzahlen mit nur einem unmerklichen Fahrgastrückgang erwarten, so dass die Prognose von weiterhin etwas 11,7 Mio. Fahrgästen im Prognosejahr 2025 ausgeht. Bis zum Prognosejahr 2030 wird von einem leichten Rückgang auf 11,5 Mio. Fahrgäste ausgegangen. Die relative Änderung beträgt damit im Zeitraum 2019 bis 2030 $-1,8$ %. Dies entspricht einem sehr schwachen Rückgang von rund $-0,16$ % pro Jahr.

⁷¹ Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern 2019.

4. Angebotskonzept bzw. Entwicklungskonzept für den zukünftigen ÖPNV

Der NVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des sonstigen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des sonstigen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

Der Aufgabenträger orientiert sich deshalb u.a. an

- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen,
- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen, strukturpolitischen und touristischen Entwicklungen,
- ◆ dem derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen,
- ◆ den Vorhaben der Raumordnung und der Regional-/Landesplanung,
- ◆ den vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung und von weiteren Kundengruppen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen eine ausreichende Bedienung im sonstigen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5.

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen die Sicherstellung einer ausreichenden, bedarfsgerechten Bedienung im sonstigen ÖPNV unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes zu definieren (vgl. Abbildung 20).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnendenzahl je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

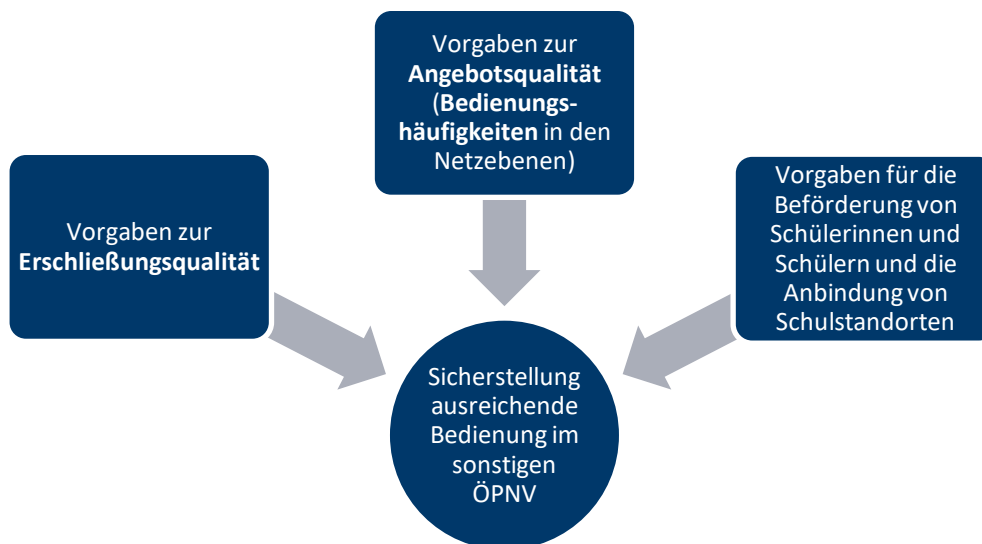
Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des sonstigen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption⁷².

⁷² Basierend auf der Netzhierarchie des Landkreises, die sinnentsprechend aus dem NVP 2014 - 2019 übernommen und weiterentwickelt wird.

Beförderung von Schülerinnen und Schülern: Da die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen ist und der Schüleranteil ca. 47 % aller beförderten Fahrgäste⁷³ beträgt, erfolgt zur Definition der Mindestbedienqualität in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument der Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung und Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg (Schülerbeförderungssatzung).

Die Verzahnung von NVP und Satzung sichert ab, dass neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler abgesichert ist.

Abbildung 20: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im sonstigen ÖPNV



Quelle: IGES 2021.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

⁷³ Vgl. VVR 2020.

4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Kommunen bzw. Ortsteile und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des NVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum sonstigen ÖPNV.

Es wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Vorpommern-Rügen angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnenden als Untergrenze für die räumlichen Mindesterschließungsvorgaben festgelegt.

4.1.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnenden sollen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Ein Ortsteil bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80 % der Einwohnenden bzw. Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 15) gemeldet sind bzw. ihren Arbeitsplatz haben. Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des sonstigen ÖPNV erfolgen. Im sonstigen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den sonstigen ÖPNV zu prüfen.

4.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Tabelle 15 gibt eine Übersicht über die definierten Einzugsbereiche sowie die tatsächlichen Wegezeiten von Haltestellen im sonstigen ÖPNV.

Tabelle 15: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Kategorie	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit ¹
Stadt- und Ortsverkehr	Oberzentren und Mittelzentren	400 m	7 min
Regionalverkehr	Kommunen und Ortsteile mit mehr als 100 Einwohnenden (ohne Mittelzentren)	600 m	10 min

Quelle: IGES 2021.

Anmerkung: ¹ Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1 m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 15 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.2 Vorgaben zur Angebotsqualität

4.2.1 Grundansatz zur Definition einer ausreichenden Verkehrsbedienung

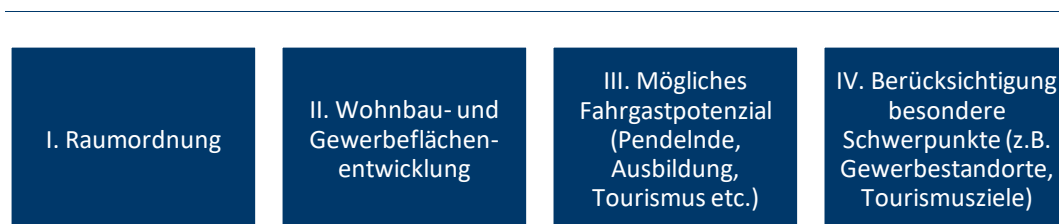
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Landkreis als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG M-V im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie eine ausreichende Verkehrsbedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge erfolgen soll. Dieser Verpflichtung kommt der Landkreis mit den im NVP definierten Erschließungsvorgaben, Netzebenen und Mindestbedienstandards nach.

Die Definition der 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 Pendelnden sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ derzeitigem und erwartetem Fahrgastaufkommen.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgt anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungsrelationen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben. Dabei wurden aus den vorab genannten Orientierungspunkten die in Abbildung 21 dargestellten wesentlichen Prämissen abgeleitet und zugrunde gelegt.

Abbildung 21: Wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienstandards



Quelle: IGES 2021.

4.2.2 Netzhierarchie für das Netz des sonstigen ÖPNV

In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Vorpommern-Rügen hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 22: Netzebenen im Landkreis Vorpommern-Rügen

	Hauptnetz I	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen des SPNV¹ und des sonstigen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren sowie zu ausgewählten Grundzentren mit starken Verkehrsverflechtungen • Grundtakt Mo-Fr 60-Min
	Hauptnetz II	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung weiterer zentraler Orte und Siedlungsschwerpunkte untereinander und an das Hauptnetz I • Weitere Verbindungen des SPNV¹, Verbindungen des sonstigen ÖPNV mit erhöhter Fahrgastnachfrage • Grundtakt Mo-Fr 120- bis 180-Min
	Ergänzungsnetz	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckend Bedienung von Ortsteilen über 100 EW • Anbindung an die Hauptnetze I und II • Sicherung der Leistungen in der Schülerbeförderung • Ggf. Durchführung als flexible Bedienung
	Stadt- bzw. Ortsverkehre	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverkehre in Hansestadt Stralsund, Bergen auf Rügen, Grimmen, Ribnitz-Damgarten und Sassnitz • Ortsverkehre in Binz, Göhren, Sellin, Prerow und Zingst • Abbildung der Bedienvorgaben für Stadt-Umland-Raum-Stralsund über neue Netzkategorisierung (H I und H II)
	Tourismusnetz²	<ul style="list-style-type: none"> • Saisonale Bedienung • Verbindungen mit hoher Bedeutung im Bereich der touristischen Nachfrage • Grundtakt je nach Verbindung Mo-So 30- bis 180-Min

Abbildung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

² Die Netzebene hat einen empfehlenden Charakter, die Umsetzung soll unter Einbeziehung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erfolgen.

Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 23 dargestellt (inkl. Schiffsverkehre). Basis für die Netzebenenordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des sonstigen ÖPNV im Landkreis.

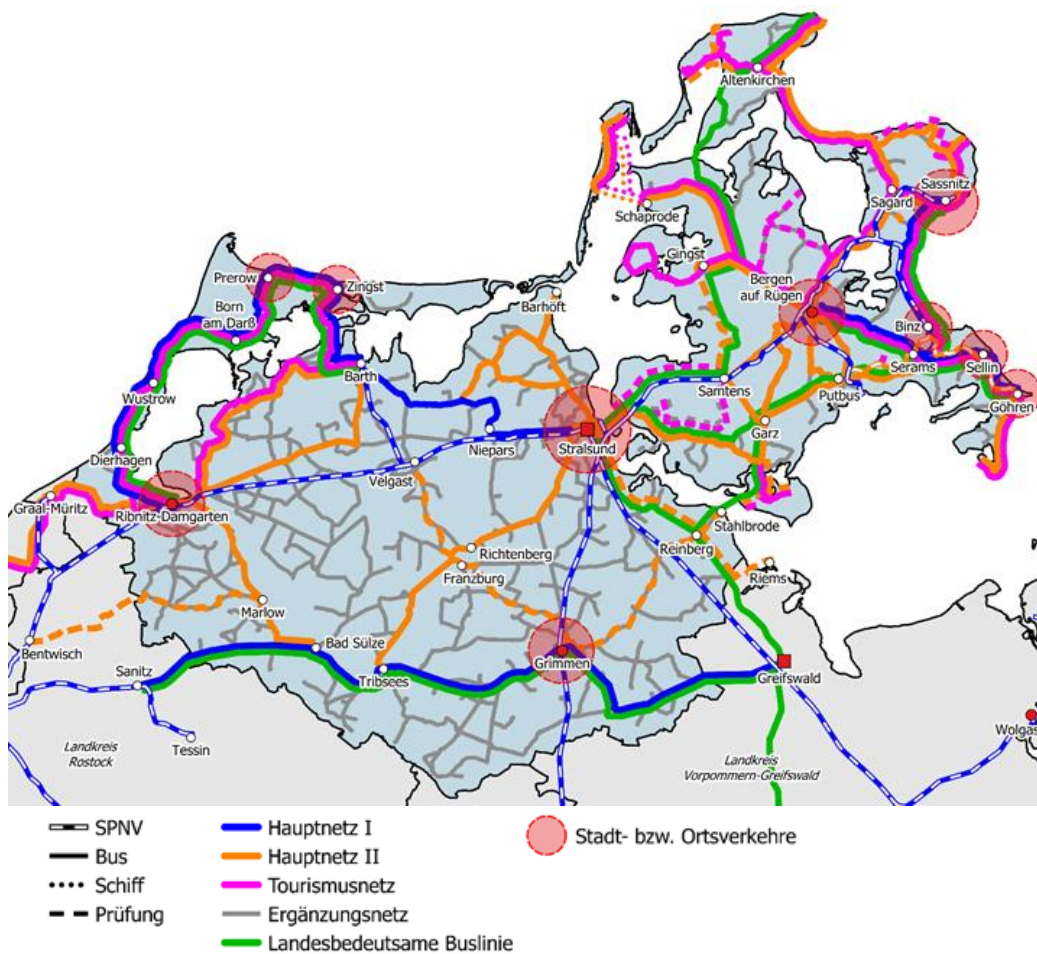
Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungs-

netz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern übernimmt.

Die Netzebenen werden in den Bereichen Stralsund, Ribnitz-Damgarten, Grimmen, Bergen auf Rügen und Sassnitz durch Stadtverkehre ergänzt.

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 23: Netzkonzeption Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im sonstigen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Beförderung von Schülerinnen und Schülern (vgl. Kapitel 4.4.5). Da die Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe sichergestellt

werden muss, stehen diese Vorgaben im Zweifel über den hier definierten Vorgaben.

Die Ämter und amtsfreien Kommunen können auf Wunsch darüberhinausgehende Beförderungsleistungen 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 (vgl. Kapitel 7.1.6).

4.2.3 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz I

Die Netzebene Hauptnetz I umfasst Verbindungen des SPNV und Verbindungen des sonstigen ÖPNV zwischen Ober- und Mittelzentren, zwischen Mittelzentren sowie Verbindungen mit starker Fahrgastnachfrage (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: Verbindungsrelationen im Hauptnetz I

SPNV ¹	Entspricht ca. heutigen Linien
Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz – Berlin	RE 5 Nord
Rostock – Velgast – Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow – Sassnitz / Ostseebad Binz	RE 9
Bergen auf Rügen – Putbus – Lauterbach Mole	RB 26
Sonstiger ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien
Bergen – Serams – Sellin – Göhren	20
Serams – Binz – Sassnitz	22
Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – Prerow (– Zingst)	210
Prerow – Zingst – Barth³	210
Stralsund – Niepars – Groß Kordshagen – Barth	308, Abschnitte 302, 304
Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz	120 ² , 320

Anmerkung: ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

² Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen.

³ Übernahme durch SPNV ab der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027).

In Tabelle 17 wird ein Mindestbedienzeitraum sowie der anzubietende Mindesttakt definiert, wobei deren Festlegung bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit erfolgt.

Tabelle 17: Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz I

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptnetz I		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	120-180-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttakten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkträumen bzw. touristischen Entwicklungsräumen ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht über das Tourismusnetz zu verdichten und der Bedienungszeitraum, z.B. in den Abendstunden, zu erweitern (vgl. Kapitel 4.2.8).

4.2.4 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II ergänzt die Netzebene Hauptnetz I, um Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und zentralen Orten sowie Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten untereinander abzubilden. Gegenüber dem Hauptnetz I ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird erwartet. Aus Sicht des Landkreises soll durch die Netzkategorie II insbesondere auch der ländliche Bereich des Landkreises verstärkt angebunden werden können (vgl. Tabelle 18).

Tabelle 18: Verbindungsrelationen im Hauptnetz II

SPNV ¹	Entspricht ca. heutigen Linien
Stralsund – Greifswald – Pasewalk – Berlin – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (Elster)	RE 3
Stralsund – Greifswald – Züssow	RE 10
Velgast – Barth (– Zingst – Prerow)	RB 25
(Lauterbach Mole –) Putbus – Sellin – Baabe – Göhren	RB 32

Sonstiger ÖPNV	Entspricht ca. heutigen Linien
Bergen – Sagard	12
Sassnitz – Sagard – Glowe – Altenkirchen	13
Sassnitz – Lohme – Glowe – Altenkirchen	14
Altenkirchen – Putgarten – Kap Arkona	14
Göhren – Middelhagen – Klein Zicker	21
Sassnitz – Königsstuhl	23
Stralsund – Garz – Putbus – Bergen	30
Bergen – Güstelitz – Putbus	31
Putbus – Serams	31
Bergen – Sehlen – Garz	33
Bergen – Samtens – Garz	34
Bergen – Gingst – Trent – Schaprode	35
Neuendorf – Vitte – Kloster – Grieben ⁷ (<i>Insel Hiddensee</i>)	59
Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz – Rostock Hohe Düne ⁶	Abschnitte 202, 17 ⁵ , 118 ⁵
Ribnitz-Damgarten – Marlow – Bad Sülze	204
Ribnitz-Damgarten – Martenshagen – Barth	211
(Dierhagen –) ² Ribnitz-Damgarten – Fuhlendorf – Barth	214
Stralsund – Prohn – Barhöft – Groß Mohrdorf – Günz / Buschenhagen	304
Stralsund – Schmedshagen – Altenpleen – Günz / Buschenhagen	305
Stralsund – Richtenberg – Franzburg	306, Abschnitte 302, 310
Franzburg – Drechow – Tribsees	306
Schiffsverkehr	
Schaprode – Neuendorf/Vitte/Kloster	<i>Schiffsverbindung</i>
Prüfauftrag der Zuordnung zum Hauptnetz II	
Altenkirchen – Dranske – Bakenberg Strand	13
Garz – Zudar – Glewitz (Hafen) – Zicker	Abschnitte 33
Samtens – Gingst	41
Stralsund – Reinberg – Insel Riems (ggf. – Greifswald)	127 ⁵ , 303
Franzburg/Richtenberg – Velgast	309
Franzburg/Richtenberg – Grimmen	Abschnitte 307, 310
Grimmen – Miltzow – Reinberg – Stahlbrode	322
Marlow – Bentwisch (– Rostock)	- ⁴
Sagard/Lietzow – Mukran West – Dubnitz/Mukran	- ⁴

- Anmerkung:
- ¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.
 - ² Prüfung der Weiterführung von/bis Dierhagen in Abhängigkeit zu erwartender Reiseströme.
 - ³ Prüfung einer direkten Linienführung durch Ribnitzer Großes Moor.
 - ⁴ Neues Angebot, wird derzeit in der Form nicht angeboten.
 - ⁵ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen.
 - ⁶ Herstellung Einvernehmen mit benachbarten Aufgabenträgern erforderlich.
 - ⁷ Bedienung erfolgt auf dieser Verbindungsrelation nur Mo-Fr.

In Tabelle 19 wird der Mindestbedienzeitraum sowie der anzubietende Mindesttakt für die Verbindungsrelationen des Hauptnetzes II definiert, wobei deren Festlegung bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit erfolgt.

Tabelle 19: Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz II

Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptnetz II		
Mo-Fr	ca. 06:00 - 19:00 Uhr	120-180-Min-Takt ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	Mind. 3 Fahrtenpaare

- Anmerkung:
- ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten sind zu begründen (z.B. Fahrgastaufkommen, Anschlüsse zum/vom Schienenverkehr oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Auf Verbindungen zur Anbindung von touristischen Schwerpunkträumen bzw. touristischen Entwicklungsräumen ist in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage das Angebot saisonal bedarfsgerecht über das Tourismusnetz zu verdichten und der Bedienungszeitraum (z.B. in den Abendstunden) zu erweitern (vgl. Kapitel 4.2.8).

4.2.5 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II oder Stadtverkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- ◆ zur Anbindung an die Verbindungen des Hauptnetzes I und II sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Zahl

der Einwohnenden der jeweiligen Gemeinde bzw. des jeweiligen Ortsteils einer Gemeinde definiert (vgl. Tabelle 20). Sofern sich die Einwohnendenzahl eines Ortsteils verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Mindestbedienvorgaben.

Tabelle 20: Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz

Verkehrszeitraum	Mindestanzahl Fahrtenpaare ^{1,2}
Mo-Fr	≥ 5.000 EW: mind. 5 Fahrtenpaare 3.000 - 4.999 EW: mind. 4 Fahrtenpaare 1.000 - 2.999 EW: mind. 3 Fahrtenpaare 100 - 999 EW: mind. 2 Fahrtenpaare
Sa, So & Feiertag	-

Anmerkung: EW = Einwohnende.

¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

² Bedienung kann mit konventionellen oder flexiblen Bedienformen erfolgen.

Mit der Festlegung von mindestens zwei Fahrtenpaaren Mo-Fr für jeden Ortsteil ab 100 Einwohnende soll das Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes mit einer Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen ist zulässig, sichergestellt werden.

Die Bedienung kann dabei mit **konventionellen oder auch flexiblen Bedienformen** erfolgen. In diesem Zusammenhang wird auf die perspektivische Einführung von **On Demand-Verkehren** im sonstigen ÖPNV des Landkreises hingewiesen (vgl. Kapitel 4.6.6). Diese stellen aufgrund ihrer Flexibilität eine deutliche **Verbesserung der Erreichbarkeit für die Netzebene Ergänzungsnetz** dar.

4.2.6 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund

Der Stadtverkehr im Oberzentrum Stralsund wird als eigenes System organisiert. Bei der Konzeption der Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben werden die nachfolgenden Prämissen zugrunde gelegt:

- ♦ Ausgehend von den wesentlichen Quell- und Zielbereichen wird immer eine möglichst direkte Verbindung in Richtung Hauptbahnhof und Altstadt ermöglicht (und zwar sowohl für Einwohnende als auch Gäste).
- ♦ Die durch die Hansestadt bereits geplanten Ausbauvorhaben von Haltestellen für etwaige Richtungsknoten bleiben auch mit den dargestellten Mindestbedienvorgaben sinnvoll (z.B. im Bereich Knieperdamm, Werftkreisel etc.), so dass keine Fehlinvestitionen erfolgen.
- ♦ Die Mindestbedienvorgaben können jederzeit zu einem Richtungsknoten-Konzept weiterentwickelt werden, sofern die Mindestvorgaben nicht unterschritten werden.

Aus konzeptioneller Sicht werden dadurch

- ◆ bestehende starke (und bei den Nutzenden etablierte) Achsen erhalten und punktuell weiterentwickelt (heutige Linien 3 und 4),
- ◆ der Bereich Ozeaneum/Hafen ausgehend vom Hauptbahnhof über die Anschlusspunkte Wasserstraße bzw. Olof-Palme-Platz mindestens alle 15 Minuten als weitere starke Achse erschlossen,
- ◆ eine schnelle Verbindung zwischen Viermorgen – Grünhufe – Barther Str. – Hauptbahnhof als Stadtverkehrsverbindung geprüft,
- ◆ der Bereich Tribseer Wiesen/Feldstraße inkl. der Sportanlage an der Kupfermühle durch eine neue Verbindung erstmals angebunden,
- ◆ der Bereich Karl-Marx-Straße entsprechend der zu erwartenden Nachfrage mit einem geeigneten Angebot (ca. einmal je Stunde) erschlossen sowie
- ◆ ein direktes Angebot zwischen Ostsee-Center und Hauptbahnhof über die Rostocker Chaussee mit Einführung einer neuen Erschließung des Bereichs Carl-Heydemann-Ring zur Prüfung vorgeschlagen.

Die Verbindungsrelationen im Stadtverkehr werden nachfolgend tabellarisch dargestellt (vgl. Tabelle 21). Dabei werden die Kategorien „Hauptkorridor I“, „Hauptkorridor II“, „Nebenkorridor“ sowie „Spätverkehr“ unterschieden. Weiterhin wird die Hansestadt Stralsund durch ein- und ausbrechende Verkehre im Hauptnetz I, Hauptnetz II und Ergänzungsnetz erschlossen (inkl. Verkehre im Stadt-Umland-Raum).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzbarkeit der dargestellten Verbindungsrelationen voraussetzt, dass die Befahrbarkeit des Bereiches Olaf-Palme-Platz – Hafen – Ozeaneum – Wasserstraße durch die Hansestadt Stralsund verbindlich sichergestellt wird. Auf die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit (z.B. Schrittgeschwindigkeit im Falle verkehrsberuhigter Zonen) soll, wenn möglich zugunsten eines ausreichend beschleunigten öffentlichen Verkehrs verzichtet werden.

Tabelle 21: Verbindungsrelationen des Stadtverkehrs Hansestadt Stralsund

Sonstiger ÖPNV	Entspricht ca. den vorgesehenen Linien
Kategorie Hauptkorridor I	
Strelapark/Zoo – Knieper West I – H.-Heine-Ring – Knieperdamm – Hbf – Wasserstr. – Werftkreisel – Memo Clinic	3
Viermorgen – Grünhufe – Strelapark/Zoo – Knieper West I - H.-Heine-Ring – Krankenhaus am Sund - Knieperdamm – Olof-Palme-Pl. – Hbf – Groß Lüdershäger Weg	4
Kategorie Hauptkorridor II	
Abzw. Parow – H.-Heine-Ring – Knieperdamm – Hbf – Olof-Palme-Pl. – Hafen – Ozeaneum – Werftkreisel – Dänholm bzw. Dänholm Schranke	1
Memo Clinic – Devin	3
Groß Lüdershäger Weg – Kleiner Wiesenweg – Feldstr.	4
Groß Lüdershäger Weg – Lüssower Berg	4
(ggf. Kleiner Wiesenweg –) Feldstr. – Tribseer Wiesen – Hbf – Olof-Palme-Pl. – Vogelwiese – Strelapark/Zoo – Grünhufe – Ostseecenter	6
Prüfauftrag Kategorie Hauptkorridor II	
Viermorgen – Grünhufe – Am Stadtwald – Hbf – Wasserstr. – Ozeaneum – Hafen – Olof-Palme-Pl. – Knieperdamm	2
Nebenkorridore	
Prohn / Parow – Parow, Dorf – Abzw. Parow	1
Dänholm Schranke – Altefährr	1
Memo Clinic – Andershof Ausbau	3
Lüssower Berg – Neu Lüdershagen	4
Ostseecenter – Langendorf	6
Ostseecenter – Frohes Schaffen	6
Prüfauftrag Kategorie Nebenkorridor	
Ostseecenter – Rostocker Chaussee – Landratsamt – Kreisdiakonisches Werk – Hbf – Jahnsporthplatz – Weftkreisel	5
Spätverkehr	
Devin – Andershof – Werftkreises – Ozeaneum – Hafen – Olof-Palme-Pl. – Hbf – Knieperdamm – Krankenhaus am Sund – Knieper West I – Strelapark/Zoo – Grünhufe – Viermorgen – Lüssower Berg – Kleiner Wiesenweg – Hbf – Olof-Palme-Pl. – Hafen – Ozeaneum – Werftkreisel – Andershof – Devin	60

Anmerkung: Weitere im Stadtbereich verkehrende Linien des sonstigen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

Die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr Hansestadt Stralsund ergeben sich aus nachfolgender Tabelle 22.

Tabelle 22: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Hansestadt Stralsund

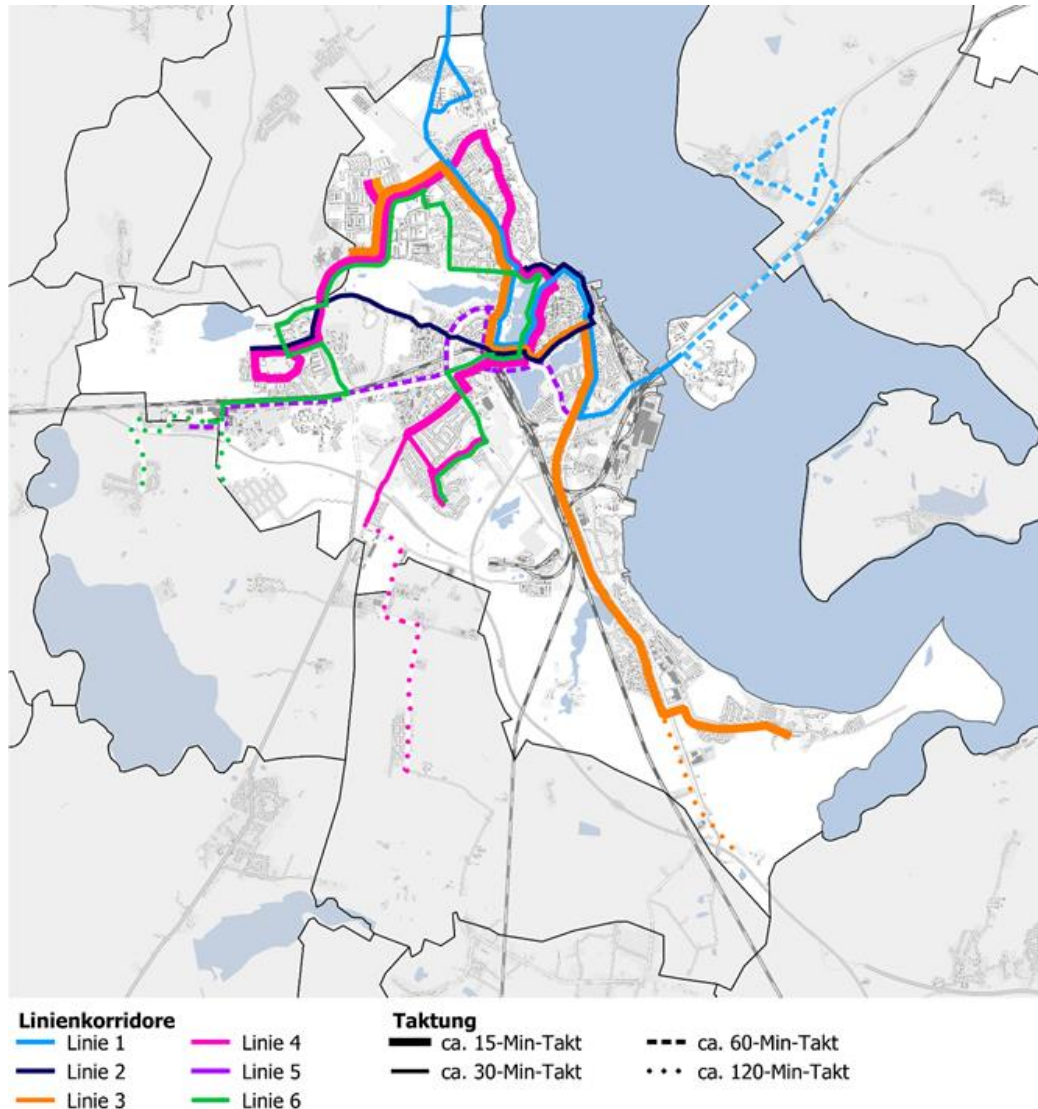
Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptkorridor I		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	HVZ: 15-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹
Sa	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt
Hauptkorridor II		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	30-Min-Takt ¹
Sa	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt
Nebenkorridore		
Mo-Fr	ca. 05:30 - 20:00 Uhr	60- bis 120-Min-Takt ¹
Sa	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt bzw. Einzelfahrten nach Bedarf
So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	Einzelfahrten nach Bedarf
Spätverkehr und Frühverkehr So & Feiertag		
Mo-Fr	ca. 22:00 - 00:00 Uhr	30- bis 60-Min-Takt
Sa	ca. 20:00 - 00:00 Uhr	60-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 06:00 - 08:00 Uhr und 20:00 - 00:00 Uhr	60-Min-Takt

Anmerkung: HVZ = ca. 05 - 18 Uhr. NVZ = 18 - 22 Uhr.

¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

In Abbildung 24 wird die Bedienhäufigkeit auf den Verbindungsrelationen des Stadtverkehrs für die Hauptverkehrszeiten grafisch dargestellt.

Abbildung 24: Übersicht zu Bedienhäufigkeiten Hansestadt Stralsund in der Hauptverkehrszeit



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Anmerkung: Weiterhin wird die Hansestadt Stralsund durch ein- und ausbrechende Verkehre im Hauptnetz I, Hauptnetz II und Ergänzungsnetz erschlossen.

Stadt-Umland-Verkehre Hansestadt Stralsund

Verbindungen im Stadt- und Umlandverkehr der Hansestadt Stralsund sollen den starken verkehrlichen Verflechtungen zukünftig stärker Rechnung tragen. Dabei sollen vertaktete bzw. taktähnliche Verkehre durch die auf die Hansestadt ausgerichteten Verbindungen des Hauptnetzes I bzw. II entstehen (vgl. Tabelle 23).

Eine darüberhinausgehende Verdichtung erfordert gemeinsames Handeln des Landkreises Vorpommern-Rügen, der Hansestadt Stralsund sowie der Gemeinden im Stadt-Umland-Raum.

Tabelle 23: Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr Hansestadt Stralsund

Verbindungsrelation	Netzebene
Stralsund – Altefährl	Stadtverkehr Stralsund
Stralsund – Parow – Kramerhof – Prohn	Stadtverkehr Stralsund
Stralsund – Klein Kedingshagen – Prohn	Hauptnetz II
Stralsund – Klein Kedingshagen – Schmedshagen	Hauptnetz II
Stralsund – Groß Kedingshagen – Klein Kedingshagen Stralsund – Groß Kedingshagen – Schmedshagen	Ergänzungsnetz (ggf. mit ergänzendem On Demand-Verkehr)
Stralsund – Groß Lüdershagen – Neu Lüdershagen	Stadtverkehr Stralsund
Stralsund – Pantelitz	Hauptnetz I
Stralsund – Negast – Steinhagen	Hauptnetz II
Stralsund – Brandshagen – Reinberg	Hauptnetz II
Stralsund – Miltzow (direkt)	Hauptnetz I (als SPNV)
Stralsund – Gesamtbereich Sundhagen	ggf. ergänzender On Demand-Verkehr
Stralsund – Gesamtbereich Pantelitz	ggf. ergänzender On Demand-Verkehr
Stralsund – Lüssow – Wendorf – Zarrendorf	Ergänzungsnetz (ggf. mit ergänzendem On Demand-Verkehr)
Stralsund – Zarrendorf (direkt)	Hauptnetz I (als SPNV)

Anmerkung: Ausführung zu den vorgesehenen On Demand-Verkehre werden in Kapitel 4.6.6 dargestellt.

4.2.7 Verbindungsrelationen und Orientierungswerte für weitere Stadt- bzw. Ortsverkehre

Neben dem Stadtverkehr in der Hansestadt Stralsund sind im Landkreis Vorpommern-Rügen weitere Stadt- bzw. Ortsverkehre erforderlich. Im Sinne der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV definiert der Landkreis folgenden Planungsprämissen für Stadt- bzw. Ortsverkehre:

- ♦ **Raumordnung bzw. zentralörtliche Funktion:** Mittelzentren sollen durch Stadt- bzw. Ortsverkehre erschlossen werden.
- ♦ **Weitere funktionale, Bevölkerungs- sowie touristische Schwerpunkte:** Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte mit mehr als 5.000 Einwohnende sollen mindestens durch ein- und ausbrechende Verbindungen des Hauptnetzes I und/oder II erschlossen werden. Sofern dadurch wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt werden, sollen ergänzende Stadt- bzw. Ortsverkehre angeboten werden.

Aus den Planungsprämissen resultiert, dass folgende Orte durch Stadt- bzw. Ortsverkehre und/oder innerstädtisch nutzbare Abschnitte der Hauptnetze I und/oder II erschlossen werden sollen:

- ◆ Barth (Grundzentrum > 5.000 Einwohnende)
- ◆ Bergen auf Rügen (Mittelzentrum)
- ◆ Binz inkl. Prora (Grundzentrum > 5.000 Einwohnende wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II)
- ◆ Göhren (Siedlungsschwerpunkt, wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II) inkl. Gemeinde Mönchgut
- ◆ Grimmen (Mittelzentrum)
- ◆ Prerow⁷⁴ (Siedlungsschwerpunkt als touristischer Schwerpunkt, wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II)
- ◆ Ribnitz-Damgarten (Mittelzentrum)
- ◆ Sassnitz (Grundzentrum > 5.000 Einwohnende, wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II)
- ◆ Sellin inkl. Baabe (Grundzentrum als touristischer Schwerpunkt, wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II)
- ◆ Zingst⁷⁵ (Grundzentrum als touristischer Schwerpunkt, wesentliche räumliche Bereiche nicht abgedeckt durch Hauptnetz I und/oder II)

Alle anderen Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte werden durch Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und/oder II ausreichend angebunden.

Stadt- bzw. Ortsverkehr Barth

Die Stadt Barth profitiert in der räumlichen Abdeckung bereits durch die Anbindung an mehrere Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II, so dass aus Sicht des Landkreises hier die ausreichende Verkehrsbedienung bereits abgesichert ist. Als punktuelle Verbesserungsmaßnahmen im Barth wird zudem auf die Einzelmaßnahmen in Kapitel 4.6.9 verwiesen.

Die Erschließung des Stadtgebietes Barth im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II sowie des Ergänzungsnetzes. Im Zusammenhang mit der Aufwertung/Weiterentwicklung der Hauptnetze I und II verbessert sich die Anbindung im Stadtgebiet Barth.

Im südwestlichen Stadtgebiet (Bereich L 21/Gewerbegebiet Am Mastweg) ist die Erschließung mit dem sonstigen ÖPNV derzeit vorrangig in der Hauptverkehrszeit gegeben. Aus Sicht des Landkreises soll daher im Sinne eines Prüfauftrages untersucht werden, ob durch Verlängerung bestehender Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II eine verbesserte Anbindung möglich ist. Beispielsweise könn-

⁷⁴ Wird zusammen mit Zingst dargestellt.

⁷⁵ Wird zusammen mit Prerow dargestellt.

ten die Fahrten der Verbindungsrelation Prerow/Zingst – Barth bzw. Ribnitz-Damgarten – Fuhlendorf – Barth über den Bahnhof hinaus weiter bis zur Haltestelle Mastweg geführt werden und am dortigen Kreisverkehr wenden.

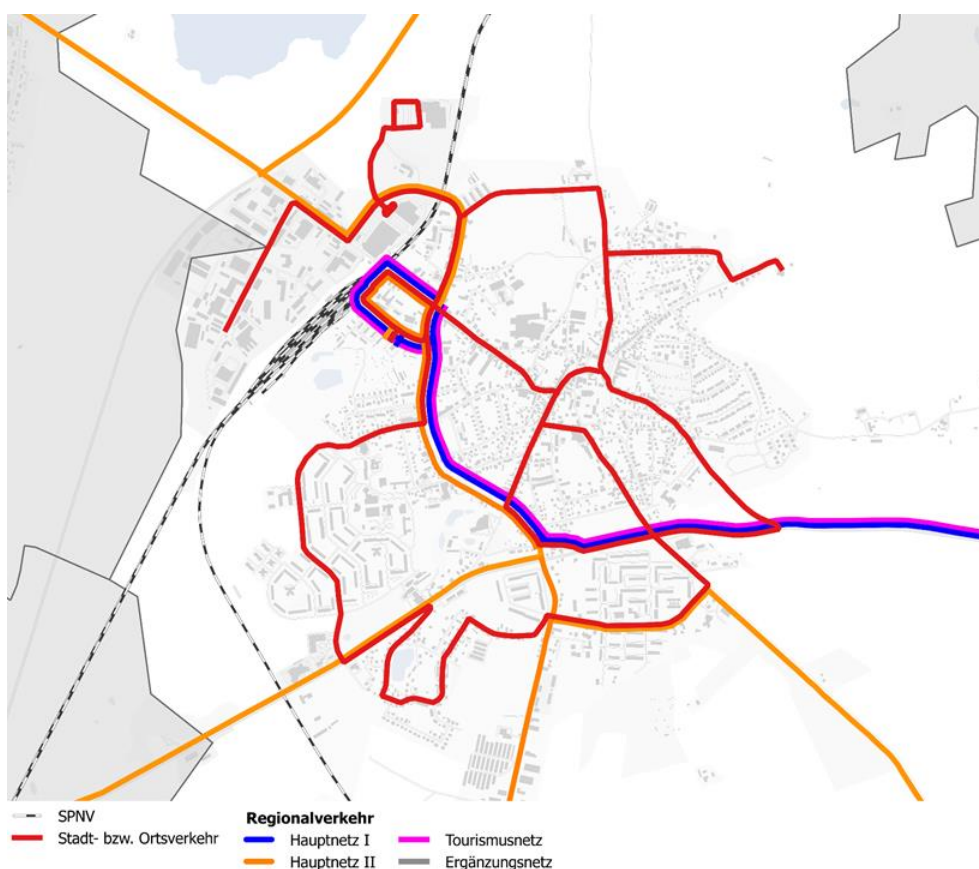
Weiterhin wird aus Sicht des Landkreises vorgeschlagen, die innerstädtische Erschließung durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich der bestehenden Linienführungen im Umfeld des Innenstadtkerns zu verbessern.

Stadt- bzw. Ortsverkehr Bergen auf Rügen

Der Stadt- bzw. Ortsverkehr in der Stadt Bergen auf Rügen soll den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung entsprechend weiterentwickelt werden. Hierzu wird die in Abbildung 25 dargestellte Zielerschließung in Form von einer Ringlinie empfohlen.

Daneben wird die Stadt Bergen auf Rügen durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II erschlossen (vgl. Abbildung 25), so dass weitere attraktive Fahrtmöglichkeiten im innerstädtischen Verkehr, aber auch zur Anbindung der Ortsteile angeboten werden.

Abbildung 25: Erschließungskonzeption Stadtgebiet Bergen auf Rügen



Anmerkung: Für die Bedienung des Bereiches Industriestraße ist die Errichtung einer Buswendeschleife erforderlich.
 Bisher keine ÖPNV-Erschließung der Bereiche Königsstraße, Birkenweg, Kiebitzmoor, Dammstraße, Rugardstraße und Rugardweg. Es ist die Einrichtung von Haltestellen erforderlich.
 Die Bedienung des Bereiches Ruschwitzstraße sichert die Anbindung der geplanten Sportschwimmhalle (geplante Eröffnung vsl. Sommer 2022).

Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. der Hauptnetze I und II liegen, werden mindestens durch das Ergänzungsnetz angebunden.

Nachfolgend werden in Tabelle 24 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung in Bergen auf Rügen dargestellt.

