



Öffentliche Bekanntmachung

15. Sitzung des Kreistages Vorpommern-Rügen

- am Montag, dem 28. Februar 2022
- um 16:30 Uhr
- im Kulturhaus "Treffpunkt Europas", Heinrich-Heine-Straße 1a in 18507 Grimmen

Hinweis auf Versammlungsgeschehen vor dem Sitzungsort

Parallel zur Sitzung des Kreistages findet ab 17:30 Uhr eine Demonstration statt. Bitte berücksichtigen Sie eventuelle Einschränkungen vor Ort.

Hinweis aufgrund der COVID-19-Situation:

Während der Kreistagssitzung haben alle Teilnehmenden eine medizinische Gesichtsmaske (zum Beispiel OP-Masken gemäß EN 14683) oder Atemschutzmasken (zum Beispiel FFP2-Masken) zu tragen. Das Abnehmen der Mund-Nase-Bedeckung ist unter Einhaltung des Mindestabstandes von 1,5 Meter zulässig, solange es zur Kommunikation mit Menschen mit Hörbehinderungen, die auf das Lippenlesen angewiesen sind, erforderlich ist.

Bitte finden Sie sich für einen geregelten Einlass ab 16.15 Uhr am Eingang des „Treffpunkt Europas“ ein und tragen Sie im Gebäude einen Mund- und Nasenschutz. Die Anzahl der Plätze für Gäste ist auf max. 15 Personen beschränkt, so dass neben den Kreistagsmitgliedern nur eine eingeschränkte Personenzahl zulässig ist. Besucher können sich vorab unter kreistagsbuero@lk-vr.de per E-Mail oder unter 03831-357-1221 per Telefon anmelden. Ein beschränkter Teil an Sitzplätzen wird auch für nicht angemeldete Gäste vorbehalten.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
- 2 Einwohnerfragestunde
- 3 Bestätigung der Tagesordnung
- 4 Genehmigung der Niederschrift vom 13. Dezember 2021
- 5 Information des Kreistagspräsidenten
- 6 Bericht des Landrates
- 7 Anfragen der Kreistagsmitglieder
- 8 Nach- und Umbesetzungen
 - 8.1 Wahl der 2. Stellvertreterin oder des 2. Stellvertreters des Kreistagspräsidenten
 - 8.2 Wahl eines Mitgliedes in das Präsidium
 - 8.3 Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes in die Verbandsversammlung des Zweckverbandes für die Sparkasse Vorpommern
 - 8.4 Wahl einer Vertretung in die Mitgliederversammlung der Kommunalgemeinschaft POMERANIA aufgrund des Ausscheidens
 - 8.5 Wahl einer Vertretung in die Mitgliederversammlung der Kommunalgemeinschaft POMERANIA
 - 8.6 Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit
 - 8.7 Umbesetzung von Herrn Helmut Poppe als Mitglied in den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft für Herrn Roland Herrmann
 - 8.8 Umbesetzung von Herrn Philip Laars vom Mitglied zum stellvertretenden Mitglied in den Kreisausschuss
 - 8.9 Umbesetzung von Herrn Stefan Giese vom stellvertretenden Mitglied zum Mitglied in den Kreisausschuss
 - 8.10 Umbesetzung von Herrn Stefan Giese vom Mitglied zum stellvertretenden Mitglied im Mobilitätsausschuss
 - 8.11 Umbesetzung von Herrn Michael Meister vom stellvertretenden Mitglied zum Mitglied in den Mobilitätsausschuss
- 9 Änderung der Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen
 - 9.1 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen
 - 9.2 Beschlussempfehlung des Kreisausschusses zur BV/3/0278
- 10 Wahl der Mitglieder und der stellvertretenden Mitglieder des

- Betriebsausschusses Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen
- 11 Dringlichkeitsentscheidung zu überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen im Haushaltsjahr 2021 zur Reparatur/Sanierung der Dachkonstruktion/Mauerwerk der Sporthalle und des Bewegungsbades sowie der Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule in Franzburg
 - 12 Widerspruch des Landrates gegen den Beschluss des Kreistages KT 306-14/2021 zum Antrag A/3/0134 in der Sitzung des Kreistages am 13. Dezember 2021
 - 13 Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen
 - 14 Neustrukturierung der Wirtschaftsförderung - Mitgliedschaft im Verein für Regionalmarketing und -entwicklung Vorpommern
 - 15 Haushaltssatzung und Haushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023
 - 16 Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche in der Gemeinde Neuenkirchen - hier: Hafen Grubnow
 - 17 Inkommunalisierung gemeindefreier Land- und Wasserflächen im Bereich des Fähranlegers - Wittower Fähre Süd
 - 18 Annahme einer Spende der Sparkasse Vorpommern zur Förderung der Präventionsarbeit im Jahr 2022
 - 19 Ermächtigung des Landrates bzgl. des Einsatzes der Leiterin des FD Rechnungsprüfung sowie der Prüfer/innen für die Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht
 - 20 Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP: "Aufhebung der 2G+ Regel für die Gastronomie-, Beherbergungs-, Kultur- und Dienstleistungsbetriebe"
 - 21 Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP: "Schaffung von Planungssicherheit für die Kultur- und Veranstaltungsbranche"
 - 22 Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP, CDU: "Sicherung von Standorten für Unternehmen der maritimen Wirtschaft in der Hansestadt Stralsund und im Landkreis Vorpommern-Rügen"
 - 23 Antrag der Kreistagsfraktion SPD: "Angebots-Ausbau vor Tarifmaßnahme"
 - 24 Antrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR; BVR/FW: "Finanzielle Mittel für den notwendigen Eigenanteil zum Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie für ein Rügen-Museum"
 - 25 Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Förderung der Jugend- und Sozialarbeit erhalten"
 - 26 Mitteilungen

Nichtöffentlicher Teil

- 27 Vertragsangelegenheiten
- 28 Grundstücksangelegenheiten

- 29 Vertragsangelegenheiten
- 30 Vertragsangelegenheiten
- 31 Vertragsangelegenheiten

Stralsund, 16. Februar 2022

A handwritten signature in blue ink, reading "Andreas Kuhn". The signature is written in a cursive style with a large initial 'A'.

Andreas Kuhn
Kreistagspräsident

Landkreis Vorpommern-Rügen

Der Kreistagspräsident



Niederschrift über die 14. Sitzung des Kreistages Vorpommern-Rügen am 13. Dezember 2021

Sitzungsraum: Kulturhaus "Treffpunkt Europas", Heinrich-Heine-Straße 1a in 18507
Grimmen

Sitzungsdauer: 17:00 - 21:29 Uhr

Anwesenheit:

Kreistagsmitglied

Herr Michael Adomeit
Herr Uwe Ahlers
Frau Ute Bartel
Herr Alexander Benkert
Herr Ernst Branse
Frau Wenke Brüdgam
Herr Jörg Burwitz
Herr Uwe Dalski
Herr Christian Ehlers
Frau Rita Falkert
Herr Frank Fanter
Herr Stefan Giese
Herr Harry Glawe
Herr Christian Griwahn
Herr Aurel Hagen
Herr Benjamin Heinke
Herr Maik Hofmann
Frau Dr. Carmen Kannengießer
Frau Kristine Kasten
Herr Albrecht Kiefer
Frau Anett Kindler
Frau Cornelia Klemm
Herr Frank Kracht
Herr Helmut Krüger
Frau Andrea Kühl
Herr Andreas Kuhn
Herr Jens Kühnel
Herr Hendrik Lastovka
Frau Christiane Latendorf
Herr Dirk Leistner
Herr Mathias Löttge
Herr Michael Meister
Herr Wolfgang Meyer

Frau Christiane Müller
Herr Thomas Naulin
Herr Dirk Niehaus
Herr Michael Philippen
Herr Thoralf Pieper
Frau Julia Präkel
Frau Maria Quintana Schmidt
Herr Thomas Reichenbach
Herr Gerd Scharmberg
Frau Sylvia Schiefler
Herr Norbert Schöler
Herr Daniel Schossow
Herr Thomas Schulz
Herr Maximilian Schwarz
Herr Dario Seifert
Herr Jürgen Suhr
Herr Norbert Thomas
Frau Heike Völschow
Frau Petra Voß
Herr Dr. Wolfgang Weiß
Frau Susann Wippermann
Herr Dr. Ronald Zabel
Frau Andrea Zachow
Herr Tilo Ziemßen
Frau Anita Zimmermann

Von der Verwaltung

Herr Dr. Stefan Kerth	Landrat
Frau Ricarda Rumpel	FBL 1
Frau Carmen Schröter	FBL 2
Frau Kathrin Meyer	FBL 3
Herr Heiko Schröder	Stellv. FBL 4
Frau Peggy Schäpler-Moede	FGL 01.20
Herr Marcus Hanusch	Protokollführung
Frau Anja Pfefferkorn	SB Kreistagsangelegenheiten
Frau Karina Werner	EBL Jobcenter
Herr Torsten Ewert	EBL Abfallwirtschaft
Herr Frank Stallbaum	FDL 43
Frau Gerlind Ockert	FDL 37
Frau Heike Karnatz	FDL 12
Herr Georg Rüting	FDL 13
Frau Katrin Schmuhl	Gleichstellungsbeauftragte

Es fehlen:

Kreistagsmitglied

Herr Norbert Benedict	entschuldigt
Herr Roland Herrmann	unentschuldigt
Herr Frank Ilchmann	entschuldigt
Herr Holger Kliewe	unentschuldigt
Frau Andrea Köster	unentschuldigt
Herr Philipp Laars	unentschuldigt
Frau Claudia Müller	entschuldigt
Herr Helmut Poppe	unentschuldigt
Frau Dr. Doris Schmutzer	unentschuldigt
Herr Peter van Slooten	unentschuldigt
Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp	entschuldigt

Tagesordnung

- Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Genehmigung der Niederschrift vom 11. Oktober 2021
5. Information des Kreistagspräsidenten
6. Bericht des Landrates
7. Anfragen der Kreistagsmitglieder
8. Nach- und Umbesetzungen
 - 8.1. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Mobilitätsausschuss aufgrund des Ausscheidens von Herrn Thomas Reichenbach
 - 8.2. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Kreisausschuss für Frau Dr. Carmen Kannengießer aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler

- 8.3. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler
- 8.4. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler
- 8.5. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in die Versammlung des Sparkassen Zweckverbandes Vorpommern aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler
- 8.6. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Beatrice Rohde
- 8.7. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR) aufgrund des Ausscheidens von Herrn Andreas Kuhn
- 8.8. Umbesetzung von Frau Heike Lohrmann als Mitglied in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit
- 8.9. Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge als Mitglied in den Mobilitätsausschuss
- 8.10. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Mobilitätsausschuss aufgrund der Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge
9. 1. Nachtragshaushaltssatzung und Nachtragshaushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Haushalt 2021 BV/3/0296
10. Änderung der Geschäftsordnung des Kreistages des Landkreises Vorpommern-Rügen BV/3/0293
11. 9. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung des Landkreises V-R bezüglich der Erhöhung der Aufwandsentschädigung für ehrenamtliche Kräfte im Brand- und Katastrophenschutz BV/3/0241
12. Änderung der Entgeltordnung der Kreisvolkshochschule Vorpommern-Rügen BV/3/0264
13. Beschlussvorschlag des Rechnungsprüfungsausschusses für die Feststellung des Jahresabschlusses 2020 nach §§ 120 Abs. 1 i.V.m. 60 Abs. 5 S. 1 KV M-V BV/3/0294
14. Beschlussvorlage des Rechnungsprüfungsausschusses für die Entlastung des Landrates nach §§ 120 Abs. 1 i.V.m. 60 Abs. 5 S. 2 KV M-V BV/3/0295
15. Feststellung Jahresabschluss 2020 des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungsbetrieb (ISVB) BV/3/0291
16. Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungsbetrieb (ISVB) für das Haushaltsjahr 2020 BV/3/0292
17. Feststellung des Jahresabschlusses des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft für das Jahr 2020 BV/3/0282
18. Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen für das Haushaltsjahr 2020 BV/3/0283
19. Vereinbarung zur Finanzierung des ÖPNV zwischen der Hansestadt Stralsund und dem Landkreis Vorpommern-Rügen BV/3/0199

- | | | |
|-------|--|------------|
| 20. | Öffentlich-rechtlicher Vertrag über eine zeitweise Aufgabenübertragung nach § 165 Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße RÜG 13 von Puddemin bis zur L 30 | BV/3/0303 |
| 21. | Öffentlich-rechtlicher Vertrag über eine zeitweise Aufgabenübertragung nach § 165 Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße NVP 10 von Klausdorf bis Muuks | BV/3/0304 |
| 22. | Antrag der Kreistagsfraktion BfS/FDP: "Zum Investitionsvorhaben Lückenschluss Radweg OT Kuhle, Gemeinde Dranske" | A/3/0127 |
| 23. | Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, CDU: "Fahrradwege an allen Landes- und Kreisstraßen" | A/3/0128 |
| 24. | Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, CDU: "Sanierung der Wasserburg Divitz" | A/3/0129 |
| 25. | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BVR/FW: "Corona-Lage im Landkreis Vorpommern-Rügen - schneller handeln und Kommunikation verbessern!" | A/3/0130 |
| 26. | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Steigenden Gebühren bei der Abfallwirtschaft entgegenwirken!" | A/3/0135 |
| 27. | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Errichtung eines Betriebsausschusses für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft" | A/3/0132 |
| 28. | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan" | A/3/0134 |
| 29. | Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Taxiangebot verbessern - alternative Mobilitätsangebote prüfen!" | A/3/0136 |
| 30. | Anträge zum "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung" | |
| 30.1. | Antrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR, DIE LINKE: "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung" | A/3/0131 |
| 30.2. | Änderungsantrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR und DIE LINKE zum Antrag A/3/0131: "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung" | A/3/0131/1 |
| 31. | Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Hortverträge bis zum Ende des vierten Grundschuljahres" | A/3/0133 |
| 32. | Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Personalrecruiting-Programm zur Gewinnung von Personal für die VVR" | A/3/0137 |
| 33. | Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Machbarkeitsstudie für das Rugianeum" | A/3/0138 |
| 34. | Untersuchungsgebühr der Trichinenuntersuchungen | BV/3/0311 |
| 35. | Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung des Landrates vom 6. Dezember 2021 zur Zustimmung von überplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen für Kosten der Unterkunft und Heizung | BV/3/0255 |

- | | | |
|-----------------------------------|--|-----------|
| 36. | Eckpunkte zum Doppelhaushalt 2022/2023 | I/3/0016 |
| 37. | Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion Bürger für Stralsund/FDP:
„Beauftragung des Landrates zur Erstattung der Standgebühren auf
den Weihnachtsmärkten“ | A/3/0139 |
| 38. | Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion CDU, BfS/FDP, BVR/FW:
"Keine Mittelkürzungen bei Finanzierung von Instrumenten der Ar-
beitsmarktförderung!" | A/3/0140 |
| 39. | Mitteilungen | |
| - Nichtöffentlicher Teil - | | |
| 40. | Vertragsangelegenheit | BV/3/0305 |
| 41. | Vergabeangelegenheit | BV/3/0306 |
| 42. | Grundstücksangelegenheit | BV/3/0266 |
| 43. | Vergabeangelegenheiten | BV/3/0273 |
| 44. | Vergabeangelegenheiten | BV/3/0290 |

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Kreistagspräsident Kuhn eröffnet die 14. Sitzung des Kreistages Vorpommern-Rügen. Er stellt fest, dass ordnungsgemäß geladen wurde, 52 von 69 Kreistagsmitgliedern anwesend sind und damit die Beschlussfähigkeit besteht.

2. Einwohnerfragestunde

Einwohneranfragen werden nicht vorgetragen.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Herr Kreistagspräsident Kuhn informiert, dass von Seiten der Verwaltung und der Kreistagsfraktionen CDU und BfS/FDP Dringlichkeitsanträge zur Erweiterung der Tagesordnung vorliegen. Er bittet den Landrat und die Fraktionsvorsitzenden die entsprechende Dringlichkeit zu begründen.

Herr Landrat Dr. Kerth begründet die Dringlichkeit der eingebrachten Beschlussvorlagen:

- BV/3/0255 -Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung des Landrates vom 6. Dezember 2021 zur Zustimmung von überplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen für Kosten der Unterkunft und Heizung,
- BV/3/0311 -Untersuchungsgebühr der Trichinenuntersuchungen,
- I/3/0016 - Eckpunkte zum Doppelhaushalt 2022/2023.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung, die genannten Beschlussvorlagen aufgrund von Dringlichkeit als Tagesordnungspunkte 34, 35, 36 mit in die Ta-

gesordnung aufzunehmen.

Der Kreistag Vorpommern- Rügen stimmt der Erweiterung der Tagesordnung einstimmig zu.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet die Kreistagsfraktion BfS/FDP die Dringlichkeit des Antrages A/3/0139 - Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion Bürger für Stralsund/FDP: „Beauftragung des Landrates zur Erstattung der Standgebühren auf den Weihnachtsmärkten“ zu begründen.

Herr Hofmann begründet den eingebrachten Dringlichkeitsantrag.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung, den Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion BfS/FDP als Tagesordnungspunkt 37 mit in die Tagesordnung aufzunehmen.

Der Kreistag Vorpommern-Rügen stimmt der Erweiterung der Tagesordnung einstimmig zu.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet die Kreistagsfraktion CDU, BfS/FDP, BVR/FW die Dringlichkeit des Antrages A/3/0140 - Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Keine Mittelkürzungen bei Finanzierung von Instrumenten der Arbeitsmarktförderung!" zu begründen.

Herr Heinke begründet den eingebrachten Dringlichkeitsantrag.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung, den Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion CDU, BfS/FDP, BVR/FW als Tagesordnungspunkt 38 mit in die Tagesordnung aufzunehmen.

Der Kreistag Vorpommern-Rügen stimmt der Erweiterung der Tagesordnung einstimmig zu.

Herr Niehaus informiert, dass die Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR den Antrag A/3/0137 - "Personalrecruiting-Programm zur Gewinnung von Personal für die VVR" zurückziehen. Weiter beantragt Herr Niehaus die Absetzung des Antrages A/3/0134 - Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan", da sich aus einem möglichen Beschluss ein rechtswidriger Sachverhalt ergeben könnte.

Herr Scharmberg merkt an, dass die Prüfung der Rechtmäßigkeit dem Landrat obliege. Aus diesem Grund beantragt Herr Scharmberg die Absetzung des Antrages zurückzuweisen.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung, den Antrag A/3/0134 von der Tagesordnung abzusetzen.

Der Kreistag Vorpommern-Rügen lehnt die Absetzung des Antrages mehrheitlich ab.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung der Tagesordnung unter Berücksichtigung der vorher genannten Änderungen.

Der Kreistag Vorpommern-Rügen stimmt der geänderten Tagesordnung einstimmig

zu.

4. Genehmigung der Niederschrift vom 11. Oktober 2021

Es werden keine Anmerkungen oder Änderungen zu der Niederschrift vorgetragen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

5. Information des Kreistagspräsidenten

Herr **Kreistagspräsident Kuhn** erinnert die Kreistagsmitglieder an die ordnungsgemäße Abmeldung über das Kreistagsbüro von der Teilnahme am Kreistag sowie von den Sitzungen der Ausschüsse. Die Kreistagsmitglieder seien zur Teilnahme an den Sitzungen des Kreistages und zur Mitarbeit verpflichtet, soweit sie nicht aus wichtigem Grund verhindert sind. Diese Gründe können Krankheit, wichtige familiäre oder berufliche Ereignisse sein. Die notwendige Entschuldung der Nichtteilnahme und Anzeige müsse rechtzeitig beim Kreistagsbüro oder ggf. über die Fraktionsgeschäftsstellen erfolgen. Sollte es vermehrt zu einer Verletzung der Teilnahmepflichten an den Sitzungen kommen, kann der Kreistag ein Ordnungsgeld verhängen. In diesem Fall müsste der Kreistagspräsident einen entsprechenden Antrag an den Kreistag stellen. Die entsprechende Umsetzung dieses Bescheides erfolge durch die Verwaltung des Landkreises Vorpommern-Rügen. Er bittet darum, diesen Hinweis über die Kreistagsfraktion an alle Fraktionsmitglieder weiterzuleiten.

Weiterhin gibt Herr **Kreistagspräsident Kuhn** die Beschlüsse aus der Nichtöffentlichen Sitzung vom 11. Oktober 2021 bekannt:

1. Mietvertrag mit der Kinder- und Jugendzentrum gGmbH - BV/3/0252

Beschluss: KT 272-13/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:
Der als Anlage beigefügte unbefristete Mietvertrag vom 12. Juli 2021 zwischen dem Landkreis Vorpommern-Rügen als Vermieter der Kinder- und Jugendzentrum gGmbH als Mieterin, erstmals kündbar zum 31. Juli 2026 wird nachträglich genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig mit vier Gegenstimmen und vier Enthaltungen zugestimmt

2. Vergabe Erdgaslieferung 2022-2024 - BV/3/0280

Beschluss: KT 273-13/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:
Der Zuschlag für die Erdgaslieferung vom 01. Januar 2022 bis zum 01. Januar 2025 an die Liegenschaften des Landkreises wird der Firma Technische Werke Naumburg GmbH, Steinkreuzweg 9, 06618 Naumburg erteilt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

-
3. **Landtausch zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung - "Nordvorpommersche Waldlandschaft" - Einrichtung von Schreiadler-Nahrungsflächen-BV/3/0253**

Beschluss: KT 274-13/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag beschließt den freiwilligen Landtausch nach § 54 Landwirtschaftsanpassungsgesetz (LwAnpG) von Ackerfläche des Landkreises Vorpommern-Rügen, gelegen auf dem Flurstück 345/1 (Gemarkung Ravenhorst, Flur 1) mit einer Flächengröße von 8,9942 ha gegen Ackerland im Eigentum der Gut Recknitztal GmbH, gelegen auf den Flurstücken 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36/1 und 9 (Gemarkung Ravenhorst, Flur 1), mit einer Gesamtflächengröße von 11,5845 ha zur Arrondierung von Schreiadlernahrungsflächen im Projektgebiet des Naturschutzgroßprojektes.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

4. **Kauf von Flächen zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung - "Nordvorpommersche Waldlandschaft"- BV/3/0254**

Beschluss: KT 275-13/202

Der Kreistag beschließt den Kauf einer Fläche der Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) gelegen auf dem Flurstück 345/1 (Gemarkung Ravenhorst, Flur 1) gelegen und mit einer Flächengröße von 8,9942 ha.

Die Fläche soll anschließend im Zuge des Flächentausches in das Fördergebiet der „Nordvorpommerschen Waldlandschaft“ getauscht werden und zur Sicherung von Schreiadler-Nahrungsflächen dienen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

6. **Bericht des Landrates**

Herr Landrat Dr. Kerth informiert im Rahmen der Corona Pandemie, dass die Mitarbeiter/innen des Landkreises Vorpommern-Rügen weiterhin auf Hochtouren in der Pandemiebekämpfung arbeiten. Dabei werde das Gesundheitsamt wieder personell von der Bundeswehr unterstützt. Derzeit seien 22 Bundeswehrangehörige bei den Impfteams, zehn Bundeswehrangehörige bei der Kontaktverfolgung, vier Bundeswehrangehörige bei den PCR-Testungen und 23 Bundeswehrangehörige demnächst in Kliniken sowie in Alten- und Pflegeeinrichtungen tätig.

Zum Pandemieverlauf teilt **Herr Landrat Dr. Kerth** mit, dass der Landkreis Vorpommern-Rügen vom 1. bis 4. Dezember 2021 laut der risikogewichteten Stufenkarte des Landes in Stufe vier eingeordnet worden sei. Aus diesem Grund gelten seit dem 5. Dezember 2021 alle Maßnahmen und Einschränkungen der Warnstufe rot. Da sich die pandemische Situation leider nicht entspannt habe, gehe der Landkreis Vorpommern-Rügen nach 7-tägiger Einstufung in die Ampelstufe rot gemäß §1g der Corona-LVO sowie dem Wirkmechanismus der risikogewichteten Stufenkarte des LAGuS. Auf Grundlage der Lageeinschätzung und der zur Verfügung stehenden Indikatoren, die Hospitalisierungsrate sowie die ITS-Belegung, gehe man von einer drohenden Über-

lastung des Gesundheitssystems aus. In diesem Zusammenhang müsse man die weiteren Maßnahmen gemäß der Corona-LVO in Kraft setzen. Die dazu gehörige öffentliche Bekanntmachung sei heute erfolgt.

Weiterhin teilt **Herr Landrat Dr. Kerth** mit, dass aktuell im Landkreis Vorpommern-Rügen 2013 Personen mit dem Coronavirus infiziert seien, wovon 42 Personen zurzeit stationär behandelt werden. Seit Beginn der Pandemie verzeichnete der Landkreis Vorpommern-Rügen insgesamt 9850 infizierte Personen, von denen 110 im Zusammenhang mit einer Covid-19-Infektion verstarben. Das Landratsamt kontaktiere neue positive Fälle tagesaktuell bis spätestens am Folgetag. Man versorge sie mit Informationen und frage wichtige Meldedaten ab. Viele Landkreise haben die Kontaktverfolgung bereits eingestellt oder führen diese nur noch teilweise durch. Jedoch sei es vom Gesundheitsamt des Landkreises Vorpommern-Rügen nicht mehr leistbar die Kontaktpersonen zu ermitteln und anzurufen. Soweit es möglich sei, nehmen die infizierten Personen selbst zu ihren Kontaktpersonen den Kontakt auf und weisen sie auf die Informationen, einschließlich der Allgemeinverfügung, auf der Internetseite des Landkreises hin. Auf dieser könne man sehr viel Wissenswertes zu Tests, Impfungen und Verhalten als Infizierter oder Kontaktperson finden. Der Schwerpunkt des Handelns liege auf dem Schutz älterer und kranker Menschen. In Schulen und Kitas kommen weiterhin mit dem LAGuS abgestimmte Vorgehensweisen zur Anwendung. Somit werden in Schulen nur noch Positivfälle sowie direkte Kontaktnachbarn in Isolation genommen. Außerdem habe man intern eine Verfahrensweise entwickelt, bei der ein Großteil der gesamten Verwaltung kurzzeitig in den Arbeitsablauf beim Gesundheitsamt einbezogen werden könne. Damit werde sichergestellt sehr hohe Meldezahlen diese abzufedern und es entstehe kein zeitlicher Verzug. Es gehe jedoch in diesem Fall zu Lasten der sonst üblichen Verwaltungsabläufe.