Tabelle 24: Bedienung Stadtgebiet Bergen auf Rügen

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	5 Fahrtenpaare

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Die Umsetzung einer Bedienung im Bereich Kiebitzmoor erfolgt nur dann, wenn geeignete Fahrzeuge eingesetzt werden können oder aber die Befahrbarkeit durch bauliche Voraussetzungen bzw. organisatorische Maßnahmen ermöglicht wird.

Ortsverkehr Binz

Der Ortsverkehr in Binz wird im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch die ein- und ausbrechenden Verbindungsrelationen des Hauptnetzes I (Sassnitz – Prora – Binz – Serams etc.) sowie ergänzende innerörtliche Verbindungsrelationen sichergestellt. Die innerörtlichen Verbindungsrelationen werden nachfolgend dargestellt:

- ◆ Wohnmobil-Oase – Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad – Jugendherberge – Strandweg – Großbhf – Ortsmitte – Klünderberg – Ferienpark – Großbhf – Strandweg – Wohnmobil-Oase
- ◆ Jugendherberge – Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad – Strandweg – Großbhf – Ortsmitte – Klünderberg – Ferienpark – Strandweg – Wohnmobil-Oase – Jugendherberge

Weiterhin soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Netzkategorie Tourismusnetz verwiesen (vgl. Kapitel 4.2.8). Dies beinhaltet ausdrücklich auch die **Anbindung von Verkehrszielen wie Naturerbe Zentrum Rügen, Jagdschloss Granitz** etc. durch den sonstigen ÖPNV, da dies im Sinne eines integrierten und teilhabeorientierten Mobilitätsversorgungsansatzes sicherzustellen ist.

Nachfolgend werden in Tabelle 25 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Ortsverkehr Binz dargestellt.

Tabelle 25: Bedienung innerörtliche Verbindungsrelationen Binz

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8)		
Hauptsaison		
täglich	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation
Nebensaison		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation
Sa, So & Feiertag	ca. 09:00 - 19:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Ortsverkehr Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut

Der Ortsverkehr in Göhren wird im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch die ein- und ausbrechenden Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II sowie eine ergänzende innerörtliche Verbindungsrelation sichergestellt.

Die innerörtliche Verbindungsrelation wird dabei mit der Erschließung von Ortsteilen der Gemeinde Mönchgut in einem gemeinsamen verkehrlichen Zusammenhang gedacht. Daraus resultiert folgender Verlauf der Verbindungsrelation:

- ♦ Göhren, Seebrücke – Göhren, Bhf – Göhren, Ulmenallee – Göhren, Südstrand – Göhren, Reha-Klinik – Göhren, Wendeplatz – Lobbe – Alt Reddevitz – Gager – Groß Zicker – Thiessow, Hafen⁷⁶ – Thiessow, Wendeplatz

Weiterhin soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Netzkategorie Tourismusnetz verwiesen (vgl. Kapitel 4.2.8).

Zur Sicherung der ÖPNV-Bedienung sollen in Verbindung mit der hohen Kfz-Belastung im Bereich der B 196 Möglichkeiten zur stauunabhängigen Führung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes zwischen Baabe und Göhren geprüft werden. Hierzu könnten u.a. ÖPNV-Sonderfahrstreifen entlang der B 196 aber auch die Nutzung von Straßen- und Wegen abseits der B 196 untersucht werden. Dabei sollte aus Sicht des Landkreises auch die Optionen der Durchbindung der Ortsverkehre von Sellin inkl. Baabe und Göhren mitgedacht werden (vgl. auch Kapitel 4.7).

Nachfolgend werden in Tabelle 26 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Ortsverkehr Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut dargestellt.

Tabelle 26: Bedienung innerörtliche Verbindungsrelation Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8)		
Hauptsaison		
täglich	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt
Nebensaison		
täglich	ca. 05:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

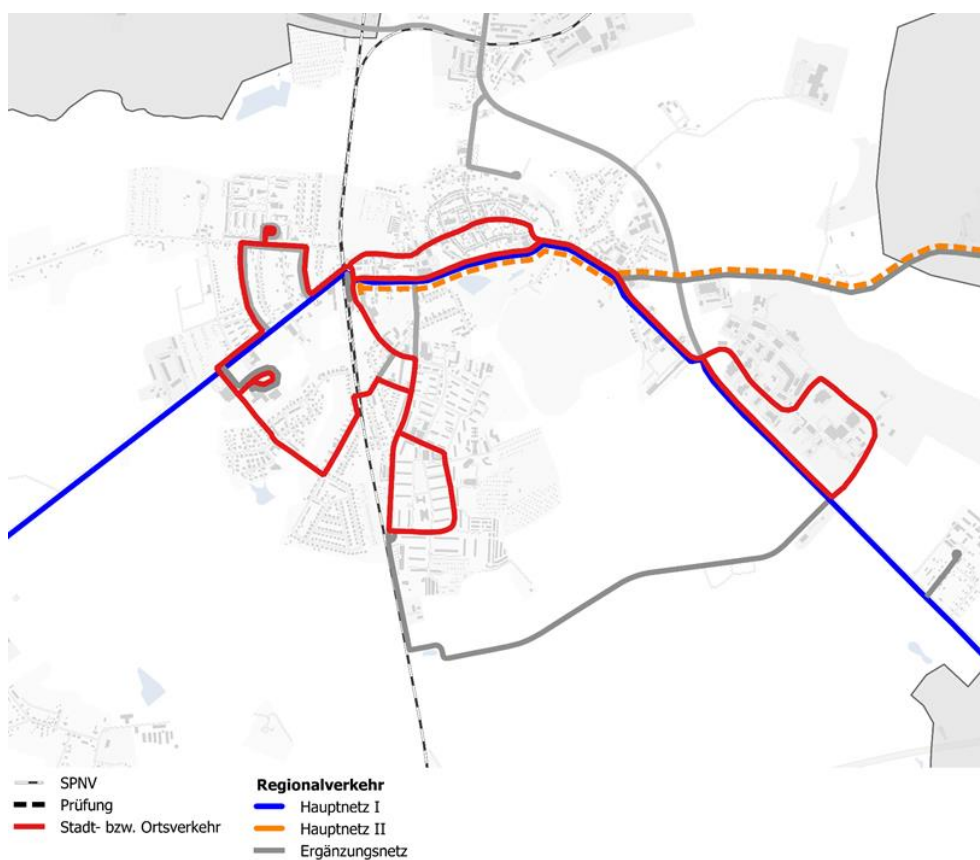
Stadt- bzw. Ortsverkehr Grimmen

Die Erschließung des Stadtgebietes sowie der peripheren Ortsteile im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II sowie des Ergänzungsnetzes (vgl. Abbildung 26). Im Zusammenhang mit der Aufwertung/Weiterentwicklung der Hauptnetze I und II verbessert sich die Anbindung im Stadtgebiet Grimmen.

⁷⁶ Einrichtung zusätzliche Haltestelle erforderlich.

Einige Teilbereiche des Stadtgebietes könnten durch eine verbesserte Anbindung von einer erhöhten Attraktivität z.B. als Wohnstandort für Familien, ältere Menschen etc. bzw. Gewerbestandort profitieren (z.B. Bereiche Innenstadt, Jarpenbecker Damm, Grellenberger Straße/ S.-N.-Borstschew-Str., Zum Rauhen Berg etc.). Aus Sicht des Landkreises soll daher im Sinne eines Prüfauftrages untersucht werden, ob eine zusätzliche innerstädtische Erschließung durch eine „Stadtlinie“ im Ringverkehr möglich ist.

Abbildung 26: Erschließungskonzeption Stadtgebiet Grimmen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Anmerkung: Für die Bedienung ist die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen erforderlich.

Nachfolgend werden in Tabelle 27 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedien sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung des Stadtgebietes Grimmen dargestellt.

Tabelle 27: Zielwerte für Prüfauftrag innerstädtische Bedienung Stadtgebiet Grimmen

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestzielwert für eine perspektivische innerstädtische Bedienung (Prüfauftrag)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare ¹
Orientierungswert optimale Bedienung für eine perspektivische innerstädtische Bedienung (Prüfauftrag)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	5 Fahrtenpaare

Anmerkung: 1 Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Ortsverkehre Prerow und Zingst

Die Erschließung der Gemeindegebiete Prerow und Zingst im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt durch die ein- und ausbrechende Verbindungsrelation des Hauptnetzes I (Ribnitz-Damgarten – Born – Prerow – Zingst – Barth) sowie des Ergänzungsnetzes. Im Zusammenhang mit der Aufwertung/ Weiterentwicklung des Hauptnetzes I verbessert sich die Anbindung in Prerow und Zingst.

Einige Teilbereiche der Gemeindegebiete könnten durch eine verbesserte Anbindung von einer erhöhten Attraktivität z.B. als Wohnstandort für Familien, ältere Menschen etc. sowie als Tourismusstandorte profitieren (z.B. Bereiche Dammstr., Lange Str., Regenbogen Camp etc. in Prerow sowie die Bereiche Seestr., Strandstr., Jordanstr. etc. in Zingst). Aus Sicht des Landkreises soll daher im Sinne eines Prüfauftrages untersucht werden, ob eine zusätzliche innerörtliche Erschließung durch „Ortslinien“ möglich ist. Ein erster Vorschlag für die resultierenden Verbindungsrelationen wird in Eckpunkten nachfolgend beschrieben:

- ◆ Prerow: Regenbogen-Camp – Bernsteinweg – Waldstr. – Dammstr. – Grüne Str. – Bergstr. – Lange Str. – Hafenstr. – Barmer Klinik/Alter Bahnhof – Touristinfo – Darßmuseum – Regenbogen-Camp⁷⁷
- ◆ Zingst: Reha-Klinik – Müggenburger Weg – Seestr. – Zingst West – Campingplatz – Zingst West – Bahnhof – Strandstr. – Zentrum – Jordanstr. – Hägerende – Reha-Klinik⁷⁸

⁷⁷ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Waldstr., Dammstr., Grüne Str., Bergstr., Lange Str. erforderlich.

⁷⁸ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Müggenburger Weg, Seestr., Bahnhof, Strandstr. Jordanstr. erforderlich. Die Haltestelle Zingst, Bahnhof ist noch zu definieren, abhängig und in Abstimmung mit der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027).

Die mögliche Entwicklung von „Ortslinien“ soll dabei abhängig und in Abstimmung mit der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vsl. im Jahr 2027) erfolgen.

Weiterhin soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Netzkategorie Tourismusnetz verwiesen (vgl. Kapitel 4.2.8).

Nachfolgend werden in Tabelle 28 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung in den Ortsverkehren Prerow und Zingst dargestellt.

Tabelle 28: Zielwerte für Prüfauftrag innerörtliche Bedienung Gemeindegebiete Prerow und Zingst

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestzielwert für eine perspektivische innerörtliche Bedienung (Prüfauftrag)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation ¹
Orientierungswert optimale Bedienung für eine perspektivische innerörtliche Bedienung (Prüfauftrag, empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8)		
Hauptsaison		
täglich	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation ¹
Nebensaison		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation
Sa, So & Feiertag	ca. 09:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt je Verbindungsrelation

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadt- bzw. Ortsverkehr Ribnitz-Damgarten

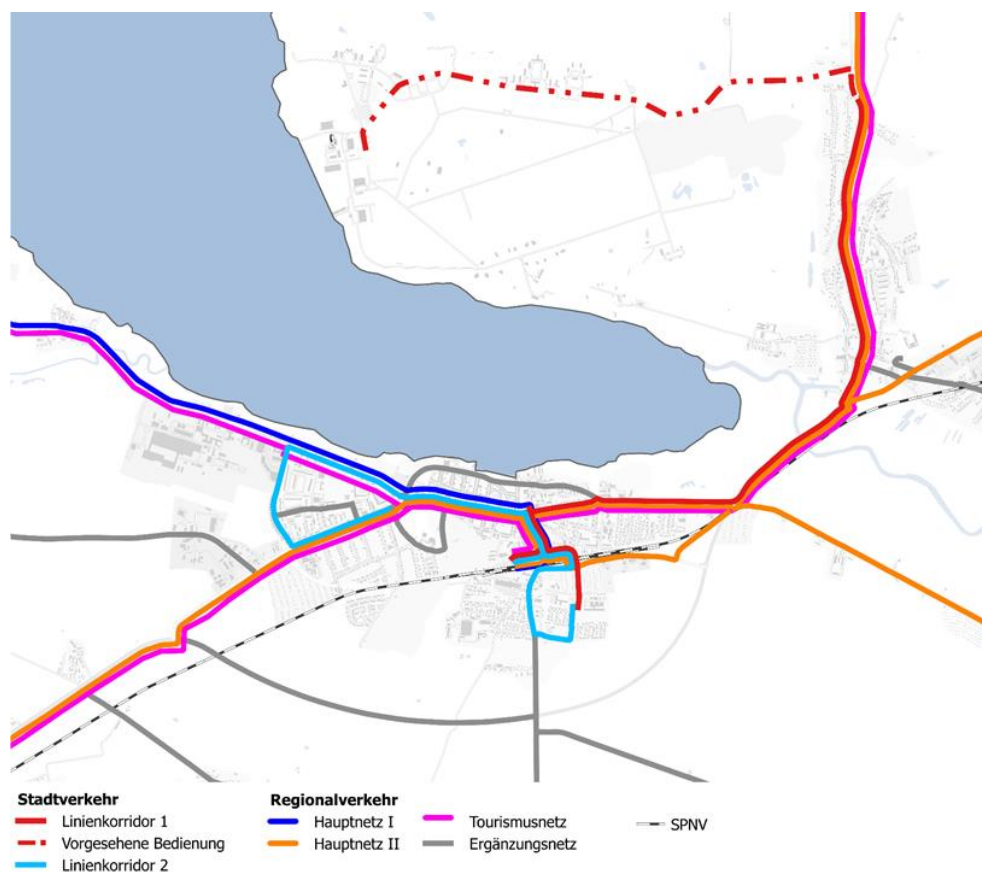
Der Stadt- bzw. Ortsverkehr in Ribnitz-Damgarten soll punktuell weiterentwickelt werden. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen touristischen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz soll die bisher in Damgarten, Wendepplatz endende Verbindungsrelation ab ca. 2025/2026 bis in den neu zu entwickelnden Bereich weitergeführt werden.

Im Stadt- bzw. Ortsverkehr sollen folgende Verbindungsrelationen angeboten werden:

- ♦ Ribnitz, Boddenklinik – Ribnitz, Bahnhof West – Ribnitz, Sportpalast – Damgarten, Ärztehaus – Damgarten, Kino – Damgarten, Wendepplatz (– Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz⁷⁹)
- ♦ Ribnitz, Boddenklinik – Ribnitz, Famila – Ribnitz, Bahnhof West – Ribnitz, Markt – Ribnitz, Boddentherme – Ribnitz, Boddencenter – Ribnitz, Klüßenberg

Die Verbindungsrelationen können betrieblich miteinander verknüpft werden. Daneben wird die Stadt Ribnitz-Damgarten durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II erschlossen, so dass weitere attraktive Fahrtmöglichkeiten im innerstädtischen Verkehr, aber auch zur Anbindung der dezentralen Ortsteile angeboten werden (vgl. Abbildung 27).

Abbildung 27: Erschließungskonzeption Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Anmerkung: Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle „An der Mühle“ zur verbesserten Erschließung des Gewerbegebietes Ost und des Tourismusziels Schaumanufaktur Ostsee-Schmuck.

⁷⁹ Konkrete Lage der neuen Haltestellen ist noch zu definieren in Abhängigkeit der vorgesehenen touristischen Entwicklung.

Ortsteile, die nicht an den Verbindungsrelationen des innerstädtischen Verkehrs bzw. der Hauptnetze I und II liegen, werden mindestens durch das Ergänzungsnetz angebunden.

Es wird weiterhin perspektivisch geprüft, die Erschließung der Ortsteile durch die Einrichtung von On Demand-Verkehren zu verbessern (vgl. Kapitel 4.6.6 und 4.6.9).

Nachfolgend werden in Tabelle 29 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung in Ribnitz-Damgarten dargestellt.

Tabelle 29: Bedienung Stadtgebiet Ribnitz-Damgarten

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Stadt- bzw. Ortsverkehr Sassnitz

Die Erschließung von Sassnitz wurde in den vergangenen Jahren durch Bemühungen von Stadt und Landkreis angebotsorientiert weiterentwickelt. Die zukünftige Entwicklung soll darauf aufbauend unter anderem eine Wiedereinführung direkter Fahrmöglichkeiten zwischen Rügener Ring und Bahnhof (Abschluss Sanierungsarbeiten Bahnübergang Merkelstraße) aber auch eine bessere Erschließung von vorhandenen und perspektivisch für eine Weiterentwicklung vorgesehenen Gewerbebereichen beinhalten. Im Stadt- bzw. Ortsverkehr sollen folgende Verbindungsrelationen (als Ringverkehr) angeboten werden⁸⁰:

- ◆ Busbahnhof – Rathaus – Wedding – Busbahnhof – Stralsunder Str. – Dwasieden – Seniorenzentrum – Gewerbegebiet – Dorfstr. – Rügener Ring – Merkelstr. – Busbahnhof (Ringverkehr)
- ◆ Busbahnhof – Merkelstr. – Dorfstr. – Gewerbegebiet – Seniorenzentrum – Dwasieden – Stralsunder Str. – Rathaus – Wedding – Busbahnhof (Ringverkehr)

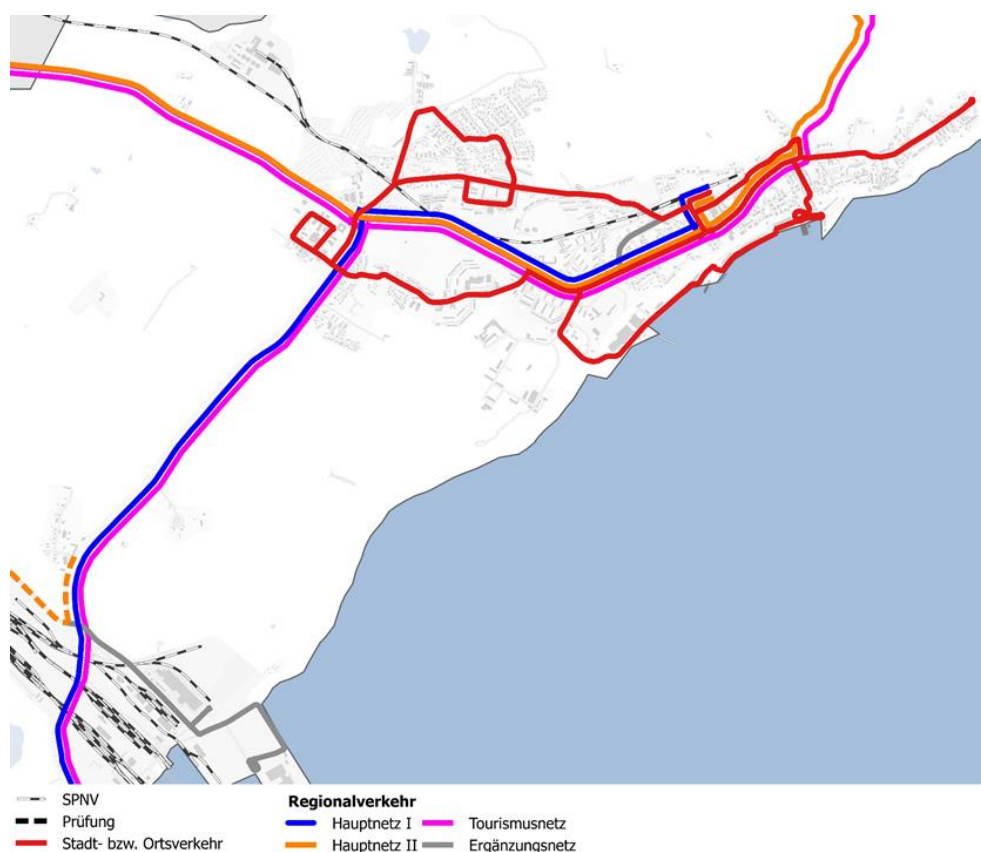
⁸⁰ Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Merkelstr. erforderlich.

- ◆ Busbahnhof – Merkelstr. – Granitzer Str. – Lancken Bahnhof – Gewerbepark – Seniorenzentrum – Str. der Jugend – Stadthafen – Hafenstr. – Rathaus – Wedding – Am Alten Kreidebruch – Busbahnhof (Ringverkehr)

Daneben wird die Stadt Sassnitz durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II erschlossen, so dass weitere attraktive Fahrtmöglichkeiten angeboten werden (vgl. Abbildung 28).

Als Prüfauftrag soll in Verbindung mit der vorgesehenen Gewerbeflächenentwicklung eine Bedienung auf der Verbindungsrelation Sagard/Lietzow – Mukran West – Dubnitz/Mukran untersucht werden, um eine verbesserte Anbindung des Bereiches Mukran West sicherzustellen (vgl. auch Kapitel 4.2.4).

Abbildung 28: Erschließungskonzeption Stadt Sassnitz



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Nachfolgend werden in Tabelle 30 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung in Sassnitz dargestellt.

Tabelle 30: Bedienung Stadtgebiet Sassnitz

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrten je Verbindungsrelation ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation ¹
Sa, So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Ortsverkehr Sellin inkl. Gemeinde Baabe

Der Ortsverkehr in Sellin inkl. Gemeinde Baabe wird im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch die ein- und ausbrechende Verbindungsrelation des Hauptnetzes I (Serams – Sellin – Baabe – Göhren) sowie folgende ergänzende innerörtliche Verbindungsrelationen sichergestellt:

- ◆ Sellin, Seebrücke – Sellin, Hauptstr. – Sellin, Granitzer Str. – Sellin, Wasserwerk – Moritzdorf / Seedorf Hafen
- ◆ (Sellin, Hafen Am Bollwerk –) Sellin-Ost – Baabe – Baabe, Strandstr. – Baabe, Kurpark – Baabe, Haus des Gastes – Baabe, Strandstr. – Baabe, Hafen Bollwerkstr.⁸¹

Weiterhin soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Netzkategorie Tourismusnetz verwiesen (vgl. Kapitel 4.2.8).

Wie bereits im Ortsverkehr Göhren beschrieben, soll in Verbindung mit der hohen Kfz-Belastung im Bereich der B 196 die Einrichtung einer für den sonstigen ÖPNV nutzbaren Trasse entlang des Göhrener Weges und damit eine mögliche Durchbindung der Ortsverkehre von Sellin inkl. Baabe und Göhren untersucht werden (vgl. auch Kapitel 4.7).

Nachfolgend werden in Tabelle 31 die Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie ein empfohlener Orientierungswert für eine optimale Bedienung im Ortsverkehr Sellin inkl. Baabe dargestellt.

⁸¹ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Baabe, Kurpark und Baabe, Haus des Gastes sowie Mitbenutzung der bestehenden Wendemöglichkeit im Bereich Baabe, Haus des Gastes erforderlich.

Tabelle 31: Bedienung innerörtliche Verbindungsrelationen Sellin inkl. Baabe

Verkehrszeitraum	Bedienzeitraum	Takt bzw. Fahrtenfolge
Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung)		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation ¹
Orientierungswert optimale Bedienung (empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8)		
Hauptsaison		
täglich	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	60-Min-Takt je Verbindungsrelation
Nebensaison		
täglich	ca. 05:00 - 19:00 Uhr	120-Min-Takt je Verbindungsrelation

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

4.2.8 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Tourismusnetz

Die Netzkategorie Tourismusnetz zielt als Qualitätsempfehlung auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtende Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen, die u.a. ebenfalls zumindest saisonal zu verbesserten innerörtlichen Erschließungen führen sollen. Teilweise würden die Verbindungen entsprechend der oben genannten Netzebenen sonst dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Tabelle 32: Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So

Verbindungsrelation	Entspricht ca. heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
Rügendammbahnhof – Ozeaneum – Hafen	7	ca. 10:00 - 18:00 Uhr	20-Min-Takt
Bergen – Ralswiek – Sagard – Sassnitz	12, 13	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Sassnitz – Sagard – Glowe – Altenkirchen	13	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Altenkirchen – Dranske – Bakenberg Strand	13	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Altenkirchen – Putgarten – Kap Arkona	14	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Parkplatz Hagen – Königsstuhl	19	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt
Bergen – Serams – Sellin – Göhren – Klein Zicker	20, 21	ca. 09:00 - 22:00 Uhr	60-Min-Takt

Verbindungsrelation	Entspricht ca.heutigen Linien	Bedienzeitraum	Takt
Serams – Binz – Sassnitz – Königsstuhl	22, 23	ca. 09:00 - 21:00 Uhr	30-Min-Takt
Binz – Granitz (– Sellin)⁵	28	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	60-Min-Takt
Garz – Zudar – Losentitz – (Glewitz (Hafen) –)⁴ Zicker	Abschnitte Linie 33	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-180-Min-Takt
Bergen – Gingst – Trent – Schaprode	35	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Gingst – Ummanz	38	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
Neuendorf – Vitte – Kloster – Grieben (Insel Hiddensee)⁶	59 ⁶	ca. 09:00 - 20:00 Uhr ⁶	60-120-Min-Takt ⁶
Rostock Hohe Düne – Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten	202	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – (Prerow – Zingst – Barth)¹	210	ca. 09:00 - 22:00 Uhr	30-60-Min-Takt
Dierhagen – Ribnitz-Damgarten – Fuh- lendorf – Barth	214	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Graal-Müritz – Klockenhagen/Neu- haus² – Dierhagen – Ahrenshoop	- ³	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Schiffsverkehr			
Schaprode – Neuendorf/Vitte/Kloster	Schiff	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	60-120-Min-Takt
Prüfaufträge der Zuordnung zum Tourismusnetz			
Hagen (Parkplatz) – Lohme – Glowe	14	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt
Ralswiek – Rappin (inkl. Groß Banzel- vitz) – Ramitz	38	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	120-Min-Takt
Altefährl – Samtens – Frankenthal – Gustow – Kransdorf – Altefährl	- ³	ca. 09:00 - 18:00 Uhr	180-Min-Takt
Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams	- ³	ca. 09:00 - 20:00 Uhr	120-Min-Takt

Anmerkung: ¹ Abstimmung mit SPNV-Fahrplan ab geplanter Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027).

² Prüfung einer direkten Linienführung durch Ribnitzer Großes Moor.

³ Neues Angebot, wird derzeit in der Form nicht angeboten.

⁴ Prüfung der Aufnahme der Bedienung auf der Verbindung Losentitz – Glewitz (Hafen) in die Verbindung Garz – Zudar – Zicker.

⁵ Voraussetzung ist Umsetzung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens im Bereich Binz – Sellin (vgl. Kapitel 4.7).

⁶ Bedienung erfolgt auf dieser Verbindungsrelation nur Mo-Fr.

⁷ Fahrplankoordinierung zwischen sonstigem ÖPNV und Schiffsverkehr erfolgt über den Aufgabenträger.

Linienverkehre in stark touristisch geprägten Regionen

Entsprechend den jeweils in Kapitel 4.2.7 dargestellten Orientierungswerten für eine optimale Bedienung im Bereich der Ortsverkehre soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine saisonale Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen bzw. geprüft werden. Nachfolgend werden die betreffenden Verbindungsrelationen zusammengefasst:

- ◆ Binz, Wohnmobil-Oase – Binz, Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad – Binz, Jugendherberge – Binz, Strandweg – Binz, Großbhf – Binz, Ortsmitte – Binz, Klünderberg – Binz, Ferienpark – Binz, Großbhf – Binz, Strandweg – Binz, Wohnmobil-Oase
- ◆ Binz, Jugendherberge – Binz, Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad – Binz, Strandweg – Binz, Großbhf – Binz, Ortsmitte – Binz, Klünderberg – Binz, Ferienpark – Binz, Strandweg – Binz, Wohnmobil-Oase – Binz, Jugendherberge
- ◆ Göhren, Seebrücke – Göhren, Bhf – Göhren, Ulmenallee – Göhren, Südstrand – Göhren, Reha-Klinik – Göhren, Wendeplatz – Lobbe – Alt Reddevitz – Gager – Groß Zicker – Thiessow, Hafen⁸² – Thiessow, Wendeplatz
- ◆ Prerow, Regenbogen-Camp – Prerow, Bernsteinweg – Prerow, Waldstr. – Prerow, Dammstr. – Prerow, Grüne Str. – Prerow, Bergstr. – Prerow, Lange Str. – Prerow, Hafenstr. – Prerow, Barmer Klinik/Alter Bahnhof – Prerow, Tourist-info – Prerow, Darßmuseum – Regenbogen-Camp⁸³
- ◆ Zingst, Reha-Klinik – Zingst, Müggenburger Weg – Zingst, Seestr. – Zingst West – Zingst, Campingplatz – Zingst West – Zingst, Bahnhof – Zingst, Strandstr. – Zingst, Zentrum – Zingst, Jordanstr. – Zingst, Hägerende – Zingst, Reha-Klinik⁸⁴
- ◆ Sellin, Seebrücke – Sellin, Hauptstr. – Sellin, Granitzer Str. – Sellin, Wasserwerk – Moritzdorf / Seedorf Hafen
- ◆ (Sellin, Hafen Am Bollwerk –) Sellin-Ost – Baabe – Baabe, Strandstr. – Baabe, Kurpark – Baabe, Haus des Gastes – Baabe, Strandstr. – Baabe, Hafen Bollwerkstr.⁸⁵

Die Umsetzung von Relationen im Tourismusnetz kann dabei unter Anwendung beschleunigter, direkter und durchgebundener Linienführungen mit Schnellbuscharakter erfolgen. Geeignete Beispiele hierfür könnten etwa Verbindungsrelationen wie Göhren – Baabe – Sellin – Binz – Prora – Sassnitz – Königsstuhl oder aber

⁸² Einrichtung zusätzliche Haltestelle erforderlich.

⁸³ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Waldstr., Dammstr., Grüne Str., Bergstr., Lange Str. erforderlich.

⁸⁴ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Müggenburger Weg, Seestr., Bahnhof, Strandstr. Jordanstr. erforderlich. Die Haltestelle Zingst, Bahnhof ist noch zu definieren, abhängig und in Abstimmung mit der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027).

⁸⁵ Einrichtung neuer Haltestellen im Bereich Baabe, Kurpark und Baabe, Haus des Gastes sowie Mitbenutzung der bestehenden Wendemöglichkeit im Bereich Baabe, Haus des Gastes erforderlich.

Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – Ahrenshoop – Born a. Darß – Wieck a. Darß – Prerow – Zingst – Barth sein⁸⁶.

4.3 Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV

Zukünftig werden die Angebote des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen **gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch durch flexible Bedienformen** erbracht. Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen (vgl. Tabelle 33) abzugrenzen, da der Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des sonstigen ÖPNV hat. Die Abgrenzung wird in Tabelle 33 dargestellt.

Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. in Zeiten mit geringer Nachfrage angewendet. Der Landkreis Vorpommern-Rügen 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.

Tabelle 33: Abgrenzung Bedienformen im sonstigen ÖPNV und alternative Angebotsformen

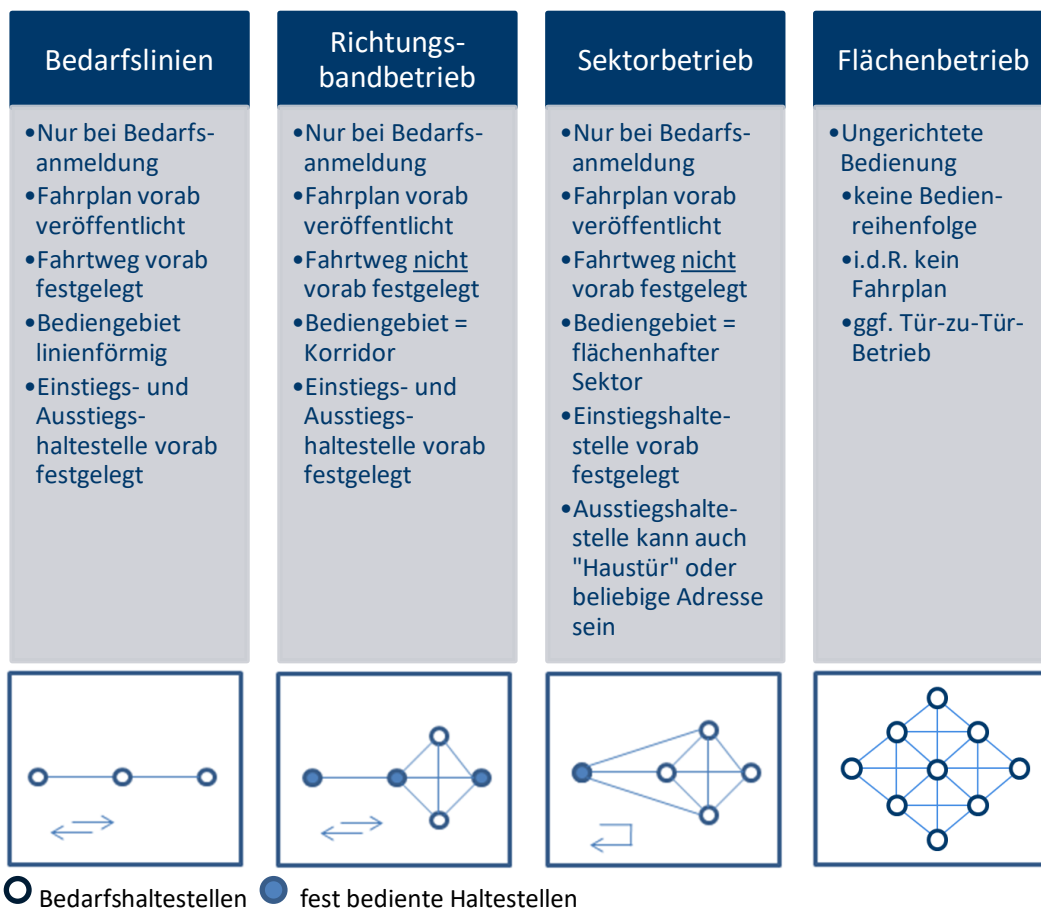
Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im sonstigen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadtverkehr)
Flexible Bedienung im sonstigen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als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

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

Grundsätzlich können für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Abbildung 29 dargestellten Bedienformen angewendet werden.

⁸⁶ Die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Abbildung 29: Flexible Bedienformen im Landkreis Vorpommern-Rügen



Quelle: IGES 2021 nach BMVI (Hrsg.) 2016.

Zur Ermittlung einer geeigneten Bedienform zur Umsetzung im Landkreis wurden verschiedene Best-Practices aus dem Land Mecklenburg-Vorpommern und anderen Bundesländern mit unterschiedlichen Flexibilitätsgraden sowie organisatorischen und technischen Umsetzungsoptionen gegenübergestellt. Im Ergebnis wurden für den Landkreis Vorpommern-Rügen mehrere mögliche Systeme herausgestellt. Dabei erscheinen die **Modelle ILSE-Bus** aus dem Landkreis Vorpommern-Greifswald und **Rufbussystem des Landkreises Ludwigslust-Parchim** als besonders geeignet für den Einsatz im Landkreis.

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

- ♦ Aus Perspektive der Nutzendenfreundlichkeit ist die **Anmeldung** grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen bis spätestens **60 Minuten vor Fahrtbeginn** zu ermöglichen.
- ♦ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll **persönlich, telefonisch** sowie **perspektivisch auch internet- und app-basiert** möglich sein.

- ◆ Die Bezahlung sollte sowohl bei der Fahrerin bzw. beim Fahrer als auch online und/oder app-basiert erfolgen können.
- ◆ Es ist für alle flexiblen Angebote eine **einheitliche Rufnummer** für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ◆ Es soll eine einheitliche **Produktbezeichnung** für Angebotsformen des flexiblen ÖPNV genutzt werden. Ebenso soll ein **eigenes Branding** angewendet werden (analog dem Modell ILSE-Bus).

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienformen 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 Fahraufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahraufträgen,
- ◆ etc.

4.4 Alternative Angebotsformen und Mobilitätsmanagement

Neben den klassischen und flexiblen Bedienformen 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 (unterschiedliche Ansätze für Mitfahrbänke, Pendelnden-Netzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing, Bikesharing, E-Roller und E-Scooter), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum sonstigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus, Pooling-Dienste⁸⁷).

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.

4.4.1 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen

⁸⁷ Mit der seit August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ (als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV, § 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ (als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV, § 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert.

Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des sonstigen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis unterstützt daher ausdrücklich die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten sowie die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des sonstigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten aus den Bereichen **Car-, Bike- und E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing**. Hierdurch werden positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.

4.4.2 Mischform Bürgerbus

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

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 soll die Betriebsdurchführung von Bürgerbusangeboten immer integriert in den sonstigen ÖPNV (z.B. als Linienverkehr entsprechend § 42 PBefG oder als Sonderform des Linienverkehrs entsprechend § 43 PBefG bzw. als Verkehr mit Mietomnibussen oder Mietwagen entsprechend § 49 PBefG) erfolgen. Die Beförderung von Schülerinnen und Schülern (= Schülerbeförderung entsprechend § 113 Abs. 1 SchulG M-V, vgl. auch Kapitel 1.2.2 und 4.4.5) mit Bürgerbussen ist ausgeschlossen.

Der Landkreis unterstützt Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als ehrenamtlich getragene und durchgeführte **Ergänzung zum ÖPNV** insbesondere in Räumen, in denen kein allumfassendes Angebot sichergestellt werden kann.

Bürgerbusse dürfen **bestehende Angebote des sonstigen ÖPNV nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen**. Der Landkreis Vorpommern-Rügen unterstützt daher Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein in enger Abstimmung mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln. Der Landkreis beabsichtigt nicht, Bürgerbusse über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu organisieren.

4.4.3 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr

Der Landkreis unterstützt im Sinne eines sinnvollen Gesamtansatzes ein **koordiniertes Angebot** aus ÖPNV entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards und Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs. Dabei ist die Abgrenzung zwischen ÖPNV und Gelegenheitsverkehr zu beachten, da es sich **funktional um unterschiedliche Produkte** handelt (vgl. Tabelle 34).

Das Ergebnis zum Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW zur Etablierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs soll durch eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

Tabelle 34: Abgrenzung ÖPNV und Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs

ÖPNV	Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs
<ul style="list-style-type: none"> ◆ ÖPNV zur Sicherung der ausreichenden Bedienung auf eigen- oder gemeinwirtschaftlicher Basis ◆ Linienverkehr mit Kernpflichten, d.h. bspw. Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht aufgrund der erteilten Genehmigungen ◆ Barrierefreiheit und weitere Pflichten können vorgeschrieben werden (Informationssysteme, Gepäckmitnahme, Fahrradmitnahme etc.) ◆ Einheitlicher ÖPNV-Tarif mit Einflussmöglichkeit durch Aufgabenträger ◆ Kostenfreie Beförderung Schwerbehinderter (SGB IX) 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ KEIN ÖPNV ◆ Rundfahrten auf der Basis von Gelegenheitsverkehrsgenehmigungen in Form des Ausflugsverkehrs. Daher keine Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht ◆ Verkehr zeitlich und vom Umfang her frei gestaltbar ◆ Barrierefreiheit und weitere Pflichten können nicht vorgeschrieben werden ◆ Freie Preisbildung, unterschiedliche Regelungen z.B. Definition Kinder, Gepäckmitnahme etc. ◆ Keine Pflicht zur kostenfreien Beförderung Schwerbehinderter

Quelle: IGES 2021.

Der Landkreis gewährleistet eine uneingeschränkte, integrierte Anbindung touristischer Ziele mit dem ÖPNV und stellt die barrierefreie Erreichbarkeit der Freizeit- und Tourismusziele im Landkreis sicher. Gleichzeitig erfolgt die Absicherung des Gleichwertigkeitsgrundsatz durch die Anwendung genehmigter Tarife sowie der Kostenfreiheit nach §§ 228 ff. SGB IX.

4.4.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Landkreis Vorpommern-Rügen verfolgt das Ziel der Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und klimaschutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzendenzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten zu erhöhen.

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- ◆ Verbesserung/Erleichterung der Beschäftigtenmobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,
- ◆ Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- ◆ Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- ◆ Fuhrparkmanagement,
- ◆ Dienstreisemanagement,
- ◆ ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- ◆ Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- ◆ Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- ◆ Förderung von Fahrgemeinschaften,
- ◆ Etc.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- ◆ Jobtickets,
- ◆ Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge inklusive E-Fahrräder,
- ◆ Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahräder, Firmen-E-Fahrräder),
- ◆ Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
- ◆ Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
- ◆ Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
- ◆ Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
- ◆ Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
- ◆ Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
- ◆ Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- ◆ Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- ◆ Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen strebt an, die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV durch eine zeitnahe strategische Planung bzw. ein Monitoring im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung zu unterstützen (vgl. auch Kapitel 4.6.5).