Zum Thema Impforganisation teilt **Herr Landrat Dr. Kerth** mit, dass seit Anfang November 2021 die Impfstrukturen wieder hochgefahren seien. Die bestehenden niederschweligen Impfangebote werden weiter aufrechtgehalten. Bei den Boosterimpfungen liege der Schwerpunkt bei den vulnerablen Gruppen, was bedeute, dass man hier mit mobilen Impfteams in Alten- und Pflegeheimen, Betreutem Wohnen sowie in der ambulanten Pflege unterwegs sei. Man könne eine deutliche Steigerung bei den Erst- und Zweitimpfungen feststellen. Weiterhin habe man zum 6. Dezember 2021 neue Strukturen geschaffen. Dabei wurden drei weitere, neue mobile Impfteams aufgestellt. Damit seien nach heutigem Stand sechs mobile Impfteams im Einsatz, wo ab dem 1. Januar 2022 noch zwei weitere hinzukommen werden. Außerdem sei am 7. Dezember 2021 ein großes Impffeld am Strelapark eröffnet worden, wodurch die Impfleistung nochmal deutlich erhöht werden konnte. Auch in den Städten Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten impfe man seit der 49. Kalenderwoche wieder. Parallel dazu werde es auch tageweise Impfangebote in weiteren Gemeinden des Landkreises Vorpommern-Rügen geben. Zukünftig werde es neue Herausforderungen, in Bezug auf die Vergabe von Impfterminen über die Landes-Hotline oder dem Landes-Online-Tool, dem Impfstart des Kinderimpfens sowie eine mögliche Impfpflicht für bestimmte Berufsgruppen, geben. Laut des Landesvergleiches zum Thema Impfen stehe der Landkreis Vorpommern-Rügen auf Platz 2.

An dieser Stelle bedankt sich **Herr Landrat Dr. Kerth** auch bei den Hausärzten/innen des Landkreises, deren Impfangebote noch zu den bisher genannten Leistungen hinzugerechnet werden müssten. Die Zielstellung des Landes, mit mindestens 75.000 Impfungen je Woche, konnte gemeinsam bereits deutlich überschritten werden und weitere Steigerungen seien erfolgt. Das Boostern könne derzeit größtenteils mit dem Impfstoff von Moderna abgesichert werden, welcher von den Bürger/innen auch gut angenommen werde. Abschließend zu dem Thema informiert **Herr Landrat**

Dr. Kerth über viele freie Impftermine die momentan im Landkreis zur Verfügung stehen.

In Bezug auf Testmöglichkeiten im Landkreis Vorpommern-Rügen führt **Herr Landrat Dr. Kerth** aus, dass die Standorte aller Schnelltest-Möglichkeiten im Land Mecklenburg-Vorpommern auf der Internetseite des Landkreises einsehbar seien. Derzeit seien 59 Teststellen im Landkreis Vorpommern-Rügen bekannt. Außer im Amt Recknitz-Trebeltal seien in allen Ämtern ebenfalls Teststützpunkte eingerichtet worden. Das Problem hierbei sei, dass die auf dem Markt verfügbaren Tests im Einkauf teurer seien, als nach der Bundestestverordnung abgerechnet werden können. Das habe zur Folge, dass einige Teststellen kostenpflichtige Tests anbieten würden. In den dafür bekannten Städten und Gemeinden gebe es jedoch weiterhin kostenfreie Angebote, so dass keiner gezwungen werde sich kostenpflichtig testen zu lassen.

Darüber hinaus teilt **Herr Landrat Dr. Kerth** zum Thema Brand- und Katastrophenschutz mit, dass in diesem Jahr 703.971,19 € für Feuerschutzmittel vergeben werden konnten. Dabei seien für die Feuerwehren in Sellin, Samtens und Zingst die Anschaffung von Drehleitern mit Körben und für die Feuerwehr in Sehlen ein Löschfahrzeug geplant.

Aus dem Fachdienst Ordnung des Landkreises Vorpommern-Rügen informiert **Herr Landrat Dr. Kerth**, dass es zum Januar 2022 organisatorisch eine Neuausrichtung geben werde. Das Fachgebiet Allgemeine Ordnung/Verkehr wird in die beiden Kernbereiche Fachgebiet Allgemeine Ordnung und in das Fachgebiet Straßenverkehrsbehörde aufgeteilt. Damit solle die Straßenverkehrsbehörde im Landkreis eine höhere Wertigkeit bekommen.

Zum Thema Rettungsdienst, Leitstelle und Kooperation mit dem Nachbarlandkreis Vorpommern-Greifswald führt **Herr Landrat Dr. Kerth** aus, dass beim Telenotarzt-system mit Stand vom 30. November 2021 im Jahr 2021 625 Einsätze absolviert worden seien. Das System sei anerkannt und auch geachtet. Eine klare Erfolgsgeschichte in der interkommunalen Zusammenarbeit der beiden Landkreise könne verzeichnet werden. Auch der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte habe bereits eine Interessenbekundung zur Ausweitung auf sein Gebiet erklärt. Derzeit werde von beiden Landkreisen eine europaweite gemeinsame Ausschreibung für weitere Telenotarzt-Rettungsmittel vorbereitet. Im Landkreis Vorpommern-Rügen seien bereits zwölf Rettungswagen Telenotarztfähig ausgerüstet. In den nächsten beiden Jahren sollen ebenfalls alle anderen Rettungswagen dafür ausgerüstet werden. Die beiden Leitstellen der Landkreise seien inzwischen im Rahmen der Redundanzfähigkeiten in der Lage unkompliziert die Notrufe gegenseitig bei Überlastung oder technischen Störungen übernehmen zu können.

Im Bereich der Jugendförderung sei es gelungen, trotz anhaltender Corona-Pandemie und erschwerten Projektbedingungen, die Zahl der Jugendprojekte im Vergleich zum Jahr 2019 auf einem relativen hohen Niveau zu stabilisieren, führt **Herr Landrat Dr. Kerth** weiter aus. Der Fachdienst Jugend habe mit Vereinen, Trägern sowie Jugend- und Schulsozialarbeiter/nnen neue Projektformate, insbesondere in digitaler Form, auf der Grundlage der evaluierten Jugendförderrichtlinie initiieren können. Durch die neue Jugendförderrichtlinie zeige sich ein stärkeres Engagement im Bereich der Präventionsarbeit. Außerdem sei es zu einer Verdopplung der Antragszahlen von geplanten Jahresprojekten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mit der alten Jugendförderrichtlinie gekommen. Im Jahr 2021 haben viele Kinder und Jugendliche an der Umfrage zum Freizeitverhalten teilgenommen, im Jahr 2022 werden die Ergebnisse noch genauer vorgestellt. Das Highlight des Jahres 2021 im

Bereich der Jugendförderung sei jedoch das Medienprojekt „Jugend (er)lebt den Landkreis Vorpommern-Rügen“, anlässlich der Aktionswochen 10 Jahre Landkreis Vorpommern-Rügen. Weiterhin positiv sei, dass alle 75 Schulsozialarbeiter/-innen im Bereich der Jugendarbeit, Jugendsozialarbeit und Schulsozialarbeit im gesamten Kreisgebiet gut durch die Corona-Pandemie gesteuert seien. Im Bereich der Schulsozialarbeit seien sogar drei neue Stellen geschaffen worden. Damit seien dies gute Voraussetzungen, die Kinder und Jugendlichen trotz anhaltender Pandemie weiterhin bedarfsgerecht betreuen und versorgen zu können.

Des Weiteren führt **Herr Landrat Dr. Kerth** zum Kreistagsbeschluss (KT 159-07/2000) vom Kreistag am 12. Oktober 2020 aus, dass nachdem der Landwirtschaftsminister mit Schreiben vom 11. Januar 2021 mit der Verabschiedung des Landeshaushaltes 2022/2023 bereits eine Lösung im Sinne der Landwirte und zum Vorteil der Umwelt in Aussicht gestellt habe, nun im Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung folgende Punkte vereinbart worden seien:

- die Koalitionspartner wollen, dass Mecklenburg-Vorpommern führend bei der Digitalisierung der Landwirtschaft wird,
- über das Agrarinvestitionsförderprogramm (AFP) wird das „smart farming“ unterstützt,
- die Satelliten-Korrektursignale (SAPOS RTK) und eine Datenplattform mit den für die landwirtschaftliche Praxis relevanten Daten werden wir kostenfrei zur Verfügung stellen, um diesen Digitalisierungsprozess zu unterstützen.

Zum Beschluss (KT 243-11/2021) des Kreistages vom 14. Juni 2021 teilt **Herr Landrat Dr. Kerth** mit, dass am 23. November 2021 ein Treffen zwischen den Vertretern des Bildungsministeriums Mecklenburg-Vorpommern, der Kreisverwaltung und des kommunalpolitischen Raums stattgefunden habe. Das Thema sei die bislang nicht erfolgte Abänderung des Schulentwicklungsplanes im Zusammenhang mit der Schließung des ehemaligen Förderzentrums „Klaus Störtebeker“ in Bergen auf Rügen gewesen. Von Seiten des Bildungsministeriums sei klargestellt worden, dass das Förderzentrum von Gesetzes wegen zu schließen sei, da keine Lehrer- und Schülerzuweisungen mehr erfolgen würden. Die Angelegenheit sei weiterhin in der Kreisverwaltung in Bearbeitung.

In Bezug auf den Beschluss (KT 252-12/2021) des Kreistages vom 30. August 2021 zur Sanierung der Mahn- und Gedenkstätte Barth führt **Herr Landrat Dr. Kerth** aus, dass die Fördermittelberatung bereits erfolgt sei. Ergebnis des Gespräches sei, dass eine Förderung über Leader im Rahmen des Themenschwerpunktes Denkmalschutz aus jetziger Sicht möglich wäre. Die neue Förderperiode beginne ab März 2022. Bis dahin werde die Stadt Barth ihr Konzept konkretisieren, um gegebenenfalls über die Städtebauförderung Fördermittel beantragen zu können. Auf Landesebene gebe es möglicherweise über den Vorpommern-Fond Fördermittel, wobei hier die neue Richtlinie und die neue Förderperiode abzuwarten wären.

Abschließend informiert **Herr Landrat Dr. Kerth** die Kreistagsmitglieder über erhöhte Krankenstände und Mehrbelastungen durch die Corona-Pandemie in der Arbeit des Büros des Landrates und des Kreistages. Daher könne es zu verspäteten Antworten in Bezug auf bspw. Anfragen kommen und bittet dies zu entschuldigen.

7. Anfragen der Kreistagsmitglieder

Frau Kindler erfragt den aktuellen Stand in Bezug auf die Geburtenstation am Klinikum in Bergen auf Rügen.

Herr Landrat Dr. Kerth teilt mit, dass die Anfrage schriftlich beantwortet werde.

Frau Voß erfragt, welches Unterstützungsangebot der Landkreis dem Haus der Wirtschaft in Stralsund unterbreitet habe und ob dieses angenommen worden sei. Weiterhin stellt **Frau Voß** die Frage, ob schon bekannt sei, welche neuen Räumlichkeiten es für das Haus der Wirtschaft gebe.

Herr Landrat Dr. Kerth teilt mit, dass der Landkreis das Haus der Wirtschaft erwerben möchte, da es ein wesentlicher Bestandteil des neuen Berufsschulcampus sei. Die Mitarbeiter/innen des Fachdienstes Gebäudemanagement haben sich an der Suche für eine neue Immobilie des Hauses der Wirtschaft beteiligt und man habe attraktive Optionen aufzeigen können. Ob man für das Haus der Wirtschaft einen neuen Mietvertrag unterzeichnet habe, könne der Landrat nicht mitteilen, da dies nicht in der Zuständigkeit des Landkreises liege.

Frau Dr. Kannengießer erfragt, in Bezug auf den Bericht des Landrates zum Thema Schulentwicklungsplanung, ob der Termin mit den Mandatsträgern, dem Bildungsministerium und der Universität Rostock zur Erklärung des Inklusionsmodells nicht stattfinden werde.

Herr Landrat Dr. Kerth informiert, dass dieses Gespräch ein weiterer Schritt sei, welcher geplant sei.

Weitere Anfragen werden nicht gestellt.

8. Nach- und Umbesetzungen

8.1. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Mobilitätsausschuss aufgrund des Ausscheidens von Herrn Thomas Reichenbach

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 277-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Herrn Marco Jahn als Mitglied in den Mobilitätsausschuss aufgrund des Ausscheidens von Herrn Thomas Reichenbach.
Somit ist Herr Marco Jahn Mitglied und Herr Ernst Branse stellvertretendes Mitglied des Mobilitätsausschusses.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.2. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Kreisausschuss für Frau Dr. Carmen Kannengießer aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 278-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Frau Cornelia Klemm als stellvertretendes Mitglied in den Kreisausschuss für Frau Dr. Carmen Kannengießer aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler.

Somit ist Frau Dr. Carmen Kannengießer Mitglied und Frau Cornelia Klemm stellvertretendes Mitglied im Kreisausschuss.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.3. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 279-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Frau Cornelia Klemm als stellvertretendes Mitglied in den Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler.

Somit ist Frau Anett Kindler Mitglied und Frau Cornelia Klemm stellvertretendes Mitglied im Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.4. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 280-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Frau Cornelia Klemm als stellvertretendes Mitglied in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau

Andrea Kähler.

Somit ist Herr Wolfgang Kannengießer Mitglied und Frau Cornelia Klemm stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Soziales und Gesundheit.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.5. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in die Verbandsversammlung des Sparkassen Zweckverbandes Vorpommern aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 281-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Frau Cornelia Klemm als stellvertretendes Mitglied in die Verbandsversammlung des Sparkassen Zweckverbandes Vorpommern aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Andrea Kähler.

Somit ist Herr Dirk Niehaus Mitglied und Frau Cornelia Klemm stellvertretendes Mitglied in der Verbandsversammlung des Sparkassen Zweckverbandes Vorpommern.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.6. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Beatrice Rohde

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 282-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Herrn Wolfgang Kannengießer als Mitglied in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit aufgrund der Mandatsniederlegung von Frau Beatrice Rohde.

Somit ist Herr Wolfgang Kannengießer Mitglied und Frau Cornelia Klemm stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Soziales und Gesundheit.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.7. Nachbesetzung eines Mitgliedes in den Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR) aufgrund des Ausscheidens von Herrn Andreas Kuhn

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 283-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Herrn Mathias Löttge als Mitglied in den Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR) aufgrund des Ausscheidens von Herrn Andreas Kuhn.

Somit ist Herr Mathias Löttge Mitglied des Aufsichtsrates der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR).