4.4.5 Touristisches Mobilitätsmanagement

Weiterhin unterstützt der Landkreis Vorpommern-Rügen die Idee eines verstärkten touristischen Mobilitätsmanagements, die im Rahmen der Benehmensherstellung mit den Städten und Gemeinden in den NVP eingebracht wird. Nach Beschluss des NVP soll das touristische Mobilitätsmanagement in Form eines Koordinierungs- und Entwicklungsprozesses aufgesetzt werden, wobei der Landkreis als Impulsgeber bzw. Initiator fungiert. Ziele und Ergebnisse des Prozesses müssen daher nach Beschluss des NVP zunächst konkretisiert werden.

4.5 Vorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und die Anbindung von Schulstandorten

Wirkungsbereich Beförderung von Schülerinnen und Schülern 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 Gestaltungsmessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülern in integrierter Form, d.h. als 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. Bestehende freigestellte Schülerverkehre sollen nach Möglichkeit in den sonstigen ÖPNV integriert werden. Sollte die Integrationsmöglichkeit nicht gegeben sein, sind in diesem Punkt freigestellte Schülerverkehre zulässig. Die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Pflichtaufgabe des Landkreises wiegt in diesem Fall schwerer, als der Grundsatz der Integration der Verkehre.

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen⁸⁸ definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schülerinnen und Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Beförderung von Schülerinnen und Schülern als Bestandteil des sonstigen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern.

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-Rügen bemüht sich** durch die in Kapitel 4.2 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei **keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Busverbindungen** existieren.

Dabei ist zu beachten, dass die Verwaltungsvorschrift Schulorganisation grundsätzlich festlegt, dass die **Unterrichtszeiten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schülerbeförderung abzustimmen** sind.⁸⁹

⁸⁸ Vgl. LK V-R 2020a.

⁸⁹ Hinweise zur Schulorganisation für allgemeinbildende Schulen, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000, Nr. 4.

Beförderungspflicht und Zumutbarkeitskriterien in der Beförderung von Schülerinnen und Schülern

Die sicherzustellenden Grenzwerte für die Gestaltung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern resultieren aus der Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung und Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V.

Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 4 Abs. 1 der Schülerbeförderungssatzung ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von

- ◆ 2 km für Schülerinnen und Schüler bis zur Jahrgangsstufe 4 der allgemeinbildenden Schulen,
- ◆ 4 km für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 5 bis 12 der allgemeinbildenden Schulen und bis 13 an Fachgymnasien sowie
- ◆ 6 km für Schülerinnen und Schüler des schulischen Berufsgrundbildungsjahres, des Berufsvorbereitungsjahres sowie der Klassenstufe 1 derjenigen Berufsfachschulen, die nicht die Mittlere Reife voraussetzen.

Zusätzlich sieht die Verordnung über die Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern (Schulentwicklungsplanungsverordnung - SEPVO M-V) zumutbare Schulwegzeiten für den einfachen Schulweg vor:

- ◆ Für Schülerinnen und Schüler bis Jahrgangsstufe 4 von maximal 40 min und
- ◆ Für Schülerinnen und Schüler ab Jahrgangsstufe 5 von maximal 60 min.
- ◆ In Ausnahmefällen kann bei größerem Einzugsbereich von den Schulwegzeiten abgewichen werden (z.B. Ernst-Moritz-Arndt-Gymnasium in Bergen auf Rügen).

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Die Schülerbeförderungssatzung definiert keine Mindestbedienanforderungen für Grund- und weiterführende Schulen. Derzeit erfolgt im Landkreis Vorpommern-Rügen bereits eine Bedienung mit mindestens einer Hin- und zwei Rückfahrten. Im Sinne eines bedarfsgerechten und finanziell tragbaren Ansatzes wird dieser Ansatz daher als Mindestbedienanforderungen zur Gestaltung des sonstigen ÖPNV definiert (vgl. Tabelle 35).

Tabelle 35: Mindestbedienanforderungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

	Hinfahrten	Rückfahrten
Grundschulen	1	2
Weiterführende Schulen	1	2

Die genannten Mindestbedienanforderungen 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 Mindestbedienanforderungen kumulativ gemeint, sofern keine Bündelung der Fahrten erfolgen kann. Grundsätzlich sollen die Fahrten jedoch gebündelt werden.

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

Beförderung von Schülerinnen und Schülern in Tourismusschwerpunkträumen

Im Bereich der Tourismusschwerpunkträume des Landkreises Vorpommern-Rügen kommt es insbesondere in den Sommermonaten teilweise zu einer gleichzeitig starken Nachfrage auf Linienfahrten des ÖPNV durch Schülerinnen und Schüler sowie Gäste, was teilweise zu Nutzungskonflikten führt. Aus diesem Grund soll durch die Verbesserung der Koordination aller ÖPNV-Angebote (Linienverkehr aller Netzebenen und hierbei insbesondere Angebote des Tourismusnetzes) ein Zurücklassen von Schülerinnen und Schülern oder Gästen vermieden werden.

4.6 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 4 und 5 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln und dabei von der Möglichkeit des Einsatzes von flexiblen Angebotsformen Gebrauch machen.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

4.6.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt sind die Angebotshäufigkeiten des sonstigen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.2 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen Hauptnetz I, II und Ergänzungsnetz erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.2). Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Mindestbedienvorgaben entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzenden angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird der

Landkreis Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen oder der Mindestbedienvorgaben definieren.

Die Umsetzung des Verkehrsangebotes auf der Netzebene „Tourismusnetz“ hat empfehlenden Charakter, so dass eine Umsetzung die Einbindung von Finanzierungsinstrumenten der Drittnutzerfinanzierung, z.B. über das Modell umlagefinanzierter Gästekarten mit Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis für Übernachtungsgäste, erforderlich macht.

Die Vorschläge für eine „optimale Bedienung“ auf der Netzebene „Stadt- bzw. Ortsverkehre“ haben ebenfalls einen empfehlenden Charakter, so dass in der Regel eine Mitfinanzierung der jeweiligen Kommune in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu vereinbaren ist.

4.6.2 Prüfung der Aufwertung von Verbindungsrelationen

Neben der Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit (vgl. Kapitel 4.6.1) sollen die Möglichkeiten der Aufwertung von Verbindungsrelationen geprüft werden. Dies betrifft für die Netzebene **Hauptnetz II** die folgenden Verbindungsrelationen:

- ◆ Stralsund – Reinberg – Insel Riems (ggf. – Greifswald)
- ◆ Altenkirchen – Dranske – Bakenberg Strand
- ◆ Garz – Zudar – Glewitz (Hafen) – Zicker
- ◆ Samtens – Gingst⁹⁰
- ◆ Dierhagen – Ribnitz-Damgarten (– Fuhlendorf – Barth)
- ◆ Marlow – Bentwisch (– Rostock)
- ◆ Franzburg/Richtenberg – Velgast
- ◆ Franzburg/Richtenberg – Grimmen
- ◆ Grimmen – Miltzow – Reinberg – Stahlbrode
- ◆ Sagard/Lietzow – Mukran West – Dubnitz/Mukran

4.6.3 Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien

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

Im ILVP M-V kündigt das Land Mecklenburg-Vorpommern an, das Konzept landesbedeutsamer Buslinien aufgreifen zu wollen. Der Landkreis Vorpommern-Rügen begrüßt diesen Ansatz ausdrücklich, der gleichzeitig die Weiterentwicklung der jeweiligen Verbindungen zu einem zeitgemäßen „Premiumprodukt“ beinhaltet.

⁹⁰ Für die Umsetzung ist ggf. eine Anpassung des Knotenbereiches Samtens notwendig, damit die Fahrten unabhängig von den Schließzeiten des Bahnüberganges verkehren können.

Mögliche Netzabschnitte für die Einrichtung und Finanzierung von landesbedeutenden Buslinien umfassen aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen u.a. folgende Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I und II, die Netzlücken des SPNV bedarfsgerecht schließen, die Erreichbarkeit zentraler Orte verbessern und überregional sowie touristisch wichtige Funktionen übernehmen:

- ◆ Bergen – Serams – Sellin – Göhren
- ◆ Bergen – Serams – Binz – Sassnitz
- ◆ Binz – Serams – Putbus – Garz – Stralsund
- ◆ Binz – Serams – Putbus – Garz – Stahlbrode – Reinberg
- ◆ Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz (ggf. – Rostock)
- ◆ Kap Arkona – Altenkirchen – Wiek – Gingst – Samtens – Stralsund
- ◆ Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – Zingst – Barth
- ◆ Stralsund – (Insel Riems –) Greifswald – Jarmen – Neubrandenburg

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 seitens des Landkreises Vorpommern-Rügen die in Tabelle 36 dargestellten Qualitätskriterien vorgeschlagen, die sich an den Kriterien des erfolgreich umgesetzten Ansatzes **PlusBus** des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes orientieren. Der PlusBus und vergleichbare Ansätze hochwertiger Busverkehre finden in Deutschland eine immer stärkere Ausbreitung (z.B. bereits umgesetzt in Brandenburg, Sachsen sowie Sachsen-Anhalt).

Tabelle 36: Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Buslinien)

Kriterium	Erläuterung
Verbindungsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verbindung von wichtigen Orten mit mindestens einem zentralen Ort, auf der es kein regelmäßiges direktes Angebot im Schienenverkehr gibt bzw. nicht mehr gibt ◆ Dabei mindestens ein Anschluss zum Schienenverkehr ◆ Möglichkeit von Verbindungen innerhalb der Landkreise aber auch kreisgrenzen- oder landesgrenzenübergreifend
Regelmäßiger Taktverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Montag bis Freitag verlässlicher Grundtakt von 60 bzw. 120 Minuten ◆ Wochenendbedienung im 120-180-Min-Takt ◆ Orientierung der Bedienzeiträume an den Betriebszeiten im Schienenverkehr, um Systemwirksamkeit und Anschlüsse zwischen Schienenverkehr und landesbedeutsamen Busnetz zu ermöglichen
Anschlussicherung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anschlussicherung an den Umsteigepunkten mit dem Schienenverkehr ◆ Übergangszeit maximal 15 Minuten
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Klare Linienführungen mit möglichst geradlinigem und einheitlichem Linienweg
Sichtbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wiedererkennbarkeit durch Verwendung des Markennamens in Fahrplänen, Flyern, Online-Auskünften und an Haltestellen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Einsatz von barrierefrei zugänglichen Fahrzeugen (Niederflur- oder Low-Entry-Busse) mit Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren
Verkehrsmittelverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (z.B. durch Fahrradträger) insbesondere in den touristischen Regionen
Neue Ausstattungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Sonderausstattungen wie z.B. USB-Steckplätze und Steckdosen

Darstellung: Eigene Darstellung auf Basis von VBB 2019 und MDV 2019.

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 sollte bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben. Konkurrenz zu bestehenden Verkehrsunternehmen ist dadurch zu vermeiden.

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

4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte

Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte

Die Anbindung touristischer Schwerpunkte soll entsprechend den Mindestbedienvorgaben der Netzkonzeption (vgl. Kapitel 4.2) und insbesondere durch das definierte Tourismusnetz (vgl. Kapitel 4.2.8) weiterentwickelt werden und erfordert in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerechte Verdichtungen.

Konkrete Verbesserungen der Erreichbarkeiten sollen nicht nur auf die Tourismusschwerpunkträume „Halbinsel Fischland-Darß-Zingst“, „Insel Hiddensee“ und „nordöstliche Außenküste der Insel Rügen“, sondern auch auf die Anbindung der Tourismusedwicklungsräume „westliche Insel Rügen“, „Trebel und Recknitz“ sowie „Achterwasser, Bodden und Haff“ ausgerichtet sein (vgl. auch Kapitel 2.1.5).

Angebotsausweitungen für touristische Verkehre sollen möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung). Die Einbindung und Mitwirkungsbereitschaft der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitungen ist dabei entscheidend. Hierzu sind Projekte wie das „Bus frei“-Angebot auszuweiten (vgl. auch Kapitel 7.1.4). Neben der Prüfung der Möglichkeiten der Integration des SPNV, sind die Potenziale dieses Angebotes für eine Ausweitung auf die gesamte Insel Rügen zu prüfen (Wiederauflage der Idee „RügenCard“).

Einführung bzw. Ausweitung umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle

Der Landkreis begrüßt und unterstützt ausdrücklich die geplante Einführung der „FDZ Card“ als Gästekarte für die Region Fischland-Darß-Zingst (vgl. auch Kapitel 1.2.5).

Darüber hinaus sollten auch für weitere Bereiche des Landkreises die Möglichkeiten umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Ziel soll es dabei sein, über die Gästekarten-Modelle einen Beitrag aus dem Bereich Tourismus in die Finanzierungssystematik des ÖPNV einbringen zu können. Zur Nutzung von Tourismusbeiträgen für ÖPNV-Angebote ist dabei die in Kapitel 7.1.5 beschriebene im Sommer 2021 erfolgte Anpassung des Kommunalabgabengesetzes Mecklenburg-Vorpommern (KAG M-V) bedeutend.

Der Landkreis unterstützt des Weiteren den geplanten landesweiten Ansatz einer sogenannten MVCard, der durch das Land Mecklenburg-Vorpommern aktuell im Zusammenwirken mit fünf Modellregionen, u.a. auch der Modellregion Fischland-Darß-Zingst, untersucht wird (vgl. Kapitel 5.2.4).

Prüfung der Aufnahme von Verbindungsrelationen in das Tourismusnetz

Für folgende Verbindungsrelationen sollen die Möglichkeiten einer Aufnahme in das Tourismusnetz geprüft werden:

- ◆ Hagen (Parkplatz) – Lohme – Glowe
- ◆ Ralswiek – Rappin (inkl. Groß Banzelwitz) – Ramitz

- ◆ Altefähr – Samtens – Frankenthal – Gustow – Kransdorf – Altefähr
- ◆ Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams

Kooperationen mit weiteren (touristischen) Verkehrsträgern

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

Darüber hinaus sollen auch Kooperationen zwischen dem sonstigen ÖPNV und Anbietern von (touristischen) Schiffsverkehren ausgebaut werden. Hierzu ist u.a. die touristische ÖPNV-Anbindung der Häfen Sellin, Baabe, Klein Zicker, Gager und Lauterbach Mole zum Anschluss an die geplante touristische Schiffsverkehrsverbindung auf der Boddenseite zu prüfen.

Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfatz

Es sollen die Möglichkeiten einer Stärkung und Ausweitung des Angebotes RADzfatz geprüft werden (z.B. Prüfung zusätzlicher Radbusse auf der Linie 21 Göhren – Klein Zicker oder der Linie 202 Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz). Der gewachsene Anteil an Pedelecs und Sonderbauformen von Fahrrädern und deren bauartbedingte Transportanforderungen (Gewicht und Handling) sollen dabei möglichst berücksichtigt werden. Ziel ist es dabei, das Angebot noch attraktiver zu gestalten, z.B. durch eine engere Taktung, und somit die Nutzung zu stärken. Hierzu soll ein Vermarktungskonzept erstellt werden, in welchem darüber hinaus geprüft werden soll, welche Formen der Vermarktung möglich sind.

Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der touristischen Verkehre

Neben den genannten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der touristischen Verkehre im Landkreis Vorpommern-Rügen, sollen darüber hinaus die folgenden Maßnahmen geprüft werden:

- ◆ Einrichtung von bzw. Sicherung der zusätzlich eingerichteten Haltestellen im Bereich der Schaabe zwischen den Gemeinden Breege und Glowe zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit,
 - ◆ Verbesserung der Erschließung touristischer Zielorte durch die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen bzw. Reduzierung von Umsteigeerfordernissen sowie Ausrichtung der Bedienzeiten auf touristische Einrichtungen (inkl. saisonale Taktverdichtungen),
 - Reduzierung von Umsteigeerfordernissen auf den Relationen Mönchgut – Bergen bzw. Sassnitz,
 - Sicherstellung einer umsteigefreien ÖPNV-Verbindung Zingst/Prerow – Born a. Darß – Ribnitz-Damgarten – Marlow mit 3 täglich verkehrenden Fahrtenpaaren im Sommerfahrplan zur Verbesserung der Anbindung aus dem Bereich Fischland-Darß-Zingst an den Vogelpark Marlow sowie
 - Einführung einer durchgehenden touristischen Verbindung Klein Zicker – Sassnitz (– Königsstuhl),
-

- ◆ Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Rügen Parks in der Gemeinde Gingst zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit,
- ◆ Einführung von ÖPNV-Angeboten, insbesondere am Abend, zur Verbesserung der Erreichbarkeit kultureller Ziele wie z.B. des Theaters Putbus,
- ◆ Umbenennung von Haltestellen in Tourismusschwerpunkten zur besseren Orientierung für Gäste, z.B. Mukran, Hülsenkrug in Neu Mukran oder Wieck, Prerower Str. in Wieck, Mitte,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Freilichtmuseums Klockenhagen aus dem Bereich Fischland-Darß-Zingst,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Ortskerns der Gemeinde Klausdorf (Vorpommernhus, Ostseeferienhausgebiet inkl. Parkanlage und Badestelle) sowie des Ortsteils Barhöft der Gemeinde Klausdorf mit Hotel und Hafen (Wassertourismus),
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Freizeit- und Bildungsziels „Kranichwelten – Das internationale Kranichzentrum“ inkl. „Kranorama“ im Ortsteil Günz der Gemeinde Altenpleen an die umliegenden Gemeinden sowie die Hansestadt Stralsund,
- ◆ Prüfung der Einführung von touristischen Regio-Verkehre,
- ◆ Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation bezüglich touristischer Angebote (z.B. RADzfatz) sowie
- ◆ Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes (z.B. entlang des Ostseeküsten-Fernradweges).

4.6.5 Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP soll die Anbindung von Gewerbegebieten durch den sonstigen ÖPNV auf Verbesserungsmöglichkeiten geprüft werden. Dies umfasst dabei z.B. insbesondere das Gewerbegebiet Pommerndreieck in der Gemeinde Süderholz (vgl. Maßnahmen in den Kapiteln 4.6.9 und 4.6.10), das Gewerbegebiet Ost in der Stadt Ribnitz-Damgarten (vgl. Maßnahme in Kapitel 4.6.9), das Gewerbegebiet „Am Mastweg“ in Barth (vgl. Maßnahme in Kapitel 4.6.9), den Bereich Hafen Mukran in der Stadt Sassnitz (vgl. Maßnahme in Kapitel 4.2.4 bzw. 4.2.7) oder das Gewerbegebiet Plummendorf in der Gemeinde Ahrenshagen-Daskow (vgl. Maßnahme in Kapitel 4.6.9). Aus Sicht des Landkreises sind bei der Prüfung folgende Prämissen zu beachten:

- ◆ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen den Kommunen und den vorhandenen Unternehmen,
 - ◆ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des sonstigen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der Umsetzung der Netzhierarchie und den entsprechenden Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.2),
 - ◆ Überplanung der Verbindungsrelationen,
 - ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch den zuständigen Baulastträger sowie
-

- ♦ Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 4.4.4).

4.6.6 Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz soll die Einrichtung von Rufbuslösungen in stärkerem Umfang wie bisher und durch **Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) erfolgen.**

Um das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern, soll daher u.a. in der Region Nordvorpommern die Umsetzung eines On Demand-Verkehrs erfolgen. Dieses soll sich am Modell ILSE-Bus aus dem Landkreis Vorpommern-Greifswald orientieren und insbesondere eine Zubringerfunktion zu den Hauptnetzen I und II sowie zum SPNV (z.B. Grimmen, Rakow) übernehmen und somit eine Verknüpfung mit übergeordneten Zielorten (z.B. Stralsund, Greifswald etc.) gewährleisten. Es ist vorgesehen, langfristig ein flexibles Angebot im Flächenbetrieb (Fahrt nach Wunsch von Haltestelle zu Haltestelle, vgl. auch Kapitel 4.3) umzusetzen.

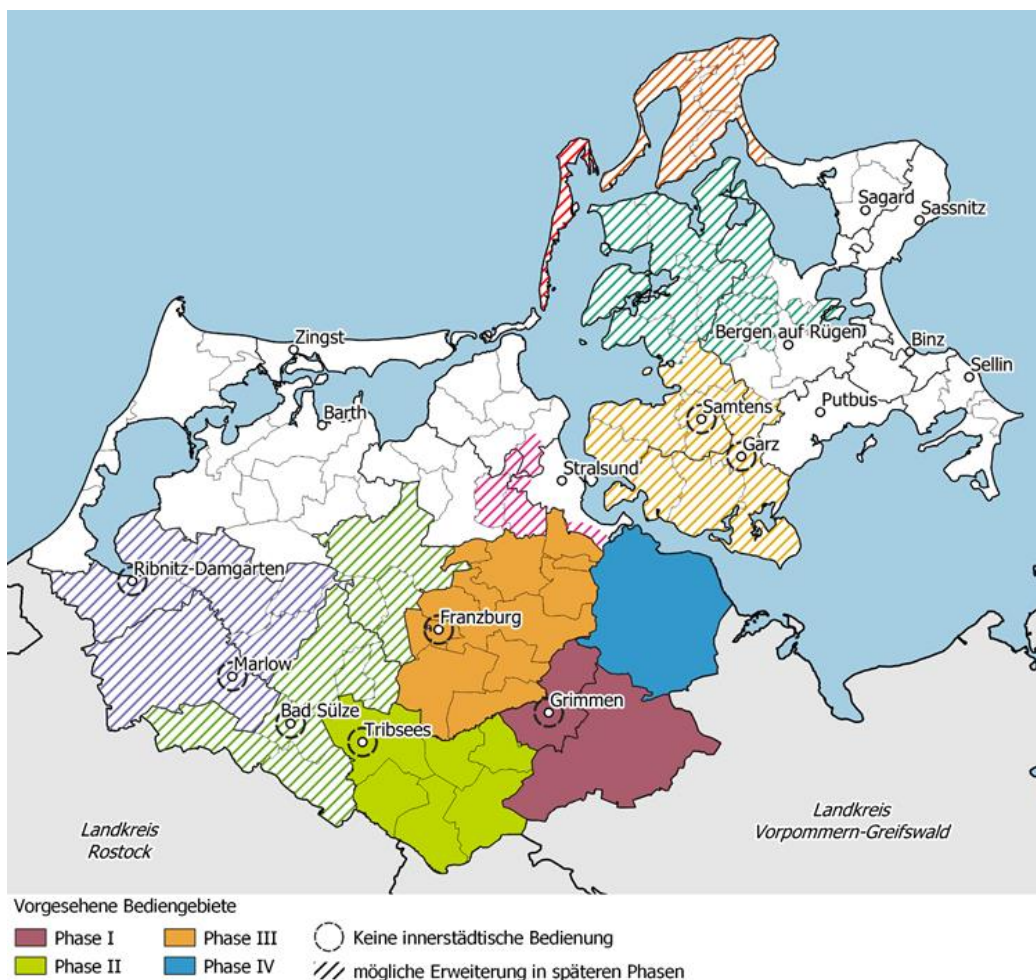
In Abbildung 30 sind die vorgesehenen Bedienegebiete der jeweiligen geplanten Umsetzungsphasen sowie denkbare Bedienegebiete für eine mögliche Umsetzung in späteren Phasen dargestellt.

Startregion des On Demand-Verkehrs sollen die Gemeinde Süderholz mit ihren Ortsteilen sowie die Ortsteile der Stadt Grimmen sein. Dabei soll neben einer Anbindung an den Bahnhof Grimmen auch die Anbindung des Krankenhauses in Bartmannshagen aus allen Bereichen des On Demand-Verkehrsgebietes sichergestellt werden.

In weiteren Umsetzungsstufen soll die Ausweitung des Angebotes auf weitere Gemeinde- bzw. Amtsbereiche in Nordvorpommern (z.B. Teile von Recknitz-Trebeltal, Franzburg-Richtenberg und Miltzow) erfolgen.

Einen Überblick über darüber hinaus gehende Umsetzungsphasen zur weiteren Ausweitung der On Demand-Verkehre kann Abbildung 30 entnommen werden. So sollen z.B. auch in ländlichen Bereichen der Insel Rügen (z.B. Ämter West-Rügen und Nord-Rügen) Möglichkeiten der Umsetzung von On Demand-Verkehren geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden. Hierbei sind neben der genannten Form des Flächenbetriebs auch weitere flexible Bedienformen wie z.B. der Einsatz von Bedarfslinien denkbar (vgl. auch Kapitel 4.3).

Abbildung 30: Vorgesehene Bedienegebiete und Umsetzungsphasen On Demand-Verkehre im Landkreis Vorpommern-Rügen



Karte: IGES 2021. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019. Datengrundlage: VVR und LK V-R 2021.

4.6.7 Maßnahmen im Bereich Hansestadt Stralsund und Umland

Umsetzung des Richtungsknoten-Konzeptes in der Hansestadt Stralsund

In der Hansestadt Stralsund wird die Umsetzung des Richtungsknoten-Konzeptes (vgl. Kapitel 1.2.5) diskutiert. Dabei sind Voraussetzungen wie die Umgestaltung der Haltestelle „Stralsund, Hauptbahnhof“ zu einem zentralen Haltestellenbereich mit Richtungshaltestellen (unter Berücksichtigung des bestehenden „Konzeptes Bahnhofsumfeld“) sowie die Umgestaltung der weiteren Richtungsknotenpunkte „Stralsund, Werftkreisel“ und „Stralsund, Knieperdamm“ umzusetzen.

Prüfaufträge im Stadtbereich der Hansestadt Stralsund

Neben den in Kapitel 4.2.6 definierten Maßnahmen sollen zur Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung bei ggf. auftretenden Erschließungsbedarfen, z.B. im Rahmen der Entstehung neuer oder der Erweiterung bestehender Wohn- und Gewerbegebiete, die folgenden Maßnahmen geprüft und bei Bedarf umgesetzt werden:

- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete „westlich der Lindenallee“, „kleiner Wiesenweg“, „östlich der Brandshäger Str.“, „Holzhausen I“, „Holzhausen II“ sowie „östlich der Heinrich-von-Stephan-Str.“,
- ◆ Einrichtung einer neuen Buswendeschleife zur Anbindung des geplanten Wohngebietes „westlich der Lindenallee“,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete „IT-Campus / Prohner Straße“ und „Werftgelände“ in Abhängigkeit der jeweiligen Gewerbeentwicklung,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer ÖPNV-Anbindung bzw. Verbesserung der bestehenden ÖPNV-Anbindung der Ortsteile Voigdehagen und Freienlande, z.B. als On Demand-Verkehr (u.a. vor dem Hintergrund perspektivischer Ausweisung von Wohnbauflächen),
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten neuen SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd in Höhe der Andershofer Dorfstraße,
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten eines On Demand-Angebotes im Nachtverkehr der Hansestadt Stralsund sowie
- ◆ Prüfung der Notwendigkeit einer ÖPNV-Anbindung des ehemaligen Lokschuppens im Bereich B 96/Feldstraße aufgrund derzeitiger Überlegungen zur Neunutzung als Landratssitz.

Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung kann teilweise die Einrichtung ergänzender Haltestellenstandorte erforderlich machen.

Prüfaufträge im Stadt-Umland-Bereich der Hansestadt Stralsund

Für die umliegenden Gemeinden der Hansestadt Stralsund soll während der Laufzeit des NVP über die Festlegungen zur Netzkategorie und den Mindestbedienvorgaben hinaus (vgl. Kapitel 4.2) die Umsetzbarkeit der nachfolgenden Maßnahmen einer Prüfung unterzogen werden:

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes, z.B. als Angebot mit flexibler Bedienung inkl. Anschlusssicherung an die übergeordneten Netzkategorien Hauptnetz I und II, im Bereich der Gemeinden Pantelitz und Niepars,
 - ◆ Prüfung der Einführung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes im Bereich des Amtes Altenpleen inkl. Prüfung der Einrichtung eines Verknüpfungspunktes in der Gemeinde Prohn mit Anschlusssicherung an Verbindungen nach Stralsund bzw. Barhöft,
 - ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Ferienanlage in Groß Kordshagen,
-

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten in der abendlichen Bedienung der ÖPNV-Verbindung Steinhagen – Negast, z.B. in Form einer flexiblen Bedienung,
- ◆ Prüfung der Führung einer Verbindung der Netzkategorie Hauptnetz I über Prohn nach Barth,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeit der ÖPNV-Verbindung Kummerow – Barth zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Gesundheitsversorgung in Barth sowie
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung und insbesondere der Anbindung in der Schülerbeförderung des neuen Schulzentrums im Ortsteil Miltzow der Gemeinde Sundhagen ab dem Schuljahr 2021/2022.

4.6.8 Maßnahmen im Bereich der Insel Rügen

Im Bereich der Insel Rügen sollen über die Festlegungen zur Netzkategorie und den Mindestbedienvorgaben hinaus (vgl. Kapitel 4.2), die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen während der Laufzeit des NVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Prüfung der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit flexibler Bedienung in ländlich geprägten Amts- und Gemeindebereichen der Insel Rügen (vgl. auch Kapitel 4.6.6). Konkret soll dies insbesondere für die Gemeinden der Ämter West-Rügen (z.B. Gemeinden Seebad Altefähr und Neuenkirchen) und Bergen auf Rügen (z.B. Gemeinden Buschvitz, Parchtitz und Garz/Rügen) sowie den Bereich Halbinsel Wittow des Amtes Nord-Rügen (z.B. Gemeinden Dranske und Wiek) untersucht werden.
 - ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Breege inkl. Hafen und dabei Berücksichtigung der Notwendigkeit der Errichtung einer Buswendeschleife im Bereich Breege als Umsetzungsvoraussetzung,
 - ◆ Verbesserung der Erschließung der Ortslage Putgarten, z.B. durch Herstellung der beidseitigen Anfahrbarkeit der bestehenden Haltestelle,
 - ◆ Prüfung der Einführung einer Verbindung der Netzebene Ergänzungsnetz, z.B. als Erweiterung der Linie 34, auf der Verbindungsrelation Altefähr – Samtens – Frankenthal – Gustow – Kransdorf (– ggf. Drigge (Hafen)) – Altefähr mit Anschlusssicherung an den SPNV in Samtens, u.a. zur Sicherstellung der Anbindung des Bereiches Frankenthal und somit zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge,
 - ◆ Prüfung der Möglichkeiten der ÖPNV-Bedienung des Bereiches Industriestraße in Bergen auf Rügen und dabei Berücksichtigung der Notwendigkeit der Errichtung einer Buswendeschleife im Bereich der südlichen Industriestraße als Umsetzungsvoraussetzung (vgl. auch Kapitel 4.2.7),
 - ◆ Prüfung der Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen in der Stadt Bergen auf Rügen in den Bereichen Königsstraße, Birkenweg, Kiebitzmoor, Dammstraße, Rugardstraße und Rugardweg als Voraussetzung der vorgesehenen Zielerreichung (vgl. auch Kapitel 4.2.7),
-

- ◆ Sicherstellung der Anbindung der geplanten Sportschwimmhalle in Bergen auf Rügen (geplante Eröffnung vsl. Sommer 2022) (vgl. auch Kapitel 4.2.7),
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Prora der Gemeinde Binz inkl. Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich Prora Bahnhof Ost (Erste Straße und Zweite Straße), Dritte Straße sowie an der L 29 in Höhe der Freizeit- und touristischen Attraktion Feuersteinfelder (Verbindungsrelation Serams – Binz – Sassnitz),
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der B 96 im Bereich des Nonnensees auf der Verbindungsrelation Bergen auf Rügen – Lietzow – Sagard,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der B 196 im Bereich des Ortsteils Silvitz der Stadt Bergen auf Rügen auf der Verbindungsrelation Bergen auf Rügen – Serams,
- ◆ Prüfung der Verlegung der Haltestelle Zirkow an die B 196 zur Verbesserung der Fahrplanstabilität aufgrund des nicht mehr notwendigen Einfädels in den Verkehr auf der B 196,
- ◆ Prüfung der Weiterführung der Verbindungsrelation der derzeitigen Linie 41 über Altefähr hinaus nach Dänholm mit Anschluss an den Stadtverkehr,
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des neuen Wohngebietes in der Gemeinde Samtens (entlang der L 30 im Bereich des Einzelhandelsstandortes) inkl. Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle in diesem Bereich,
- ◆ Prüfung der Einführung einer Verbindungsrelation Sagard – Neuhof – Polchow – Polkvitz – Neddesitz als Tourismusnetz, ggf. als ÖPNV-Angebot mit flexibler Bedienung, u.a. zur Berücksichtigung der geplanten touristischen Entwicklung des Martinshafens Neuhof,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Putbus, Markt in der Stadt Putbus,
- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten auf der Verbindungsrelation Putbus – Serams durch Prüfung der Möglichkeiten der Einführung einer Verbindung auf der Verbindungsrelation Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams als Tourismusnetz (vgl. auch Kapitel 4.2.8 und 4.6.4) sowie
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung zusätzlicher Fahrten auf der Schiffsverbindung Schaprode – Insel Hiddensee in der Nebensaison zur Berücksichtigung von Pendelndenrelationen, Schülerverflechtungen und der Fahrgastnachfrage im Tourismusbereich.

4.6.9 Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden

Für den Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden soll während der Laufzeit des NVP über die Festlegungen zur Netzkategorie und den Mindestbedienvorgaben hinaus (vgl. Kapitel 4.2) die Umsetzbarkeit der nachfolgenden Maßnahmen einer Prüfung unterzogen werden:

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Ost der Stadt Ribnitz-Damgarten inkl. Einrichtung einer neuen

- ÖPNV-Haltestelle im Bereich der Straße An der Mühle bzw. des Tourismusziels Schaumanufaktur Ostsee-Schmuck (vgl. auch Kapitel 4.2.7),
- ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der vorgesehenen touristischen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz ab ca. 2025/2026 durch Weiterführung des derzeitige ÖPNV-Korridors über Damgarten, Wendepplatz hinaus bis in den zu entwickelnden Bereich ab Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme. Für die Bedienung ist die Einrichtung von zusätzlichen ÖPNV-Haltestellen erforderlich (vgl. auch Kapitel 4.2.7),
 - ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle zwischen Ribnitz, Sportpalast und Damgarten, Ärztehaus u.a. zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der geplanten neuen Wohnbebauung an der Damgartener Chaussee,
 - ◆ Prüfung der Möglichkeiten der verbesserten Erschließung einzelner Siedlungs- und Gewerbebereiche der Stadt Ribnitz-Damgarten (insbesondere Bereich Richard-Suhr-Siedlung, Bereich Str. des Friedens, Bereich östlich des Rostocker Landwegs, Bereich zwischen den Haltestellen Ribnitz, Körkwitzer Weg und Körkwitz, Dorf sowie Gewerbegebiet West I + II, vgl. auch Abbildung 38 in Anhang 1.A6). Das Ergebnis kann eine Anpassung der bestehenden Angebote oder aber die Einführung einer neuen Linie beinhalten. Ebenso ist die Befahrbarkeit zu prüfen und muss hergestellt werden.
 - ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit flexibler Bedienung zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile der Stadt Ribnitz-Damgarten (z.B. Altheide, Borg, Hirschburg, Klockenhagen, Petersdorf, Pütnitz, Tempel) untereinander sowie an den Bahnhof und die Daseinsvorsorgeeinrichtungen (u.a. auch zur Berücksichtigung geplanter neuer Wohnbauflächen),
 - ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Ausweitung der Bedienung auf der Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Ahrenshagen – Semlow mit Einführung zusätzlicher Fahrten nach 17 Uhr,
 - ◆ Prüfung der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit flexibler Bedienung im Bereich des Amtes Ribnitz-Damgarten zur Verbesserung der Anbindung der Gemeinden und Ortsteile an den Bahnhof Ribnitz-Damgarten inkl. Anschlusssicherung zum SPNV,
 - ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Plummendorf in der Gemeinde Ahrenshagen-Daskow aus der Stadt Ribnitz-Damgarten sowie der Gemeinde Ahrenshagen-Daskow unter Berücksichtigung der Schichtzeiten der ansässigen Unternehmen (vgl. hierzu auch Kapitel 4.4.4),
 - ◆ Prüfung der Einrichtung eines Ortsverkehrsangebotes in Prerow und Zingst (vgl. Kapitel 4.2.7) inkl. Einrichtung der hierfür notwendigen zusätzlichen ÖPNV-Haltestellen,
 - ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des Inselhafens Prerow zum Anschluss an die geplante Schifffahrtslinie nach Dänemark (Inbetriebnahme vsl. 2023),
 - ◆ Prüfung der Einrichtung einer ÖPNV-Haltestelle im Bereich der Barther Straße in Zingst zur verbesserten Anbindung des Gewerbegebietes inkl. der
-

Einzelhandelsstandorte sowie des Freizeit- und Tourismusziels Terrainkurweg,

- ◆ Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung des westlichen Bereiches der Gemeinde Born am Darß inkl. Prüfung der Einrichtung zusätzlicher ÖPNV-Haltestellen,
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer oder mehrerer zusätzlicher ÖPNV-Haltestellen im Bereich der Barther Altstadt zwischen den Haltestellen Barth, Bahnhof und Barth, Hafen zur verbesserten Erschließung des Altstadtbereichs,
- ◆ Prüfung der Durchbindung, z.B. der Korridore Ribnitz-Damgarten – Fuhlen-dorf – Barth oder Zingst – Barth von der Haltestelle Barth, Bahnhof bis Barth, Mastweg im 60-120-Min-Takt (u.a. auch zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen sowie des Gewerbegebietes „Am Mastweg“) sowie
- ◆ Prüfung der Möglichkeiten der Einführung zusätzlicher Früh- und Spätfahrten (ggf. als flexible Bedienung oder im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, vgl. auch Kapitel 4.4.4) auf den Verbindungsrelationen Ribnitz-Damgarten – Wustrow (– Prerow – Zingst) und Barth – Zingst – Prerow zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten des Tourismusgewerbes.

4.6.10 Maßnahmen im Bereich Nordvorpommern

Für den Bereich Nordvorpommern sollen über die Festlegungen zur Netzkategorie und den Mindestbedienvorgaben (vgl. Kapitel 4.2) sowie die geplante Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV (vgl. Kapitel 4.6.6) hinaus die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen während der Laufzeit des NVP auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

- ◆ Prüfung der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Velgast untereinander sowie an den Hauptort Velgast zur Sicherstellung der Anbindung ÖPNV-relevanter Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte in der Gemeinde Velgast,
 - ◆ Prüfung der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Redderstorf der Stadt Bad Sülze, entweder durch Einrichtung einer ÖPNV-Haltestelle im Ortsteil inkl. Errichtung der notwendigen Buswendeschleife, oder als flexible Bedienung bzw. möglicher Einsatzbereich für (teil-)automatisierte und/oder autonome Test-Anwendungen (vgl. Kapitel 5.4.2),
 - ◆ Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle im Bereich Tribsees, Goethestraße zur Anbindung des geplanten medizinischen Dienstleistungszentrums,
 - ◆ Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit des Gewerbestandortes Pommern-dreieck aus dem Bereich Nordvorpommern, u.a. vor dem Hintergrund der geplanten touristischen Weiterentwicklung sowie
 - ◆ In diesem Zusammenhang Prüfung der Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich Pommern-dreieck zur verbesserten ÖPNV-Erschließung,
-

- ♦ Prüfung der Möglichkeiten einer umsteigefreien Weiterführung der Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Marlow – Bad Sülze bis Tribsees zur Berücksichtigung bestehender Verkehrsverflechtungen,
- ♦ Prüfung der Einrichtung eines Stadtverkehrsangebotes in Grimmen (vgl. Kapitel 4.2.7) inkl. Einrichtung der hierfür notwendigen zusätzlichen ÖPNV-Haltestellen,
- ♦ Prüfung einer regelmäßigen, saisonalen ÖPNV-Anbindung des Freizeitziels Schwimmbad im Ortsteil Kirch Baggendorf der Gemeinde Gransebieth an die Ortsteile der umliegenden Gemeinden, z.B. im Rahmen des vorgesehenen Bediengebietes für einen On Demand-Verkehr (vgl. Kapitel 4.6.6), sowie
- ♦ Prüfung der Schaffung einer ÖPNV-Anbindung aller Ortsteile der Gemeinde Sundhagen, z.B. im Rahmen des vorgesehenen Bediengebietes für einen On Demand-Verkehr (vgl. Kapitel 4.6.6), ggf. inkl. Errichtung einer notwendigen Buswendeschleife in Falkenhagen.