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.8. Umbesetzung von Frau Heike Lohrmann als Mitglied in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 284-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Umbesetzung von Frau Heike Lohrmann als Mitglied in den Ausschuss für Soziales und Gesundheit.

Somit ist Frau Heike Lohrmann Mitglied und Frau Rita Falkert stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Soziales und Gesundheit.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.9. Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge als Mitglied in den Mobilitätsausschuss

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 285-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge vom stellvertretenden Mitglied zum Mitglied in den Mobilitätsausschuss.

Somit ist Herr Mathias Löttge Mitglied und Frau Heike Lohrmann stellvertretendes Mitglied im Mobilitätsausschuss.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

8.10. Nachbesetzung eines stellvertretenden Mitgliedes in den Mobilitätsausschuss aufgrund der Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 286-14/2021

Der Kreistag Vorpommer-Rügen beschließt:

Die Nachbesetzung von Frau Heike Lohrmann als stellvertretendes Mitglied in den Mobilitätsausschuss aufgrund der Umbesetzung von Herrn Mathias Löttge. Somit ist Herr Mathias Löttge Mitglied und Frau Heike Lohrmann stellvertretendes Mitglied im Mobilitätsausschuss.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

9. **1. Nachtragshaushaltssatzung und Nachtragshaushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Haushalt 2021**
Vorlage: BV/3/0296
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 287-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die 1. Nachtragshaushaltssatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Haushalt 2021 mit ihren Bestandteilen und Anlagen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

10. **Änderung der Geschäftsordnung des Kreistages des Landkreises Vorpommern-Rügen**
Vorlage: BV/3/0293
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 288-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die in der Anlage beigefügte geänderte Geschäftsordnung des Kreistages des Landkreises Vorpommern.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

11. **9. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung des Landkreises V-R bezüglich der Erhöhung der Aufwandsentschädigung für ehrenamtliche Kräfte im Brand- und Katastrophenschutz**
Vorlage: BV/3/0241
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 289-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die in der Anlage 1 beigefügte 9. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

**12. Änderung der Entgeltordnung der Kreisvolkshochschule Vorpommern-Rügen
Vorlage: BV/3/0264**

Redebedarf besteht nicht. Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 290-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die als Anlage 1 beigefügte geänderte Entgeltordnung der Kreisvolkshochschule Vorpommern-Rügen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig mit sechs Enthaltungen zugestimmt

**13. Beschlussvorschlag des Rechnungsprüfungsausschusses für die Feststellung des Jahresabschlusses 2020 nach §§ 120 Abs. 1 i.V.m. 60 Abs. 5 S. 1 KV M-V
Vorlage: BV/3/0294**

Frau Völschow stellt als Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses die Ergebnisse des Ausschusses vor.

Die Prüfung des Jahresabschlusses gehöre nach dem Kommunalprüfgesetz zu den Aufgaben der örtlichen Prüfung, welche die Prüfung des Jahresabschlusses, der Anlagen zum Jahresabschluss sowie die Einhaltung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung umfasse. Für die Aufgaben der örtlichen Prüfung sei nach § 1 Absatz 4 Satz 1 des Kommunalprüfgesetzes der Rechnungsprüfungsausschuss zuständig. Hierzu bediene er sich des Rechnungsprüfungsamtes, soweit ein solches eingerichtet ist. Damit habe das Rechnungsprüfungsamt des Landkreises die Prüfung des Jahresabschlusses 2020 vorgenommen.

Dem Kreistag liege heute der Jahresabschluss 2020, der Schlussbericht des Rechnungsprüfungsamtes und der abschließende Prüfvermerk des Rechnungsprüfungsausschusses zur Beschlussfassung vor. Der Rechnungsprüfungsausschuss habe sich in seinen Sitzungen am 25. Oktober 2021 und 22. November 2021 mit den Inhalten der Prüfung, dem vom Rechnungsprüfungsamt erarbeiteten Bericht über die Jahresabschlussprüfung und der darauffolgenden Auswertung gemeinsam mit dem Landrat und dem Fachdienst Finanzen sowie der anschließenden schriftlichen Stellungnahme des Landrates befasst. Der Rechnungsprüfungsausschuss habe sich davon überzeugt, dass die Qualität der Arbeit des Rechnungsprüfungsamtes den Zwecken der Prüfung des Jahresabschlusses genüge und den vom Rechnungsprüfungsamt getroffenen Feststellungen angeschlossen. Aus den Arbeitsmaterialien, die dem Ausschuss vom Rechnungsprüfungsamt zur Verfügung gestellt worden seien, konnten die aus der Prüfung

resultierenden Veränderungen in der Bilanz-, Ergebnis- und Finanzrechnung nachvollzogen werden.

Das Rechnungsprüfungsamt habe aufgrund seiner Prüffeststellungen einen Schlussbericht mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk erteilt, dem sich der Rechnungsprüfungsausschuss anschließe. Damit sei erneut, so wie auch 2019, ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt worden, nachdem es zuvor Jahre mit eingeschränktem Bestätigungsvermerk gegeben habe. Damit werde eine positive Gesamtaussage getroffen, dass die Prüfung zu keinen Einwendungen geführt habe. Der Jahresabschluss und die den Jahresabschluss erläuternden Anlagen vermitteln ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Kreises.

Der Jahresabschluss entspreche den Vorschriften der Kommunalverfassung M-V und der Gemeindehaushaltsverordnung - Doppik. Die Prüfung des Jahresabschlusses habe einige Prüfungsfeststellungen wie Beanstandungen, Empfehlungen und Hinweise, auch wiederholte Beanstandungen ergeben. Das Rechnungsprüfungsamt und der Rechnungsprüfungsausschuss haben beurteilt, dass diese Prüfungsfeststellungen aber nicht so wesentlich seien und zu keiner Einschränkung führen würden. Die wiederholten Beanstandungen seien im Rahmen des Gespräches mit dem Landrat und auch im Rechnungsprüfungsausschuss ausgewertet worden.

Der Rechnungsprüfungsausschuss empfehle dem Kreistag daher die Feststellung des Jahresabschlusses 2020 und die Entlastung des Landrates für das Haushaltsjahr 2020.

Weiterer Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 291-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen stellt den vom Rechnungsprüfungsausschuss und vom Rechnungsprüfungsamt geprüften Jahresabschluss 2020 des Landkreises Vorpommern-Rügen zum 31. Dezember 2020 in der Fassung vom 8. September 2021 fest.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

14. **Beschlussvorlage des Rechnungsprüfungsausschusses für die Entlastung des Landrates nach §§ 120 Abs. 1 i.V.m. 60 Abs. 5 S. 2 KV M-V**
Vorlage: BV/3/0295
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 292-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Entlastung des Landrates für das Haushaltsjahr 2020.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

15. **Feststellung Jahresabschluss 2020 des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungs-
betrieb (ISVB)**
Vorlage: BV/3/0291
-

Redebedarf besteht nicht. Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 293-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen stellt den durch die Kommuna-Treuhand GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüften Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 mit einer Bilanzsumme in Höhe von 5.994,00 Euro fest. Der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres in Höhe von 67.827,06 Euro ist auf neue Rechnung vorzutragen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

16. **Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungs-
betrieb (ISVB) für das Haushaltsjahr 2020**
Vorlage: BV/3/0292
-

Redebedarf besteht nicht. Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 294-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungsbetrieb (ISVB) für das Haushaltsjahr 2020.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

17. **Feststellung des Jahresabschlusses des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft für das
Jahr 2020**
Vorlage: BV/3/0282
-

Redebedarf besteht nicht. Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 295-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen stellt den durch die BRB Revision und Beratung KG geprüften und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 mit einer Bilanzsumme von 21.705.011,49 EUR und einem Jahresverlust von 688.503,44 EUR fest.

2. Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt, dass der Jahresverlust aus dem Jahr 2020 in Höhe von 688.503,44 EUR auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

18. **Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen für das Haushaltsjahr 2020**
Vorlage: BV/3/0283
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 296-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Entlastung der Betriebsleitung des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft für das Haushaltsjahr 2020.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

19. **Vereinbarung zur Finanzierung des ÖPNV zwischen der Hansestadt Stralsund und dem Landkreis Vorpommern-Rügen**
Vorlage: BV/3/0199
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 297-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beauftragt den Landrat, den als Anlage beigefügten Vertrag zur Finanzierung des ÖPNV zwischen der Hansestadt Stralsund und des Landkreises Vorpommern-Rügen mit dem Oberbürgermeister der Hansestadt Stralsund abzuschließen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

20. **Öffentlich-rechtlicher Vertrag über eine zeitweise Aufgabenübertragung nach § 165 Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße RÜG 13 von Puddemin bis zur L 30**
Vorlage: BV/3/0303
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 298-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beauftragt den Landrat, den als Anlage beigefügten öffentlich-rechtlichen Vertrag über die zeitweise Übertragung der Straßenbaulast zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße RÜG 13 von Puddemin bis zum Abzweig L 30 mit dem Amt Bergen auf Rügen, handelnd für die Gemeinde Stadt Garz, abzuschließen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

21. **Öffentlich-rechtlicher Vertrag über eine zeitweise Aufgabenübertragung nach § 165 Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße NVP 10 von Klausdorf bis Muuks**
Vorlage: BV/3/0304
-

Redebedarf besteht nicht. **Herr Kreistagspräsident Kuhn** bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 299-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beauftragt den Landrat, den als Anlage beigefügten öffentlich-rechtlichen Vertrag über die zeitweisen Übertragung der Straßenbaulast zur Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges entlang der Kreisstraße NVP 10 von Klausdorf nach Muuks mit dem Amt Altenpleen, handelnd für die Gemeinde Klausdorf, abzuschließen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

22. **Antrag der Kreistagsfraktion BfS/FDP: "Zum Investitionsvorhaben Lückenschluss Radweg OT Kuhle, Gemeinde Dranske"**
Vorlage: A/3/0127
-

Frau Latendorf merkt an, dass die Finanzierung nicht eindeutig durch die Gemeinde geklärt sei. Sie beantragt, dass der Antrag mit einem Sperrvermerk versehen werde.

Herr Niehaus merkt an, dass der Mobilitätsausschuss eine Empfehlung zur Ablehnung dieses Antrages ausgesprochen habe und man dies bei der Entscheidung berücksichtigen sollte.

Herr Landrat Dr. Kerth teilt mit, dass in Bezug auf den Haushalt für dieses Investitionsvorhaben aktuell noch keine Gelder eingeplant seien.

Herr Ahlers merkt an, dass der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung dem Kreistag eine einstimmige Empfehlung zur Zustimmung dieses Antrags ausgesprochen habe. Weiterhin teilt **Herr Ahlers** mit, dass die Gemeinde mit einem Doppelhaushalt arbeite und geplant sei, entsprechende Mittel bei der Planung für

den Haushalt 2023/2024 einzustellen.

Herr Benkert informiert über die Entscheidung des Mobilitätsausschusses, dass es dem Ausschuss bei der Ablehnung nicht grundsätzlich um diesen einen Radweg gehe. Der Landkreis müsse vorerst ein Konzept für Radwege entlang der Kreis- und Gemeindestraßen entwickeln, um Lückenschlüsse an Radwegen detailliert zu betrachten und Entscheidungen treffen zu können.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Antrages unter Berücksichtigung des Änderungsantrages von Frau Latendorf.

Beschluss: KT 300-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Planungs- und Grunderwerbskosten des o.a. Projektes werden in den Doppelhaushalt 2022-2023 für das Jahr 2023 in Höhe von ca. 35.000 € eingeplant und in der mittelfristigen Investitionsplanung ab 2024 mit den entsprechenden Investitionskosten berücksichtigt.

Die Verwendung der Haushaltsmittel des Landkreises stehen unter dem Vorbehalt der Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Projektes, einschließlich des von der Gemeinde Dranske zu erbringenden Eigenanteils.

Abstimmungsergebnis: einstimmig mit acht Enthaltungen zugestimmt

23. **Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, CDU: "Fahrradwege an allen Landes- und Kreisstraßen"**
Vorlage: A/3/0128
-

Herr Löttge begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Latendorf trägt den eingebrachten Änderungsantrag der Kreistagsfraktion DIE LINKE wie folgt vor:

- 1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen spricht sich dafür aus, das Radwegenetz im Landkreis nachhaltig auszubauen. Dabei sollen straßenbegleitende Radwege an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen möglichst anhand der Prioritätenliste Zug um Zug aus- und neu gebaut werden.*
- 2. Die Landesregierung wird aufgefordert, die im Koalitionsvertrag fixierten Vorgaben zum Ausbau des Radwegenetzes im Land auch im Landkreis Vorpommern-Rügen umzusetzen.*
- 3. Der Radwegebeauftragte der Kreisverwaltung soll prüfen, welche Mittel der Landkreis für einen Ausbau des Radwegenetzes in die Haushalte der Folgejahre eingestellt werden müssen und wie Gemeinden beim Aus- und Neubau von Radwegen unterstützt werden können.*

und begründet diesen.

Frau Kindler merkt an, dass der Kreistag beschlossen habe, Mitglied im Verein AGFK zu werden. Ihr sei der aktuelle Stand bezüglich der Mitgliedschaft jedoch nicht bekannt.

Herr Schwarz merkt an, dass der Radwegebeauftragte bereits für die Gemeindestraßen bei den jeweiligen Gemeinden und Ämtern eine Abfrage durchgeführt habe. In dem eingereichten Antrag der Kreistagsfraktionen CDU und BVR/FW seien alle wichtigen Aspekte genannt, sodass der Änderungsantrag obsolet sei.

Frau Kasten führt an, dass straßenbegleitende Radwege auch für den touristischen Verkehr attraktiv gestaltet werden sollten.