4.7 ÖPNV-Beschleunigung

Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich der Landkreis zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht des Landkreises im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Sicherung Befahrbarkeit von Bereichen der Altstadt der Hansestadt Stralsund

Es wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzbarkeit der vorgesehenen Verbindungsrelationen im Bereich der Hansestadt Stralsund voraussetzt, dass die Befahrbarkeit des Bereiches Olaf-Palme-Platz – Hafen – Ozeaneum – Wasserstraße durch die Hansestadt Stralsund verbindlich sichergestellt wird. Auf die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit (z.B. Schrittgeschwindigkeit im Falle verkehrsberuhigter Zonen) soll, wenn möglich, zugunsten eines ausreichend beschleunigten öffentlichen Verkehrs verzichtet werden. Bei der Verkehrsführung soll dabei der Begegnungsfall Bus – Bus berücksichtigt werden.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen

Folgende Maßnahmen sollen aus Sicht des Landkreises zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ◆ **Erhalt aller** derzeit im Bestand befindlichen **ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen** (auch bei Unterschreiten des Orientierungswerts von zwölf Fahrzeugen je Spitzenstunde im Einzelfall),
- ◆ **ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten** z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen oder Pfortner-Lichtsignalanlagen an allen LSA-Knoten **auf Verbindungsrelationen im Hauptnetz I und II, in den Stadtverkehren sowie in stark touristisch nachgefragten Bereichen mit hohem MIV-Aufkommen** und an sonstigen LSA-Knoten mit vielen Fahrgastfahrten (ab 6 Fahrten je Spitzenstunde),
- ◆ Prüfung der Einrichtung von Halteverböten,
- ◆ Einrichtung von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung sowie
- ◆ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

Notwendige bauliche Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Vorpommern-Rügen

Um die Zielstellung zu erreichen, den sonstigen ÖPNV durch eine konsequente Beschleunigung zu verbessern, und das geplante ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel 4) umzusetzen, sind verschiedene bauliche Maßnahmen im Landkreis Vorpommern-Rügen notwendig. Nachfolgend werden Maßnahmenbereiche definiert, die aufgrund bestehender stau- und/oder baustellenbedingter Probleme aus Sicht des Landkreises eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen oder andere Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung notwendig machen:

- ◆ Binz – Jagdschloss Granitz – Sellin, Granitzer Straße
- ◆ Baabe – Göhren (z.B. auch im Zuge des Göhrener Wegs als zu prüfende Option)
- ◆ Ortslage Putgarten
- ◆ Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196
- ◆ Dierhagen – Neuhaus – Klein Müritz (Ribnitzer Großes Moor)
- ◆ Verknüpfungspunkt Altenkirchen, Schule

Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sind als Voraussetzung für eine Erschließungsmöglichkeit ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen. Dies bezieht sich auf die Straßenbereiche, die voraussichtlich durch den sonstigen ÖPNV genutzt werden sollen. Es wird eine frühzeitige vorausschauende Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen angeregt.

Bei der Planung sollten Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen berücksichtigt werden.

4.8 Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Der Schienenverkehr erfüllt für die Anbindung im Nah- und Fernverkehr eine entscheidende Erschließungsfunktion für das gesamte Kreisgebiet. Der Landkreis fordert daher, dass das bestehende Niveau gehalten und ausgebaut werden soll⁹¹.

Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV

Das Leistungsangebot im SPNV ist derzeit nur für die bisher bestellten Leistungen gesichert. Der Landkreis Vorpommern-Rügen fordert das Land auf, mindestens die heutige Angebotsqualität auch in Zukunft zu bestellen.

Reaktivierung der Darßbahn

Die von Bund und Land vorgesehene Reaktivierung der Darßbahn auf der Strecke Barth – Zingst – Prerow wird vom Landkreis Vorpommern-Rügen ausdrücklich begrüßt. Der Landkreis unterstützt dabei die vorgesehene Gesamteinbetriebnahme für das Jahr 2027 sowie den dafür notwendigen Neubau der Meinigenbrücke zwischen den Gemeinden Pruchten und Zingst.

In diesem Zusammenhang spricht sich der Landkreis darüber hinaus für die mögliche Inbetriebnahme von SPNV-Verkehren auf dem Vorläuferabschnitt Barth – Pruchten – Bresewitz aus, um bereits frühzeitig die Erreichbarkeit der Gesamregion, und hierbei insbesondere auch die touristische Erreichbarkeit, zu verbessern.

Darüber hinaus sollte aus Sicht des Landkreises geprüft werden, ob die Idee eine spurgeführten oder ähnlichen, straßengebundenen, innovativen Angebotsform, z.B. als elektrisch betriebene Bus Rapid Transit (BRT) oder Spurbuslösung, im Anschluss an die zu reaktivierende Darßbahn auf der Verbindungsrelation (Zingst –) Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal Müritz umgesetzt werden kann (vgl. Kapitel 5.4.3).

Bei der Wiederaufnahme der Bedienung der Darßbahn zwischen Barth und Prerow wird der Landkreis auf die Sicherstellung der Verknüpfung und Anschlusssicherung mit dem sonstigen ÖPNV an den SPNV-Zugangsstellen hinwirken.

Einführung einer S-Bahn-Verbindung Rostock – Stralsund

Der Landkreis spricht sich für die Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten einer S-Bahnverbindung Rostock – Stralsund aus.

Taktverdichtung auf den bestehenden SPNV-Linien RE 5, RE 9 und RB 26

Um das bestehende SPNV-Angebot weiter zu verbessern, fordert der Landkreis die Schaffung eines ganzjährigen, täglichen 60-Min-Grundtaktes auf den Linien RE 5, RE 9 und RB 26. Derzeitig bestehende Taktlücken sollen damit geschlossen werden.

⁹¹ Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen.

Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten einer Ausweitung der Bedienungszeiten, insbesondere auf dem Abschnitt Rostock – Stralsund, geprüft werden.

Einrichtung neuer Zugangsstellen zur Verbesserung der Erschließungsqualität im Landkreis

Um den Zugang zum SPNV und somit die Erschließungsqualität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, soll die Einrichtung bzw. Wiedereinrichtung der folgenden SPNV-Zugangsstellen geprüft werden:

- ◆ (Wieder-)Einrichtung einer SPNV-Zugangsstelle im Bereich Pantelitz
- ◆ (Wieder-)Aufnahme der Bedienung der SPNV-Zugangsstelle Kummerow
- ◆ Errichtung einer neuen SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd in Höhe der Andershofer Dorfstraße

Sicherung und Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs

Der Schienenpersonenfernverkehr muss im derzeitigen Umfang mindestens gesichert und nach Möglichkeit weiter ausgebaut werden. Zur Weiterentwicklung des Anschlusses an den Schienenpersonenfernverkehr im Landkreis wird, im Zusammenhang mit der Forderung nach einer Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin – Neubrandenburg – Stralsund, der weitere Ausbau der Angebote im Schienenverkehr auf der bestehenden Verbindung Berlin – Pasewalk – Greifswald – Stralsund – Binz gefordert. Somit soll eine dauerhafte, regelmäßige Verbindung zwischen Stralsund und Berlin im Schienenpersonenfernverkehr hergestellt werden.

Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr

Weiterhin sind aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen folgende Maßnahmen im Schienenverkehr erforderlich:

- ◆ Ausbau der Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Berlin für eine Geschwindigkeit von 120 km/h bzw. langfristig 160 km/h sowie Einrichtung zusätzlicher Begegnungsstellen
 - ◆ Ausbau der Strecke Stralsund – Greifswald – Berlin für eine Geschwindigkeit von 160 km/h
 - ◆ Ausbau der Strecke Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow für eine Geschwindigkeit von 120 km/h
 - ◆ Ausbau der Strecke Lietzow – Sassnitz für eine Geschwindigkeit von 80 km/h
 - ◆ Ausbau und Beschleunigung des Netzes der Schmalspurbahn Lauterbach – Putbus – Binz – Sellin – Baabe – Göhren
 - ◆ Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes von Flügelzügen auf der SPNV-Linie RE 9 mit Teilung in Lietzow
 - ◆ Prüfung der Strecke Nördliche Hafeninsel (Ozeaneum) – P+R-Parkplatz Mahnkesche Wiese (– Hauptbahnhof) in der Hansestadt Stralsund als ein mögliches erstes Einsatzszenario für automatisierten und/oder autonomen SPNV
-

- ◆ Weiterer zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock – Stralsund inkl. Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h
- ◆ Wiederherstellung der SPNV-Anbindung an den Hafen Mukran Port mit Anschluss an den Fährverkehr

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen

Der Landkreis Vorpommern-Rügen fordert die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen im Landkreis.

Die Angaben des ILVP M-V zur Barrierefreiheit lassen keine zeitlichen Festlegungen für einen barrierefreien Umbau der SPNV-Zugangsstellen im Landkreis erkennen, so dass diesbezüglich Handlungsbedarf hinsichtlich einer Konkretisierung des Zeithorizonts für den barrierefreien Ausbau gesehen wird.

Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Aus Sicht des Landkreises sollen zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können.

5. Qualitätskonzept zur Gestaltung des zukünftigen ÖPNV

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.2) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des sonstigen ÖPNV. Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit der Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.3).

5.1 Verkehrsträgerverknüpfung, Anschlusssicherung und Weiterentwicklung intermodaler Mobilität

5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Landkreis Vorpommern-Rügen sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des sonstigen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus oder Stadtbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des sonstigen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie Schiff, MIV, Fahrrad, Sharing-Systemen, Fernbus, Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs etc. ist erklärtes Ziel des Landkreises.

Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

5.1.2 Anschlusssicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlusssicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlusssicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ♦ Die Anschlusssicherung zwischen den Linien des sonstigen ÖPNV sowie mit den Angeboten des SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 5.2), überwacht werden.
- ♦ Die Echtzeitdaten des ITCS sollen so gestaltet sein, dass sie mit einer zentralen Datendrehscheibe und somit auch mit der zentralen Datendrehscheibe

der VMV kompatibel sind. Damit wird die Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Vorpommern-Rügen ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.

- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **den landesbedeutsamen Linien** 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 als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten, sofern keine zeitnah verkehrende Anschlussalternative vorhanden ist. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadtverkehr oder Zubringerverkehre (z.B. zu landesbedeutsamen Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass 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.

Anchlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten entsprechend Kapitel 5.1.2 vorgesehen werden (vgl. Tabelle 37).

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.

5.1.3 Verknüpfungspunkte

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgervernetzung erfolgt die Fortschreibung und Erweiterung der bereits im NVP 2014 - 2019 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus, Bus-Bahn und Bus-Schiff. Eine Anschlusssicherung ist nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse mindestens für die in Tabelle 37 dargestellten Hauptverknüpfungspunkte vorzusehen.

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 37: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Rügen

Verknüpfung zwischen	Schienerverkehr, sonstiger ÖPNV	Sonstiger ÖPNV, sonstiger ÖPNV
Zugangsstelle im Landkreis Vorpommern-Rügen	♦ Barth, Bahnhof	♦ Altenkirchen, Schule
	♦ Bergen, Bahnhof	♦ Bad Sülze, ehem. Bf/ Scheunenviertel
	♦ Binz, Großbahnhof	♦ Barth, Bahnhof
	♦ Göhren, Bahnhof	♦ Bergen, Busbahnhof
	♦ Grimmen, Bahnhof	♦ Binz, Großbahnhof
	♦ Martensdorf	♦ Franzburg, Neubau
	♦ Miltzow, Bahnhof	♦ Garz, Wendeschleife
	♦ Prerow, Bahnhof ¹	♦ Gingst, Schulhof
	♦ Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof	♦ Grimmen, Bahnhof ²
	♦ Samtens, Bahnhof	♦ Göhren, Bahnhof
	♦ Sassnitz, Bahnhof	♦ Marlow, Schule ²
	♦ Serams, Bahnhof	♦ Putbus, Bahnhof
	♦ Stralsund, Hauptbahnhof	♦ Reinberg ²
	♦ Stralsund, Rügendammbahnhof	♦ Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof
	♦ Putbus, Bahnhof	♦ Sagard, Schulstraße
♦ Velgast, Bahnhof ²	♦ Sassnitz, Busbahnhof	
♦ Zingst, Bahnhof ¹	♦ Samtens, Schule	
	♦ Serams, Wendeplatz	
	♦ Stralsund, Busbahnhof	
	♦ Stralsund, Hauptbahnhof	
	♦ Stralsund, Hafen	
	♦ Stralsund, Knieperdamm	
	♦ Stralsund, B96/Werftkreuzung	
	♦ Tribsees, Wendeplatz	
Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Vorpommern-Rügen	♦ Bentwisch, Bahnhof ²	♦ Graal-Müritz, Ostseering
	♦ Graal-Müritz, Ostseering	♦ Greifswald, ZOB
	♦ Sanitz, Bahnhof	♦ Rostock, Hohe Düne
Verknüpfung zwischen	Schiffsverkehr, sonstiger ÖPNV	
Zugangsstelle im Landkreis Vorpommern-Rügen	♦ Schaprode	♦ Stahlbrode, Fähre ²
	♦ Vitte, Wallweg	♦ Glewitz, Hafen ²
	♦ ggf. Neuendorf, Hafen	
	♦ ggf. Kloster, Hafengeweg	
	♦ ggf. Mukran Hafen	

Abbildung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹ Ab Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. ab dem Jahr 2027).

² Bei Umsetzung der Prüfaufträge (vgl. Kapitel 4).

Ergänzend können auch **alle nicht aufgeführten SPNV-Zugangsstellen** im Landkreis durch die Verkehrsunternehmen **für eine Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV** genutzt werden.

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.2.7) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 5.1.1 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 5.3.2 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV (ggf. durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen, vgl. Kapitel 5.2.6) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

5.1.4 Verknüpfung zwischen sonstigen ÖPNV und Schiffsverkehren

Verknüpfung zwischen sonstigen ÖPNV und ÖPNV-Schiffsverkehren

Die Verknüpfung zwischen Schiff und sonstigem ÖPNV am Verknüpfungspunkt Schaprode soll so optimal wie möglich gestaltet werden, um eine durchgehende Reisekette zur Insel Hiddensee zu ermöglichen. Hierzu sollen die Möglichkeiten der Vertaktung und Anschlusssicherung gemeinsam mit der Weißen Flotte GmbH an der Haltestelle Schaprode untersucht werden. Des Weiteren ist eine Anschlusssicherung an der Zugangsstelle Bergen auf Rügen, Bahnhof an den SPNV wichtig, um die Erreichbarkeit des Oberzentrums Stralsund von der Insel Hiddensee aus sicherzustellen.

Prüfung der Einführung weiterer Schiffsverbindungen

Darüber hinaus sollen als weitere Maßnahmen die Einführung weiterer Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem sonstigen ÖPNV geprüft werden. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegekette, die innovative Elemente von kombinierten Angeboten enthalten können. Aus Sicht des Landkreises sollte dabei ergebnisoffen untersucht werden, ob Schiffsverbindungen eigenwirtschaftliche Angebote darstellen bzw. inwieweit eine Anwendung von integrierten ÖPNV-Tarifen umgesetzt werden kann. Dabei soll u.a. für folgende Untersuchungsbereiche eine Machbarkeit geprüft werden:

- ◆ Bereich Ribnitzer See / Saaler Bodden: Halbinsel Pütznitz, Ribnitz-Damgarten, Dierhagen, Wustrow, Althagen, Born
- ◆ Bereich Lietzow – Bug – Hiddensee
- ◆ Bereich Göhren, Sellin, Binz, Prora, Sassnitz und perspektivisch Baabe, Königstuhl, Kap Arkona

Teilweise ist die Neuerrichtung von Anlegestellen zu berücksichtigen, z.B. in Baabe, Königstuhl, Kap Arkona oder Prora.

5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und sonstigem ÖPNV spielt im Landkreis Vorpommern-Rügen eine ausbaufähige Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der

Radnutzung als Teil von Wegeketten zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.

Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV**.

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen 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) unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind nach Möglichkeit um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für e-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen für die definierten Hauptverknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. Tabelle 37) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Mecklenburg-Vorpommern, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV

Der Landkreis Vorpommern-Rügen misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegeketten unterstützt werden. Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung sonstiger ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern. Das im Rahmen des Haltestellenkonzeptes erstellte Haltestellenkataster⁹² sollte dabei die Grundlage für eine Festlegung konkreter Modernisierungs- und Ergänzungsmaßnahmen bilden, welche mit dem Ansatz verzahnt wird, einzelne Haltestellen zu Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln (vgl. Kapitel 5.1.9).

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und sonstigem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

⁹² Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

Fahrradmitnahme im SPNV

Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV.

Fahrradmitnahme im sonstigen ÖPNV

Die bisherigen Regelungen schließen eine Fahrradmitnahme nur in Stadt- bzw. Ortsverkehren aus. Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Regionalverkehr wurden aufbauend auf die Tarif- und Beförderungsbedingungen unter den Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen Fahrzeugen gestellt, wobei die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen Vorrang hat. E-Bikes oder Pedelects werden nur bei entsprechend vorhandenen Fahrradanhängern befördert. Für die Mitnahme ist eine Fahrradkarte zu erwerben.

Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Zur Unterstützung des Zusammenwirkens von Bus und Bahn sowie Fahrrad wird angestrebt, auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und 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 Bussystems⁹³.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen unterstützt daher die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen. Es soll in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob das saisonale Angebot RADzfatz räumlich und/oder zeitlich erweitert werden kann (vgl. auch Kapitel 4.6.4).

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

5.1.6 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi)

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die zuständigen Baulastträger bzw. Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.

Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

⁹³ Vgl. auch Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2018.

Im Bereich der Hansestadt Stralsund sollen dabei insbesondere die vorhandenen P+R-Anlagen in den Bereichen Strelapark, Real, Ostsee-Center, B96/Werftkreuzung gestärkt werden.

Verknüpfung mit dem Taxi bzw. zu taxiähnlichen Verkehrsformen

Insbesondere im Bereich der Mobilitätsstationen sollen auch Taxistellplätze berücksichtigt werden. Des Weiteren sollten Möglichkeiten der Integration taxiähnlicher Verkehrsformen (z.B. uber, moia, clevershuttle etc.) geprüft werden.

5.1.7 Berücksichtigung der PBefG-Novelle

Mit der im August 2021 in Kraft getretenen PBefG-Novelle werden „Linienbedarfsverkehre“ als bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste innerhalb des ÖPNV (§ 44 PBefG) und „gebündelte Bedarfsverkehre“ als Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV (§ 50 PBefG) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert. Somit werden für Pooling-Dienste bzw. taxiähnliche Verkehrsformen zwei Genehmigungstatbestände vorliegen. Die Regulierung soll dabei durch den jeweilig zuständigen Aufgabenträger erfolgen.⁹⁴

5.1.8 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fernverkehr (Fernbus, SPFV)

Die Angebote des Fernbusses sollten mit dem sonstigen ÖPNV koordiniert werden und, wenn möglich, an Verknüpfungspunkten entsprechend den Empfehlungen aus Kapitel 5.1.2 mit den anderen Verkehrsträgern verknüpft werden.

Es soll des Weiteren geprüft werden, ob die Haltestelle des Fernbusses in der Hansestadt Stralsund in die Bahnhofsstraße und somit in fußläufige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes verlegt werden kann.

Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch wichtige Fahrten des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Angebot des sonstigen ÖPNV verknüpft werden, um eine attraktive Reisekette, z.B. für Gäste, herzustellen.

5.1.9 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Landkreis Vorpommern-Rügen die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 31 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst dargestellt.

⁹⁴ Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund 2021 und Rödl & Partner GmbH 2020.

Abbildung 31: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen



Abbildung: IGES 2021.

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 DFI für den ÖPNV,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstation durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie
- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bike- und E-Scooter- bzw. E-Roller-Sharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelecs,
- ◆ 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.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Tabelle 37 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden. Dabei eignen sich insbesondere zentrale Verknüpfungspunkte wie z.B. Stralsund, Hauptbahnhof für eine erste Phase der Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu intermodalen Mobilitätsstationen.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert zu entwickeln, dass die regionale Identität des Landkreises repräsentiert.

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 Kapitel 7.2.1 genannten Fördermöglichkeiten sollten ausgeschöpft werden.

5.2 Qualitätsstandards

5.2.1 Qualität des Betriebsablaufs

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den sonstigen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt:

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
-

- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität konkretisiert:

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
- ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
- ◆ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) erfolgen.

Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme 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 Fahrausweisverkauf,
- ◆ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation (webbasiert bzw. Fahrplan-App mit Echtzeitdaten),
- ◆ Ggf. Ansteuerung der LSA-Knoten,
- ◆ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ◆ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein-/Aussteigenden sowie
- ◆ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Bedienformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen, z.B. auf den Betriebshöfen, vorzuhalten. Grundsätzlich ist der Betrieb der Leitstellen zeitlich auf die Erfordernisse der verkehrlichen Betriebsabläufe abgestimmt vorzuhalten. Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend qualifizierte Beschäftigte einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten nach Möglichkeit ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

5.2.2 Dienstleistungsqualität

Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden innerhalb von 14 Tagen nach Beschwerdeeingang.

Fahrgastgarantien

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollten sich mindestens auf die Bereiche Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort) beziehen. Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im Landkreis Vorpommern-Rügen sicher.

Durchführung von Fahrplankonferenzen

Zur Sicherstellung einer sich an den Anforderungen der Bevölkerung orientierenden Angebots- und Fahrplanplanung, sollen die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises regelmäßig an der Gestaltung des sonstigen ÖPNV beteiligt werden.

Hierzu sollen die Verkehrsunternehmen jährliche Fahrplankonferenzen durchführen, z.B. in Form öffentlicher Veranstaltungen an wechselnden Orten im Landkreis, über einen öffentlichen Aufruf zu schriftlichen Hinweisen (z.B. per E-Mail oder Brief) etc.

Bürgerinnen und Bürger sollen dabei insbesondere Hinweise und Anregungen zum aktuellen Fahrplan- und Fahrtenangebot geben können.

5.2.3 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den sonstigen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Nutzenden. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie allgemeine Kenntnis über touristische Ziele,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektronischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Kenntnis vom Umgang mit Fundsachen,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzende.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer und gilt für alle Bedienformen (z.B. Linienverkehr, On Demand-Verkehr, Bürgerbus etc.).

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig, jedoch mindestens einmal jährlich, durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der

Verkehrsunternehmen ergänzt werden. Dabei sind die Themen Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit/Orientierung und Nutzung des ÖPNV durch mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Menschen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

Die Tarif- und Vertriebslandschaft im Landkreis Vorpommern-Rügen 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 Kontext⁹⁵ beschrieben.

Kurzfristig: Maßnahmen zur Verbesserung der Schülerbeförderung

Zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler beabsichtigt der Landkreis Vorpommern-Rügen verschiedene Maßnahmen und Modelle zu prüfen.

Dazu soll eine zusätzliche freiwillige Leistung im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur Mindestentfernung, die Einführung einer Schülernetzkarte bzw. Schülerfreizeitkarte vorbehaltlich von Kreistagsbeschlüssen weiter geprüft werden.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen 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 Hansestadt Stralsund sowie den Verkehrsunternehmen des SPNV und des sonstigen ÖPNV im Landkreis abstimmen. Die Option der Fahrradmitnahme im SPNV soll dabei berücksichtigt werden.

Es soll insbesondere überprüft werden, welche etwaigen Tarifierungsgewinne oder Tarifierungsrisiken bei den Verkehrsunternehmen entstehen und wie diese geregelt werden können.

Kurzfristig: Chancen von ÖPNV-Tarifen für touristische Zielgruppen nutzen

Die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots soll deutlich ausgebaut und durch entsprechende ÖPNV-Tarifangebote stärker etabliert werden. Dies bietet gleichzeitig Chancen, Mehreinnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes generieren zu können. 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 dem „Bus frei“-Angebot gearbeitet werden, die kurzfristig zumindest anteilig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen

⁹⁵ Kurzfristig = ca. 1-2 Jahre; mittelfristig = 2-5 Jahre; langfristig = mehr als 5 Jahre.

des sonstigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage der Idee „**RügenCard**“ sowie die Umsetzung der „**FDZ Card**“ für die Region Fischland-Darß-Zingst ist zu empfehlen. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten der Einführung in weiteren Teilen des Landkreises, wie z.B. in Bad Sülze, geprüft werden. Der Landkreis unterstützt darüber hinaus den geplanten landesweiten Ansatz einer sogenannten MVCard, der durch das Land Mecklenburg-Vorpommern aktuell im Zusammenwirken mit fünf Modellregionen untersucht wird. Eine der Modellregionen ist die Region Fischland-Darß-Zingst.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung bzw. Ausweitung von Gästekarten-Ansätzen soll des Weiteren geprüft werden, ob die Einführung der Anerkennung von Tageskurkarten im Bereich des Angebotes „Bus frei“ in den Tarifwaben 223-Sellin, 224-Baabe, 225-Göhren, 226-Lobbe und 227-Klein Zicker sowie die Ausweitung des Angebotes mindestens auf die Tarifwaben 220-Binz und 210-Sassnitz erfolgen kann.

Kurzfristig: Verbesserung der Kommunikation bezüglich bestehender Angebote und gegenseitiger Tarifanerkennung

Bisher existierende Angebote, Kooperationen und Tarifanerkennungen zwischen verschiedenen Anbietern bzw. Angeboten sollten konsequent vereinfacht und auch gegenüber den Kunden kommuniziert werden.

Kurzfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines kostenfreien ÖPNV Vorpommern-Rügen

Es sollen die Möglichkeiten einer kostenfreien ÖPNV-Nutzung (SPNV und sonstiger ÖPNV) im Landkreis Vorpommern-Rügen untersucht werden. Hierzu soll ein Gutachten zur Prüfung der Machbarkeit erstellt werden.

Kurzfristig: Einführung des Angebots „City-Tickets“ der DB AG für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund

Zur Verbesserung der Intermodalität und Nutzung eines Tickets für die gesamte Reisekette, soll die Einführung des Angebots „City-Tickets“ der DB AG für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund geprüft werden. Hierzu sollten Gespräche mit der DB AG zu den notwendigen Umsetzungsschritten geführt werden.

Kurzfristig: Wiedereinführung des Tarifangebotes Ostsee-Ticket der DB AG

Zur Beibehaltung einer attraktiven Tarifvielfalt fordert der Landkreis die Wiedereinführung des Tarifangebotes Ostsee-Ticket. Dabei sollte das Angebot wie bisher saisonal von Juni bis Oktober für Fernverkehrs- als auch Nahverkehrszüge der DB sowie den Regionalzügen der PRESS und der ODEG bis/ab bestimmten Abfahrt- und Zielbahnhöfen⁹⁶ gelten.

⁹⁶ Im Landkreis Vorpommern-Rügen waren nur Zielbahnhöfe vorhanden (Barth, Bergen auf Rügen, Lauterbach Mole, Lauterbach (Rügen), Ostseebad Binz, Putbus, Ribnitz-Damgarten West, Sassnitz und Stralsund). Abfahrtsbahnhöfe waren mehrere Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg, z.B. Berlin Hbf, Potsdam oder Oranienburg.

Kurzfristig: Prüfung der Möglichkeiten der verbesserten Tarifgestaltung auf den ÖPNV-Schiffsverbindungen

Es soll gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, und hierbei insbesondere der Weißen Flotte, geprüft werden, welche Möglichkeiten für eine Verbesserung der Tarifgestaltung für die ÖPNV-Schiffsverbindungen nach Hiddensee bestehen.

Kurzfristig: Prüfung einer potenziellen Ausweitung der Wabe 100 (Hansestadt Stralsund) auf angrenzende Gemeinden

Um den bestehenden Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen, z.B. hinsichtlich Pendelnderverflechtungen und Versorgungs- bzw. Freizeitverkehren, zwischen der Hansestadt Stralsund und ihren Umlandgemeinden (vgl. u.a. Kapitel 2.1.1 und 2.1.3) besser Rechnung zu tragen, sollen die Möglichkeiten einer Ausweitung der Wabe 100 (Hansestadt Stralsund) auf Teile der angrenzenden Gemeinden untersucht werden.

Hierbei soll insbesondere geprüft werden, ob z.B. Bereiche aus der Wabe 107 (Kramerhof) zur Wabe 100 und somit zur Wabe der Hansestadt Stralsund zugeordnet werden können. Dies betrifft u.a. den Ortsteil Parow der Gemeinde Kramerhof mit dem Haltestellen Stralsund Marinetechnikschule und Stralsund Strelasund Kaserne.

Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Ehrenamtstickets im Landkreis

Zur Anerkennung von sozialem Engagement in Form von ehrenamtlichen Tätigkeiten, soll die Einführung eines Ehrenamtstickets im sonstigen ÖPNV des Landkreises geprüft werden. Dabei soll geprüft werden, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Konditionen ein solches Ticket umgesetzt werden könnte.

Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Job-Tickets

Zur Verbesserung der Mobilität von pendelnden Beschäftigten soll die Möglichkeit der Einführung eines Job-Tickets geprüft werden.

Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Semestertickets für Studierende der Hochschule Stralsund

Zur Verbesserung der Mobilität von Studierenden der Hochschule Stralsund soll die Möglichkeit der Einführung eines Semestertickets geprüft werden.

Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines weiteren Ticketangebotes Fahrrad

Um die Fahrradmitnahme u.a. auch auf kürzeren Strecken zu attraktiveren, soll die Einführung eines entfernungsbasierten Ticketangebotes für die Fahrradmitnahme geprüft werden.

Kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt

Unabhängig von der mittel- bis langfristig angestrebten Einführung eines Verbundtarifs sollen die Möglichkeiten der Einführung eines Übergangstarifs für Fahrten

aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt geprüft werden.

Mittel- bis langfristig: Weiterentwicklung des derzeitigen Wabentarifs zu einem Entfernungstarif

Der Landkreis Vorpommern-Rügen beabsichtigt bis spätestens zum Jahr 2035 den derzeitigen Wabentarif zu einem entfernungsbasierten Tarif (= Entfernungstarif) weiterzuentwickeln. Ein solcher ist in der Regel modular aufgebaut und besteht aus einem Grundpreis und einer kilometerbasierten Komponente. Die Einführung eines Entfernungstarifes soll dabei zum einen durch seine Transparenz und Nachvollziehbarkeit die Kundenfreundlichkeit erhöhen, zum anderen unterstützt der Entfernungstarif die Umsetzung von Verbundtarifen.

Mittel- bis langfristig: Einführung eines Verbundtarifs (eTarif)

Als mittel- bis langfristiges Ziel ist die Weiterentwicklung der Tariflandschaft zu einem Verbundtarif anzustreben. Der Tarif der VVR ist von seiner Grundarchitektur her dazu geeignet, um als Verbundtarif die tarifliche Integration von Bahn-, Bus- und Schiffsverkehren herbeizuführen. Hierzu soll, entsprechend der Ergebnisse der im Auftrag des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern erstellten Machbarkeitsstudie zur Schaffung eines Verkehrsverbundes für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Planungsregion Vorpommern⁹⁷, die Gründung eines innovativen Digitalverbunds für Vorpommern mit einem digitalen Tarif (= **eTarif**) als Gemeinschaftstarif für Bus- und Bahnangebote weiter vorangetrieben werden.

Der eTarif kann als ein eigenständiger, transparenter, zusätzlicher Tarif mit Bestpreis-Ermittlung die Standard-Bartarife ergänzen und gleichzeitig im Zuge der Digitalisierung den Vertrieb bisheriger, bestehenbleibender Einzeltarife über eine Vertriebsplattform ermöglichen.

Neben der Tarifentwicklung und -implementierung soll somit insbesondere der Aufbau einer internet-basierten Vertriebsplattform sowie die Implementierung eines Einnahme-Aufteilungs-Verfahrens in der Region erfolgen.

Der vorgeschlagene e-Tarif hat dabei folgende Ziele:

- ◆ Etablierung einer attraktiven Tarifoption, insbesondere für Wenig-Nutzende und Touristen
- ◆ Beseitigung bisheriger (digitaler) Angebotsdefizite
- ◆ Akzeptanzsteigerung bei den Stakeholdern durch
 - „Kleine Verbundlösung“, die auf die eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten der Aufgabenträger Rücksicht nimmt und andererseits möglichst schnell sichtbare Vorteile für die ÖPNV-Nutzende bringt
 - Beibehaltung bisheriger Angebote, so dass der Aufwand bei den Verkehrsunternehmen geringgehalten wird und gleichzeitig ÖPNV-Nutzende weiterhin „traditionelle“ Tarifangebote nutzen können.

⁹⁷ Vgl. IGES Institut GmbH / Rödl & Partner GbR 2020.

Der Verkehrsverbund sollte dabei die strategische Tarifplanung übernehmen, um mittelfristig eine einheitliche Tarifgestaltung für alle Tarifarten zu gewährleisten.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen unterstützt aktiv die Durchführung weiterer Schritte zur Einführung eines eTarifs als Gemeinschaftstarif in der Region Vorpommern.

Perspektivisch kann die Einführung des eTarifs darüber hinaus dazu beitragen, eine Anbindung über die Landkreisgrenzen, z.B. in Richtung des Verkehrsverbundes Warnow, zu verbessern. Somit könnten für Fahrgäste tarifliche Hürden abgebaut und dadurch der Übergang zwischen den verschiedenen Tarifgebieten erleichtert werden.

Langfristig: Einführung eines landesweiten Verbundtarifs

Der Landkreis unterstützt eine langfristige perspektivische Einführung eines landesweiten Verbundtarifes im Land Mecklenburg-Vorpommern. Dabei ist die Sicherstellung der Finanzierung von Durchtarifierungsverlusten (DTV) und eine leistungsgerechte Einnahmeaufteilung vorab zu klären. Als Vorstufe wird die Prüfung der Umsetzung eines landesweiten SPNV-Tarifs begrüßt⁹⁸.

Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt in allen Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV.

Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen sollen weiterhin folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- ◆ Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle,
- ◆ Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes sowie
- ◆ Anbieten eines elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. Handyticket über die App DB Navigator) für das Fahrausweissortiment.

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

Der Vertrieb von Fahrausweisen erfolgt derzeit vornehmlich über vertraglich gebundene Verkaufsgenturen, eigene Kundenbüros, in den Fahrzeugen sowie automatenbasiert durch die Fahrausweisautomaten der DB AG, in den Zügen der ODEG sowie an Fahrkartenschaltern der PRESS. Elektronischer bzw. webbasierter Vertrieb erfolgt nur für einige Fahrausweise des Schienenverkehrs wie z.B. Tickets der Deutschen Bahn AG oder das Fahrausweissortiment der PRESS im Bereich der Rügenschke BäderBahn.

Zukünftig sollen daher auch webbasierte Vertriebswege ermöglicht werden.

⁹⁸ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2018.

Der Landkreis regt an, die Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von Check in/Check out zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden konsequent und rasch voranzutreiben. Dabei wird empfohlen, dazu sowohl eigene Möglichkeiten sowie ggf. auch kurzfristige Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit deutschlandweit bewährten Vertriebsformen wie etwa DB Navigator, Handyticket Deutschland etc. zu prüfen.

Markenbildung und einheitliches Erscheinungsbild von ÖPNV-Informationen

Eine Erhöhung der Identifikationsmöglichkeit sowie der Wiedererkennbarkeit des sonstigen ÖPNV im Landkreis soll aufbauend auf die Einführung einheitlicher Gestaltungselemente geprüft werden. Hierzu soll ein **landkreisweites ÖPNV-Marketingkonzept** erarbeitet und anschließend umgesetzt werden.

Dabei sollte insbesondere auch die Förderung der SPNV- und ÖPNV-Nutzung durch Touristen einen Schwerpunkt des Konzeptes bilden. Zusätzlich müssen regionale Spezifika beachtet werden, damit gut etablierte Produkte wie das Stadtbussystem der Hansestadt Stralsund oder einprägsame Gestaltungselemente der Bereiche Rügen und Fischland-Darß-Zingst weiterhin nutzbar bleiben. Dabei besteht die Gelegenheit, eine **einheitliche Markenwahrnehmung des ÖPNV im Landkreis** aufzubauen.

Die optische und inhaltlich ähnliche Gestaltung von **Informationsmedien** sind zentrale Aspekte, um Zugangshürden für den (potenziellen) Fahrgast 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. Analoge Fahrplanmedien wie linienbezogene Fahrpläne, Aushangfahrpläne etc. und elektronische Informationsangebote sollen somit ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen.

5.2.5 Qualität der Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf ihren Internetseiten, das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen sowie bei Bedarf die Bereitstellung von analogen Fahrplanmedien und Informationen zu weiteren Mobilitätsangeboten. Aushangfahrpläne der Haltestellen sollen auch online verfügbar gemacht werden. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden. Fahrpläne sollen übersichtlich und leicht merkbar gestaltet sein.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über einen Hinweis zur Mobilitätszentrale) anzubieten.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit soll eine eindeutige Linienbenennung und Liniennummerierung in den Fahrplänen sowie an den Haltestellen und Fahrzeugen erfolgen. Linien sollen nach Möglichkeit einen klaren Linienverlauf mit weitestgehend gleichem Linienweg der Fahrten aufweisen.

Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) zur Verfügung stellen, z.B. zur Darstellung an DFI-Anlagen.

Möglich sind darüber hinaus auch eigene mobile Internet bzw. App-Lösungen aber auch die Datenweitergabe an etablierte Informationsplattformen wie etwa die landesweite Fahrplanauskunft der VMV inkl. der dazugehörigen App „MV fährt gut“ oder die Plattform www.bahn.de der DB Vertrieb GmbH.

Es sollen dabei alle Verkehrsangebote elektronisch beauskunftet und abgebildet werden.

Es sollen geeignete Lösungen ermöglicht werden, Echtzeitinformationen akustisch zu übermitteln. Bewährt haben sich dabei z.B. app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben. Dies bietet insbesondere für sehbehinderte Menschen adäquate Lösungen. Es existieren in Deutschland bereits erfolgreich umgesetzte Anwendungen, wie z.B. DyFIS® Talk oder aber die ivanto-App.

Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle und akustische Informationen zu den nächsten Haltestellen und Anschlussmöglichkeiten sollen in allen Fahrzeugen vorhanden sein. Die visuellen Informationen sollen mindestens die nächsten drei Haltestellen und die Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden. Nach Möglichkeit sollen auch bedeutende Zwischenhalte (z.B. Bahnhöfe oder touristische Ziele) sowie Hinweise zu Durchbindungen dargestellt werden, die bisher oft als Umstieg veröffentlicht werden (z.B. in Serams).

Der Landkreis Vorpommern-Rügen sieht es als wichtiges Ziel an, in den Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV kurzfristig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen darstellen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.3 und 5.2.6 definiert.

Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen (vgl. Tabelle 40 in Kapitel 5.3) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung (vgl. Kapitel 5.2.7) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität sollte die Einführung von DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie wichtigen Haltestellen (z.B. im Bereich touristischer Schwerpunkte) erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden.

Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- ◆ internetbasiert (z.B. über <https://vvr.verbindungssuche.de/index.php>, <http://efa.vmv-mbh.de/> oder www.bahn.de),
- ◆ ggf. über Apps (z.B. über DB Navigator der DB AG),
- ◆ über die DFI-Anlagen sowie
- ◆ in den Fahrzeugen

zu informieren. Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

5.2.6 Fahrzeugqualität

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im sonstigen ÖPNV hin. Es werden folgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁹⁹ gestellt:

- ◆ **Technische Merkmale:** Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.
- ◆ **Zugang zum Fahrzeug:** Die eingesetzten Fahrzeuge sollen einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Niederflerbusse bzw. Low-Entry-Technologie jeweils mit Kneelingfunktion, ggf. auch Fahrzeuge mit Hublift- oder Rampensystemen, falls der Einsatz von Niederfler- bzw. Low Entry-Fahrzeugen nicht möglich ist).
- ◆ **Fahrzeugkapazität:** Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird. Zusätzlich sind die Kapazitäten so zu planen, dass im Normalfall keine Fahrgäste zurückgelassen werden.
- ◆ **Sicherheit:** Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.

⁹⁹ 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.

- ♦ **Reinigung:** Die Fahrzeuge müssen sich in einem sauberen Zustand befinden. Je nach Witterung und Verschmutzungsgrad ist das Fahrzeug regelmäßig innen und außen zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums sind mindestens einmal jährlich durchzuführen. Schäden durch Vandalismus sind nach Möglichkeit umgehend zu beseitigen.