Herr Scharmberg merkt an, dass eine entsprechende Grundlage für Radwege geschaffen werden müsse. Es gebe einen erheblichen Nachholbedarf beim Radwegesetz im Landkreis. Es gehe um die Sicherheit an Landes- und Kreisstraßen.

Herr Landrat Dr. Kerth führt an, dass der im Antrag geforderte Ausbau der Radwege bereits durch den Radwegebeauftragten geplant und umgesetzt werde. Er verstehe den Antrag so, dass nicht an allen Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden sollen.

Herr Löttge stellt klar, dass durch die Verwaltung geprüft werden solle, an welchen Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege fehlen und welche Mittel für den Ausbau in die Haushalte der Folgejahre eingestellt werden müssten. Dazu solle ein entsprechendes Konzept erarbeitet und vorgestellt werden.

Frau Latendorf ergänzt zum eingebrachten Änderungsantrag, dass der Ursprungsantrag zu kurzgefasst sei.

Herr Glawe sagt, dass Radwege an Landes- und Kreisstraßen aus Sicherheitsgründen benötigt werden. Es werde seit Jahren an einem Radwegesetz gearbeitet. Durch die Kreistagsmitglieder werde von der Verwaltung ein Konzept gefordert, um im Anschluss zu entscheiden, welche Radwege prioritär zu betrachten seien.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Änderungsantrages der Kreistagsfraktion DIE LINKE.

Der Kreistag lehnt den Änderungsantrag mehrheitlich ab.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Antrages der Kreistagsfraktionen BVR/FW und CDU.

Beschluss: KT 301-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen spricht sich dafür aus, entlang der Landes- und Kreisstraßen straßenbegleitende Radwege auszubauen.
2. Der Landrat wird beauftragt, sich für den Ausbau von Radwegen entlang der Landesstraßen bei der Landesregierung von Mecklenburg/Vorpommern einzu-

setzen.

3. Durch die Verwaltung soll geprüft werden, wo bei Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern Rügen straßenbegleitende Radwege fehlen und welche Mittel für den Ausbau in die Haushalte der Folgejahre eingestellt werden müssen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

24. Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, CDU: "Sanierung der Wasserburg Divitz"
Vorlage: A/3/0129

Herr Löttge begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Schiefler verliest folgenden Änderungsantrag:

1. *Der Kreistag Vorpommern-Rügen bekennt sich zum Erhalt der Wasserburg Divitz.*
2. *Das Land wird aufgefordert, zu der Zusage einer nutzungsunabhängigen Förderung der Notsanierung zu stehen.*
3. *Der Landrat wird beauftragt, bei der Landesregierung zu erfragen, wie der Stand der Dinge einer möglichen Finanzierung ist.*

Herr Heinke merkt an, dass die Kreistagsfraktion klar hinter der Sanierung der Wasserburg Divitz stehe. Eine Zusicherung des Bundes von fast 10 Mio. Euro der Kulturstatsministerin liege dem Land bereits vor. Weiter sei durch einen entsprechenden Kreistagsbeschluss eine entsprechende Unterstützung beschlossen. Er bittet um Zustimmung.

Frau Latendorf erfragt, wo und wann es eine schriftliche Zusicherung durch den Bund gegeben habe, ihr würden keine derartigen Informationen vorliegen.

Herr Glawe gibt einen Überblick über die bisherige Unterstützung der Wasserburg Divitz durch Bund, Land und Landkreis.

Herr Landrat Dr. Kerth informiert, dass das Geld zweckgebunden an die Gemeinde gezahlt worden sei. Weiter habe er die Staatskanzlei und den Vorpommern Sekretär angeschrieben und erfragt, wie der aktuelle Stand zu diesem Thema sei. Über den entsprechenden Stand werde berichtet.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Änderungsantrages der Kreistagsfraktion SPD.

Der Kreistag lehnt den Änderungsantrag der Kreistagsfraktion SPD mehrheitlich ab.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Antrages der Kreistagsfraktionen BVR/FW und CDU.

Beschluss: KT 302-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern Rügen bekennt sich zum Erhalt der Wasserburg Divitz.
2. Der Landrat wird beauftragt, sich für die Bereitstellung der zugesagten finanziellen Mittel für die Sanierung der Wasserburg Divitz bei der Landesregierung einzusetzen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

25. **Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BVR/FW: "Corona-Lage im Landkreis Vorpommern-Rügen - schneller handeln und Kommunikation verbessern!"**
Vorlage: A/3/0130
-

Herr Heinke begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Bartel merkt zu Punkt 2 an, dass durch die Verwaltung für alle Kreistagsmitglieder in einem zweiwöchigen Turnus eine Videokonferenz zu diesem Thema angeboten worden sei. Dies sei durch die Kreistagsmitglieder jedoch wenig bis gar nicht genutzt worden.

Herr Löttge merkt an, dass im Landkreis versucht werden solle, alles Mögliche für die Schaffung von Impf- und Testzentren zu unternehmen und die Kommunikation zwischen den einzelnen Organisationseinheiten zu verbessern. Er fordere den Landrat auf, sich bei der Landesregierung einzusetzen, dass auf allen Ebenen genügend Impfstoff zur Verfügung stehe.

Herr Scharmberg stimmt der Aussage von Herrn Löttge zu, dass die Kommunikation verbessert werden müsse.

Herr Landrat Dr. Kerth führt an, dass der Antrag nicht sachlich, sondern gegen ihn gerichtet sei und dies eher in eine parteipolitische Richtung gehe.

Herr Hofmann bittet darum, die geforderten Aufgaben entsprechend zu prüfen und umzusetzen.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 303-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Landrat wird beauftragt sich gegenüber der Landesregierung für ein besseres und flächendeckendes Corona-Management einzusetzen, dies betrifft insbesondere das Management und die Erhöhung der Kapazitäten bei den

Impfzentren sowie bei den Testzentren

2. Der Landrat wird beauftragt regelmäßig alle Mitglieder des Kreistages über die aktuelle Corona-Lage im Landkreis Vorpommern-Rügen zu informieren, dabei sollen insbesondere Hinweise zu neuen Verordnungen, Änderungen bei den Öffnungszeiten der Impfzentren, Absagen von Impfkampagnen schnell und direkt kommuniziert werden.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

26. **Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Steigenden Gebühren bei der Abfallwirtschaft entgegenwirken!"**
Vorlage: A/3/0135

Herr Schöler begründet den eingebrachten Antrag.

Herr Niehaus führt an, dass der Wechsel zu einem anderen Bereitstellungssystem zu einer deutlich höheren Gebühr für die zweite Biotonne führe. Eine Änderung der Gebühren werde keine Verringerung der Menge des Bioabfalls bedeuten. Er plädiere dafür, erst im Jahr 2023 eine entsprechende Änderung vorzunehmen, wenn die sogenannten Abfälle aus anderen Herkunftsbereichen nicht mehr in dieser Berechnung berücksichtigt werden.

Frau Kasten spricht sich für eine niedrige Abfallgebühr, ein bürgerfreundliches Abfallsystem und eine Abänderung erst im Jahr 2023 aus. Weiter gebe es im Landkreis Vorpommern-Rügen keine ständig steigenden Abfallgebühren. Eine Umstellung führe zu keiner Einsparung.

Herr Scharmberg merkt an, dass Anfang des Jahres eine Gebührenerhöhung beschlossen werden sollte. Durch den Eigenbetriebsleiter der Abfallwirtschaft seien mehrere Varianten vorgestellt worden und dies sei eine, für die sich eine Fraktion entschieden habe. Jetzt solle auch beschlossen werden.

Herr Schöler weist daraufhin, dass bei einer Verwendung von Zahlen ohne Kalkulationsgrundlage Meinungen suggeriert werden, die nicht zielführend seien.

Herr Niehaus stellt klar, dass die genannten Zahlen von Herrn Ewert im Kreis Ausschuss vorgetragen worden seien.

Herr Landrat Dr. Kerth sagt, dass die Verwaltung ebenfalls den Weg favorisiere, das Jahr 2023 abzuwarten und dann eine entsprechende Änderung vorzunehmen.

Herr Philippen merkt an, dass es seit der Kreisgebietsreform eine deutliche Gebührenerhöhung der Abfallgebühren gegeben habe.

Herr Landrat Dr. Kerth führt an, dass der Landkreis Vorpommern-Rügen die niedrigsten Abfallgebühren im Land Mecklenburg-Vorpommern habe.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bitte um Abstimmung.

Beschluss: KT 304-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:
Der Landrat wird aufgefordert den ständig steigenden Gebühren bei der Abfallwirtschaft entgegenzuwirken.

Die exorbitant steigenden Bioabfälle sorgen für eine Mehrbelastung aller Haushalte aufgrund der Kostenumlage der „kostenfreien“ Biotonnen auf den Restmüll.

Der Landrat wird beauftragt, die Variante 2 für das Erfassen und Einsammeln von Abfällen aus privaten Haushalten umzusetzen und dem Kreistag eine dementsprechende Beschlussvorlage bis zur Sitzung des Kreistages im Juni 2022 vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

27. Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Errichtung eines Betriebsausschusses für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft"
Vorlage: A/3/0132

Herr Ehlers begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Latendorf stellt den Änderungsantrag, dass der Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft nur aus sieben Mitgliedern bestehen solle.

Herr Scharmberg merkt an, dass der Ausschuss zu wichtig sei, um den Ausschuss nur mit 7 Mitgliedern zu besetzen.

Herr Löttge spricht sich ebenfalls für einen Ausschuss mit 13 Mitgliedern aus.

Frau Latendorf beantragt eine Unterbrechung der Kreistagssitzung.

Herr Kreistagspräsident Kuhn gewährt eine fünfminütige Pause.

Frau Brüdgam merkt an, dass ein Betriebsausschuss Eigenbetrieb Abfallwirtschaft auch mit sieben Kreistagsmitgliedern ausreichend sei.

Herr Scharmberg führt an, dass für den Betriebsausschuss Abfallwirtschaft betriebswirtschaftliche Aspekte wichtig seien, die Auswirkungen auf den gesamten Landkreis hätten. Daher sei die Anzahl von 13 Ausschussmitgliedern wichtig.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Änderungsantrages der Kreistagsfraktion DIE LINKE.

Der Kreistag lehnt den Änderungsantrag der Kreistagsfraktion DIE LINKE mehrheitlich ab.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Ursprungsantrages der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW.

Beschluss: KT 305-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Errichtung eines Betriebsausschusses für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft. Der Landrat wird beauftragt, die notwendige Satzungsänderung für den nächsten Kreistag vorzubereiten. Dem Ausschuss werden 13 Mitglieder angehören. Die Thematik wird aus dem Kreisausschuss und dem Ausschuss für Landwirtschaft und Umwelt herausgelöst und in einem neu zu bildenden Betriebsausschuss überführt.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen zugestimmt

28. **Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan"**
Vorlage: A/3/0134
-

Frau Präkel begründet den eingebrachten Antrag und stellt den Änderungsantrag, das Wort „Linienverkehr“ in „Verkehr“ zu ändern.

Frau Bartel führt an, dass das Problem mit den Wegebahnen auf Rügen gelöst werden sollte. Der Antrag werde dazu jedoch nicht beitragen. Es gehe im Kern darum, die VVR auszugrenzen und private Anbieter zu bevorzugen. Die Kreistagsfraktion SPD gehe davon aus, dass der Landrat einem solchen Beschluss widersprechen müsste und das Land ein solchen Nahverkehrsplan nicht genehmigen würde.

Herr Niehaus sagt, dass eine Wegebahn keinen Linienverkehr ausüben könne, dies widerspreche dem Personenbeförderungsgesetz. Eine Einbindung in den Linienverkehr oder sogar in den Nahverkehrsplan sei aus technischen Gründen eine diffizile Angelegenheit. Der Kreistag habe Vertreter in den Aufsichtsrat der VVR entsandt, um sich eine entsprechende Expertise einholen zu können. Dieser Antrag kontaktiere die Arbeit der Vertreter im Aufsichtsrat. Er plädiere dafür, den Antrag abzulehnen.

Herr Ahlers merkt an, dass er es für wichtig erachte, die Wegebahnen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Frau Brüdgam erfragt, was passiere, wenn die Wegebahnen in der Nebensaison nicht fahren würden und wie sich die Tarife gestalten würden.

Frau Präkel führt an, dass die Wegebahnen in Baabe durch Kurkarten finanziert seien. Weiter erhalte die VVR einen Zuschuss durch das Land, wenn die entsprechenden Strecken nicht wirtschaftlich seien. Zum Nahverkehrsplan merkt Frau Präkel an, dass Sondergenehmigungen erteilt werden könnten, um Wegebahnen mit aufzunehmen. Dass die Tarife der Wegebahnen andere seien, als die der VVR, bestreite sie nicht.

Herr Landrat Dr. Kerth führt an, dass der Landkreis Vorpommern-Rügen im übertragenen Wirkungskreis für die Überwachung dieser Thematik tätig sei. Jedoch würde die momentane Formulierung dazu führen, dass er diesem Beschluss widersprechen

müsste. Weiter sehe er nicht, dass der Nahverkehrsplan mit dieser Ergänzung durch das Land genehmigt werden würde. Weiter sei der Gelegenheitsverkehr ausdrücklich im Nahverkehrsplan vorgesehen.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Kreistagspräsident Kuhn verliest den geänderten Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW und bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 306-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Wegebahnen werden mit ihren jetzigen Strecken in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Der Landrat wird beauftragt, die Wegebahnen als touristischen **Linien** Verkehr zu integrieren. Parallelverkehr ist auszuschließen.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

29. **Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Taxiangebot verbessern - alternative Mobilitätsangebote prüfen!"**
Vorlage: A/3/0136
-

Herr Schwarz begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Bartel stellt den Änderungsantrag:

1. Es wird geraten ein Lagebild einzuholen, wie sich die Taxipreise im Vergleich zu anderen Regionen darstellen und ob es Spielräume gebe.
2. Es wird geraten zu recherchieren, ob und in wie fern in anderen ländlichen Räumen Deutschlands die Taxiversorgung durch finanzielle Anreize aus öffentlichen Quellen unterstützt werde.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bitte um Abstimmung des Änderungsantrages der Kreistagsfraktion SPD

Der Kreistag lehnt den Änderungsantrag mehrheitlich ab.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung des Ursprungsantrags der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW.