Ausstattung

- ♦ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signets, Logo des konzessionierten Unternehmens).
 - ♦ Die Fahrzeuge sind ausgestattet mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) vorne und seitlich am Fahrzeug sowie einer Linienanzeige hinten.
 - ♦ Im Fahrzeug ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation zur Information über die nächste Haltestelle vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung von visueller Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist.
 - ♦ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
 - ♦ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
 - ♦ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.
 - ♦ Im Innenraum müssen ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
 - ♦ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Vorpommern-Rügen eingesetzten Technik etc.
 - ♦ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
 - ♦ Es soll mindestens eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorgesehen werden. Darüber hinaus sollen Fahrzeuge mit einer Vollklimatisierung ausgerüstet werden.
 - ♦ Neufahrzeuge können mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) und müssen mit einer Anlage zur Videoüberwachung ausgestattet werden. Bis zum Jahr 2035 müssen 90 % der Fahrzeuge über ein AFZS verfügen.
-

Werbeflächen

- ♦ Die Fensterflächen im Fahrgastbereich dürfen maximal bis zu einem Anteil von 50% für Beklebungen (Werbung o.ä.) genutzt werden.
- ♦ Der Sichtbereich der Fahrerin bzw. des Fahrers muss generell gewährleistet bleiben.

Umweltstandards und Fahrzeugalter

- ♦ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringende Fahrzeuge, sollen 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 Beschaffung und der Einsatz von „sauberen Fahrzeugen“¹⁰⁰ bzw. emissionsfreien¹⁰¹ Fahrzeugen (entsprechend SaubFahrzeugBeschG zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) wird angestrebt.
- ♦ Fahrzeuge mit konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren): Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge im Regionalverkehr darf 10 Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollen sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr nicht älter als 15 Jahre sein.
- ♦ Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Fahrzeugalter definiert.

Anforderungen an eingesetzte Schiffe im Linienverkehr

Im Linienverkehr eingesetzte Schiffe sollen barrierefrei zugänglich sein. Die Anzahl der Sitzplätze soll nach Möglichkeit der Anzahl der Fahrgäste entsprechen. Es sollen ausreichend ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren, schwerem Gepäck, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.

¹⁰⁰ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Artikel 2 Nummern 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

¹⁰¹ Ein Fahrzeug ist „emissionsfrei“, wenn es entweder keinen Verbrennungsmotor hat oder der Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO₂/km bzw. 1 g CO₂/kWh ausstößt.

5.2.7 Infrastrukturqualität Haltestellen

Grundsätze

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des sonstigen ÖPNV liegt im Landkreis Vorpommern-Rügen in der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger und somit i.d.R. der Städte und Gemeinden. Neben den nachfolgenden Anforderungen sind auch die Grundsätze von Kapitel 5.3 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit zu beachten.

Die durch die Verkehrsunternehmen zu erfüllenden Mindestanforderungen an Ausstattungselemente und Wartung von Haltestellen sind:

- ◆ Haltestellenmast mit Haltestellenschild,
- ◆ Fahrplankästen mit Fahrplänen und Informationen zu Anschlüssen,
- ◆ Unternehmensadresse 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

Entsprechend dem Haltestellenkonzept und dem darin enthaltenen, einheitlichen Haltestellenkataster, erfolgt die Kategorisierung der Haltestellen in die Kategorien A-D. Eine ausführliche Beschreibung der jeweiligen Haltestellenkategorie kann dem Haltestellenkonzept entnommen werden.¹⁰²

Mindestausstattung von Haltestellen

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten die im Haltestellenkonzept definierten Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 38).¹⁰³

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der Baulastträger, i.d.R. der kreisangehörigen Kommunen liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 5.3 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

¹⁰² Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

¹⁰³ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

Tabelle 38: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C	D
Grundausrüstung				
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für Haltestellenschild	X	X	X	X
Haltestellenschild inkl. Haltestellenname	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen (Unternehmensadresse/Ansprechpartner)	X	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X	X
Fahrgastinformation				
Liniennummern und ggf. Fahrtziele der verkehrenden Linien	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten (Informationen zu Anschlüssen)	X	X	X	X
Tarifinformationen	X	X	(X)	-
Linienetzplan	X	(X)	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	-	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	-	-	-
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen, Telefon-/Emailkontakt bzw. Homepage/Unternehmens-App oder ggf. QR-Code	X	X	X	X
Aufenthaltskomfort				
Befestigte, sicher erreichbare, ausreichend große, ebene Wartefläche	X	X	X	(X)
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	-	-
Sitzgelegenheit	X	X	-	-
Abfallbehälter	X	X	-	-
Info- und Notrufsäule	(X)	-	-	-

Darstellung: IGES 2021. Datengrundlage: kobra NVS GmbH 2021.

Anmerkung: (X) = anzustreben bzw. bei Bedarf.

Haltestellen mit besonderer touristischer Funktion sollen zusätzlich in geeigneter Weise mit touristisch relevanten Informationen (z.B. touristische Ziele, Umgebungskarten etc.) ausgestattet werden.

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.

Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies sollte durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen VVR im Zusammenwirken mit den kreisangehörigen Kommunen und dem Landkreis Vorpommern-Rügen auf Basis des in 2021 im Auftrag des Landkreises erstellten Haltestellenkonzeptes erfolgen. Eine regelmäßige Zulieferung von Änderungen durch die Baulastträger sind vom Landkreis erwünscht, um eine kontinuierliche Aktualisierung durch Einpflegen der Änderungen in das Haltestellenkataster durchführen zu können.

Wartung und Instandhaltung

Die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausrüstung und Fahrgastinformation (Haltestellenbeschilderung, Fahrpläne, Tarifinformationen) verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation zuständig.

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Für Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte sind im Landkreis Vorpommern-Rügen die Baulastträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden, zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen.

5.3 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

5.3.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 5 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 berücksichtigen¹⁰⁴, für die

¹⁰⁴ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im LBGG M-V sowie im ÖPNVG M-V festgeschrieben.

Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022¹⁰⁵ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.¹⁰⁶

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer **schrittweisen Umsetzung** im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im LBG M-V wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 6 LBG M-V Barrierefreiheit vor, wenn „[...] bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 6 LBG M-V bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 2 Abs. 6 ÖPNVG M-V müssen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.

5.3.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Der Landkreis Vorpommern-Rügen bekennt 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 ÖPNV-Nutzende.

¹⁰⁵ Die Frist gilt nicht, sofern im NVP 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. Mecklenburg-Vorpommern hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

¹⁰⁶ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich, subjektive Sicherheit wird mitgedacht

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. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden nachfolgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung der Fahrzeuge, der Auskunftssysteme sowie des Betriebs und der Unterhaltung der Infrastruktur zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen. Die Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV können dem Haltestellenkonzept entnommen werden¹⁰⁷.

Tabelle 39: 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 Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern ◆ Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeigtür mit einer Breite von mind. 850 mm ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrende ◆ Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug ◆ Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug ◆ Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
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 (ggf. unterstützt durch Klapprampen und/oder Kneelingfunktion bzw. Einsatz von Hubliften)

Darstellung: IGES 2021.

¹⁰⁷ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

Tabelle 40: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- 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 und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung ◆ Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen ◆ Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrende günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 m und 1,40 m) ◆ Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand ◆ Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)
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 ◆ Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden. ◆ Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/ Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch) ◆ In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.
Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Persönliche und telefonische Beratung sowie digitale Beratungsform für Menschen mit Hörbehinderung (z.B. per E-Mail, Fax oder app-gestützt) ◆ Akustische Übermittlung von Echtzeitinformationen, z.B. über app-basierte Lösungen, die Echtzeitdaten aus ITCS-Systemen wiedergeben (z.B. Anwendungen wie DyFIS® Talk, ivanto-App etc.) ◆ Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)

Darstellung: IGES 2021.

Tabelle 41: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit im Betrieb und in der Unterhaltung der Infrastruktur

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
Barrierefreie Nutzbarkeit der Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Regelmäßige Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen, dabei mindestens <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung von Kleinstreparaturen ▪ Kontrolle von Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans ▪ Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind, ▪ Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten ◆ Regelmäßige Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte des Haltestellenbereiches sowie der Zuwegung zur Haltestelle ◆ Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit auch bei Baustellensituationen (z.B. barrierefreier Zugang und barrierefreie Nutzbarkeit von Ersatzhaltestellen, Information mobilitäts- und insbesondere sehbehinderter Nutzende über baubedingte Haltestellenverlegungen)
Sicherstellung Barrierefreiheit durch Personal	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Schulung des Fahr- und Servicepersonal der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die besonderen Belange mobilitätseingeschränkter Personen ◆ Schulung bzw. Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich des barrierefreien Anfahrens von Haltestellen zur Minimierung des Spaltmaßes zwischen Fahrzeug und Bordstein ◆ Sensibilisierung des Fahrpersonals hinsichtlich der Bedeutung von taktilen und visuellen Markierungen (z.B. taktiler Einstiegsfeld) zur Markierung der Einstiegsstelle
Freihaltung von Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Freihaltung der notwendigen Länge des Haltestellenbereichs von abgestellten Fahrzeugen zur Sicherstellung der barrierefreien Anfahrbarkeit der Haltestelle

Darstellung: IGES 2021.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST, 2006
- ◆ 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 BOKraft)

5.3.3 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 BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden¹⁰⁸:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die vergleichbare Verkehrsverbindungen bietet,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B., weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist sowie
- ◆ Sogenannte virtuelle Haltestellen bzw. Ein- und Ausstiegspunkte im Haustürbetrieb, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im On Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

Ausnahmen sind zu begründen.

5.3.4 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 insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist. Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das 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.¹⁰⁹

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis **ausdrücklich unterstützt**.

Die Prioritätensetzung, der Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sowie die Kriterien zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus können dem Haltestellenkonzept entnommen werden¹¹⁰.

¹⁰⁸ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

¹⁰⁹ Vgl. ebenda.

¹¹⁰ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

5.4 Zukunftskonzept

5.4.1 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Landkreis Vorpommern-Rügen setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten.

Für die Fahrzeuge des sonstigen ÖPNV wird festgelegt, dass die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden müssen. Die zukünftige Fahrzeugbeschaffung berücksichtigt die Zielwerte des SaubFahrzeugBeschG als Umsetzung der Clean Vehicles Directive¹¹¹, so dass eine konsequente Ausrichtung auf den Klimaschutz und Nachhaltigkeit gewährleistet wird.

Des Weiteren sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden:

- ◆ Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst,
- ◆ Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise,
- ◆ Etc.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im sonstigen ÖPNV angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen. Um die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien:

- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie
- ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im sonstigen ÖPNV zu erreichen.

¹¹¹ Zielwert von mindestens 45 % „sauberer Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenden Fahrzeugen bis zum 31. Dezember 2025 (davon die Hälfte emissionsfrei), sowie mindestens 65 % „saubere Fahrzeuge“ an allen neu zu beschaffenen Fahrzeugen bis 31. Dezember 2030 (davon die Hälfte emissionsfrei).

Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV

Um die Zielwerte entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive zu erreichen und die am besten geeignete alternative Antriebstechnologie für den Landkreis ermitteln zu können, soll ein Pilotprojekt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Die Ergebnisse eines solchen Projektes können anschließend als Entscheidungsgrundlage für die zukünftig gewünschten Fahrzeugtechnologien herangezogen werden.

Dabei verfolgt der Landkreis beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien einen technologieoffenen Ansatz, um auf zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Grundsätzlich ist daher die Anwendung der in Tabelle 42 dargestellten alternativen Antriebstechnologien möglich. Es muss jedoch beachtet werden, dass z.B. je nach Umlauflänge der Einsatz von Fahrzeugen mit batterieelektrischen Antriebstechnologien nur eingeschränkt erfolgen kann bzw. dieser einen entsprechenden Ladeinfrastruktur- und Fahrzeugmehrbedarf nach sich zieht. Darüber hinaus sind die Antriebstechnologien „Oberleitung (Trolley)“ und „Streckenlader“ aufgrund des sehr hohen infrastrukturellen Aufwandes für Regionalverkehre nicht geeignet.

Zusätzlich wird darauf hingewiesen, dass nur die dargestellten (batterie-) elektrischen Antriebstechnologien sowie der Brennstoffzellenantrieb emissionsfrei entsprechend SaubFahrzeugBeschG und Clean Vehicles Directive sind, wohingegen die übrigen Antriebstechnologien in die Kategorie „saubere“ Antriebstechnologien fallen. Weitere Entwicklungen wie etwa im Bereich synthetischer Kraftstoffe bleiben abzuwarten.

Es sollen bei der Auswahl der alternativen Antriebstechnologien die Möglichkeiten der regionalen bzw. lokalen Ressourcenproduktion und Einsatzmöglichkeit im Vordergrund stehen. So könnten etwa regional produzierte Wasserstoffressourcen für die Fahrzeuge des sonstigen ÖPNV genutzt werden. Im Rahmen der Betrachtung soll daher u.a. Wasserstoff als alternative Antriebstechnologie verstärkt berücksichtigt werden.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist Teil des Bundesförderprogrammes HyStarter. Im Rahmen dieses Förderprogrammes wurde ein Konzept zur Rolle des Wasserstoffs in der regionalen Energie- und Verkehrswende für die Wasserstoffregion Rügen-Stralsund erarbeitet. Hierbei wird auch die Möglichkeit einer Nutzung von Wasserstoff im sonstigen ÖPNV durch die Umstellung im Fahrzeugbereich auf Wasserstofftechnologie als Potenzialbereich untersucht.¹¹²

Aus Sicht des Landkreises eignen sich z.B. die folgenden Gebiete für eine Pilotanwendung mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen in besonderer Weise:

- ◆ Linie 19 Parkplatz Hagen – Königsstuhl
- ◆ Linie 20 Bergen – Serams – Sellin – Baabe – Göhren

¹¹² HyStarter - Wasserstoffregion Rügen-Stralsund, vgl. Nuts One GmbH 2021 und vgl. <https://www.hy-starter.de/region/ruegen-stralsund/>, zuletzt abgerufen am 26.04.2021.

- ◆ Linie 21 Göhren – Klein Zicker
- ◆ Linie 22 Bergen – Serams – Binz – Sassnitz
- ◆ Linie 28 Binz – Jagdschloss Granitz (– Sellin)
- ◆ Stadtverkehr Hansestadt Stralsund
- ◆ Stadt- bzw. Ortsverkehre Binz inkl. Prora, Göhren, Sellin inkl. Baabe
- ◆ Stadt- bzw. Ortsverkehre Prerow und Zingst
- ◆ Angebote des flexiblen ÖPNV

Die Pilotanwendung soll dabei dazu dienen, Erfahrungen für die Übertragbarkeit auf andere Bereiche des Landkreises zu sammeln und somit die Ausweitung innerhalb des Landkreises vorzubereiten. Eine Ausweitung ist dabei z.B. auf den Stadt-Umland-Bereich Stralsund, alle weiteren Stadt- bzw. Ortsverkehre und dann sukzessive auch auf alle anderen Bereiche des ÖPNV-Angebots denkbar.

Tabelle 42: Mögliche alternative Antriebstechnologien für den Landkreis

Antriebs-technologie	Ladeort	Anschaffungs-kosten ¹	Reichweite ²	Infrastrukturel-ler Aufwand
(Batterie-)Elektrische Antriebstechnologien³				
Oberleitung (Trolley)	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Keine Begrenzung (nur bei vorhandener Oberleitung)	Sehr hoch
Streckenlader (Oberleitungsbus mit Batterie)	Oberleitung (unterwegs)	Ca. 400 T €	Ca. 5 - 15 km (ohne Oberleitung)	Hoch - Sehr hoch
Gelegenheits-lader³	Streckenpunkte (unterwegs)	Ca. 550 T €	Keine Begrenzung (bei vorhandener Ladeinfrastruktur)	Mittel - Hoch
Nachtlader³	Betriebshof	Ca. 550 T €	Ca. 150 - 250 km	Gering
Hybrid-elektrische Antriebstechnologien				
Wasserstoff-Hybrid (Brennstoffzelle)	Wasserstoff-tankstelle (Betriebshof)	Ca. 600 T €	Ca. 300 - 400 km	Gering
Diesel-Hybrid	Tankstelle (Betriebshof)	Ca. 240 - 300 T €	Ca. 400 km	Gering
Erdgas-Hybrid	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 350 T €	Ca. 400 km	Gering
Weitere alternative Antriebstechnologien				
Erdgas (CNG, LNG)	Erdgastankstelle (Betriebshof)	Ca. 250 T €	Ca. 400 km	Gering

Quelle: IGES 2021 sowie Land Berlin (Hrsg.) 2019.

Anmerkung: ¹ Angegeben sind die Anschaffungskosten für einen Standardbus.

² Reichweite kann je nach vorliegender Energiespeicherkapazität, der Ladeinfrastruktur (Normal- oder Schnellladeinfrastruktur) sowie der Witterung (z.B. Betrieb der Klimaanlage im Sommer oder der Heizung im Winter) variieren.

³ Es ist auch eine Kombination aus Gelegenheits- und Nachtlader möglich (Schnellladung an Streckenpunkten, Langsamladung auf dem Betriebshof).

Sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene existieren Fördermöglichkeiten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, auf welche zurückgegriffen werden kann.¹¹³

5.4.2 Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV

Während der Laufzeit des NVP sollen die Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen geprüft werden.

Als mögliche erste Einsatzszenarien für automatisierte und/oder autonome ÖPNV-Anwendungen sind aus Sicht des Landkreises folgende Einsatzbereiche besonders zu berücksichtigen:

- ◆ Bereich Tribsees – Bad Sülze – Marlow (z.B. als Zubringerverkehre zu den Hauptnetzebenen I und II),
- ◆ Verbindungsrelation Falkenhagen – Reinberg (als Neuerschließung),
- ◆ Bereich Richtenberg – Franzburg (z.B. als Ringverbindung um den Richtenberger See) sowie
- ◆ Verbindungsrelationen mit hoher Attraktivität für touristische Zielgruppen wie z.B. Parkplatz Hagen – Königsstuhl, Dranske – Bug, Binz – Jagdschloss Granitz sowie Zingst – Sundische Wiesen.

5.4.3 Spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen

Aus Sicht des Landkreises soll geprüft werden, ob die Idee einer spurgeführten oder ähnlichen straßengebundenen, innovativen Angebotsform, z.B. als elektrisch betriebene Bus Rapid Transit (BRT) oder Spurbuslösung, im Anschluss an die zu reaktivierende Darßbahn umgesetzt werden kann. Diese könnte ggf. als innovative und leistungsfähige Lösung auf der Verbindungsrelation (Zingst –) Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal-Müritz zum Einsatz kommen. Grundsätzlich sollten dabei auch die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Antriebe geprüft werden.

Sofern sich der Ansatz als geeignet herausstellen sollte, wäre dabei in Abhängigkeit des tatsächlichen Reaktivierungsgeschehens der Darßbahn auch eine Erweiterung in Richtung der bestehenden SPNV-Strecke Barth – Velgast als Vorläuferbetrieb der Darßbahn denkbar.

¹¹³ Vgl. z.B. „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (vgl. auch Kapitel 7.2.2).

6. Organisationsstrategie

6.1 ÖPNV-Management

6.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch die Stabstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung der Kreisverwaltung wahrgenommen.

Das operative ÖPNV-Management führt das betriebsführende Verkehrsunternehmen VVR durch, das Inhaber der Liniengenehmigungen ist.

Die Erteilung von Liniengenehmigungen erfolgt durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern.

Gemäß § 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V haben sich benachbarte Aufgabenträger bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne abzustimmen.

6.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

Aufgaben Aufgabenträger

- ◆ Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
 - ◆ Gesellschafterfunktionen bei der VVR
 - ◆ Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
 - ◆ Erstellung und Beschlussfassung NVP
 - ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
 - ◆ Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
 - ◆ Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren
 - ◆ Wahrnehmung der Veröffentlichungs- und Berichtspflichten nach VO (EG) Nr. 1370/2007
 - ◆ Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
 - ◆ Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des sonstigen ÖPNV im Landkreis
 - ◆ Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
-

- ◆ Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
- ◆ Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- ◆ Durchführung der bestellten ÖPNV-Leistungen
- ◆ Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- ◆ Betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- ◆ Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- ◆ Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ◆ ÖPNV-Marketing
- ◆ Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgeholzten Investitionsförderung für Fahrzeuge
- ◆ Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- ◆ Vertrieb von Fahrausweisen
- ◆ Tarifgestaltung
- ◆ Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ◆ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen
- ◆ Sicherstellung einer wirtschaftlichen Betriebsdurchführung unter permanenter Überprüfung und Verbesserung der Effizienz in allen verkehrlichen und organisatorischen Aufgabenbereichen

Aufgaben Straßenbulasträger (z.B. kreisangehörige Städte und Gemeinden, Land etc.)

- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- ◆ Funktion als mögliche Gestaltungs- und Finanzierungspartner, z.B. für Verkehre die über die festgelegten Mindestbedienstandards hinausgehen
- ◆ Durchführung verkehrlicher bzw. Mobilitätsplanungen im eigenen Wirkungskreis, die ggf. auch Weiterentwicklungswünsche im Bereich sonstiger ÖPNV beinhalten können
- ◆ Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

6.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Die Anforderungen sollen den Vorgaben des NVP entsprechen und werden auf der Basis der Vorabbekanntmachungen spezifiziert.

Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten

Der Landkreis wird gegenüber den Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben zu Berichtspflichten definieren. Diese werden in den Vorabbekanntmachungen spezifiziert und sollen dazu geeignet sein, die Leistungs- und Betriebsqualität nachweisen zu können sowie als Grundlage zur Ermittlung etwaiger Pönalen und/oder Boni herangezogen zu werden.

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen entstehen.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch den Landkreis Vorpommern-Rügen eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Zahlen zu Ein- und Aussteigenden (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, nach Gebietskörperschaft (je Kreisgebiet/Stadtgebiet, Jahreswerte etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Bei Befragungen soll dabei nach

Möglichkeit auf die ausgewogene Beteiligung von Nutzendengruppen wie Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen etc. geachtet werden.

6.3 Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe

Die Linien des sonstigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen sind zu einem Linienbündel zusammengefasst, welches fortgeschrieben wird (vgl. Tabelle 43).

Tabelle 43: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigung

Linienbündel	Liniennummern	Laufzeit bis
Vorpommern-Rügen	1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 50, 59, 60, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 210, 211, 212, 214, 215, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 316, 317, 319, 320, 321, 322, 323, 324	30.09.2025

Daten: LK V-R.

Anmerkung: Die konkreten Angaben zu den Linienverläufen werden in Anhang A3 dargestellt.

Die Anforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im sonstigen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen hat derzeit das kreiseigene Verkehrsunternehmen VVR als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung betraut.

Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe

Der Aufgabenträger beabsichtigt für den Zeitraum ab 01.10.2025 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe an einen internen Betreiber**.

7. Investitions- und Finanzierungsplan

7.1 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen für das zukünftige Leistungsangebot

7.1.1 Finanzierungssystematik für den sonstigen ÖPNV

Entsprechend § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V obliegt die Finanzierung des sonstigen ÖPNV den Aufgabenträgern (hier Landkreise und kreisfreie Städte). Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV erfolgt dabei im eigenen Wirkungskreis. Das heißt, der Landkreis Vorpommern-Rügen ist berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen ÖPNV in eigener Verantwortung zu regeln.

Als wesentliche Finanzierungsgrundlage existieren dabei, neben Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrausweisen, auch Zuweisungen aus dem FAG M-V. Mit der Novellierung des FAG M-V Anfang 2020 erfolgte eine grundlegende Umstrukturierung des Finanzausgleichssystems (vgl. auch Kapitel 1.2.1), weshalb in Abbildung 32 eine Gegenüberstellung der bisherigen (bis 2019) sowie der novellierten (ab 2020) Finanzierungsgrundlage für den sonstigen ÖPNV nach FAG M-V erfolgt.

Abbildung 32: Finanzierungssystematik des FAG M-V bis 2019 und ab 2020



Daten: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2020.

Bisher wurden nachvollziehbare Vorwegabzüge an die Träger der Schülerbeförderung und die Träger des sonstigen ÖPNV zur Verfügung gestellt (vgl. § 17 und 18

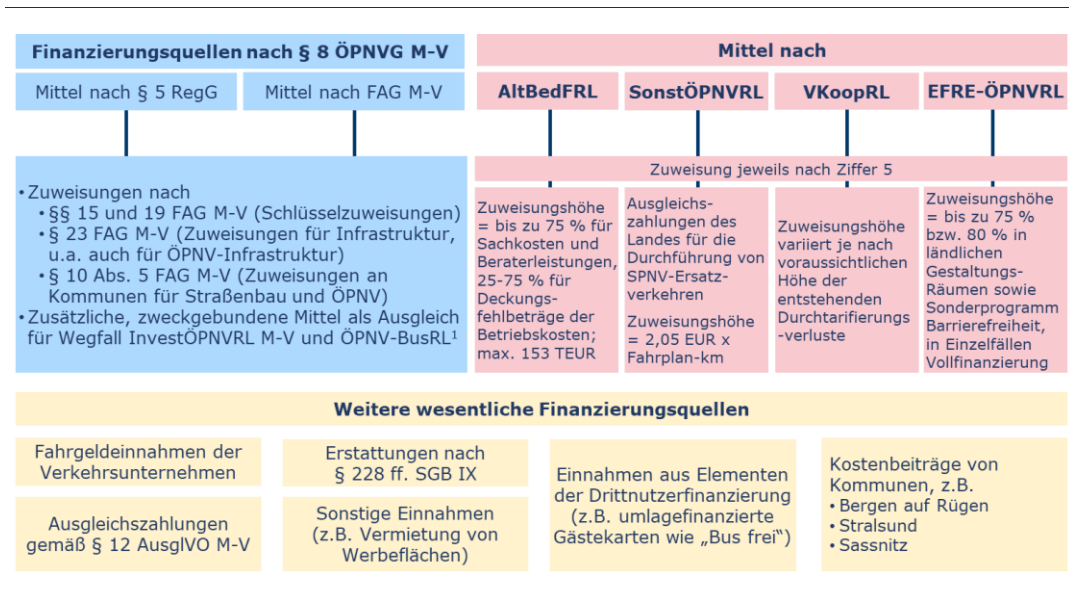
FAG M-V in der alten Fassung). Im Ergebnis der Novellierung entfallen die nachvollziehbaren Zuweisungen für die ÖPNV-Kosten und werden zu einem nicht näher unterteilten Gesamtbetrag als Schlüsselzuweisung zusammengefasst, der auch die Finanzierungsgrundlage für andere Verwendungszwecke als den ÖPNV bildet.

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen werden in Abbildung 33 dargestellt. Wichtige Finanzierungsinstrumente des Landes stellen dabei vor allem Mittel nach FAG M-V und RegG sowie Zuweisungen gemäß verschiedener Förderrichtlinien dar. Darüber hinaus bestehen weitere Finanzierungsquellen durch

- ◆ die bereits oben genannten Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen,
- ◆ Ausgleichszahlungen für vergünstigte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (nach AusgIVO M-V) sowie
- ◆ Erstattungen von Fahrgeldausfällen für die Beförderung von Schwerbehinderten (nach § 228 ff. SGB IX).

Weiterhin tragen Einnahmen aus Elementen der Drittnutzerfinanzierung (z.B. Umlagefinanzierung aus dem Angebot „Bus frei“) und Kostenbeiträge von einzelnen Kommunen zur Finanzierung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen bei.

Abbildung 33: Wesentliche Finanzierungsinstrumente für den sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen



Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹ Der Landkreis hat diese Mittel für ÖPNV-Zwecke einzusetzen, u.a. auch für die Umsetzung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen. Mindestens 50 % der Mittel sind dabei zweckgebunden für die Beschaffung von neuen barrierefreien Fahrzeugen entsprechend den Anforderungen der Richtlinie 2009/33/EG einzusetzen.

Im Jahr 2019 lagen die Zuweisungen des Landes an den Landkreis Vorpommern-Rügen (inkl. der Zuweisungen an die Verkehrsunternehmen) bei insgesamt 9.485 TEUR¹¹⁴ (Summe der Mittel nach § 17 und § 18 FAG M-V, SGB IX, AusglVO, SchulG M-V, InvestÖPNVRL M-V, SonstÖPNVRL, BusRL, EFRE-ÖPNVRL).

Die wesentlichen Aufwendungen des Landkreises zur Finanzierung des sonstigen ÖPNV entstehen für die Sicherstellung der Beförderung von Schülerinnen und Schülern durch die Übernahme von Kosten im Ausbildungsverkehr auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung sowie durch Zahlung verkehrsvertraglicher Finanzierungsbeiträge für die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge.

7.1.2 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben

Der benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung des Zielniveaus kann derzeit für die übergeordneten Netzebenen Hauptnetz I und II, die Stadt- bzw. Ortsverkehre sowie für die Umsetzung der ersten Phasen der On Demand-Verkehre grob abgeschätzt werden.

In Tabelle 44 ist die Abschätzung des ungefähr **jährlich** entstehenden **Mehrkostenbedarfs** bei **gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben** dargestellt.

Tabelle 44: Jährliche Kostenauswirkungen Hauptnetz I und II, Stadt- bzw. Ortsverkehre und Ergänzungsnetz zur Erreichung des Zielniveaus

Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr ¹
Hauptnetz I	Ca. 1.588 TEUR
Hauptnetz II	Ca. 865 TEUR
Stadtverkehr Stralsund	Ca. 845 TEUR
Stadt- bzw. Ortsverkehre	Ca. 287 TEUR
Ergänzungsnetz (u.a. Umsetzung On Demand-Verkehre Phasen I bis III) ²	Ca. 500 TEUR
Mehrbedarf / Jahr	Ca. 4.085 TEUR

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

² Es ist bei der Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten von flexiblen Bedienformen zu beachten, dass für deren Betrieb im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr keine Verringerung des Finanzierungsaufwandes zu erwarten ist.

Die detaillierte Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Zielniveaus erfordert betriebliche Untersuchungen, da die Kostenbestandteile wesentlich von Indikatoren wie dem exakten Fahrzeug- und Personalbedarf abhängen. Die

¹¹⁴ Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2020.

vertiefte betriebliche Prüfung im Sinne einer Optimierung der Fahr- und Umlaufplanung ist im Rahmen des vorliegenden NVP jedoch nicht leistbar, so dass nur eine grobe Kostenschätzung erfolgt.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung von der Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel abhängt und einen Kapazitätsaufbau und -ausbau bei den Verkehrsunternehmen erfordern wird. Daher wird aus Sicht des Landkreises eine **stufenweise Umsetzung angestrebt**. Dazu wird nachfolgend in Tabelle 45 eine mögliche Zeitachse zur Erreichung des Zielniveaus dargestellt, welche die zu erwartenden Mehrkosten je Jahr bei einer stufenweisen Umsetzung abschätzt. Der Landkreis zielt darauf ab, spätestens bis zum Ende des Jahres 2030 das Zielniveau zu erreichen.

Tabelle 45: Mögliche Zeitachse zur stufenweisen Umsetzung der Maßnahmen inkl. des jeweiligen Finanzierungsmehrbedarf

	Finanzierungsmehrbedarfe pro Jahr [in TEUR]								
	2022	2023	2024	2025 ¹	2026	2027	2028	2029	2030
zusätzlicher Mehrbedarf je Jahr	1.000	295	287	343	446	383	358	525	448
Mehrbedarf insgesamt (kumuliert)	1.000	1.295	1.582	1.925	2.371	2.754	3.112	3.637	4.085

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: Es werden jeweils die geschätzten Mehrkosten pro Jahr gegenüber dem Status quo ausgewiesen (Werte jeweils ca. und gerundet).

Den geschätzten Mehrkosten können 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.

7.1.3 Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Optionen

Der jährlich benötigte erhöhte Mitteleinsatz zur Umsetzung verschiedener Optionen, welche u.a. aus den formulierten Prüfaufträgen resultieren, wird in der nachfolgenden Tabelle 46 grob abgeschätzt.

Tabelle 46: Jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung der Optionen

Option	Netzebene	Geschätzte zusätzliche Kosten pro Jahr ¹
A	Umsetzung Prüfaufträge Hauptnetz II	Ca. 1.293 TEUR
B	Umsetzung Prüfaufträge Hansestadt Stralsund	Ca. 522 TEUR
C	Umsetzung Prüfaufträge Stadt- bzw. Ortsverkehre	Ca. 226 TEUR
D	Umsetzung Tourismusnetz	Ca. 3.005 TEUR
E	Umsetzung Prüfaufträge Tourismusnetz	Ca. 256 TEUR

Darstellung: IGES 2021.

Anmerkung: ¹Zur Berechnung wurde jeweils ein durchschnittlicher Vollkostenansatz je Fahrplankilometer angesetzt.

7.1.4 Finanzierung touristischer Verkehre

Zur Ermöglichung einer Mitfinanzierung touristischer Verkehre kommen verschiedene Finanzierungsquellen in Betracht. Dabei besteht insbesondere die Möglichkeit, z.B. bei **Gästekarten einen ÖPNV-Anteil** zu erheben, der dann möglichst auch in Angebotsausweitungen des ÖPNV investiert werden kann. Diese Möglichkeit sollte insbesondere im Hinblick auf die vorgesehene Ausweitungsstrategie des Angebotes „Bus frei“ geprüft werden (vgl. Kapitel 4.6.4 und 5.2.4).

Gästekarten zur ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitrags-satzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbände oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten. Ein vergleichbarer Ansatz wird bereits im Bereich des Amtes Mönchgut-Granitz praktiziert¹¹⁵. Darüber wird derzeit im Bereich Fischland-Darß-Zingst die Umsetzung eines Gästekartenansatzes im Ergebnis des Mobilitätskonzeptes Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden¹¹⁶ empfohlen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern untersucht zudem derzeit Möglichkeiten zur Einführung eines landesweiten einheitlichen GästeCard-Ansatzes, der als eine Kernleistung die umlagefinanzierte ticketfreie Beförderung von Übernachtungs-

¹¹⁵ Beförderung ohne zusätzlichen Fahrausweis im ÖPNV-Angebot „Bus frei“ für Gästekartennhaber.

¹¹⁶ Vgl. IRS Consult / PTV Transport Consult GmbH 2020.

gästen im ÖPNV beinhalten soll. Die Region Fischland-Darß-Zingst ist als eine Modellregion in den Entwicklungsprozess eingebunden. Der Ansatz einer GästeCard ist jedoch als Lösung für das gesamte Land vorgesehen und soll damit ausdrücklich nicht auf Modellregionen beschränkt bleiben. Der Landkreis unterstützt die Einführung von Gästekartenansätzen im Kreisgebiet ausdrücklich.

Der Landkreis regt daher an, dass kreisangehörige Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen) etc. zu fördern.

Die im Sommer 2021 erfolgte **Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Mecklenburg-Vorpommern (KAG M-V)** ermöglicht nun auch die Nutzung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für sonstige ÖPNV-Angebote im Tourismusnetz. Somit ist neben prädikatisierten Kur- und Erholungsorten nun auch eine Erhebung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben für alle weiteren Kommunen möglich, die als Tourismusort anerkannt sind. Darüber hinaus ist die Mittelverwendung der Kurabgabe seit der Anpassung des KAG M-V nun auch für die, gegebenenfalls auch im Rahmen eines überregionalen Verbundes, den Abgabepflichtigen eingeräumte Möglichkeit der kostenlosen oder ermäßigten Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und anderer Angebote zulässig (vgl. § 11 Abs. 1 KAG M-V). Es wird daher aus Sicht des Landkreises empfohlen, § 11 des KAG M-V als Ermächtigungsgrundlage erneut zu novellieren, um allen Kommunen, unabhängig davon ob sie ein anerkannter Tourismusort sind oder in einer anerkannten Tourismusregion liegen, ein geeignetes Finanzierungsinstrument zum Erhalt und Ausbau touristisch relevanter Angebote an die Hand zu geben.

7.1.5 Anforderungen an das Land Mecklenburg-Vorpommern

Dynamisierung der Landeszuschüsse des RegG

Die 2016 festgeschriebene Revision der Regionalisierungsmittel (jährlich 8,2 Mrd. EUR) und die darin festgelegte jährliche Dynamisierung um 1,8 % der Mittelzuweisung führt bis dato nicht zu einer Erhöhung der nach § 8 Abs. 2 ÖPNVG M-V an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesenen Beträge. Der Landkreis fordert daher, die dynamisierte Höhe der Regionalisierungsmittel auch an die Landkreise und kreisfreien Städte im Land weiterzureichen.

Finanzielle Beteiligung des Landes bei der Umsetzung der beabsichtigten Strategie landesbedeutsamer Buslinien

Im ILVP M-V formuliert das Land, Hauptnetze und die Vertaktung nachfragestarker Relationen zu stärken. Gleichzeitig wird ein integriertes Netz landesbedeutsamer Buslinien angestrebt, deren mögliche Netzabschnitte zwischen dem Land und den Landkreisen abzustimmen sind. Der Landkreis unterstützt die Einrichtung landes-

bedeutsamer Buslinien ausdrücklich (vgl. Kapitel 4.6.3). Für die Umsetzung der landesbedeutsamen Buslinien wird das Land um die Sicherstellung eines finanziellen Ausgleichs der Mehrleistungen gegenüber dem heutigen Angebotsniveau gebeten.

Verbundförderung

Entsprechend § 4 Abs. 4 ÖPNVG M-V haben die Aufgabenträger auf eine Entwicklung und Förderung flächendeckender Verkehrskooperationen hinzuwirken, wobei auch explizit die Bildung von Verkehrs- oder Tarifverbänden genannt wird. Ein solches Verbundgebiet besteht bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem Landkreis Rostock mit dem Verkehrsverbund Warnow (VWV) und wird vom Land nach VKoopRL finanziell gefördert¹¹⁷. Der Landkreis wünscht sich daher, hier ein verstärktes Handeln seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern bei der Umsetzung flächendeckender Verkehrskooperationen (vgl. auch geplante Maßnahme der Umsetzung eines gemeinsamen eTarifs in Vorpommern, vgl. Kapitel 5.2.4) ebenfalls sachlich und finanziell unterstützt zu werden und hat daher entsprechende Ziele im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung definiert.

Flächenerschließung

Prüfung einer möglichen (Mit-)Finanzierung der Flächenerschließung (On Demand-Verkehre) über den Fonds zur Unterstützung Ländlicher Gestaltungsräume (LGR-Fonds) des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dieser Fond soll vorrangig Projekte unterstützen, die u.a. zur Verbesserung von Mobilität und Erreichbarkeit beitragen.¹¹⁸

7.1.6 Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard

Unabhängig von den in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienvorgaben im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird der Landkreis alle zum Stand April 2020 vollständig durch den Landkreis finanzierten Verkehre auch zukünftig absichern, auch wenn deren Angebotsniveau bereits über die in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienvorgaben hinausgeht (= Bestandsschutz).

Sofern Akteure verkehrliche Bedarfe über den in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienstandard hinaus umsetzen möchten, sind entsprechende Vereinbarungen zwischen den Akteuren (z.B. Kommunen) und dem Landkreis bzw. den Verkehrsunternehmen abzuschließen.

¹¹⁷ Für das Jahr 2019 betragen die Leistungen nach VKoopRL insgesamt 2.000 TEUR, vgl. Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2020.

¹¹⁸ Vgl. <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Raumordnung/L%C3%A4ndliche-GestaltungsR%C3%A4ume/F%C3%B6rderung/>, zuletzt abgerufen am 08.10.2020.

7.2 Investitionsbedarf

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.

7.2.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Der Landkreis Vorpommern-Rügen hat ein landkreisweites Haltestellenkonzept erstellen lassen, welches einen Handlungsrahmen für die Auswahl, Vorplanung und Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen darstellt. Dabei wurde auch eine Kostenschätzung der Investitionsbedarfe je Amt bzw. amtsfreier Gemeinde vorgenommen. Die liegt für den gesamten Landkreis bei insgesamt ca. 9.350 TEUR¹¹⁹.

Finanzierung von Maßnahmen zum Aus- und Umbau von Haltestellen inkl. Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung

Seit der Novellierung des FAG M-V Anfang 2020 erhält jeder Landkreis eine Infrastrukturpauschale, deren Mittel auch für Maßnahmen der ÖPNV-Infrastruktur verwendet werden können¹²⁰. Für das Jahr 2020 erhält der Landkreis Vorpommern-Rügen eine Infrastrukturpauschale in Höhe von 8.689 TEUR.¹²¹

Das Land Mecklenburg-Vorpommern bietet des Weiteren 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 %.¹²²

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 bezuschusst.¹²³

¹¹⁹ Vgl. kobra NVS GmbH 2021.

¹²⁰ Die Pauschale beträgt 20,09 EUR je Einwohnende zzgl. einem flächenabhängigen Anteil von 1.101,22 EUR je m².

¹²¹ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2020.

¹²² Vgl. Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern 2018a.

¹²³ Vgl. Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern 2018b.

7.2.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Investitionsbereich Fahrzeuge

Zur Modernisierung der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV werden durch die VVR die in Tabelle 47 dargestellten Fahrzeugbedarfe angegeben.

Tabelle 47: Geschätzter kurz- bis mittelfristiger Fahrzeugbedarf

Beschaffungsjahr	2021	2022	2023	2024
Fahrzeugbedarf	12	13	15	17

Daten: Angaben der VVR. Stand: März 2021.

Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung von Fahrzeugen

Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt mit der Novelle des FAG M-V ab 2020 den Aufgabenträgern zusätzliche Mittel für den ÖPNV, aus denen auch die Beschaffung von Fahrzeugen allgemein bzw. speziell auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gefördert werden (vgl. auch Kapitel 7.1.1)¹²⁴. Der Landkreis Vorpommern-Rügen hat hierzu Anfang 2021 die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen erlassen¹²⁵.

Darüber hinaus besteht mit der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung von Klimaschutz-Projekten in wirtschaftlichen tätigen Organisationen eine weitere Fördermöglichkeit für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.¹²⁶

Zusätzlich existiert mit der Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine weitere Fördermöglichkeit, bei der bis zu 80 % der Investitionsmehrkosten gefördert werden.¹²⁷

Investitionsbereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur bestehen im Zeitraum 2021 bis 2024 weitere Investitionsbedarfe im Bereich technische und sonstige ÖPNV-Infrastruktur im Umfang von mindestens 1.220 TEUR (z.B. für Beschaffung von Soft- und Hardware, Beschaffung DFI, Erneuerung Heizungsanlagen und Tor-/Schließanlagen etc.)¹²⁸.

¹²⁴ Ehemals Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern.

¹²⁵ Vgl. LK V-R 2021b.

¹²⁶ Vgl. Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern 2018b.

¹²⁷ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2018.

¹²⁸ Angabe der VVR. Stand: März 2021.

Für die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb sind weitere Kosten im Bereich der Netz-, Lade- und Instandhaltungsinfrastrukturen zu erwarten, die derzeit noch nicht konkret abschätzbar sind.

Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur

Zur Finanzierung von Maßnahmen zur Neubeschaffung technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur stehen verschiedene Förder- bzw. Finanzierungsmittel zur Verfügung. So können die zur Verfügung gestellten, zusätzlichen Mittel für den ÖPNV aus der Novelle des FAG M-V auch für Maßnahmen der technischer und sonstiger ÖPNV-Infrastruktur genutzt werden (vgl. auch Kapitel 7.1.1).¹²⁹

Des Weiteren werden voraussichtlich Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) nach Ende der Förderperiode 2014 bis 2020 auch für die Förderperiode 2021 bis 2027 für Investitionen und Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung stehen.¹³⁰

7.3 Zusammenfassender Maßnahmenplan

Nachfolgend werden in Tabelle 48 die aus den Kapiteln 4 bis 6 resultierenden Maßnahmen zusammengefasst dargestellt und anhand des Umsetzungshorizontes priorisiert.

Die Maßnahmen erfordern den Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen. Soweit diese nicht im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel des Landkreises Vorpommern-Rügen abgedeckt sind, steht die Umsetzung bzw. Prüfung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Tabelle 48: Umsetzungshorizonte der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
1	Anpassung Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit auf den Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II und Stadt- bzw. Ortsverkehre	4.2, 4.6.1	Ab 2022 laufend
2	Umsetzung der Netzebene Tourismusnetz u.a. zu Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte	4.2, 4.6.4	Ab 2022 laufend
3	Prüfung Aufwertung Verbindungsrelationen zu Hauptnetz II	4.2.4, 4.6.2	Ab 2021 laufend
4	Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien	4.6.3	Ab 2022 laufend

¹²⁹ Ehemals Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern.

¹³⁰ Vgl. https://www.europa-mv.de/foerderinstrumente/fonds_mv/efre/ und https://www.europa-mv.de/foerderinstrumente/fonds_mv/foerderperiode_2021_2027/, zuletzt jeweils abgerufen am 15.02.2021.

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungs- horizont
5	Unterstützung der Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten in den Bereichen Car-, Bike- und E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing	4.4.1	Laufend
6	Unterstützung von Mobilitätsinitiativen wie Bürgerbusansätze als Ergänzung zum ÖPNV	4.4.2	Laufend
7	Unterstützung eines koordinierten Angebotes aus ÖPNV und Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs	4.4.3	Laufend
8	Berücksichtigung des Ergebnisses zum Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BFS/FDP, BVR/FW zur Etablierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs durch eine Fortschreibung des NVP	4.4.3	Nach Vorliegen des Ergebnisses des Antrags
9	Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitsgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises	4.4.4	Laufend
10	Unterstützung eines verstärkten touristischen Mobilitätsmanagements	4.4.5	Laufend
11	Verbesserung der Koordination aller ÖPNV-Angebote in Tourismusschwerpunkträumen zur Vermeidung eines Zurücklassens von Schülerinnen und Schülern oder Gästen	4.5	Ab 2022 laufend
12	Einführung bzw. Ausweitung umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle	4.6.4, 5.2.4	Ab 2022 laufend
13	Prüfung der Aufnahme von Verbindungsrelationen in das Tourismusnetz	4.6.4	Ab 2022 laufend
14	Ausbau der Kooperationen mit weiteren (touristischen) Verkehrsträgern (insbesondere Rad und Schiff)	4.6.4	Ab 2022 laufend
15	Prüfung der Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfat	4.6.4	Ab 2022 laufend
16	Prüfung der Einrichtung von bzw. Sicherung der zusätzlich eingerichteten Haltestellen im Bereich der Schaabe zwischen Breege und Glowe	4.6.4	Ab 2022 laufend
17	Prüfung der Reduzierung von Umsteigeerfordernissen auf den Relationen Mönchgut – Bergen bzw. Sassnitz	4.6.4	2022 - 2023
18	Prüfung der Sicherstellung umsteigefreier ÖPNV-Verbindung Zingst/Prerow – RDG – Marlow (Vogelpark) mit 3 täglich verkehrenden Fahrtenpaaren im Sommerfahrplan	4.6.4	2022
19	Prüfung der Einführung einer durchgehenden touristischen Verbindung Klein Zicker – Sassnitz (– Königsstuhl)	4.6.4	2022 - 2024
20	Prüfung der Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Rügen Park in Gingst	4.6.4	2022 - 2024
21	Prüfung Einführung von ÖPNV-Angeboten, insbesondere am Abend, zur Verbesserung der Erreichbarkeit kultureller Ziele	4.6.4	2023 - 2024
22	Prüfung Umbenennung von Haltestellen in Tourismusschwerpunkten zur besseren Orientierung für Gäste	4.6.4	Ab sofort
23	Prüfung Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Freilichtmuseums Klockenhagen aus dem Bereich Fischland-Darß-Zingst	4.6.4	2023 - 2024
24	Prüfung Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Ortskerns Gemeinde Klausdorf sowie des Ortsteils Barhöft	4.6.4	2023 - 2024

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
25	Prüfung Verbesserung der ÖPNV-Anbindung Freizeit- und Bildungsziel „Kranichwelten – Das internationale Kranichzentrum“ im Ortsteil Günz der Gemeinde Altenpleen an umliegenden Gemeinden sowie Hansestadt Stralsund	4.6.4	2023 - 2024
26	Prüfung der Einführung von touristischen Regio-Verkehre	4.6.4	2022 - 2023
27	Prüfung Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation bezüglich touristischer Angebote (z.B. RADzfatz)	4.6.4	Ab sofort
28	Prüfung der Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten des touristischen Radwegenetzes	4.6.4	Laufend
29	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten	4.6.5	Ab 2022 laufend
30	Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV	4.6.6	Ab sofort laufend
31	Umsetzung des Richtungsknoten-Konzeptes in der Hansestadt Stralsund	4.6.7	Laufend
32	Prüfung Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete in der Hansestadt Stralsund	4.6.7	Ab 2022 laufend
33	Prüfung Einrichtung einer neuen Buswendeschleife zur Anbindung des geplanten Wohngebietes „westlich der Lindenallee“	4.6.7	2022 - 2023
34	Prüfung Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete „IT-Campus / Prohner Straße“ und „Werftgelände“	4.6.7	2022 - 2023
35	Prüfung der Möglichkeiten einer ÖPNV-Anbindung bzw. Verbesserung der bestehenden ÖPNV-Anbindung der Ortsteile Voigdehagen und Freienlande, z.B. als On Demand-Verkehr	4.2.6, 4.6.7	2022 - 2023
36	Prüfung Sicherstellung ÖPNV-Anbindung der geplanten neuen SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd	4.6.7	2022 - 2023
37	Prüfung Möglichkeiten eines On Demand-Angebotes im Nachtverkehr der Hansestadt Stralsund	4.6.7	2022 - 2023
38	Prüfung Notwendigkeit ÖPNV-Anbindung des ehemaligen Lokschuppens im Bereich B 96/Feldstraße aufgrund derzeitiger Überlegungen zur Neunutzung als Landratsstz	4.6.7	2022 - 2026
39	Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV-Angebotes im Bereich der Gemeinden Pantelitz und Niepars	4.6.6, 4.6.7	2023 - 2024
40	Prüfung Einführung flexibles ÖPNV-Angebot im Bereich Amt Altenpleen inkl. Prüfung der Einrichtung eines Verknüpfungspunktes in der Gemeinde Prohn	4.6.7	2023 - 2024
41	Prüfung der Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung der geplanten Ferienanlage in Groß Kordshagen	4.6.7	Ab Inbetriebnahme
42	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten in der abendlichen Bedienung der ÖPNV-Verbindung Steinhagen – Negast	4.6.7	2023 - 2024
43	Prüfung der Führung einer Verbindung der Netzkategorie Hauptnetz I über Prohn nach Barth	4.6.7	2023 - 2024
44	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeit der ÖPNV-Verbindung Kummerow – Barth zur Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Gesundheitsversorgung in Barth	4.6.7	2023 - 2024

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
45	Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung und insbes. Schülerbeförderung des neuen Schulzentrums im Ortsteil Miltzow der Gemeinde Sundhagen ab dem Schuljahr 2021/2022	4.6.7	2021
46	Prüfung Einführung ÖPNV-Angebote mit flexibler Bedienung in ländlich geprägten Amts-/Gemeindebereichen Insel Rügen	4.6.6, 4.6.8	2022 - 2024
47	Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Breege inkl. Hafen	4.6.8	2023 - 2024
48	Prüfung Verbesserung Erschließung Ortslage Putgarten	4.6.8	2022 - 2025
49	Prüfung Einführung Verbindung Netzebene Ergänzungsnetz auf der Verbindungsrelation Altefähr – Samtens – Frankenthal – Gustow – Kransdorf (– ggf. Drigge (Hafen)) – Altefähr	4.6.8	2023 - 2024
50	Prüfung Möglichkeiten der ÖPNV-Bedienung des Bereiches Industriestraße in Bergen auf Rügen	4.2.7, 4.6.8	2023 - 2024
51	Prüfung Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in der Stadt Bergen auf Rügen in den Bereichen Königsstraße, Birkenweg, Kiebitzmoor, Dammstraße, Rugardstraße und Rugardweg als Voraussetzung der vorgesehenen Zieler-schließung (vgl. auch Kapitel 4.2.7),	4.2.7, 4.6.8	2022 - 2025
52	Prüfung Sicherstellung der Anbindung der geplanten Sport-schwimmhalle in Bergen auf Rügen	4.2.7, 4.6.8	2022
53	Prüfung Möglichkeiten verbesserte ÖPNV-Anbindung Ortsteil Prora (Gemeinde Binz) inkl. Prüfung der Einrichtung einer zusätzlicher Haltestellen	4.6.8	2022 - 2025
54	Prüfung Einrichtung zusätzliche Haltestelle an der B 96 im Bereich Nonnensee auf Verbindungsrelation Bergen – Sagard	4.6.8	2022 - 2024
55	Prüfung Einrichtung zusätzliche Haltestelle an der B 196 im Bereich Silvitz (Stadt Bergen auf Rügen) auf Verbindungsrelation Bergen – Serams	4.6.8	2022 - 2024
56	Prüfung Verlegung Haltestelle Zirkow an die B 196 zur Verbesserung der Fahrplanstabilität	4.6.8	2022 - 2024
57	Prüfung Weiterführung Verbindungsrelation derzeitigen Linie 41 über Altefähr hinaus nach Dänholm	4.6.8	2023 - 2024
58	Prüfung Sicherstellung ÖPNV-Anbindung neues Wohngebiet in Samtens (entlang der L 30 im Bereich des Einzelhandelsstandortes) inkl. Einrichtung zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle	4.6.8	2022 - 2023
59	Prüfung Einführung Verbindungsrelation Sagard – Neuhof – Polchow – Polkvitz – Neddesitz als Tourismusnetz	4.6.6, 4.6.8	2023 - 2024
60	Prüfung Einrichtung zusätzliche Haltestelle im Bereich Putbus, Markt in der Stadt Putbus	4.6.8	2023 - 2024
61	Prüfung Einrichtung einer Verbindungsrelation Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams als Tourismusnetz	4.2.8, 4.6.4, 4.6.8	2023 - 2024
62	Prüfung Einführung zusätzlicher Fahrten auf Schiffsverbindung Schaprode – Insel Hiddensee in Nebensaison	4.6.8	Ab sofort
63	Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten ÖPNV-Anbindung Gewerbegebiet Ost der Stadt Ribnitz-Damgarten inkl. Einrichtung ÖPNV-Haltestelle im Bereich der Straße An der Mühle	4.2.7, 4.6.4, 4.6.9	Ab sofort

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
64	Sicherstellung ÖPNV-Anbindung vorgesehene touristische Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz	4.2.7, 4.6.9	2024 - 2026
65	Prüfung Einrichtung zusätzliche ÖPNV-Haltestelle zwischen Ribnitz, Sportpalast und Damgarten, Ärztehaus	4.2.7, 4.6.9	2022 - 2024
66	Prüfung verbesserte Erschließung einzelner Siedlungs- und Gewerbebereiche der Stadt Ribnitz-Damgarten	4.2.7, 4.6.9	Ab 2022
67	Prüfung Einführung ÖPNV-Angebot mit flexibler Bedienung zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile der Stadt Ribnitz-Damgarten	4.6.6, 4.6.9	2022 - 2024
68	Prüfung Ausweitung der Bedienung auf Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Ahrenshagen – Semlow	4.6.9	2022 - 2024
69	Prüfung Einführung ÖPNV-Angebot mit flexibler Bedienung im Bereich Amt Ribnitz-Damgarten	4.6.6, 4.6.9	2022 - 2024
70	Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes Plummendorf in Ahrenshagen-Daskow	4.6.5, 4.6.9	2022 - 2023
71	Prüfung Einrichtung Ortsverkehrsangebote in Prerow und Zingst inkl. Einrichtung notwendiger ÖPNV-Haltestellen	4.2.7, 4.6.9	Ab sofort
72	Prüfung Sicherstellung ÖPNV-Anbindung Inselhafen Prerow zum Anschluss an die geplante Schifffahrtslinie nach Dänemark (Inbetriebnahme vsl. 2023),	4.6.9	2022 - 2024
73	Prüfung Einrichtung ÖPNV-Haltestelle im Bereich Barther Straße in Zingst	4.6.9	2022 - 2023
74	Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten ÖPNV-Anbindung des westlichen Bereiches der Gemeinde Born am Darß	4.6.9	2022 - 2024
75	Prüfung Einrichtung zusätzlicher ÖPNV-Haltestellen im Bereich der Barther Altstadt zwischen den Haltestellen Barth, Bahnhof und Barth, Hafen	4.2.7, 4.6.9	2022 - 2023
76	Prüfung Sicherstellung der Erreichbarkeit Daseinsvorsorgeeinrichtungen sowie Gewerbegebiet „Am Mastweg“ in Barth	4.6.9	2022 - 2023
77	Prüfung Einführung zusätzlicher Früh- und Spätfahrten auf Verbindungsrelationen RDG – Wustrow (– Prerow – Zingst) und Barth – Zingst – Prerow	4.6.9	2022 - 2023
78	Prüfung Verbesserung ÖPNV-Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Velgast untereinander sowie an Hauptort Velgast	4.6.6, 4.6.10	2022 - 2023
79	Prüfung ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Redderstorf der Stadt Bad Sülze	4.6.6, 4.6.10, 5.4.2	2022 - 2023
80	Prüfung Einrichtung zusätzliche ÖPNV-Haltestelle im Bereich Tribsees, Goethestraße zur Anbindung geplantes medizinisches Dienstleistungszentrum	4.6.10	Ab 2022
81	Prüfung Sicherstellung ÖPNV-Erreichbarkeit des Gewerbeortes Pommerndreieck inkl. Prüfung Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich Pommerndreieck	4.6.10	Ab sofort
82	Prüfung Möglichkeiten umsteigefreie Weiterführung der Verbindungsrelation RDG – Marlow – Bad Sülze bis Tribsees	4.6.10	2023 - 2024
83	Prüfung Einrichtung Stadtverkehrsangebot in Grimmen inkl. Einrichtung der hierfür notwendigen ÖPNV-Haltestellen	4.2.7, 4.6.10	Ab sofort

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungs- horizont
84	Prüfung regelmäßige, saisonale ÖPNV-Anbindung Freizeitziel Schwimmbad im Ortsteil Kirch Baggendorf der Gemeinde Gransebieth an die Ortsteile der umliegenden Gemeinden	4.6.10	2022 - 2024
85	Prüfung ÖPNV-Anbindung aller Ortsteile Gemeinde Sundhagen, ggf. inkl. Errichtung Buswendeschleife in Falkenhagen	4.6.6, 4.6.10	Ab sofort
86	Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV	4.7	Laufend
87	Sicherung Befahrbarkeit von Bereichen der Altstadt der Hansestadt Stralsund	4.7	Laufend
88	Erhalt aller ÖPNV-Sonderfahrstreifen	4.7	Laufend
89	ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten	4.7	Laufend
90	Prüfung der Einrichtung von Halteverboten	4.7	Laufend
91	Einrichtung Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung	4.7	Laufend
92	Umgestaltung Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen	4.7	Laufend
93	Prüfung der Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Prüfung der Umsetzung von Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung	4.7	Laufend
94	Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen	4.7	Laufend
95	Langfristige Sicherung des Verkehrsangebotes im SPNV	4.8	Laufend ¹
96	Reaktivierung der Darßbahn	4.8	Ca. 2027 ¹
97	Einführung einer S-Bahn-Verbindung Rostock – Stralsund	4.8	Ab sofort ¹
98	Taktverdichtung bestehender SPNV-Linien RE 5, RE 9, RB 26	4.8	Ab sofort ¹
99	(Wieder-)Einrichtung von SPNV-Zugangsstellen in den Bereichen Pantelitz, Kummerow und Andershof Süd	4.8	Ab sofort ¹
100	Sicherung und Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs	4.8	Laufend ¹
101	Ausbau Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Berlin für Geschwindigkeit von 120 km/h bzw. langfristig 160 km/h sowie Einrichtung zusätzlicher Begegnungsstellen	4.8	Ab sofort ¹
102	Ausbau Strecke Stralsund – Greifswald – Berlin für Geschwindigkeit von 160 km/h	4.8	Ab sofort ¹
103	Ausbau Strecke Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow für Geschwindigkeit von 120 km/h	4.8	Ab sofort ¹
104	Ausbau Strecke Lietzow – Sassnitz für Geschwindigkeit von 80 km/h	4.8	Ab sofort ¹
105	Ausbau und Beschleunigung des Netzes der Schmalspurbahn Lauterbach – Putbus – Binz – Sellin – Baabe – Göhren	4.8	Ab sofort ¹
106	Prüfung Einsatz von Flügelzügen auf der SPNV-Linie RE 9 mit Teilung in Lietzow	4.8	Ab sofort ¹
107	Prüfung Strecke Nördliche Hafeninsel (Ozeaneum) – P+R-Parkplatz Mahnkesche Wiese (– Hauptbahnhof) in der Hansestadt Stralsund als mögliches erstes Einsatzszenario für automatisierten und/oder autonomen SPNV	4.8	Ab sofort ¹
108	Weiterer zweigleisiger Ausbau Strecke Rostock – Stralsund inkl. Ausbau auf Geschwindigkeit von 160 km/h	4.8	Ab sofort ¹

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
109	Wiederherstellung SPNV-Anbindung an den Hafen Mukran Port mit Anschluss an den Fährverkehr	4.8	Ab sofort ¹
110	Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen ¹	4.8	Laufend ¹
111	Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen	4.8	Laufend ¹
112	Prüfung der Verbesserungsmöglichkeiten der Verknüpfung zwischen sonstigen ÖPNV und ÖPNV-Schiffsverkehren	5.1.4	Ab sofort
113	Prüfung der Einführung weiterer Schiffsverbindungen	5.1.4	Ab sofort
114	Prüfung Etablierung von bewachten/zugangsgeschützten Radstationen mit Serviceeinrichtungen für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV	5.1.5	Ab sofort
115	Ausbau bzw. Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV	5.1.5	Laufend
116	Verbesserung der Fahrradmitnahme im SPNV	5.1.5	Ab sofort ¹
117	Unterstützung der Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusräumen	5.1.5	Laufend
118	Unterstützung Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen	5.1.6	Laufend
119	Prüfung Möglichkeiten Integration taxiähnlicher Verkehrsformen inkl. Berücksichtigung mögliche PBefG-Novelle	5.1.6	Laufend
120	Verbesserung der Koordination der Angebote von Fernbussen und sonstigem ÖPNV	5.1.8	Laufend
121	Prüfung der Verlegung der Haltestelle des Fernbusses in der Hansestadt Stralsund in die Bahnhofsstraße	5.1.8	Ab sofort
122	Unterstützung der Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen	5.1.9	Laufend
123	Prüfung von Maßnahmen zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler	5.2.4	2022 - 2023
124	Prüfung Ausweitung Kombiangebote aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen	5.2.4	2022 - 2023
125	Prüfung Anerkennung von Tageskurkarten im Bereich des Angebotes „Bus frei“ sowie Ausweitung des Angebotes mindestens auf Tarifwaben 220-Binz und 210-Sassnitz	5.2.4	2022 - 2023
126	Verbesserung Kommunikation bezüglich bestehender Angebote und gegenseitiger Tarifanerkennung	5.2.4	2022 - 2023
127	Prüfung der Möglichkeiten eines kostenfreien ÖPNV Vorpommern-Rügen	5.2.4	2022 - 2023
128	Einführung des Angebots „City-Tickets“ der DB AG für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund	5.2.4	2022 - 2023
129	Wiedereinführung Tarifangebot Ostsee-Ticket der DB AG	5.2.4	2022 - 2023
130	Prüfung der Möglichkeiten der verbesserten Tarifgestaltung auf den ÖPNV-Schiffsverbindungen	5.2.4	2022 - 2023
131	Prüfung einer potenziellen Ausweitung der Wabe 100 (Hansestadt Stralsund) auf angrenzende Gemeinden	5.2.4	2022 - 2023

Lfd.Nr.	Maßnahme / Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungs- horizont
132	Prüfung der Einführung eines Ehrenamtstickets im Landkreis	5.2.4	2022 - 2023
133	Prüfung der Einführung eines Job-Tickets	5.2.4	2022 - 2023
134	Prüfung der Einführung eines Semestertickets für Studierende der Hochschule Stralsund	5.2.4	2022 - 2023
135	Prüfung Einführung eines weiteren Ticketangebotes Fahrrad	5.2.4	2022 - 2023
136	Prüfung Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in/aus VVW-Tarifgebiet	5.2.4	2022 - 2025
137	Weiterentwicklung des derzeitigen Wabentarifs zu einem Entfernungstarif	5.2.4	2022 - 2027
138	Einführung eines Verbundtarifs (eTarif)	5.2.4	2022 - 2027
139	Einführung eines landesweiten Verbundtarifs	5.2.4	Ab 2026
140	Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege	5.2.4	Ab 2022 laufend
141	Kontinuierliche Aktualisierung des Haltestellenkatasters	5.2.7	Laufend
142	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	5.2.7, 5.3	Laufend
143	Einführung DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten	5.2.7	Ab 2022 laufend
144	Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV	5.4.1	2022 - 2024
145	Prüfung Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV	5.4.2	Ab 2023
146	Prüfung Einführung spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen	5.4.3	Ab 2025

Anmerkung: ¹ Es handelt sich um Maßnahmen und Prüfaufträge in Aufgabenträgerschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Literatur

- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern (2014): Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern. Greifswald.
- Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern (2010): Rahmenkonzept für die Gestaltung der Stadt-Umland-Beziehungen im Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Stralsund. Greifswald.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: <https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>, zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- 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, zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- Bundesagentur für Arbeit (2020a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. URL: <https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/328/2019/employrate/?r=> zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- Bundesagentur für Arbeit (2020b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2020c): Regionalreport über Beschäftigte. Vorpommern-Rügen. Nürnberg.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2018): Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr. Berlin.
- DB Regio AG (2020a): Liniennetz des Regionalverkehrs Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin. URL: https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/fahrplan_und_buchung/streckenplaene/mdb_325037_linienetz_mv201213.pdf, zuletzt abgerufen am 16.04.2021.
- DB Regio AG (2020b): Bahnfahren in Mecklenburg-Vorpommern: Unsere Tickets. Schwerin. URL: <https://www.bahn.de/regional/view/regionen/meckpomm/tickets/uebersicht-tickets.shtml>, zuletzt abgerufen am 12.11.2020.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
-

- Deutscher Städte- und Gemeindebund (2021): Novellierung des Personenbeförderungsrechts. Berlin. URL: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2020/Novellierung%20des%20Personenbef%C3%B6rderungsrechts/>, zuletzt abgerufen am 14.01.2021.
- FlixBus GmbH (2019): Angebot im Fernbuslinienverkehr. URL: <https://www.flixbus.de/>, zuletzt abgerufen am 22.01.2019.
- Gemeinde Ummanz (2020): Mobil, umweltfreundlich, gemein(de)sam unterwegs! Unser Elektro-Bürgerbus erhöht die Mobilität im ländlichen Raum. URL: <https://www.ummanz-ebus.de/>, zuletzt abgerufen am 12.11.2020.
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2019): Regionales Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Stralsund. Entwurf vom 12.08.2019. Hamburg.
- Hansestadt Stralsund (Hrsg.) (2010): Klimaschutzkonzept Hansestadt Stralsund.
- IGES Institut GmbH/ Rödl & Partner GbR (2020): Machbarkeitsstudie zur Schaffung eines Verkehrsverbundes für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Planungsregion Vorpommern. Berlin/Hamburg.
- Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH (2020): Investguide-MV - Gewerbeflächen und Immobilien. URL: <https://www.investguide-mv.de/de/commercialspace>, zuletzt abgerufen am 06.10.2020.
- IRS Consult / PTV Transport Consult GmbH (2020): Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden. München/Berlin.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2020): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2014 – 2019. Flensburg. URL: http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt abgerufen am 10.09.2020.
- Kobra NVS GmbH (2021): Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Leitfaden und Handlungsrahmen für die Auswahl, Vorplanung und Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Kassel.
- Land Berlin (Hrsg.) (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Anlage 7 – Migration des Busverkehrs auf alternative Antriebe bzw. nicht fossile Antriebsenergien. Berlin.
- Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2019): Die 100 größten Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern 2018. URL: https://www.nordlb.de/fileadmin/redaktion/analysen_prognosen/regionalanalysen/mecklenburg-vorpommern/2019/Die_100_groessten_Unternehmen_in_Mecklenburg-Vorpommern_2018.pdf, zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2018a): 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. URL: <https://www.lfi-mv.de/export/sites/lfi/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oePNV/downloads/Merkblatt-OEPNV-05.2018.pdf>, zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern (2018b): Merkblatt Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“. Schwerin. URL: <https://www.lfi-mv.de/export/sites/lfi/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oePNV/downloads/Merkblatt-Sonderprogramm-Barrierefreie-Haltestellen-03.18.pdf>, zuletzt abgerufen am 13.08.2020.
- Landgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (2020): Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) für die Gemeinden Breege, Glowe, Lohme und Sagard sowie die Stadt Sassnitz. „Wir auf Jasmund – Gemeinsam für Rügen!“. Leezen.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2021a): Der Landkreis als attraktiver Arbeitgeber. URL: <https://www.lk-vr.de/Hinweise/Karriere/Landkreis-als-Arbeitgeber/>, zuletzt abgerufen am 19.04.2021.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2021b): Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeuge für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen. URL: https://ris.kreis-vr.de/sessionnet/bi_vr/vo0050.php?__kvonr=3356, zuletzt abgerufen am 06.05.2021.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2020a): 4. Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Vorpommern-Rügen für die allgemein bildenden Schulen im Planungszeitraum 2015/2016 - 2019/2020, verlängert bis 2021/2022. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2020b): Schülerverflechtungen auf Basis von Tarifwaben. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (Hrsg.) (2020): LEADER Rügen. URL: <https://leader-ruegen.de/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2019a): Bevölkerung 2014 bis 2019 der Gemeinden des Landkreises Vorpommern-Rügen nach Altersjahren. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2019b): Schulen und Schülerzahlen zum Schuljahr 2019/2020 im Landkreis Vorpommern-Rügen. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (2019c): Linienkonzessionen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (Hrsg.) (2015): Regionales Zukunftskonzept der Modellregion Vorpommern-Rügen. Stralsund.
-

- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (Hrsg.) (2013): Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 – 2019. Stralsund.
- LK V-R (Landkreis Vorpommern-Rügen) (Hrsg.) (2012): Integrierte Klimaschutzkonzept mit den drei Teilkonzepten „Erschließung Erneuerbare-Energie-Potenziale“, „Integrierte Wärmenutzung in Kommunen“ und „Klimafreundlicher Verkehr“ für die Inseln Rügen/Hiddensee. Bergen auf Rügen.
- Landtag Mecklenburg-Vorpommern (2020): Tariffindung und Kosten im Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern. Antwort auf Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. 7. Wahlperiode, Drucksache 7/4725 vom 31.03.2020. Schwerin.
- Lokale Aktionsgruppe Nordvorpommern e.V. (2020): LEADER Nordvorpommern. URL: <http://www.leader-nordvorpommern.de/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH) (2019): Der PlusBus. Leipzig. URL: <https://www.plusbus-deutschland.de/>, zuletzt abgerufen am 02.09.2020.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018a): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018b): Small Area-Schätzung bundesweiter Regionaldaten. Berlin.
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2021): Neue Bahnlinie RE 7 zwischen Stralsund und Greifswald für bessere Anbindung an Fernverkehr. URL: <https://www.regierung-mv.de/Aktuell/?id=170363&processor=processor.sa.pressemitteilung>, zuletzt abgerufen am 01.06.2021.
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2020): Kommunalen Finanzausgleich. Inkl. Berechnungen der laufenden Zuweisungen und der Kreisumlagen nach dem Finanzausgleichsgesetz für 2018 bis 2020 für Landkreise. Schwerin. URL: <https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/im/Kommunales/Kommunaler-Finanzausgleich/>, zuletzt abgerufen am 26.06.2020.
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2019): 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040. Landesprognose und Regionalisierung für die Landkreise, kreisfreien Städte sowie die Mittelbereiche der Zentralen Orte. Schwerin.
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2018): Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V). Schwerin.
-

- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (2016): Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.
- Nuts One GmbH (2021): HyStarter-Region Rügen-Stralsund. Die Rolle des Wasserstoffs in der regionalen Energie- und Verkehrswende. Berlin. URL: <https://www.leka-mv.de/wp-content/uploads/2021/03/HYStarter-Ruegen-Stralsund-WEB.pdf>, zuletzt abgerufen am 26.04.2021.
- Nuts One GmbH (2019): Projekt Elektromobilität für Tourismusorte (ETO) - Arbeitspaket: Regionales Konzept Rügen. Berlin.
- Planorama Landschaftsarchitektur (2018): Entwicklung Intermodaler Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof Stralsund. Berlin.
- Raumkom / Interlink GmbH / Fahrplangesellschaft B&B mbH (2015): Entwicklung eines intermodalen Mobilitätskonzeptes. Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzt. Los 2, Hansestadt Stralsund. Trier.
- Regionaler Planungsverband Vorpommern (2010): Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern. Greifswald.
- Rödl & Partner GmbH (2020): Koalitionsfraktionen einigen sich auf weitere Details für eine PBefG-Novelle im Eckpunktepapier „Taxi-, Mietwagen- und Poolingverkehr“. Nürnberg. URL: <https://www.roedl.de/themen/kompass-mobilitaet/15-2020/koalition-pbefg-novelle-eckpunktepapier-taxi-mietwagen-poolingverkehr>, zuletzt abgerufen am 08.10.2020.
- Stadt Grimmen (Hrsg.) (2013): Tourismuskonzept der Stadt Grimmen – Ein Tag in Grimmen. Grimmen.
- Stadt Land Fluss Hellweg & Höpfner PartG mbB (2016): Touristisches Entwicklungskonzept für die Ämter Altenpleen und Niepars. Rabenhorst.
- Stadt Land Fluss Hellweg & Höpfner PartG mbB (2015): Touristisches Entwicklungskonzept Amt Barth und Amt Richtenberg-Franzburg. Admannshagen-Bargeshagen.
- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020a): Statistische Berichte. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern 2019. Teil 2: Gemeindeergebnisse. Schwerin.
- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020b): Statistische Berichte. Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern 2014 bis 2019. Teil 1: Kreisergebnisse. Schwerin.
- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020c): Statistische Berichte. Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.
- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2019): Rechtliche Einheiten und Niederlassungen in Mecklenburg-Vorpommern. Unternehmensregister, Stand: 30.9.2019. Schwerin.
-

- Statistisches Bundesamt (DESTATIS) (Hrsg.) (2020): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. URL: <https://www-genesis.destatis.de>, zuletzt abgerufen am 13.11.2020.
- Statistisches Bundesamt (DESTATIS) (Hrsg.) (2019): Daten aus dem Gemeindeverzeichnis. Kreisfreie Städte und Landkreise nach Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte am 31.12.2018. Wiesbaden.
- Technische Universität Dresden (Hrsg.) (2019): System repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV). Mobilität in Städten 2018. Mobilitätssteckbrief für Stralsund. Dresden.
- Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V. (2020): Reiseziele. Löbnitz. URL: <https://www.fischland-darss-zingst.de/reiseziele/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. (2020): Aktiv in der Natur. Rostock. URL: <https://www.auf-nach-mv.de/aktiv>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- Tourismusverband Vorpommern e.V. (2020a): Strelasund, Recknitztal, Trebeltal. Greifswald. URL: <https://www.vorpommern.de/reiseziele/strelasund-recknitztal-trebeltal/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- Tourismusverband Vorpommern e.V. (2020b): Fernwander- und Pilgerwege in Vorpommern. Greifswald. URL: <https://www.vorpommern.de/aktivitaeten-in-vorpommern/aktivurlaub/wandertouren/fernwander-und-pilgerwege/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- Tourismusverein Vogelparkregion Recknitztal e.V. (2020): Natur, Genuss und Kultur - die Region Vogelparkregion Recknitztal begeistert mit einem vielfältigen Angebot. Marlow. URL: <https://www.vogelparkregion-recknitztal.de/reiseziele/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- Tourismuszentrale Rügen GmbH (2020): Inselhighlights. Putbus. URL: <https://www.ruegen.de/vor-ort/inselhighlights/>, zuletzt abgerufen am 14.08.2020.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2019): Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Berlin.
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.
- VMV (Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH) (2019): Verkehrsverträge 2019. URL: <https://www.vmv-mbh.de/fuer-unternehmen/verkehrsvertraege/verkehrsvertraege-2019.html>, zuletzt abgerufen am 08.10.2020.
- VVR (Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH) (2020a): Daten der VVR zu Entwicklung der Betriebsleistung und der Fahrgastzahlen. Grimmen.
-

- VVR (Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH) (2020b): Tarifbestimmungen der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR). Grimmen.
URL:<https://www.vvr-bus.de/vvr/tarifbestimmungen/>. zuletzt aufgerufen am 13.11.2020.
- Wagner Planungsgesellschaft (2017a): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) für die Region Nordvorpommern. Rostock.
- Wagner Planungsgesellschaft (2017b): Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) für die Insel Rügen. Rostock.
- Wagner Planungsgesellschaft (2014): Regionales Touristisches Entwicklungskonzept Darß-Fischland. Rostock.
- Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung (2019): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Sassnitz. 2. Fortschreibung. Rostock.
- Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung (2015a): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Stralsund. 2. Fortschreibung. Rostock.
- Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung (2015b): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Ribnitz-Damgarten. 2. Fortschreibung. Rostock.
- Wimes – Stadt- und Regionalentwicklung (2015c): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Grimmen. 1. Fortschreibung. Rostock.
-

Anhang

A1 Verwaltungsstruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen

Tabelle 49: Verwaltungsstruktur im Landkreis Vorpommern-Rügen

Kommunen nach Ämtern und amtsfreien Städte und Gemeinden			
Amt Altenpleen			
Altenpleen	Groß Mohrdorf	Klausdorf	Kramerhof
Preetz	Prohn		
Amt Barth			
Barth, Stadt	Divitz-Spoldershagen	Fuhlendorf	Karnin
Kenz-Küstrow	Löbnitz	Lüdershagen	Pruchten
Saal	Trinwillershagen		
Amt Bergen auf Rügen			
Bergen auf Rügen, Stadt	Buschvitz	Garz/Rügen, Stadt	Gustow
Lietzow	Parchtitz	Patzig	Poseritz
Ralswiek	Rappin	Sehlen	
Binz (amtsfrei)			
Amt Darß/Fischland			
Ahrenshoop, Ostseeb.	Born am Darß	Dierhagen, Ostseeb.	Prerow, Ostseebad
Wieck am Darß	Wustrow, Ostseebad		
Amt Franzburg/Richtenberg			
Franzburg, Stadt	Glewitz	Gremersdorf-Buchholz	Millienhagen-Oebelitz
Papenhagen	Richtenberg, Stadt	Splietsdorf	Velgast
Weitenhagen	Wendisch Baggendorf		
Grimmen, Stadt (amtsfrei)			
Marlow, Stadt (amtsfrei)			
Amt Miltzow			
Elmenhorst	Sundhagen	Wittenhagen	
Amt Mönchgut-Granitz			
Baabe	Göhren	Lancken-Granitz	Mönchgut
Sellin	Zirkow		
Amt Niepars			
Groß Kordshagen	Jakobsdorf	Lüssow	Niepars

Kommunen nach Ämtern und amtsfreien Städte und Gemeinden			
Pantelitz	Steinhagen	Wendorf	Zarrendorf
Amt Nord-Rügen			
Altenkirchen	Breege	Drankse	Glowe
Lohme	Putgarten	Sagard	Wiek
Putbus, Stadt (amtsfrei)			
Amt Recknitz-Trebeltal			
Bad Sülze, Stadt	Dettmannsdorf	Deyelsdorf	Drechow
Eixen	Grammendorf	Gransbieth	Hugoldsdorf
Lindholz	Tribsees, Stadt		
Amt Ribnitz-Damgarten			
Ahrenshagen-Daskow	Ribnitz-Damgarten, Stadt	Schlemmin	Semlow
Sassnitz, Stadt (amtsfrei)			
Stralsund, Hansestadt (amtsfrei)			
Süderholz (amtsfrei)			
Amt West-Rügen			
Altefähr	Dreschvitz	Gingst	Insel Hiddensee
Kluis	Neuenkirchen	Rambin	Samtens
Schaprode	Trent	Ummanz	
Zingst (amtsfrei)			

A2 Angebotsumfang im SPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen

Tabelle 50: Angebotsumfang SPNV im Landkreis

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im Landkreis Vorpommern-Rügen	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/F		
RE 3	Stralsund – Greifswald – Züssow – Pasewalk – Berlin – Lutherstadt Wittenberg /Falkenberg (Elster)	Stralsund Hbf Wüstenfelde Miltzow Jeeseer	Stralsund/Schwedt – Berlin	11	9	8	120	
			Berlin – Stralsund/Schwedt	11	9	8		
RE 5	Stralsund/Rostock – Demmin – Neubrandenburg – Neustrelitz – Berlin – Wünsdorf-Waldstadt	Stralsund Hbf Zarrendorf Elmenhorst Wittenhagen Grimmen Rakow	Stralsund - Wünsdorf-Waldstadt	17	12	12	60 (annähernd)	Linienverlauf von/nach Rostock nicht über LK V-R; alle 120 Min nur bis Neustrelitz, dort Umstieg auf RE 5 aus Rostock erforderlich
			Wünsdorf-Waldstadt – Stralsund (– Rostock)	17	12	12		
RE 7	Stralsund – Miltzow – Greifswald	Stralsund Hbf Miltzow	Stralsund – Greifswald	5	5	5		
			Greifswald – Stralsund	5	5	5		
RE 9	Rostock – Velgast – Stralsund – Bergen auf Rügen – Sassnitz/ Ostseebad Binz	Ribnitz-Damgarten West Ribnitz-Damgarten Ost Altenwillershagen Buchenhorst Velgast Martensdorf Stralsund-Grünhufe Stralsund Hbf Stralsund Rügendamm Altefähr Rambin (Rügen) Samtens Teschehagen Bergen auf Rügen Lietzow (Rügen) Sagard Lancken Sassnitz Prora Prora Ost Ostseebad Binz	Rostock – Stralsund – Sassnitz	19	15	15	60	120-Min-Takt Abschnitt Rostock – Stralsund; Überlagerung beider Äste zu 60-Min-Takt im Abschnitt Stralsund – Lietzow; zusätzliche Fahrten Lietzow – Binz und Lietzow – Sassnitz (jeweils 120-Min-Takt) für 60-
			Sassnitz – Stralsund – Rostock	19	15	14		
			Stralsund – Ostseebad Binz	17	13	13	60	
			Ostseebad Binz – Stralsund	17	13	13		

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im Landkreis Vorpommern-Rügen	Richtung	Zugpaare			Takt [min]	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/F		
								Min-Takt auf beiden Ver- bindungen (jede zweite Verbindung mit Umstieg in Lietzow)
RE 10	(Rostock –) Stralsund – Greifswald – Züssow	Stralsund Hbf Wüstenfelde Miltzow Jeeseer	(Rostock –) Stralsund – Züssow Züssow – Stralsund (– Rostock)	10 10	10 10	10 10	120	Jeweils 1 Fahrt nur Stralsund – Greifswald; vereinzelte Fahrten ver- kehren ab/bis Rostock
RB 25	Barth – Velgast	Barth Kenz Saatel Velgast	Barth – Velgast Velgast – Barth	17 17	17 17	15 15	/	Fahrten verkehren ab- wechselnd alle 40 bzw. 80 Min versetzt (versetzter 120-Min-Takt)
RB 26	Lauterbach Mole – Putbus – Bergen auf Rügen	Lauterbach Mole Lauterbach (Rügen) Putbus Bergen auf Rügen	Lauterbach Mole – Bergen auf Rügen Bergen auf Rügen – Lau- terbach Mole	12 12	10 10	10 10	60	Taktlücke zwischen 11 und 13 Uhr (hier 120- Min-Takt)
RB 32	(Lauterbach Mole –) Putbus – Sellin West – Baabe – Göhren (Rü- gen)	Lauterbach Mole Lauterbach (Rügen) Putbus Beuchow Posewald Seelwitz Serams Binz LB Jagdschloß Garftitz Sellin West Sellin Ost Baabe Philipp- shagen Göhren (Rügen)	(Lauterbach Mole –) Put- bus – Göhren (Rügen) Göhren (Rügen) – Putbus (– Lauterbach Mole)	13 13	13 13	13 13	120	Mai-Oktober: annähernd 60-Min-Takt Binz LB – Göhren (Rügen); November – April: Mo-So 6 Zugpaare

Daten: VMV 2020, Daten der Verkehrsunternehmen 2020, DB Regio AG 2020a, Fahrplanstand: Februar 2020.
Daten zu RE 7: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern 2021.