Beschluss: KT 307-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Landrat wird aufgefordert die Erreichbarkeit in der Stadt und auf dem Land zu verbessern, dafür sind die Konzessionen für das Taxigewerbe zu überprüfen und weitere alternative Mobilitätsangebote wie. z.B. Anrufsammeltaxi, Uber etc. zu prüfen, um insbesondere die Versorgung am Abend und in der Nacht sowie am Wochenende zu verbessern.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich zugestimmt

30. Anträge zum "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung"

30.1. Antrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR, DIE LINKE: "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung"
Vorlage: A/3/0131

30.2. Änderungsantrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR und DIE LINKE zum Antrag A/3/0131: "Pilotprojekt VVR Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung"
Vorlage: A/3/0131/1

Herr Niehaus begründet den eingebrachten Änderungsantrag.

Herr Heinke führt an, dass der Kreistag im Jahr 2019 einen entsprechenden Beschluss zu Abschaffung der Mindestentfernung getroffen habe. Nach seiner Kenntnis sei ein entsprechender Testlauf durchgeführt worden und somit liegen auch entsprechende Daten vor. Die Kreistagsfraktion CDU fordere die Umsetzung dieses Beschlusses und die Einstellung der entsprechenden finanziellen Mittel in den Doppelhaushalt 2022/2023.

Frau Latendorf merkt an, dass das Modellprojekt die Schwachstellen der Schülerbeförderung aufgezeigt habe.

Frau Brüdgam weist darauf hin, dass die Streichung der Mindestentfernung nicht erfolgt sei. Dazu müsste die Schülerbeförderungssatzung geändert werden.

Frau Kindler zieht den eingebrachten Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR zurück.

Herr Hofmann sichert zu, dass der Bildungs-, Kultur- und Sportausschuss dies als Thema auf der Tagesordnung haben werde.

Weiter Redebedarf besteht nicht.

Beschluss:

Der Antragstext des Antrags A/3/0131 wird wie folgt ersetzt:

Der Landrat möge sich als Gesellschafter der VVR dafür einsetzen, dass das Pilotprojekt „Wegfall Mindestentfernung in der Schülerbeförderung“ sobald es die pandemische Lage erlaubt, umgehend wieder aufgenommen und für einen Zeitraum von mindestens vier Wochen fortgesetzt wird.

Abstimmungsergebnis: vom Einreicher zurückgezogen

31. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Hortverträge bis zum Ende des vierten Grundschuljahres"
Vorlage: A/3/0133

Frau Kindler begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Bartel führt an, dass diese Forderung nur als freiwillige Leistung möglich sei.

Frau Müller beantragt den Antrag in den Jugendhilfeausschuss zu verweisen.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung den Antrag in den Ausschuss zu verweisen.

Der Kreistag verweist den Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR einstimmig in den Jugendhilfeausschuss.

Herr Kreistagspräsident Kuhn weist nunmehr daraufhin, dass der Kreistag seit bereits 4 Stunden tagt und gemäß § 6 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Kreistages Vorpommerns-Rügen über die Fortsetzung oder Vertagung abgestimmt werden müsse.

Herr Kreistagspräsident Kuhn lässt über die Fortsetzung der Kreistagssitzung abstimmen.

Der Kreistag stimmt der Fortsetzung mehrheitlich zu.

Beschluss:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den Antrag A/3/0133:

Der Landrat wird beauftragt, die Bescheide für die Hortbetreuung der Kinder der 4. Klassen im Landkreis Vorpommern-Rügen dahingehend zu bewilligen, dass auch für die Sommerferienzeit bis zum Beginn des Schuljahres der 5. Klassen ein bedarfsgerechter Anspruch auf Förderung in Tageseinrichtungen oder ersatzweise bei Tagespflegepersonen erfolgt.

in den Jugendhilfeausschuss zu verweisen.

Abstimmungsergebnis: in den Jugendhilfeausschuss verwiesen

32. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Personalrecruiting-Programm zur Gewinnung von Personal für die VVR"
Vorlage: A/3/0137

Beschluss:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Landrat möge sich als Gesellschafter der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) dafür einsetzen, dass ein Personalrecruiting-Programm zur Gewinnung von Personal, insb. für Busfahrer*innen, aufgelegt wird.

Im ersten Schritt soll die VVR Angebote einholen und diese Anfang 2022 im Ausschuss für Mobilität beraten lassen.

Insbesondere für den Einkauf von Marketingleistungen und für Investitionen, um Personal zu binden, sollen zusätzliche Gelder zur Verfügung gestellt werden.

Abstimmungsergebnis: vom Einreicher zurückgezogen

33. Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Machbarkeitsstudie für das Rugianeum"
Vorlage: A/3/0138

Frau Dr. Kannengießer begründet den eingebrachten Antrag.

Auf Nachfrage von **Frau Latendorf** erklärt **Frau Dr. Kannengießer**, dass es eine Initiativgruppe gebe, die zum Verein Insula Rugia gehöre.

Frau Präkel erfragt, inwieweit die Verwaltung tätig geworden sei und ob es bereits Gemeinden oder Bürgermeister gebe, die sich für dieses Museum ausgesprochen haben. Sie stellt den Antrag auf Verweisung in den Bildungs-, Kultur- und Sport- sowie in den Wirtschafts-, Tourismus- und Digitalisierungsausschuss.

Herr Scharmberg merkt an, dass die zukünftige Finanzierung des Museums gesichert sein müsse. Er sei ebenfalls für eine Verweisung in die Ausschüsse.

Herr Glawe sagt, dass ohne eine Machbarkeitsstudie keine endgültige Beschlussfassung erfolgen könne.

Frau Dr. Kannengießer teilt mit, dass als Ort für das Rugianeum Putbus vorgeschlagen worden sei, dies sei auch der Präsentation von Prof. Dr. Knapp zu entnehmen.

Frau Kindler erfragt, ob die 15.000 € bereits in den Haushalt eingestellt seien.

Frau Müller stellt den Antrag zur Geschäftsordnung Ende der Debatte.

Der Kreistag stimmt dem Antrag zur Geschäftsordnung zu.

Herr Kreistagspräsident Kuhn weist daraufhin, dass Herr Glawe und Frau Kasten jeweils das Rederecht noch wahrnehmen können.

Herr Glawe führt an, es ginge darum, wie mit dem Antrag umgegangen werde.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung den Antrag in den Bildungs-, Kultur- und Sport- sowie in den Wirtschafts-, Tourismus- und Digitalisierungsausschuss zu verweisen.

Der Kreistag stimmt der Verweisung mehrheitlich zu.

Beschluss:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den Antrag A/3/0138:

Der Landkreis Vorpommern-Rügen befürwortet das Projekt „Rugianeum“ und prüft die Bereitstellung eines Eigenanteils zum Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie aus Mitteln des Haushalts 2022 bereit.

Abstimmungsergebnis: an den Bildungs-, Kultur- und Sport- und den Wirtschafts-, Tourismus- und Digitalisierungsausschuss verwiesen

**34. Untersuchungsgebühr der Trichinenuntersuchungen
Vorlage: BV/3/0311**

Redebedarf besteht nicht.

Beschluss: KT 308-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Aussetzung der Erhebung der Gebühr für die Trichinenuntersuchung ab dem 1. Januar 2022 für die Jahre 2022 und 2023.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

**35. Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung des Landrates vom 6. Dezember 2021 zur Zustimmung von überplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen für Kosten der Unterkunft und Heizung
Vorlage: BV/3/0255**

Redebedarf besteht nicht.

Beschluss: KT 309-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen genehmigt die Dringlichkeitsentscheidung des Landrates vom 6. Dezember 2021.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

**36. Eckpunkte zum Doppelhaushalt 2022/2023
Vorlage: I/3/0016**

Redebedarf besteht nicht.

Der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen nimmt die Informationen zu den Eckpunkten des Doppelhaushaltes 2022/2023 zur Kenntnis.

37. **Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion Bürger für Stralsund/FDP: „Beauftragung des Landrates zur Erstattung der Standgebühren auf den Weihnachtsmärkten“**
Vorlage: A/3/0139
-

Herr Hofmann begründet den eingebrachten Antrag.

Frau Latendorf führt an, dass der Städte- und Gemeindetag der richtige Ansprechpartner sei.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 310-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Landrat wird beauftragt, alle notwendigen Schritte einzuleiten um eine Erstattung der Standgebühren für die Schausteller und Budenbetreiber auf den Weihnachtsmärkten unseres Landkreises von der Landesregierung zu erwirken.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

38. **Dringlichkeitsantrag der Kreistagsfraktion CDU, BfS/FDP, BVR/FW: "Keine Mittelkürzungen bei Finanzierung von Instrumenten der Arbeitsmarktförderung!"**
Vorlage: A/3/0140
-

Herr Schwarz begründet den eingebrachten Antrag.

Herr Landrat Dr. Kerth stellt klar, dass keine Mittel gestrichen worden seien. Es stelle sich eher so dar, dass auf dem sogenannten zweiten Arbeitsmarkt immer weniger Menschen seien. Die aktiven Fallzahlen seien rückläufig.

Frau Wippermann schlägt vor, dies im Betriebsausschuss des Eigenbetriebes Jobcenter zu besprechen.

Herr Kreistagspräsident Kuhn bittet um Abstimmung.

Beschluss: KT 311-14/2021

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

der Landrat wird beauftragt, sich gegenüber der Landes- und Bundesregierung dafür einzusetzen, dass finanzielle Mittel im Bereich der Arbeitsmarktförderung sowie insbesondere die Eingliederungsmittel von Arbeitslosen in den Arbeitsmarkt durch Arbeitsgelegenheiten und andere Instrumente der Arbeitsmarktförderungen nicht weiter gekürzt werden!

Die Mittelkürzungen seitens des Bundes für das Jobcenter im Jahr 2022 sind zurückzunehmen.

Das Land wird aufgefordert die Beschäftigungsgesellschaften sowie die Vereine zur Arbeitsmarktqualifizierung darüber hinaus finanziell zu unterstützen, damit diese wichtigen Strukturen im Landkreis Vorpommern-Rügen erhalten bleiben.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

39. Mitteilungen

Herr Kreistagspräsident Kuhn teilt mit, dass die nächste Sitzung des Kreistages am 28. Februar 2022 stattfindet. Er schließt den öffentlichen Teil der Sitzung bedankt sich bei den Anwesenden und bittet darum, dass die Nichtöffentlichkeit hergestellt werde.

9. Februar 2022, gez. A. Kuhn

Datum, Unterschrift
Andreas Kuhn
Kreistagspräsident

9. Feb. 2022, gez. M. Hanusch

Datum, Unterschrift
Marcus Hanusch
Protokollführer



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Büro des Landrates und des Kreistages

Vorlagen-Nr.:
BV/3/0278

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreisausschuss	Vorberatung	31.01.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die in der Anlage 1 beigefügte 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Stralsund, 20. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Am 13. Dezember 2021 ist auf der Sitzung des Kreistages Vorpommern-Rügen dem Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP, BVR/FW: „Errichtung eines Betriebsausschusses für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft“ (A/3/0132) mehrheitlich bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen zugestimmt worden.

Dahingehend wurde der Landrat beauftragt, die notwendige Satzungsänderung der Hauptsatzung zur Einrichtung des Betriebsausschusses für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen für den nächsten Kreistag vorzubereiten.

Anlagen:

- Anlage 1 - 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung
- Anlage 2 - Lesefassung im Änderungsmodus
- Anlage 3 - Lesefassung der Hauptsatzung

<u>Finanzielle Auswirkungen:</u>		<input checked="" type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		

10. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen

Gemäß §§ 89, 92 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 Satz 2 bis 5 der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) erlässt der Kreistag Vorpommern-Rügen mit Beschluss des Kreistages vom 28. Februar 2022 die 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Artikel 1 - Änderung der Hauptsatzung

Die Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen vom 16. Dezember 2013, zuletzt geändert durch die 9. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung vom 13. Dezember 2021, wird wie folgt geändert:

1. § 7 Absatz 5 wird wie folgt neu formuliert:

Der Kreisausschuss nimmt die Aufgaben eines Petitionsausschusses und für den Eigenbetrieb Rettungsdienst sowie den Eigenbetrieb Infrastrukturverwaltungsbetrieb jeweils die Aufgaben als Betriebsausschuss wahr.

2. § 8 Absatz 2 wird wie folgt neu formuliert:

Der Rechnungsprüfungsausschuss besteht aus neun Mitgliedern, davon bis zu vier sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die in Absatz 1 benannten beratenden Ausschüsse setzen sich jeweils aus fünfzehn Mitgliedern, davon bis zu sieben sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern, zusammen.

3. § 10 wird wie folgt umbenannt: Betriebsausschüsse für die Eigenbetriebe Jobcenter Vorpommern-Rügen und Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen

4. § 10 wird wie folgt neu gefasst:

(1) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Jobcenter Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.

(2) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus dreizehn Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.

(3) Für die Mitglieder der in Absatz 1 und 2 genannten Ausschüsse sind jeweils Stellvertreterinnen bzw. Stellvertreter zu berufen und aus deren Mitte die bzw. der Vorsitzende sowie eine Stellvertreterin bzw. ein Stellvertreter zu wählen.