A3 Angebotsumfang im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen

Tabelle 51: Angebotsumfang sonstiger ÖPNV im Landkreis

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																		
1	Parow / Prohn – Stralsund Zentralfriedhof – Hauptbahnhof – Hafen – Dänholm / Altefähr	VVR	Parow / Prohn – Hauptbahnhof – Dänholm/Altefähr	23 (23)	13	11		Sa, So/F: Fahrten verkehren abwechselnd alle 43 bzw. 77 Min versetzt (versetzter 120-Min-Takt); Sa/So nur ab/bis Parow; nur 6 Fahrten ab/bis Altefähr; 8 Fahrten ab/bis Prohn Schule, 9 Fahrten ab/bis Parow																																		
			Dänholm / Altefähr – Hauptbahnhof – Parow / Prohn	23 (23)	13	11				Stralsund Viermorgen – Hauptbahnhof (– Rügendammbahnhof – Dänholm / Altefähr)	VVR	Viermorgen – Dänholm / Altefähr	6 (6)	/	/		3 Fahrten bis bzw. 2 Fahrten bis Hauptbahnhof	Dänholm / Altefähr - Viermorgen	5 (5)	/	/	3	Stralsund Strelapark/Zoo – Knieper West – Hauptbahnhof – Voigdehäger Weg – Devin /Andershof Ausbau	VVR	Strelapark/Zoo – Devin /Andershof Ausbau	67 (67)	32	25	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 4 Fahrten, Sa 2 Fahrten ab Voigdehäger Weg; 5 Fahrten Wolfgang-Heinze-Str. – Voigdehäger Weg (im Weg); 6 Fahrten bis bzw. 8 Fahrten ab Andershof Ausbau	Andershof Ausbau /Devin – Strelapark/Zoo	61 (61)	31	25	4	Stralsund Viermorgen – Hanse-Dom – Knießer West – Hauptbahnhof – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Koppelstraße – Neu Lüdershagen)	VVR	Viermorgen – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Neu Lüdershagen)	60 (60)	31	24	15 (Sa, So/F 30)
	Stralsund Viermorgen – Hauptbahnhof (– Rügendammbahnhof – Dänholm / Altefähr)	VVR	Viermorgen – Dänholm / Altefähr	6 (6)	/	/		3 Fahrten bis bzw. 2 Fahrten bis Hauptbahnhof																																		
			Dänholm / Altefähr - Viermorgen	5 (5)	/	/			3	Stralsund Strelapark/Zoo – Knieper West – Hauptbahnhof – Voigdehäger Weg – Devin /Andershof Ausbau	VVR	Strelapark/Zoo – Devin /Andershof Ausbau	67 (67)	32	25	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 4 Fahrten, Sa 2 Fahrten ab Voigdehäger Weg; 5 Fahrten Wolfgang-Heinze-Str. – Voigdehäger Weg (im Weg); 6 Fahrten bis bzw. 8 Fahrten ab Andershof Ausbau	Andershof Ausbau /Devin – Strelapark/Zoo	61 (61)	31	25	4	Stralsund Viermorgen – Hanse-Dom – Knießer West – Hauptbahnhof – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Koppelstraße – Neu Lüdershagen)	VVR	Viermorgen – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Neu Lüdershagen)	60 (60)	31	24	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 2 bzw. 3 Fahrten, Sa/So 2 Fahrten nur Viermorgen – Betriebshof ohne Zwischenhalt;	(Neu Lüdershagen –) Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg – Viermorgen	60 (60)	31	24								
3	Stralsund Strelapark/Zoo – Knieper West – Hauptbahnhof – Voigdehäger Weg – Devin /Andershof Ausbau	VVR	Strelapark/Zoo – Devin /Andershof Ausbau	67 (67)	32	25	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 4 Fahrten, Sa 2 Fahrten ab Voigdehäger Weg; 5 Fahrten Wolfgang-Heinze-Str. – Voigdehäger Weg (im Weg); 6 Fahrten bis bzw. 8 Fahrten ab Andershof Ausbau																																		
			Andershof Ausbau /Devin – Strelapark/Zoo	61 (61)	31	25			4	Stralsund Viermorgen – Hanse-Dom – Knießer West – Hauptbahnhof – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Koppelstraße – Neu Lüdershagen)	VVR	Viermorgen – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Neu Lüdershagen)	60 (60)	31	24	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 2 bzw. 3 Fahrten, Sa/So 2 Fahrten nur Viermorgen – Betriebshof ohne Zwischenhalt;	(Neu Lüdershagen –) Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg – Viermorgen	60 (60)	31	24																					
4	Stralsund Viermorgen – Hanse-Dom – Knießer West – Hauptbahnhof – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Koppelstraße – Neu Lüdershagen)	VVR	Viermorgen – Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg (– Neu Lüdershagen)	60 (60)	31	24	15 (Sa, So/F 30)	Mo-Fr 2 bzw. 3 Fahrten, Sa/So 2 Fahrten nur Viermorgen – Betriebshof ohne Zwischenhalt;																																		
			(Neu Lüdershagen –) Kleiner Wiesenweg / Lüssower Berg – Viermorgen	60 (60)	31	24																																				

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Abwechselnd nach/von Kleiner Wiesenweg und Lüssower Berg (je 30-Min-Takt); 4 Fahrten ab/bis Neu Küdershagen
6	(Stralsund Frohes Schaffen / Langendorf –) Ostsee-Center – Strelapark/Zoo – Hauptbahnhof – Ozeaneum – Hafen	VVR	Ostsee-Center – Hafen Hafen – Ostsee-Center	29 (29) 30 (30)	14 13	12 11	30 (Sa, So/F 60)	6 Fahrten ab/bis Frohes Schaffen; 4 Fahrten ab/bis Langendorf
7	Stralsund Rügendammbahnhof – Schwarze Kuppe P+R – Ozeaneum – Hafen	VVR	Rügendammbahnhof – Hafen Hafen – Rügendammbahnhof	25 (25) 25 (25)	25 25	25 25	20	Verkehrt nur ca. 2 Monate (Juli/August) nach Bestellung
8	Schmedshagen – Groß Kedingshagen – Stralsund Grünhufe – Barther Str. – Hauptbahnhof	VVR	Schmedshagen – Stralsund Hauptbahnhof Stralsund Hbf – Schmedshagen Dorf	6 (6) 5 (5)	/	/	120	
9	Stralsund Hauptbahnhof – Teschenhäger Weg – Zarrendorf – Negast – Lüssower Berg – Stralsund Hauptbahnhof	VVR	Hauptbahnhof – Teschenhäger Weg – Zarrendorf – Hauptbahnhof Hauptbahnhof – Zarrendorf – Teschenhäger Weg – Hauptbahnhof	3 (3) 3 (3)	/	/		1 Fahrt ab Zarrendorf
60	<i>Nachtverkehr</i> Devin – Olof-Palme-Platz – Hauptbahnhof – Strelapark/Zoo – Kleiner Wiesenweg – Devin	VVR		3 (3)	5	4		Teilweise Bedarfshalte nur zum Ausstieg
10		VVR	Altenkirchen – Wiek – Parchow – Altenkirchen	6 (5)	/	/		

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Altenkirchen Schule – Wiek Schule – Breege – Parchow – Altenkirchen Schule		Altenkirchen – Parchow – Wiek – Altenkirchen	8 (5)	/	/		1 Fahrt nur Altenkirchen – Wiek; 1 Fahrt nur Altenkir- chen – Lüttevitze - Altenkir- chen
12	Bergen Busbahnhof – Abzweig Ralswiek – Sagard Schulstraße – Polchow – Sagard Schulstraße	VVR	Bergen Busbahnhof – Sagard Schulstraße – Polchow – Sagard Schulstraße	17 (14)	12	8		Mo-So 1 Fahrt als Radbus (April - Oktober); 4 Fahrten nur Mitte Juni - Mitte September; 1 Fahrt nur Mai - Oktober
			Sagard Schulstraße – Abzweig Ralswiek – Bergen Busbahn- hof	13 (10)	8	7		Je 1 Fahrt nur Mitte Juni - Mitte September bzw. Mai - Oktober
13	Sassnitz Busbahnhof – Sagard Schulstraße – Altkirchen Schule – Dranske – Bakenberg Strand	VVR	Sassnitz – Bakenberg	18 (14)	13	12		Mo-So 3 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 1 Fahrt nur Mitte Juni - Mitte September; 2 Fahrten nur Mai - Oktober
			(Bakenberg Strand –) Dranske – Sassnitz	17 (12)	11	10	60-120 (Sa, So/F 120)	Mo-So 3 Fahrten als Radbus (April - Oktober); Je 1 Fahrt nur Mitte Juni - Mitte September bzw. Mai - Oktober
14	Sassnitz Busbahnhof – Hagen Parplatz Regio – Lohme – Alten- kirchen Schule – Putgarten / Kap Arkona	VVR	Sassnitz – Altenkirchen Schule – Kap Arkona	22 (19)	10	10		Taktverkehr zwischen 12- 17 Uhr;
			Kap Arkona – Altenkirchen – Sassnitz	23 (20)	11	11	Mo-Fr 60	Mo-So 4 bzw. 5 Fahrten als Radbus (April - Oktober); Mo-Fr 6 Fahrten nur Putgar- ten – Kap Arkona

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen	
18	SV Sassnitz – Stadtbus 1	VVR		14 (14)	8	8	60	1 Fahrt nur Busbahnhof – Rügenger Ring – Busbahnhof	
	Busbahnhof – Wedding – Busbahnhof – Seniorenzentrum – Rügenger Ring – Busbahnhof								
	Stadtbus 1		(Wedding –) Busbahnhof – Rügenger Ring	3 (0)	/	/			1 Fahrt Mo-Fr S ab Wedding; 2 Fahrten bis Rügenger Ring; 1 Fahrt nur Busbhf – Dwasieden
	(Wedding –) Busbahnhof – Dwasieden – Neuer Friedhof – Rügenger Ring			(Vorwerk –) Rügenger Ring – Busbahnhof (– Wedding)	5 (0)	/	/	2 Fahrten Vorwerk – Wedding; 1 Fahrt Mo-Fr nur Dwasieden – Wedding; 1 Fahrt Rügenger Ring – Sagard Schule	
	Stadtbus 1		Busbahnhof – Dwasieden – Friedhof – Alt Mukran – Mukran Fährhafen (– EuroBaltic)	Busbahnhof – Mukran Fährhafen	9 (9)	4	4	60-180 (Sa, So/F 60)	1 Fahrt Sa, So/F nur September und November - Dezember
				Mukran Fährhafen – Busbahnhof	8 (8)	3	3		
	Stadtbus 2			8 (8)	/	/	60	Taktlücke zwischen 11 und 14 Uhr	
	Busbahnhof – Sporthalle – Rügenger Ring – Lancken Bahnhof – Seniorenzentrum – Rathaus – Wedding Rathaus – Busbahnhof								
19	Königsstuhl – Abzweig Königsstuhl – Hagen Parkplatz	VVR	Königstuhl – Hagen	38 (38)	38	38	15 / 30	16 Fahrten ganzjährig, 22 Fahrten nur April-Oktober	
			Hagen – Königsstuhl	36 (36)	36	36			15 Fahrten ganzjährig, 21 Fahrten nur April-Oktober
20		VVR	Bergen – Göhren	33 (30)	29	29	30-60		

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Bergen Busbahnhof – Serams Wendeplatz – Sellin Hauptstraße – Göhren Bahnhof		Göhren – Bergen	34 (29)	28	28		Mo-So 4 Fahrten als Radbus (April-Oktober); Mo-Fr 1 Fahrt bzw. Sa,So/F 3 Fahrten nur Mai - Oktober; 7 Fahrten nur Juni - September
21	Klein Zicker – Zentralschule Ga- ger – Mariendorf – Göhren Bahnhof	VVR	Klein Zicker – Göhren	25 (21)	19	19		Mo-So 4 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 1 Fahrt nur Mai - Oktober
			Göhren – Klein Zicker	23 (21)	19	19	60 (annähernd)	Mo-So 3 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 3 Fahrten nur Mai – Oktober
22	Sassnitz Busbahnhof – Dubnitz – Mukran Hülsenkrug – Binz Dol- lahner Straße – Serams Wende- platz	VVR	Sassnitz – Serams	35 (32)	30	30		Mo-So 5 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 5 Fahrten nur Mai – Oktober; 15 Fahr- ten nur Juni - September
			Serams – Sassnitz	35 (32)	30	30	30-60	
23	Königsstuhl – Sassnitz Haupt- straße – Sassnitz Busbahnhof	VVR	Königsstuhl – Sassnitz	17 (17)	17	17		6 Fahrten nur Juni - Septem- ber; 2 Fahrten nur April - Ok- tober
			Sassnitz – Königsstuhl	19 (19)	19	19	30	8 Fahrten nur Juni - Septem- ber; 3 Fahrten nur April - Ok- tober
24	Bergen Busbahnhof – Stedar – Kaiseritz – Binz Großbahnhof	VVR	Bergen – Binz	8 (6)	2	1		Mo-So 1 Fahrt als Radbus (April - Oktober); Mo-Sa 1 Fahrt nur Mitte Juni - Mitte September
			Binz – Bergen	8 (6)	2	2		Mo-So 2 Fahrten als Radbus (April - Oktober)
25	(Sellin Schule-) Sellin Seebrücke – Wasserwerk – Moritzdorf /		Sellin – Moritzdorf / Seedorf Hafen	12 (11)	11	11		10 Fahrten nur Mai – Okto- ber

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Seedorf Hafen (– Neu Reddevitz)		Moritzdorf / Seedorf Hafen – Sellin	14 (13)	13	13		12 Fahrten nur Mai – Oktober
26	(Göhren Ulmenallee –) Seebrücke – Reha Klinik – Südstrand – Seebrücke (– Ulmenallee)	VVR		13 (13)	13	13	60 (annähernd)	November – April (außerhalb Sommerfahrplan) Bedienung nur Fr-So (insgesamt 11 Fahrten)
27	Prora Wohnmobil-Oase – Binz Großbahnhof – Binz Ortsmittel – Binz Großbahnhof – Prora Wohnmobil-Oase	VVR		10 (10)	10	10	60	
	Prora Jugendherberge – Prora Galileo Wissenswelt – Binz Großbahnhof – Binz Ortsmitte - Prora Wohnmobil-Oase – Prora Jugendherberge			8 (8)	8	8	60	Linienverläufe verkehren annähernd um 30 Min versetzt
28	Binz Großbahnhof – Ortsmitte – Jagdschloss Granitz	VVR	Binz – Jagdschloss Granitz	8 (8)	8	8	60	
			Jagdschloss Granitz – Binz	8 (8)	8	8		
30	Bergen Busbahnhof – Putbus Bahnhof – Garz Wendeschleife – Stralsund Rügendammbahnhof – Strelapark/Zoo	VVR	Bergen – Stralsund	12 (7)	2	2		2 Fahrten Mo-Fr S Garz – Stralsund; 1 Fahrt Mo-Fr S Bergen – Putbus
			Stralsund – Bergen	12 (7)	2	2	60-120	1 Fahrt Mo-Fr Stralsund Strelark – Rügendammbahnhof ; 2 Fahrten Mo-Fr S Putbus – Bergen
31	Bergen Busbahnhof – Putbus Bahnhof – Serams Wendeplatz	VVR	Bergen – Serams	14 (5)	/	/	Teilweise 60	2 Fahrten Wreechen – Putbus Neue Schule; 1 Fahrt Altkamp – Putbus Neue Schule;

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Serams – Bergen	12 (4)	/	/		2 Fahrten Mo-Fr S Putbus – Groß Stresow; 2 Fahrten Mo-Fr S Putbus – Bergen; 1 Fahrt Mo-Fr S Putbus – Altkamp; 1 Fahrt Putbus Neue Schule – Neukamp; 1 Fahrt Serams – Putbus
32	Bergen Busbahnhof – Feldstraße – Finanzamt/Billrothstraße – Bergen Busbahnhof	VVR	Busbahnhof – Busbahnhof	9 (5)	/	/		Stadtverkehr Bergen auf Rügen
			Busbahnhof – (Familia –) Busbahnhof	4 (4)	/	/		
33	Bergen Busbahnhof – Sehlen Dorf – Garz Wendeschleife – Losentitz – Zicker	VVR	Bergen – Zicker	8 (6)	/	/		1 Fahrt nur Bergen – Garz
			Zicker – Bergen	9 (6)	/	/		1 Fahrt nur Garz – Bergen; 1 Fahrt nur Zicker - Garz
34	Bergen Busbahnhof – Samtens Schule – Garz Wendeschleife	VVR	Bergen – Garz	8 (3)	/	/		Mo-Fr Schule 1 Fahrt nur Samtens – Garz, 1 Fahrt nur Bergen – Samtens
			Garz – Bergen	7 (3)	/	/		Mo-Fr Schule 1 Fahrt nur Garz – Samtens
35	Bergen Busbahnhof – Gingst Schulhof – Trent – Schaprode (– Poggenhof) (– Wittower Fähre)	VVR	Bergen – Schaprode	14 (9)	7	7		Mo-Fr 2 sowie Sa, So/F 3 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 3 Fahrten Mo-Fr S Gingst – Wittower Fähre
			Schaprode – Bergen	17 (13)	7	7		Mo-Fr 2 sowie Sa, So/F 3 Fahrten als Radbus (April - Oktober); 1 Fahrt Mo-Fr S Ramitz – Bergen; 1 Fahrt Mo-Fr S Wittower Fähre – Bergen

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
37	Gingst Schulhof – Venz – Vierегge	VVR	Gingst – Vierегge	5 (3)	/	/		
			Vierегge – Gingst	6 (3)	/	/		
38	Bergen Busbahnhof – Rappin – Gingst Schulhof – Waase	VVR	Bergen – Waase	10 (6)	2	2	60	Fahrten Sa, So/F nur Anfang Juni – Ende September
			Waase – Bergen	9 (5)	2	2		
41	Gingst Schulhof – Moordorf – Samtens – Altefähг Bergener Straße	VVR	Gingst – Altefähг	9 (5)	/	/	60	Mo-Fr Ferien 2 Fahrten bzw. 1 Fahrt nur Samtens – Alte- fähг sowie 2 Fahrten bzw. 1 Fahrt nur Gingst – Samtens
			Altefähг – Gingst	9 (3)	/	/		
59	Grieben – Kloster Hafenweg – Vitte Wallweg – Neuendorf Ha- fen	VVR	Grieben – Neuendorf	6 (6)	/	/	60	Inselverkehr Hiddensee; 3 Fahrten nur Vitte – Neuen- dorf; 1 Fahrt nur Grieben – Vitte
			Neuendorf - Grieben	9 (9)	/	/		
201	Damgarten Wendeplatz – Rib- nitz Netto – Boddenklinik – Rib- nitz Bahnhof West – Damgarten Wendeplatz	VVR		33 (23)	6	6	60	Stadtverkehr Ribnitz-Dam- garten
202	Ribnitz Bahnhof West – Klocken- hagen – Graal Müritz Süd	VVR	Ribnitz-Damgarten – Graal Müritz	7 (6)	3	3	60	Haltestelle Altheide teilweise Bedarfshalt (telefonische An- meldung erforderlich); 1 Fahrt jeweils nur Di+Do
			Graal Müritz – Ribnitz-Dam- garten	7 (6)	3	3		
203	Bad Sülze – Langsdorf – Tribsees Seniorenheim – Hauptstraße – Bad Sülze	VVR		8 (2)	/	/	60	Größtenteils Bedarfshalte (telefonische Anmeldung er- forderlich); 1 Fahrt nur Do Schule; 3 Fahrten als Rufbus

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
204	Ribnitz Bahnhof West – Poppendorf – Dettmannsdorf – Kneese Ausbau – Bad Sülze Schule (– Bad Sülze Scheunenviertel)	VVR	Ribnitz-Damgarten – Bad Sülze	13 (8)	3	3		Sa, So/F als Rufbus; 1 Fahrt nur Di+Do; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
			Bad Sülze – Ribnitz-Damgarten	12 (9)	3	3		1 Fahrt Mo und Fahrten Sa, So/F als Rufbus; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
205	(Ribnitz Mühlenberg –) Ribnitz Bahnhof West – Ahrenshagen – Semlow	VVR	Ribnitz-Damgarten – Semlow	11 (4)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 2 bzw. 3 Fahrten nur Di+Do Ferien; 1 Fahrt Mo-Fr Schule als Rufbus
			Semlow – Ribnitz-Damgarten	14 (4)	/	/		
206	(Damgarten Schule –) Ribnitz Bahnhof West – Ehmkenhagen – Gresenhorst – Marlow	VVR	Ribnitz-Damgarten – Marlow	11 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt Mo-Fr Schule als Rufbus; Fahrten Mo-Fr Ferien als Rufbus; 2 Fahrten nur Di+Do Ferien; 2 Fahrten nur Fr Schule
			Marlow – Ribnitz-Damgarten	7 (3)	/	/		
208	(Barth Gymnasium –) Bart Bahnhof – Löbnitz – Karnin B 105 (– Neuhof)	VVR	Barth – Karnin	8 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt nur Di+Fr, 1 Fahrt nur Di+Do Schule
			Karnin – Barth	6 (4)	/	/		
210	Ribnitz Bahnhof West – Dierhagen – Wustrow – Zingst – Pruchten – Barth Bahnhof	VVR	Ribnitz-Damgarten – Barth	W 27 (15) S 27 (19)	11 19	11 16	teilweise 60 (Sa, So/F teilweise 120)	Aufteilung in Winter- (oben) und Sommerfahrplan (unten);
			Barth – Ribnitz-Damgarten	W 25 (14) S 27 (20)	11 19	11 15		

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Fahrten teilweise nur auf Abschnitt Ribnitz-Damgarten – Zingst bzw. Zingst – Barth
211	Ribnitz Bahnhof West – Lüdershagen – Divitz – Barth Bahnhof	VVR	Ribnitz-Damgarten – Barth	13 (9)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt nur Di+Fr bzw. nur Di+Fr Ferien
			Barth – Ribnitz-Damgarten	14 (9)	/	/		
212	(Ribnitz Mühlenberg –) Ribnitz Bahnhof West – Langenhanshagen – Schlemmin	VVR	Ribnitz-Damgarten – Schlemmin	6 (2)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt nur Di+Do;
			Schlemmin – Ribnitz-Damgarten	6 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 2 Fahrten als Rufbus; 1 Fahrt nur Di+Do Ferien
214	Ribnitz Bahnhof West – Saal – Fuhlendorf – Barth Bahnhof	VVR	Ribnitz-Damgarten – Barth	14 (6)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 2 Fahrten Fr Schule als Rufbus RDG – Barth; 4 Fahrten Mo Schule als Rufbus
			Barth – Ribnitz-Damgarten	15 (6)	/	/		
215	Semlow / Ravenshorst – Eixen – Bad Sülze	VVR	Semlow / Ravenshorst – Bad Sülze	11 (4)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 2 bzw. 3 Fahrten nur Di+Do Ferien
			Bad Sülze – Semlow / Ravenshorst	8 (4)	/	/		
301	Franzburg Neubau – Richtenberg Markt – Millienhagen – Koitenhagen	VVR	Franzburg – Koitenhagen	3 (0)	/	/		Größtenteils Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
			Koitenhagen – Franzburg	2 (0)	/	/		
302		VVR		5 (1)	/	/		

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	Stralsund Busbahnhof – Niepars – Jakobsdorf – Steinhagen – Stralsund Busbahnhof			8 (1)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
303	Stralsund Busbahnhof – Boddenweg – Brandshagen Siedlung – Stahlbrode Zentrum	VVR	Stralsund – Stahlbrode	11 (4)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
			Stahlbrode – Stralsund	9 (3)	/	/		
304	Stralsund – Barhöft – Groß Mohrdorf – Altenpleen (– Barth)	VVR	Stralsund – Altenpleen	12 (6)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt Mo-Fr Schule nur Buschenhagen – Barth
			Altenpleen – Stralsund	9 (5)	/	/		
305	Stralsund Busbahnhof – (Prohn Schule –) Schmedshagen Ausbau – Altenpleen Schule – Buschenhagen Dorf	VVR	Stralsund – Buschenhagen	7 (2)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt nur Mo-Fr Schule Altenpleen – Prohn; 3 bzw. 4 Fahrten ab/bis Altenpleen, Schule
			Buschenhagen – Stralsund	8 (3)	/	/		
306	Stralsund Busbahnhof – Steinhagen Hof – Franzburg Neubau – Katzenow – Tribsees Wendepunkt	VVR	Stralsund – Tribsees	9 (7)	3	3		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); einzelne Fahrten nur bis Franzburg
			Tribsees – Stralsund	7 (8)	3	3		
307	Franzburg Neubau – Angerode – Siemensdorf – Tribsees Wendepunkt – Tribsees Schule	VVR	Franzburg – Tribsees	3 (0)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)
			Tribsees – Franzburg	4 (0)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 1 Fahrt Di + Do Schule als Rufbus

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																																												
308	Stralsund Busbahnhof – Niepars – Buschenhagen – Küstrow – Barth Bahnhof (– Barth Gymnasium)	VVR	Stralsund – Barth	8 (5)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); 2 Fahrten Mo-Fr Schule Barth – Niepars; 1 Fahrt Mo-Fr Schule Niepars – Stralsund																																																												
			Barth – Stralsund	8 (7)	/	/			309	Stralsund Busbahnhof – Kummerow – Karnin (– Franzburg Neubau)	VVR	Stralsund – Karnin	9 (3)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do Schule; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	Franzburg – Stralsund	9 (2)	/	/	310	Stralsund Busbahnhof – Zarrendorf Abzweig – Abtshagen Schule – Groß Lehmhagen Abzweig – Grimmen Bahnhof	VVR	Stralsund – Grimmen	11 (1)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Mi+Fr Schule; 1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	Grimmen – Stralsund	10 (1)	/	/	312	Grimmen Neubauer Schule – Grimmen Bahnhof – Müggenwalde – Gremersdorf – Tribsees Wendeplatz	VVR	Grimmen – Tribsees	3 (1)	/	/		1 Fahrt nur Di+Fr Ferien ab/bis Grimmen, Bahnhof	Tribsees – Grimmen	4 (1)	/	/	313	(Katzenow –) Hugoldsdorf Wendeplatz – Tribsees Schule / Tribsees Wendeplatz	VVR	(Katzenow –) Hugoldsdorf – Tribsees	3 (0)	/	/		1 Fahrt mit Bedarfshalten zwischen Landsdorf – Abzweig Thomashof	Tribsees – Hugoldsdorf (– Katzenow – Abzweig Thomashof)	2 (0)	/	/	316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/	
309	Stralsund Busbahnhof – Kummerow – Karnin (– Franzburg Neubau)	VVR	Stralsund – Karnin	9 (3)	/	/		1 Fahrt nur Di+Do Schule; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)																																																												
			Franzburg – Stralsund	9 (2)	/	/			310	Stralsund Busbahnhof – Zarrendorf Abzweig – Abtshagen Schule – Groß Lehmhagen Abzweig – Grimmen Bahnhof	VVR	Stralsund – Grimmen	11 (1)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Mi+Fr Schule; 1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	Grimmen – Stralsund	10 (1)	/	/	312	Grimmen Neubauer Schule – Grimmen Bahnhof – Müggenwalde – Gremersdorf – Tribsees Wendeplatz	VVR	Grimmen – Tribsees	3 (1)	/	/		1 Fahrt nur Di+Fr Ferien ab/bis Grimmen, Bahnhof	Tribsees – Grimmen	4 (1)	/	/	313	(Katzenow –) Hugoldsdorf Wendeplatz – Tribsees Schule / Tribsees Wendeplatz	VVR	(Katzenow –) Hugoldsdorf – Tribsees	3 (0)	/	/		1 Fahrt mit Bedarfshalten zwischen Landsdorf – Abzweig Thomashof	Tribsees – Hugoldsdorf (– Katzenow – Abzweig Thomashof)	2 (0)	/	/	316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/		1 Fahrt nur Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	(Greifswald –) Kandelin – Grimmen	6 (3)	/	/								
310	Stralsund Busbahnhof – Zarrendorf Abzweig – Abtshagen Schule – Groß Lehmhagen Abzweig – Grimmen Bahnhof	VVR	Stralsund – Grimmen	11 (1)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Mi+Fr Schule; 1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)																																																												
			Grimmen – Stralsund	10 (1)	/	/			312	Grimmen Neubauer Schule – Grimmen Bahnhof – Müggenwalde – Gremersdorf – Tribsees Wendeplatz	VVR	Grimmen – Tribsees	3 (1)	/	/		1 Fahrt nur Di+Fr Ferien ab/bis Grimmen, Bahnhof	Tribsees – Grimmen	4 (1)	/	/	313	(Katzenow –) Hugoldsdorf Wendeplatz – Tribsees Schule / Tribsees Wendeplatz	VVR	(Katzenow –) Hugoldsdorf – Tribsees	3 (0)	/	/		1 Fahrt mit Bedarfshalten zwischen Landsdorf – Abzweig Thomashof	Tribsees – Hugoldsdorf (– Katzenow – Abzweig Thomashof)	2 (0)	/	/	316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/		1 Fahrt nur Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	(Greifswald –) Kandelin – Grimmen	6 (3)	/	/																					
312	Grimmen Neubauer Schule – Grimmen Bahnhof – Müggenwalde – Gremersdorf – Tribsees Wendeplatz	VVR	Grimmen – Tribsees	3 (1)	/	/		1 Fahrt nur Di+Fr Ferien ab/bis Grimmen, Bahnhof																																																												
			Tribsees – Grimmen	4 (1)	/	/			313	(Katzenow –) Hugoldsdorf Wendeplatz – Tribsees Schule / Tribsees Wendeplatz	VVR	(Katzenow –) Hugoldsdorf – Tribsees	3 (0)	/	/		1 Fahrt mit Bedarfshalten zwischen Landsdorf – Abzweig Thomashof	Tribsees – Hugoldsdorf (– Katzenow – Abzweig Thomashof)	2 (0)	/	/	316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/		1 Fahrt nur Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	(Greifswald –) Kandelin – Grimmen	6 (3)	/	/																																		
313	(Katzenow –) Hugoldsdorf Wendeplatz – Tribsees Schule / Tribsees Wendeplatz	VVR	(Katzenow –) Hugoldsdorf – Tribsees	3 (0)	/	/		1 Fahrt mit Bedarfshalten zwischen Landsdorf – Abzweig Thomashof																																																												
			Tribsees – Hugoldsdorf (– Katzenow – Abzweig Thomashof)	2 (0)	/	/			316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/		1 Fahrt nur Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)	(Greifswald –) Kandelin – Grimmen	6 (3)	/	/																																															
316	Wüst Eldena – Kreuzmannshagen – Kandelin Schule (– Greifswald Bahnhof)	VVR	Wüst Eldena – Kandelin	5 (2)	/	/		1 Fahrt nur Do Ferien; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)																																																												
			(Greifswald –) Kandelin – Grimmen	6 (3)	/	/																																																														

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																																	
317	(Grimmen Lidl –) Grimmen Bahnhof – Wendisch Baggendorf – Strelow – Rodde (– Grammen- dorf Schule)	VVR	Grimmen – Grammendorf	7 (0)	/	/		1 Fahrt nur Mo-Do; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)																																																	
			Rodde – Grimmen	6 (0)	/	/			319	Grimmen Bahnhof – Abzweig Brönkow – Grammendorf Mitte – Techlin Ausbau (– Tribsees Schule)	VVR	Grimmen – Tribsees	5 (2)	/	/		1 Fahrt Mo-Fr Ferien nur Mo+Mi+Do; teilweise Be- darfshalte (telefonische An- meldung erforderlich)	Tribsees – Grimmen	5 (2)	/	/	320	(Greifswald Bahnhof –) Grim- men Bahnhof – Tribsees Wende- platz – Bad Sülze Schule/Scheu- nenviertel	VVR	(Greifswald –) Grimmen – Bad Sülze	14 (11)	3	3		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 6 Fahrten ab Greifswald (teilweise nur bis Grimmen)	Bad Sülze – Grimmen (– Greifswald)	14 (11)	3	3	Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 7 Fahrten bis Greifswald (teilweise erst ab Grimmen)	321	Grimmen Förderschule – Glasha- gen Ortseingang – Schönhof – Neuhof Wendeplatz – Reinberg Schule	VVR	Grimmen – Wüstenfelde (– Reinberg)	11 (0)	/	/		1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)	Wüstenfelde – Grimmen	10 (0)	/	/	322	(Grimmen Südwest Wendeplatz –) Grimmen Bahnhof – Bremer- hagen Hauptstraße – Wilmshag- en Ausbau – Stahlbrode Zent- rum	VVR	Grimmen – Stahlbrode	10 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)
319	Grimmen Bahnhof – Abzweig Brönkow – Grammendorf Mitte – Techlin Ausbau (– Tribsees Schule)	VVR	Grimmen – Tribsees	5 (2)	/	/		1 Fahrt Mo-Fr Ferien nur Mo+Mi+Do; teilweise Be- darfshalte (telefonische An- meldung erforderlich)																																																	
			Tribsees – Grimmen	5 (2)	/	/			320	(Greifswald Bahnhof –) Grim- men Bahnhof – Tribsees Wende- platz – Bad Sülze Schule/Scheu- nenviertel	VVR	(Greifswald –) Grimmen – Bad Sülze	14 (11)	3	3		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 6 Fahrten ab Greifswald (teilweise nur bis Grimmen)	Bad Sülze – Grimmen (– Greifswald)	14 (11)	3	3	Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 7 Fahrten bis Greifswald (teilweise erst ab Grimmen)	321	Grimmen Förderschule – Glasha- gen Ortseingang – Schönhof – Neuhof Wendeplatz – Reinberg Schule	VVR	Grimmen – Wüstenfelde (– Reinberg)	11 (0)	/	/		1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)	Wüstenfelde – Grimmen	10 (0)	/	/	322	(Grimmen Südwest Wendeplatz –) Grimmen Bahnhof – Bremer- hagen Hauptstraße – Wilmshag- en Ausbau – Stahlbrode Zent- rum	VVR	Grimmen – Stahlbrode	10 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)	Stahlbrode – Grimmen	9 (5)	/	/	Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); 1 Fahrt Bartmanns- hagen – Grimmen als Rufbus								
320	(Greifswald Bahnhof –) Grim- men Bahnhof – Tribsees Wende- platz – Bad Sülze Schule/Scheu- nenviertel	VVR	(Greifswald –) Grimmen – Bad Sülze	14 (11)	3	3		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 6 Fahrten ab Greifswald (teilweise nur bis Grimmen)																																																	
			Bad Sülze – Grimmen (– Greifswald)	14 (11)	3	3			Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); Mo-Fr 7 Fahrten bis Greifswald (teilweise erst ab Grimmen)																																																
321	Grimmen Förderschule – Glasha- gen Ortseingang – Schönhof – Neuhof Wendeplatz – Reinberg Schule	VVR	Grimmen – Wüstenfelde (– Reinberg)	11 (0)	/	/		1 Fahrt nur Fr Schule; teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)																																																	
			Wüstenfelde – Grimmen	10 (0)	/	/			322	(Grimmen Südwest Wendeplatz –) Grimmen Bahnhof – Bremer- hagen Hauptstraße – Wilmshag- en Ausbau – Stahlbrode Zent- rum	VVR	Grimmen – Stahlbrode	10 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)	Stahlbrode – Grimmen	9 (5)	/	/	Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); 1 Fahrt Bartmanns- hagen – Grimmen als Rufbus																																			
322	(Grimmen Südwest Wendeplatz –) Grimmen Bahnhof – Bremer- hagen Hauptstraße – Wilmshag- en Ausbau – Stahlbrode Zent- rum	VVR	Grimmen – Stahlbrode	10 (3)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich)																																																	
			Stahlbrode – Grimmen	9 (5)	/	/			Teilweise Bedarfshalte (tele- fonische Anmeldung erforder- lich); 1 Fahrt Bartmanns- hagen – Grimmen als Rufbus																																																

Linie	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																											
323	(Grimmen Südwest Wendeplatz –) Grimmen Bahnhof – Willerswalde – Bremerhagen Dorf – Reinberg Schule	VVR	Grimmen – Reinberg	5 (0)	/	/		2 Fahrten bzw. 1 Fahrt nur Mo-Do; teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich)																																											
			Reinberg – Grimmen	4 (0)	/	/			324	(Grimmen Förderschule –) Grimmen Bahnhof – Appelshof – Pogendorf – Glewitz Zentrum	VVR	Grimmen – Glewitz	5 (1)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); Mo+Do Ferien als Rufbus	Glewitz – Grimmen	5 (1)	/	/	Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften									120	Rostock – Sanitz – Bad Sülze	rebus	Rostock – Bad Sülze	9 (9)	3	3		1 Fahrt erst ab Broderstorf; Nur im Sommerfahrplan über Marlow, Vogelpark, im Winterfahrplan nur 1 Fahrt Mo-Fr nach telefonischer Anmeldung	Bad Sülze – Rostock	9 (9)	3	3	127	Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode	AVG	Greifswald – Stahlbrode	3 (3)	/	/	
324	(Grimmen Förderschule –) Grimmen Bahnhof – Appelshof – Pogendorf – Glewitz Zentrum	VVR	Grimmen – Glewitz	5 (1)	/	/		Teilweise Bedarfshalte (telefonische Anmeldung erforderlich); Mo+Do Ferien als Rufbus																																											
			Glewitz – Grimmen	5 (1)	/	/			Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften									120	Rostock – Sanitz – Bad Sülze	rebus	Rostock – Bad Sülze	9 (9)	3	3		1 Fahrt erst ab Broderstorf; Nur im Sommerfahrplan über Marlow, Vogelpark, im Winterfahrplan nur 1 Fahrt Mo-Fr nach telefonischer Anmeldung	Bad Sülze – Rostock	9 (9)	3	3	127	Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode	AVG	Greifswald – Stahlbrode	3 (3)	/	/		2 Fahrten als Rufbus / 1 Fahrt als Rufbus; Weitere Fahrten enden in Riems, Wendeschleife (Landkreis Vorpommern-Greifswald)	Stahlbrode – Greifswald	2 (2)	/	/								
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften																																																			
120	Rostock – Sanitz – Bad Sülze	rebus	Rostock – Bad Sülze	9 (9)	3	3		1 Fahrt erst ab Broderstorf; Nur im Sommerfahrplan über Marlow, Vogelpark, im Winterfahrplan nur 1 Fahrt Mo-Fr nach telefonischer Anmeldung																																											
			Bad Sülze – Rostock	9 (9)	3	3			127	Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode	AVG	Greifswald – Stahlbrode	3 (3)	/	/		2 Fahrten als Rufbus / 1 Fahrt als Rufbus; Weitere Fahrten enden in Riems, Wendeschleife (Landkreis Vorpommern-Greifswald)	Stahlbrode – Greifswald	2 (2)	/	/																														
127	Greifswald – Neuenkirchen – Riems – Stahlbrode	AVG	Greifswald – Stahlbrode	3 (3)	/	/		2 Fahrten als Rufbus / 1 Fahrt als Rufbus; Weitere Fahrten enden in Riems, Wendeschleife (Landkreis Vorpommern-Greifswald)																																											
			Stahlbrode – Greifswald	2 (2)	/	/																																													

Daten: Daten der Verkehrsunternehmen 2020, Fahrplanstand: Februar 2020.

A4 Allgemeinbildende Schulen Landkreis Vorpommern-Rügen

Tabelle 52: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis mit Schülerzahl

Schulname	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen		
Kranich-Grundschule Altenpleen	Amt Altenpleen	280
Grundschule Abtshagen	Amt Miltzow	121
Grundschule „Altstadt“ Bergen	Amt Bergen auf Rügen	270
Grundschule „Am Rugard“ Bergen	Amt Bergen auf Rügen	271
Grundschule Binz	Gemeinde Binz	165
Grundschule „Mönchgut“ (Gager)	Amt Mönchgut-Granitz	74
Grundschule „Boddenwind“ Putbus	Stadt Putbus	132
Grundschule „Halbinsel Jasmund“ Sagard	Amt Nord-Rügen	93
Grundschule „Kranichblick“ Samtens	Amt West-Rügen	145
Grundschule Sellin	Amt Mönchgut-Granitz	146
Grundschule Wiek	Amt Nord-Rügen	107
Nationalpark-Grundschule „Ostseeblick“	Stadt Sassnitz	283
Montessori-Grundschule „Lambert Steinwich“	Hansestadt Stralsund	303
Grundschule „Karsten Sarnow“	Hansestadt Stralsund	295
Grundschule „Gerhard Hauptmann“	Hansestadt Stralsund	292
Grundschule „Andershof“	Hansestadt Stralsund	196
Grundschule „Ferdinand von Schill“	Hansestadt Stralsund	229
Grundschule „Hermann Burmeister“	Hansestadt Stralsund	290
Grundschule „Juri Gagarin“	Hansestadt Stralsund	366
„Recknitz-Grundschule“ Ahrenshagen	Amt Ribnitz-Damgarten	149
Grundschule Bad Sülze	Amt Recknitz-Trebeltal	98
Grundschule Brandshagen	Amt Miltzow	107
Grundschule „Schwalbennest“ Dierhagen	Amt Darß-Fischland	53
Grundschule Grammendorf	Amt Recknitz-Trebeltal	65
Grundschule Marlow	Stadt Marlow	104
Grundschule „Dr. Theodor Neubauer“	Stadt Grimmen	195
Grundschule „Friedrich Wilhelm Wander“	Stadt Grimmen	204
Grundschule Horst	Amt Miltzow	77
Grundschule „Thomas Müntzer“ Lüdershagen	Amt Barth	68
Grundschule „Theodor Bauermeister“ Ribnitz-Damgarten	Amt Ribnitz-Damgarten	290

Schulname	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschule „Karl Krull“ Steinhagen	Amt Niepars	132
Grundschule Süderholz	Gemeinde Süderholz	135
Freie Schule Glowé	Rügener Schul(t)räume e.V.	k.A.
Evangelische Grundschule Barth	Schulstiftung der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland	k.A.
Evangelische Grundschule „Löwenzahnschule“ Ribnitz-Damgarten	Schulstiftung der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland	k.A.
Grundschule Velgast	Amt Franzburg-Richtenberg	39
Freie Schule Rügen (Dreschwitz)	UmWeltSchule Rügen e.V.	k.A.
Zentrale Grundschule „F.-A.-Nobert“ Barth	Amt Barth	300
Regionale Schulen		
Regionale Schule „Windland“ Altenkirchen	Amt Nord-Rügen	131
Regionale Schule „Am Rugard“ Bergen	Amt Bergen auf Rügen	349
Regionale Schule „Am Grünen Berg“ Bergen	Amt Bergen auf Rügen	367
Regionale Schule Binz	Gemeinde Binz	197
Regionale Schule Sassnitz	Stadt Sassnitz	399
Regionale Schule „Tom Beyer“ Göhren	Amt Mönchgut-Granitz	126
Regionale Schule „Robert-Koch“	Stadt Grimmen	492
Regionale Schule „An der Prohner Wiek“	Amt Altenpleen	107
Regionale Schule Reinberg	Amt Miltzow	174
Regionale Schule „Rudolf Harbig“ Ribnitz-Damgarten	Amt Ribnitz-Damgarten	335
Regionale Schule „Hermann Burmeister“	Hansestadt Stralsund	399
Regionale Schule „Marie Curie“	Hansestadt Stralsund	313
Regionale Schule „Adolf-Diesterweg“	Hansestadt Stralsund	368
Regionale Schulen mit Grundschule		
Evangelische Schule Dettmannsdorf	Schulstiftung der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland	k.A.
Regionale Schule mit Grundschule Insel Hiddensee	Amt West-Rügen	69
Regionale Schule mit Grundschule „Am Burgwall“ Garz	Amt Bergen auf Rügen	391
Regionale Schule mit Grundschule Gingst	Amt West-Rügen	360
Regionale Schule mit Grundschule „Marta-Müller-Grählert“ Franzburg	Amt Franzburg-Richtenberg	442

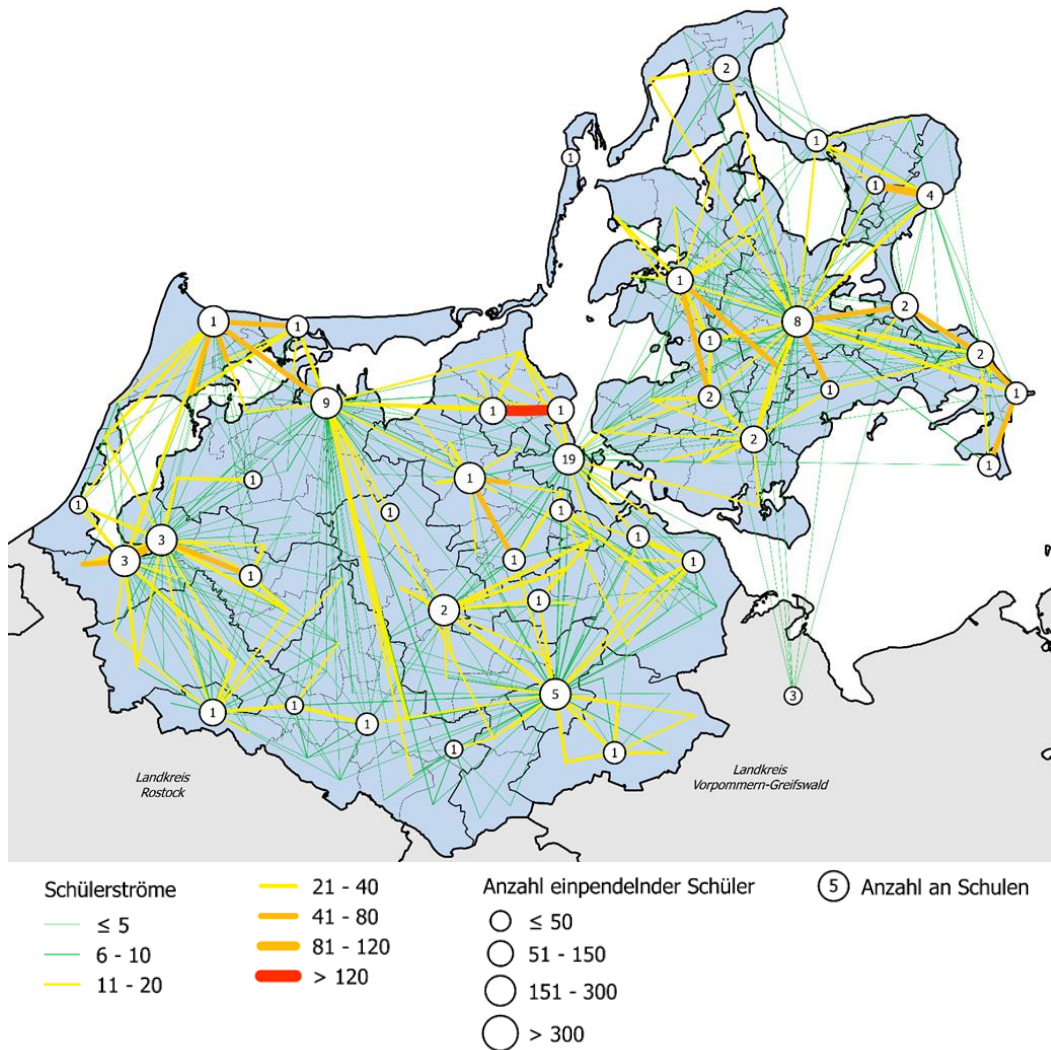
Schulname	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Regionale Schule mit Grundschule „Prof. Gustav Pflugradt“ Niepars	Amt Niepars	407
Regionale Schule mit Grundschule „Bernstein-Schule“ Ribnitz-Damgarten	Amt Ribnitz-Damgarten	716
Regionale Schule mit Grundschule Zingst	Gemeinde Zingst	203
Regionale Schule mit Grundschule Tribsees	Amt Recknitz-Trebeltal	353
Kooperative/Integrierte Gesamtschulen		
Integrierte Gesamtschule Grünthal	Hansestadt Stralsund	684
„Schulzentrum am Sund“ Kooperative Gesamtschule aus Regionalem Teil und Gymnasialem Teil	Hansestadt Stralsund	839
Gymnasiales Schulzentrum Barth	Amt Barth	809
Freie Schule Prerow/Darß	Darßer Bildungszentrum gGmbH	k.A.
Christliche Gemeinschaftsschule „Jona-Schule“	Schulstiftung der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland	k.A.
CJD Christophorusschule Rügen Sellin	Darßer Bildungszentrum gGmbH	k.A.
Gymnasien		
„Ernst-Moritz-Arndt“-Gymnasium	Landkreises Vorpommern-Rügen	855
Gymnasium Grimmen	Landkreises Vorpommern-Rügen	466
„Hansa-Gymnasium“ Stralsund	Hansestadt Stralsund	641
„Richard Wossidlo“ Gymnasium	Landkreises Vorpommern-Rügen	465
Förderschulen		
Sonderpädagogisches Förderzentrum „Klaus Störtebeker“ Bergen auf Rügen	Landkreises Vorpommern-Rügen	10
Förderzentrum „Johann Heinrich Pestalozzi“ Ribnitz-Damgarten	Landkreises Vorpommern-Rügen	73
Förderschule „Jan-Amos-Komensky“ Barth	Landkreises Vorpommern-Rügen	85
Förderzentrum Grimmen	Landkreises Vorpommern-Rügen	109
Förderschule „Astrid Lindgren“	Hansestadt Stralsund	63
Förderschule "Ernst von Haselberg"	Hansestadt Stralsund	107
Förderschule „Sonnenblumenschule“ Franzburg	Landkreises Vorpommern-Rügen	72

Schulname	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Förderschule „Rosenhofschule“ Ribnitz-Damgarten	Landkreises Vorpommern-Rügen	61
Sonderpädagogisches Förderzentrum Hansestadt Stralsund	Hansestadt Stralsund	162
Schule zur individuellen Lebensbewältigung Patzig	DRK-Kreisverband Rügen-Stralsund e.V.	k.A.
Sonderpädagogisches Zentrum für mehrfachbehinderte Hörgeschädigte Putbus	Herbert Feuchte Stiftungsverbund gemeinnützige GmbH	k.A.
Berufsschulen		
Regionales Berufliches Bildungszentrum des Landkreises Vorpommern-Rügen Standort Stralsund mit den Bereichen <i>Gesundheit & Pflege</i> <i>Sozialwesen</i> <i>Technik & Handwerk</i> <i>Wirtschaft & Verwaltung</i>	Landkreis Vorpommern-Rügen	k.A.
Regionales Berufliches Bildungszentrum des Landkreises Vorpommern-Rügen - Standort Ribnitz-Damgarten inkl. Außenstelle Velgast	Landkreis Vorpommern-Rügen	k.A.
Regionales Berufliches Bildungszentrum des Landkreises Vorpommern-Rügen - Standort Sassnitz	Landkreis Vorpommern-Rügen	k.A.

Daten: LK V-R 2019b. Datenstand zum Schuljahr 2019/2020.

A5 Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler

Abbildung 34: Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schülerinnen und Schüler



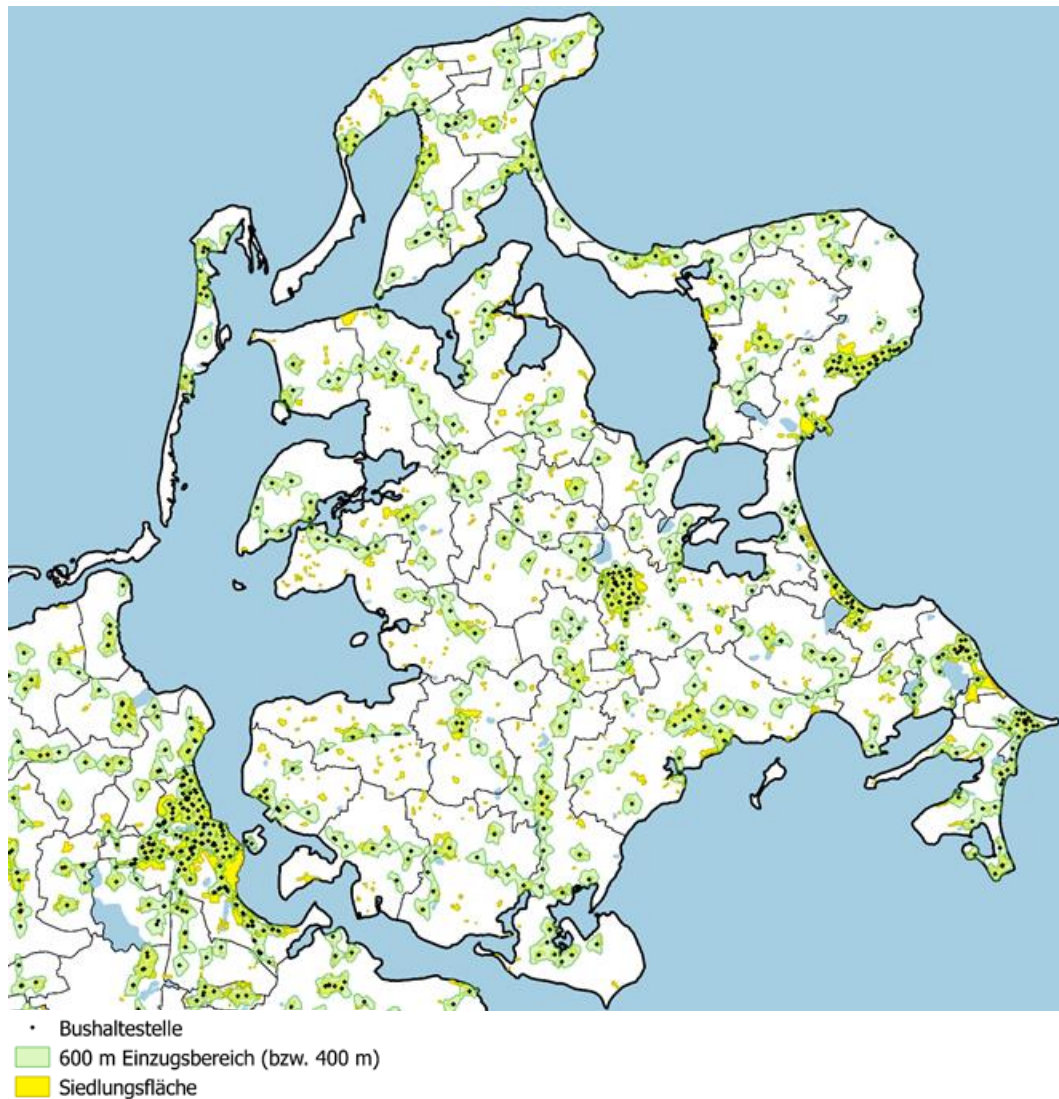
Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

Daten: LK V-R 2020b.

Anmerkung: Es werden die Quelle-Ziel-Beziehungen auf Basis von Tarifwaben dargestellt.

A6 Erschließung im Landkreis Vorpommern-Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen

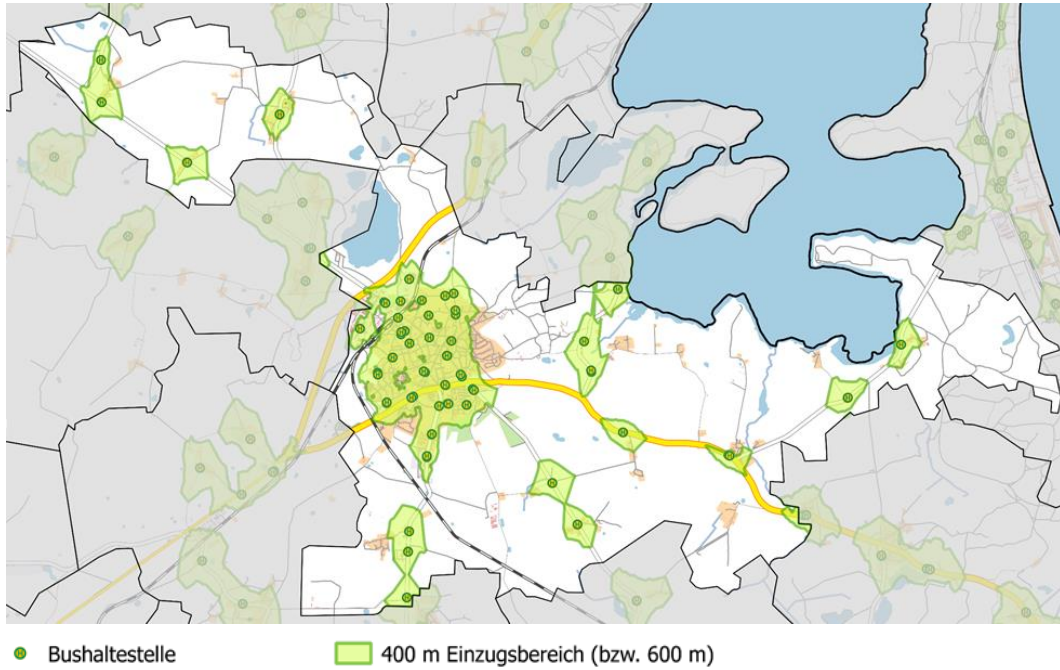
Abbildung 35: Erschließung auf der Insel Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Baabe, Bergen auf Rügen, Binz, Göhren, Sassnitz, Sellin und Stralsund 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

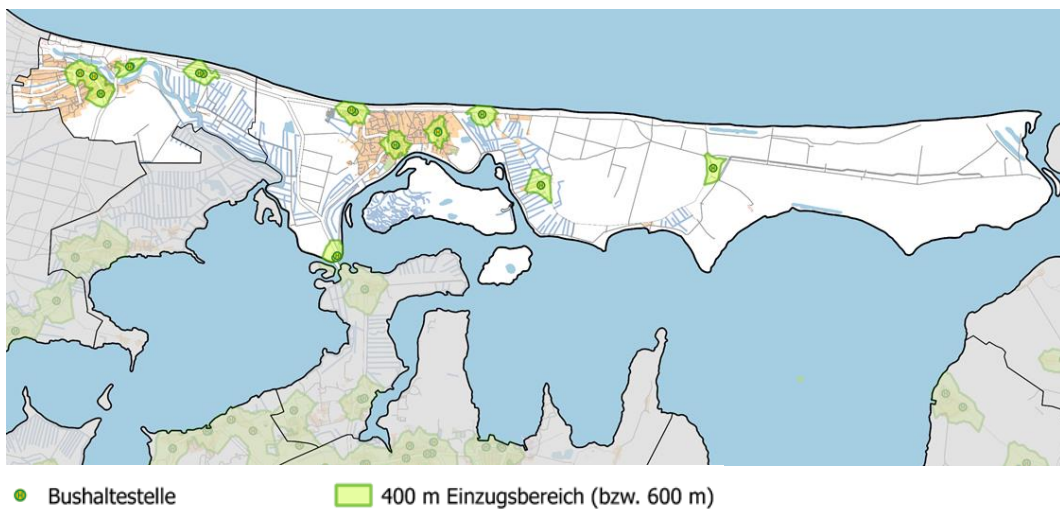
Abbildung 36: Erschließung in der Stadt Bergen auf Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Bergen auf Rügen und Binz 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

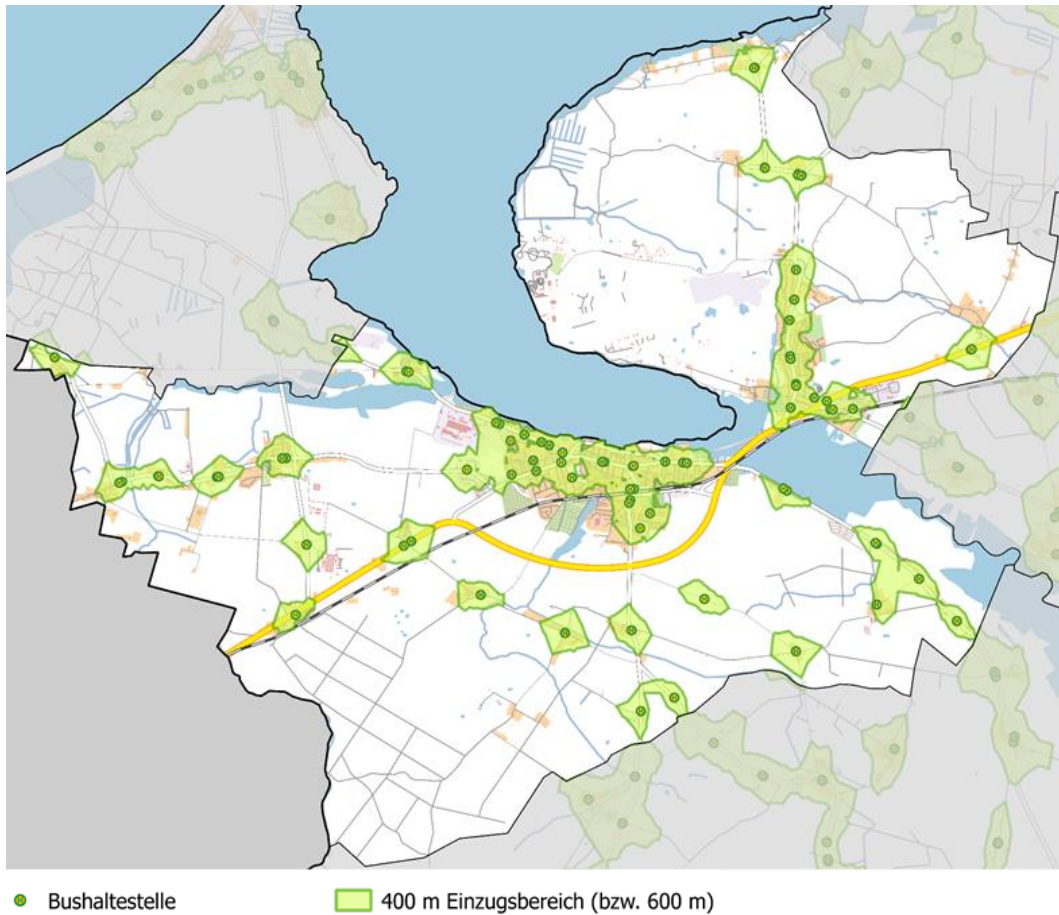
Abbildung 37: Erschließung in den Gemeinden Prerow und Zingst auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Prerow und Zingst 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

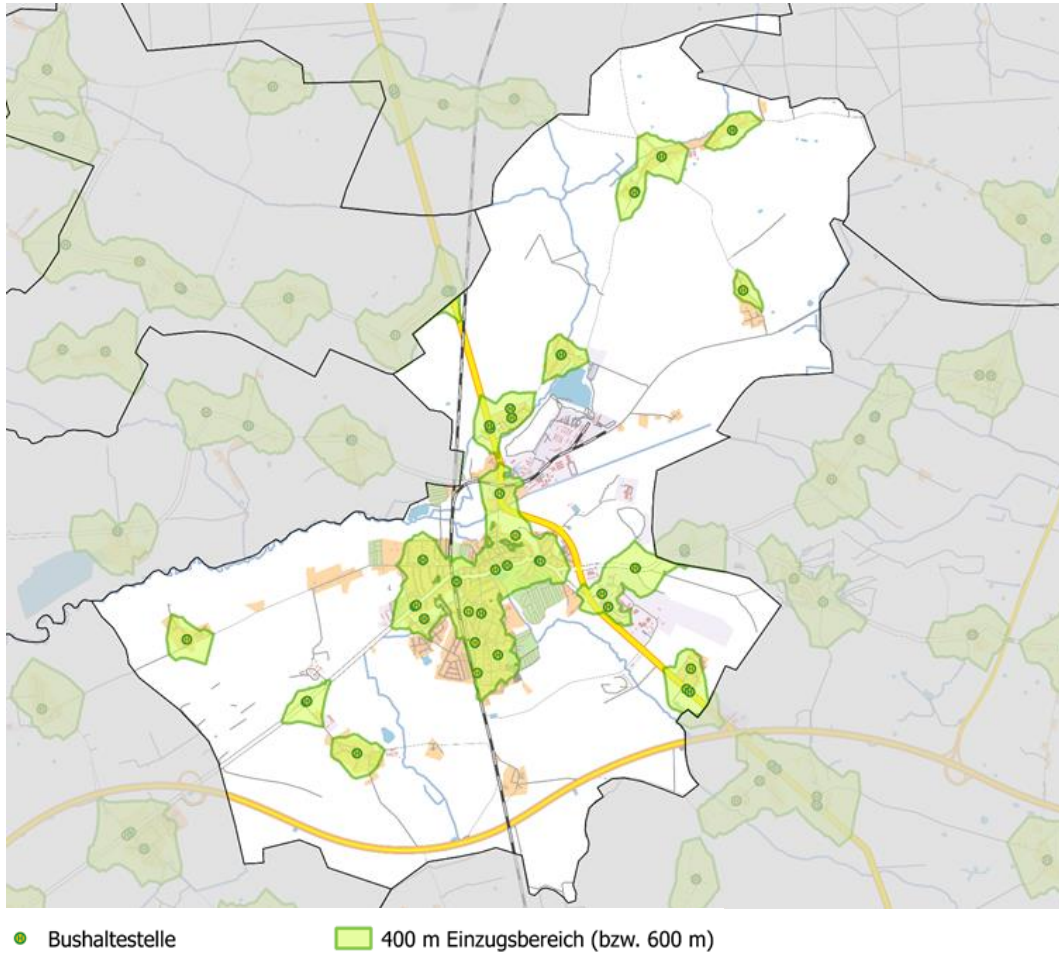
Abbildung 38: Erschließung in der Stadt Ribnitz-Damgarten auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Ribnitz-Damgarten 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

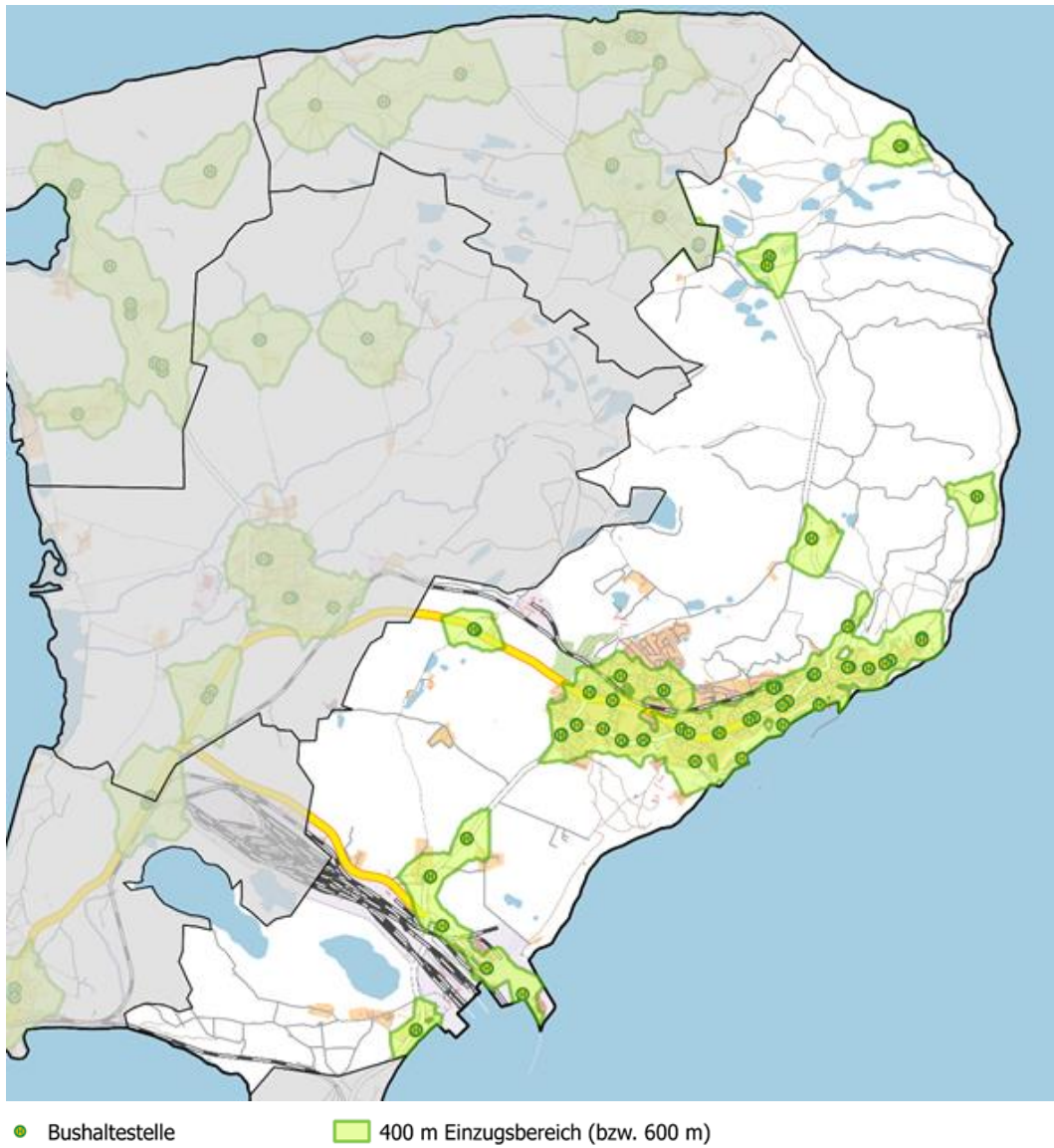
Abbildung 39: Erschließung in der Stadt Grimmen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Grimmen 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

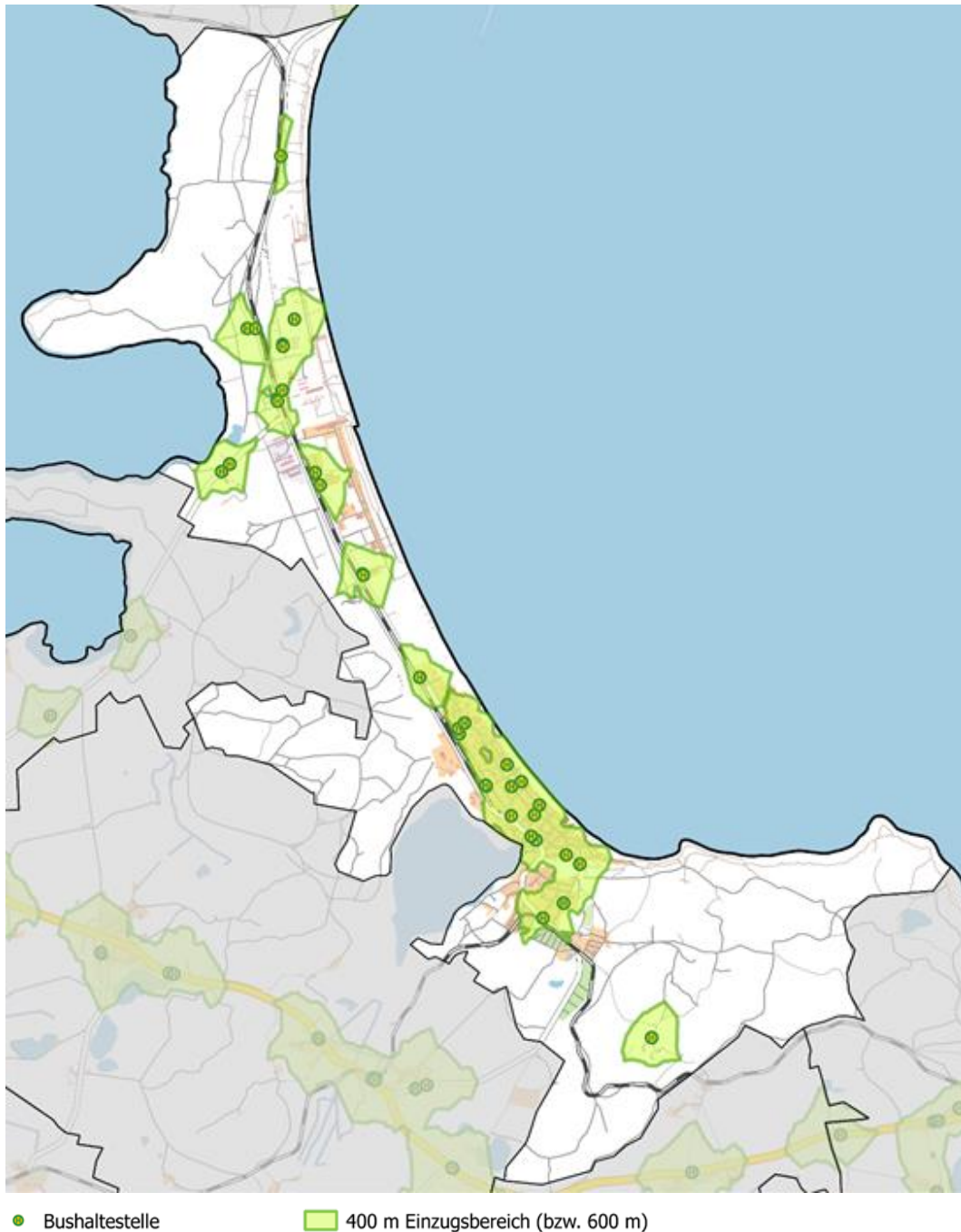
Abbildung 40: Erschließung in der Stadt Sassnitz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in der Stadt Sassnitz 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

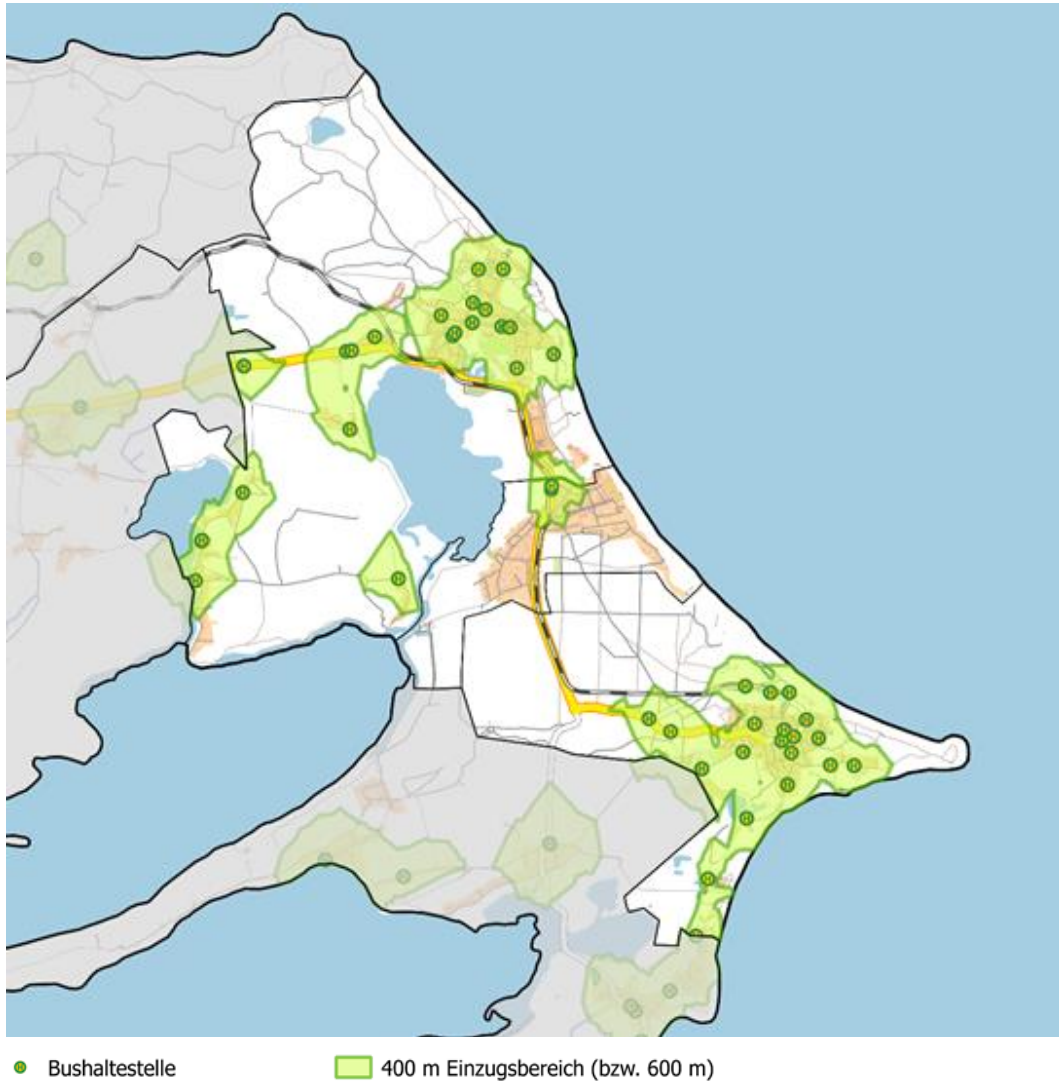
Abbildung 41: Erschließung in der Gemeinde Binz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Bergen auf Rügen und Binz 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.

Abbildung 42: Erschließung in den Gemeinden Sellin, Baabe und Göhren auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019, Datengrundlage: VVR 2019.

Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Baabe, Göhren und Sellin 400 m, in den übrigen Bereichen 600 m.