(4) Die Betriebsausschüsse beraten die die Eigenbetriebe betreffenden Angelegenheiten, die vom Kreistag zu entscheiden sind und bereiten die Beschlüsse vor. Näheres regeln die Betriebssatzungen der beiden Eigenbetriebe.

5. § 18 Absatz 11 wird wie folgt neu formuliert:

Kreistagsmitgliedern sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie deren Stellvertretung wird für die Teilnahme an Sitzungen des Kreistages und der Ausschüsse, denen sie angehören, sowie an Sitzungen der Fraktionen zusätzlich zu den funktions- und sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigungen, zum Sockelbetrag sowie zu den Reisekosten in Höhe von 30 Cent je gefahrenen Kilometer eine sitzungszeitergänzende Aufwandsentschädigung in Höhe von 25 Cent je gefahrenen Kilometer nach Maßgabe des § 19 Absatz 3 gewährt.

Artikel 2 - Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Stralsund, den

Dr. Stefan Kerth
Landrat

(Siegel)

Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen - Lesefassung -

Diese Fassung berücksichtigt auch die:

- 1. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 5. Mai 2014, Beschluss-Nr.: KT 313-18/2014
- 2. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 11. Dezember 2017, Beschluss-Nr.: KT 332-19/2017
- 3. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 17. Dezember 2018, Beschluss-Nr.: KT 435-25/2018
- 4. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 23. September 2019, Beschluss-Nr.: KT 45-02/2019 und KT 46-02/2019
- 5. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 9. Dezember 2019, Beschluss-Nr.: 86-03/2019
- 6. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 15. Juni 2020, Beschluss-Nr.: KT 121-06/2020
- 7. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 14. Dezember 2020, Beschluss-Nr.: KT 167-08/2020
- 8. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 14. Juni 2021, Beschluss-Nr.: KT 224-11/2021
- 9. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 13. Dezember 2021, Beschluss-Nr.: KT 289-14/2021
- 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 28. Februar 2021, Beschluss-Nr.: XXX

Aufgrund der §§ 89, 92 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 bis 5 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) hat der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen in seiner Sitzung am 16. Dezember 2013 folgende Neufassung der Hauptsatzung beschlossen:

Inhalt

§ 1 NAME, SITZ UND KREISGEBIET	2
§ 2 WAPPEN, FLAGGE, SIEGEL.....	2
§ 3 RECHTE DER EINWOHNERINNEN UND EINWOHNERN	3
§ 4 RECHTE DER BÜRGER	3
§ 5 KREISTAG.....	3
§ 6 SITZUNGEN DES KREISTAGES	4
§ 7 KREISAUSSCHUSS	4
§ 8 BERATENDE AUSSCHÜSSE	6 5
§ 9 JUGENDHILFEAUSSCHUSS.....	8
§ 10 BETRIEBSAUSSCHUSS FÜR DEN EIGENBETRIEB JOBCENTER VORPOMMERN-RÜGEN.....	9
§ 11 LANDRÄTIN BZW. LANDRAT	9
§ 12 ZUSTÄNDIGKEITSVERTEILUNG ZWISCHEN KREISAUSSCHUSS UND LANDRÄTIN BZW. LANDRAT NACH WERTGRENZEN	10
§ 13 BEIGEORDNETE/STELLVERTRETUNG DER LANDRÄTIN ODER DES LANDRATES	11
§ 14 GLEICHSTELLUNGSBEAUFTRAGTE.....	12

§ 15 KREISJÄGERMEISTERIN/KREISJÄGERMEISTER	13
§ 16 INTEGRATIONSBEAUFTRAGTE FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN	13
§ 17 SENIORENBEIRAT	13
§ 18 AUFWANDENTSCHÄDIGUNG	14
§ 18A ENTSCHÄDIGUNG DER EHRENAMTLICHEN KRÄFTE IM BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ...	15
§ 19 REISEKOSTENVERGÜTUNG, FAHRKOSTENERSTATTUNG	16
§ 20 FESTLEGUNG VON WERTGRENZEN FÜR NACHTRAGSSATZUNGEN NACH § 48 KV M-V UND GEMHVO-DOPPIK	16
§ 21 ORTSÜBLICHE BEKANNTMACHUNGEN	17
§ 22 INKRAFTTRETEN	17

I. Abschnitt Benennung und Hoheitszeichen

§ 1

Name, Sitz und Kreisgebiet

Der Landkreis führt den Namen „Vorpommern-Rügen“.

Er hat seinen Sitz in der Hansestadt Stralsund.

Das Kreisgebiet besteht aus den amtsangehörigen Gemeinden der Ämter Altenpleen, Barth, Darß/Fischland, Franzburg-Richtenberg, Miltzow, Niepars, Recknitz-Trebeltal, Ribnitz-Damgarten, Bergen auf Rügen, West-Rügen, Nord-Rügen und Mönchgut-Granitz, den amtsfreien Städten und Gemeinden Grimmen, Marlow, Süderholz, Ostseeheilbad Zingst, Sassnitz, Putbus und Ostseebad Binz sowie der großen kreisangehörigen Stadt Hansestadt Stralsund.

§ 2

Wappen, Flagge, Siegel

- (1) Der Landkreis Vorpommern-Rügen führt das folgende Wappen: Über blauem Schild-fuß, darin ein schreitender rot gezungter goldener Greif mit aufgeworfenem Schweif, gespalten vorn in Gold ein linksgewendeter, aufgerichteter, rot gezungter schwarzer Greif mit aufgeworfenem Schweif, die unteren Schwungfedern des Flügels silbern, hinten in Gold ein aus schwebenden, offenen roten Stufengiebel aus fünf Steinen wachsender, rot gekrönter, gezungter und bewerkter, doppelgeschweiffter schwarzer Löwe. Dem Spalt aufgelegt zwischen den Fängen des Greifen und den Pranken des Löwen, diese nicht berührend, ein roter Schild mit einer silbernen Pfeilspitze überhöht von einem silbernen Tatzenkreuz.
- (2) Die Flagge des Landkreises Vorpommern-Rügen ist gleichmäßig längs gestreift von Blau und Gelb. In der Mitte des Flaggentuches liegt, auf jeweils zwei Drittel der Höhe des blauen und des gelben Streifens übergreifend, das Landkreiswappen. Die Höhe des Flaggentuches verhält sich zur Länge wie 3:5.
- (3) Die Verwendung des Wappens und der Flagge des Landkreises Vorpommern-Rügen bedarf der Genehmigung durch die Landrätin bzw. den Landrat.
- (4) Der Landkreis Vorpommern-Rügen führt ein Dienstsiegel. Das Dienstsiegel enthält das Wappen mit der Umschrift „Landkreis Vorpommern-Rügen“ in Großbuchstaben mit einer fortlaufenden Nummerierung.

II. Abschnitt Einwohnerinnen, Einwohner und Bürgerinnen und Bürger

§ 3

Rechte der Einwohnerinnen und Einwohnern

- (1) Die Landrätin bzw. der Landrat kann aufgrund von überragend wichtigen Vorhaben oder Vorkommnissen eine Versammlung der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises einberufen. Über die Einberufung kann auch der Kreistag mit der Mehrheit aller Kreistagsmitglieder entscheiden. Leiter der Einwohnerversammlung ist die Landrätin bzw. der Landrat. Ort, Zeit und Tagesordnung der Einwohnerversammlung werden auf der Internetseite des Landkreises www.lk-vr.de öffentlich bekannt gemacht.
- (2) Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die in der Kreistagssitzung behandelt werden müssen, sollen diesem in einer angemessenen Frist zur Beratung vorgelegt werden.
- (3) Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises, die das 14. Lebensjahr vollendet haben, erhalten die Möglichkeit, in einer Fragestunde zu Beginn des öffentlichen Teils jeder Kreistags- und Ausschusssitzung Fragen zu Angelegenheiten des Landkreises zu stellen und Vorschläge oder Anregungen zu unterbreiten. Die Fragen, Vorschläge und Anregungen dürfen sich dabei nicht auf Beratungsgegenstände der nachfolgenden Sitzung des Kreistages bzw. des Ausschusses beziehen. Die Fragestunde soll in der Regel nicht länger als 30 Minuten insgesamt dauern.
- (4) Die Fragen müssen kurz und sachlich sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Sie dürfen sich nur auf einen Gegenstand von allgemeinem Interesse beziehen und keine Wertungen enthalten.
- (5) Fragen, die den eigenen Wirkungskreis des Landkreises betreffen, beantwortet die Landrätin bzw. der Landrat, die Kreistagspräsidentin bzw. der Kreistagspräsident oder die bzw. der jeweilige Ausschussvorsitzende. Fragen, die den übertragenen Wirkungskreis betreffen, beantwortet die Landrätin bzw. der Landrat. Ist eine mündliche Antwort nicht möglich, so kann die oder der Anfragende auf eine schriftliche Beantwortung verwiesen werden. Eine Aussprache findet nicht statt.
- (6) Die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident hat das Recht, einer oder einem Fragenden das Wort zu entziehen oder eine bereits gestellte Frage zurückzuweisen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 4 nicht erfüllt sind.

§ 4

Rechte der Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises haben die Möglichkeit, nach § 102 Absatz 2 i. V. m. § 20 KV M-V in wichtigen Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises des Landkreises ein Bürgerbegehren bzw. einen Bürgerentscheid durchzuführen. Für das Verfahren gelten ergänzend die §§ 14 bis 18 KV-DVO M-V.

III. Abschnitt Verfassung und Verwaltung des Landkreises

§ 5

Kreistag

- (1) Die Mitglieder des Kreistages führen die Bezeichnung „Kreistagsmitglieder“.

- (2) Der Kreistag wählt für die Dauer der Wahlperiode aus seiner Mitte in der konstituierenden Sitzung die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten als Vorsitzende oder Vorsitzenden sowie zwei Stellvertreterinnen oder Stellvertreter. Die Stellvertreterinnen oder Stellvertreter führen nach der Reihenfolge ihrer Vertretungsbefugnis die Bezeichnung „Erste Stellvertreterin oder Erster Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten“ bzw. „Zweite Stellvertreterin oder Zweiter Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten“.
- (3) Der Kreistag bildet zur Unterstützung der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten ein Präsidium. Dem Präsidium gehören neben der Kreistagspräsidentin oder dem Kreistagspräsidenten und ihren oder seinen Stellvertreterinnen oder Stellvertretern bis zu drei weitere Kreistagsmitglieder an, die vom Kreistag mit einfacher Mehrheit gewählt werden.
- (4) Der Kreistag gibt sich eine Geschäftsordnung.

§ 6

Sitzungen des Kreistages

- (1) Die Sitzungen des Kreistages sind öffentlich.
- (2) Die Öffentlichkeit ist auszuschließen, wenn überwiegende Belange des öffentlichen Wohls oder berechtigte Interessen Einzelner es erfordern. Die Öffentlichkeit ist ausgeschlossen bei der Behandlung von:
 1. Grundstücksangelegenheiten,
 2. Personalangelegenheiten, außer Wahlen und Abberufungen,
 3. Auftragsvergaben,
 4. Angelegenheiten, die dem Sozialgeheimnis unterliegen,
 5. Erlass, Stundung und Niederschlagung von Forderungen.

Satz 2 ist entsprechend auf die öffentlich tagenden Ausschüsse anzuwenden.

- (3) Jedes Kreistagsmitglied ist berechtigt mündliche und schriftliche Anfragen an die Landrätin bzw. den Landrat zu richten. Die Anfragen müssen kurz gefasst sein und sich auf Angelegenheiten des Kreistages beziehen. Mündliche Anfragen sind ausschließlich im Rahmen einer Sitzung des Kreistages und vor Eintritt in die Tagesordnung an die Landrätin bzw. den Landrat zu richten. Sollten die Anfragen von der Landrätin bzw. dem Landrat nicht gleich beantwortet werden können, so soll die Beantwortung wie auch bei schriftlichen Anfragen in angemessener Frist, in der Regel innerhalb von 28 Kalendertagen erfolgen.

§ 7

Kreisausschuss

- (1) Der Kreistag bildet einen Kreisausschuss. Er besteht aus zwölf Kreistagsmitgliedern und der Landrätin als stimmberechtigte Vorsitzende bzw. dem Landrat als stimmberechtigten Vorsitzenden. Für den Verhinderungsfall beauftragt die Landrätin bzw. der Landrat eine oder einen ihrer oder seiner Stellvertreterin oder Stellvertreter nach ihrer Reihenfolge mit seiner Vertretung. Der Kreistag wählt die Ausschussmitglieder und ihre Stellvertreterinnen oder Stellvertreter aus seiner Mitte nach den Grundsätzen der Verhältniswahl. § 8 Absatz 5 gilt entsprechend.

- (2) Der Kreisausschuss entscheidet über die Vergabe von Zuwendungen nach den jeweils hierzu erlassenen Richtlinien.
- (3) Der Kreisausschuss entscheidet im Einvernehmen mit der Landrätin bzw. dem Landrat über
1. a) die Einstellung von Beamtinnen und Beamten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters übertragen werden soll,
b) die Beförderung von Beamtinnen und Beamten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters erstmalig oder weiterhin übertragen werden soll,
c) die Entlassung von Beamtinnen oder Beamten mit der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters,
 2. die Feststellung, ob die Qualifizierung im Sinne des § 35 Absatz 2 Satz 3 ALVO M-V erfolgreich abgeschlossen worden ist oder die Feststellung der nach § 35 Absatz 4 Satz 2 und 3 ALVO M-V erreichten Qualifikation als oberste Dienstbehörde,
 3. a) die Einstellung von Beschäftigten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters übertragen werden soll,
b) die Höhergruppierung von Beschäftigten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters erstmalig oder weiterhin übertragen werden soll, und
c) die Kündigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters,
 4. die Bestellung und Abberufung der Leiterinnen und Leiter von Einrichtungen,
- soweit nichts anderes bestimmt ist. Kommt eine einvernehmliche Entscheidung nach Satz 1 nicht zustande, entscheidet der Kreistag mit der Mehrheit aller Kreistagsmitglieder abschließend.

- (4) Der Kreisausschuss ist über die Übertragung der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters auf Beamtinnen oder Beamte ohne Beförderung sowie auf Bedienstete ohne Höhergruppierung zu informieren. Gleiches gilt, wenn einer Fachbereichsleiterin oder einem Fachbereichsleiter sowie einer Fachdienstleiterin oder einem Fachdienstleiter ein anderer Aufgabenbereich zugeordnet wird.

~~(5) Der Kreisausschuss nimmt die Aufgaben eines Petitionsausschusses sowie für die Eigenbetriebe „Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen“, „Rettungsdienst“ und „Infrastrukturverwaltungsbetrieb“ die Aufgaben als Betriebsausschuss wahr.~~

(5) Der Kreisausschuss nimmt die Aufgaben eines Petitionsausschusses und für den Eigenbetrieb Rettungsdienst sowie den Eigenbetrieb Infrastrukturverwaltungsbetrieb jeweils die Aufgaben als Betriebsausschuss wahr.

§ 8

Beratende Ausschüsse

(1) Zur Erledigung seiner Aufgaben bildet der Kreistag nachstehende beratende Ausschüsse für folgende Aufgabenbereiche:

1 Haushalts- und Finanzausschuss

Der Ausschuss befasst sich mit Angelegenheiten der Abwicklung des jährlichen Haushalts. Er begleitet die Haushaltsvorbereitung, die Haushaltsausführung einschließlich der finanzwirtschaftlichen Steuerung der Unternehmen, Verbände, Vereinigungen und Stiftungen, an denen der Landkreis beteiligt ist, sowie die Grundstücksverwaltung.

2 Rechnungsprüfungsausschuss

Der Ausschuss nimmt die Aufgaben nach dem KPG M-V wahr.

3 Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung

Der Ausschuss berät über:

- allgemeine Fragen der Wirtschaftsförderung und Strukturverbesserung sowie Ansiedlungspolitik,
- Infrastruktur und -ausbauplanung,
- Förderung des Fremdenverkehrs und des Tourismus,
- Kreis- und überregionale Planung,
- Eigenbetriebe des Landkreises,
- Bau- und Wohnungswesen,
- Dorf- und Stadterneuerung,
- Digitalisierung und Breitbandausbau.

4 Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft

Der Ausschuss berät über:

- umweltrelevante und abfallwirtschaftliche Angelegenheiten, soweit der Landkreis dafür zuständig ist,
- Angelegenheiten des Natur- und Landschaftsschutzes,
- Angelegenheiten der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes,
- Angelegenheiten des Kleingartenwesens,
- Angelegenheiten des Immissionsschutzes ,
- Angelegenheiten der Landwirtschaft, Fischerei, Jagd und Forsten,
- Aufgaben der Lebensmittelüberwachung des Veterinärwesens und der Tierkörperverwertung.

5 Ausschuss für Soziales und Gesundheit

Der Ausschuss berät über:

- Grundsatzangelegenheiten des Landkreises als örtlicher Träger der Sozialhilfe, der Grundsicherung für Arbeitsuchende und der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung,
- Grundsatzfragen der ambulanten, teilstationären und stationären Dienstleistungen für alte, kranke und behinderte Menschen,

- Grundsatzfragen des öffentlichen Gesundheits- und Krankenhauswesens,
- Vertriebene, Kriegsofferfürsorge, Aussiedler, Asylbewerber,
- Angelegenheiten der Familien, Frauen und Gleichstellung.

In Ergänzung der Aufgaben des Ausschusses für Soziales und Gesundheit und nach Vereinbarung mit dem zuständigen Krankenhausträger richtet der Kreistag eine Patientenbeschwerdestelle ein.

6 Bildungs-, Kultur- und Sportausschuss

Der Ausschuss berät über:

- Angelegenheiten des Landkreises als Schulträger,
- Schulentwicklungsplanung,
- Angelegenheiten der außerschulischen Bildung, insbesondere der kreiseigenen Volkshochschulen und Musikschulen,
- Kulturpflege- und Kulturentwicklungsangelegenheiten,
- Denkmalschutz- und Denkmalpflege,
- Angelegenheiten der Sportförderung und -entwicklung sowie der Sporteinrichtungen.

7 Ausschuss für Prävention, Brand- und Katastrophenschutz

Der Ausschuss berät über:

- allgemeine Sicherheits- und Ordnungsangelegenheiten,
- Kriminalprävention,
- Angelegenheiten des Straßenverkehrs,
- Angelegenheiten des Brandschutzes, Rettungsdienstes und Katastrophenschutzes.

8 Ausschuss für Mobilität

Der Ausschuss berät über:

- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Schülerbeförderung,
- Radverkehr,
- Alternative Mobilitätskonzepte,
- Alternative Antriebsprozesse, insbesondere Elektromobilität,
- Anliegen zur Verbesserung der Mobilität von Menschen mit Handicaps sowie
- Anliegen zur Verbesserung der Mobilität von Touristen.

- (2) Der Rechnungsprüfungsausschuss besteht aus neun Mitgliedern, davon bis zu vier sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern.

~~Der Betriebsausschuss besteht aus sieben Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.~~ Die übrigen in Absatz 1 benannten beratenden Ausschüsse setzen sich aus fünfzehn Mitgliedern, davon jeweils bis zu sieben sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern, zusammen.

- (3) Mit Ausnahme des Rechnungsprüfungsausschusses tagen die beratenden Ausschüsse in öffentlicher Sitzung.

- (4) Der Kreistag kann zur Vorbereitung seiner Beschlüsse in bestimmten Angelegenheiten zeitweilige Ausschüsse bilden. Aufgaben und Zusammensetzung dieser Ausschüsse sind mit ihrer Bildung zu beschließen. Mit Erledigung der ihnen gestellten Aufgaben werden sie aufgelöst.
- (5) Für jedes in den beratenden Ausschüssen nach Absatz 1 und 4 vertretene Ausschussmitglied wählt der Kreistag eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter. Die Stellvertreterinnen oder Stellvertreter einer Fraktion können sich im Verhinderungsfall untereinander vertreten. Sind Fraktionen nur mit einem Mitglied in einem Ausschuss vertreten, kann für das Mitglied eine zweite Stellvertreterin oder ein zweiter Stellvertreter durch den Kreistag gewählt werden.
- (6) Zur konstituierenden Sitzung der beratenden Ausschüsse nach Absatz 1 und 4 lädt die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident ein. Die Sitzung wird bis zur Verpflichtung der bzw. des gewählten Vorsitzenden durch die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten geleitet.
- (7) Für das Verfahren der Ausschüsse gelten die Vorschriften für die Sitzungen des Kreistages entsprechend.

§ 9

Jugendhilfeausschuss

- (1) Der Kreistag bildet einen Jugendhilfeausschuss. Ihm gehören fünfzehn stimmberechtigte Mitglieder einschließlich der oder des Vorsitzenden an. Neun Mitglieder des Jugendhilfeausschusses sind Kreistagsmitglieder oder vom Kreistag gewählte Frauen und Männer, die in der Jugendhilfe erfahren sind. Sechs stimmberechtigte Mitglieder sind Frauen und Männer, die auf Vorschlag der im Landkreis wirkenden anerkannten Träger der freien Jugendhilfe vom Kreistag gewählt werden. Für jedes stimmberechtigte Mitglied ist eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter zu wählen.
- (2) Als beratende Mitglieder gehören dem Jugendhilfeausschuss an:
 1. die Landrätin bzw. der Landrat oder eine von ihr oder ihm bestellte Vertreterin oder ein von ihr oder ihm bestellter Vertreter,
 2. die Leiterin oder der Leiter der Verwaltung des Jugendamtes oder deren oder dessen Vertretung,
 3. eine Richterin oder ein Richter eines Jugend-, Vormundschafts- oder Familiengerichts, die oder der von der Präsidentin oder dem Präsidenten des zuständigen Landgerichts bestellt wird,
 4. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Arbeitsverwaltung, die oder der von der zuständigen örtlichen Stelle bestimmt wird, sowie eine Vertreterin oder ein Vertreter des jeweiligen Trägers der Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch,
 5. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Schulen, die oder der vom zuständigen Schulamt bestimmt wird,
 6. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Polizei, die oder der von der zuständigen örtlichen Stelle bestimmt wird,
 7. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Jugendorganisationen, die oder der durch den jeweiligen Kreisjugendring bestimmt wird, sofern dem Jugendhilfeausschuss

nicht mindestens ein stimmberechtigtes Mitglied des jeweiligen Kreisjugendringes angehört.

Für jedes beratende Mitglied ist durch die entsprechende Stelle eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter zu bestimmen.

- (3) Der Jugendhilfeausschuss ist ein ständiger Ausschuss in Angelegenheiten der Jugendhilfe. Er entscheidet im Rahmen der vom Kreistag bereitgestellten Mittel, der Satzung des Jugendamtes und der vom Kreistag gefassten Beschlüsse. Darüber hinaus ist dem Jugendhilfeausschuss ein Anhörungsrecht vor jeder Beschlussfassung des Kreistages in Fragen der Jugendhilfe eingeräumt.
- (4) Die Sitzungen des Jugendhilfeausschusses sind öffentlich, soweit nicht das Wohl der Allgemeinheit oder berechnigte Interessen anderer Personen oder schutzbedürftiger Gruppen entgegenstehen. Über den Ausschluss der Öffentlichkeit ergeht ein Beschluss des Jugendhilfeausschusses, in dem der Ausschlussgrund ausdrücklich festgestellt wird.

§ 10

Betriebsausschüsse für ~~die~~ Eigenbetriebe Jobcenter Vorpommern-Rügen und Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen

- ~~(1) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Jobcenter Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die dem Kreistag angehören. Für die Mitglieder sind Stellvertreterinnen bzw. Stellvertreter zu berufen. Der Betriebsausschuss wählt die bzw. den Vorsitzenden sowie eine Stellvertreterin bzw. einen Stellvertreter aus seiner Mitte.~~
- ~~(2) Der Ausschuss berät die den Eigenbetrieb betreffenden Angelegenheiten, die vom Kreistag zu entscheiden sind und bereitet die Beschlüsse vor.~~
- ~~(3) Näheres regelt die Betriebssatzung des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen.~~
- (1) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Jobcenter Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.
- (2) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus dreizehn Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.
- (3) Für die Mitglieder der in Absatz 1 und 2 genannten Ausschüsse sind jeweils Stellvertreterinnen bzw. Stellvertreter zu berufen und aus deren Mitte die bzw. der Vorsitzende sowie eine Stellvertreterin bzw. ein Stellvertreter zu wählen.
- (4) Die Betriebsausschüsse beraten die die Eigenbetriebe betreffenden Angelegenheiten, die vom Kreistag zu entscheiden sind und bereiten die Beschlüsse vor. Näheres regeln die Betriebssatzungen der beiden Eigenbetriebe.

§ 11

Landrätin bzw. Landrat

- (1) Die Landrätin bzw. der Landrat wird für die Dauer von sieben Jahren gewählt.
- (2) Ihr oder ihm obliegen die Aufgaben als oberste Dienstbehörde sowie Personalentscheidungen der Verwaltung des Landkreises, soweit nichts anderes bestimmt ist.
- (3) Die Landrätin bzw. der Landrat erhält eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von 320 EUR nach § 12 KomBesLVO M-V.

§ 12

Zuständigkeitsverteilung zwischen Kreisausschuss und Landrätin bzw. Landrat nach Wertgrenzen

- (1) Dem Kreisausschuss (der Landrätin bzw. dem Landrat) wird die Befugnis übertragen, Entscheidungen in Einzelfällen bis zu folgenden Wertgrenzen zu treffen:
1. Erwerb von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten bis zum Wert von 100.000 EUR (50.000 EUR), wenn der Erwerb im Zusammenhang mit einer Maßnahme steht, die vom Kreistag im Rahmen einer Haushaltssatzung oder auf andere Weise beschlossen worden ist,
 2. entgeltliche Veräußerung, Tausch oder Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten bis zum Wert von 100.000 EUR (50.000 EUR),
 3. Erwerb von beweglichen Sachen, von Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 75.000 EUR (50.000 EUR),
 4. entgeltliche Veräußerung von beweglichen Sachen, Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 50.000 EUR (25.000 EUR),
 5. unentgeltliche Veräußerung von Grundstücken, beweglichen Sachen, Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 10.000 EUR (4.000 EUR),
 6. Hingabe von Darlehen an kreisliche Betriebe und Einrichtungen bis zu einem Betrag von 250.000 EUR (150.000 EUR), im Übrigen bis zu einem Betrag von 100.000 EUR (50.000 EUR),
 7. alle Vergaben von Bauleistungen einschließlich Baukonzessionen bis zu einem Wert von 2.000.000 EUR (1.000.000 EUR) sowie von Lieferungen und Leistungen einschließlich Dienstleistungskonzessionen bis zu einem Wert von 1.000.000 EUR (500.000 EUR),
 8. über Nachtragsaufträge entscheidet der Entscheidungsträger nach Nr. 7,
 9. im Rahmen der Haushaltsführung die Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen bis zu einem Wert von 300.000 EUR (100.000 EUR), mit Ausnahme der zahlungsunwirksamen über- oder außerplanmäßigen Aufwendungen, die in die Zuständigkeit der Landrätin bzw. des Landrats fallen,
 10. Aufnahme von genehmigten Krediten zu günstigen Konditionen aufgrund der Haushaltssatzung (Landrätin bzw. Landrat),
 11. Übernahme von Bürgschaften, Abschluss von Gewährverträgen und Bestellung von anderen Sicherheiten für Dritte sowie Rechtsgeschäfte, die dem wirtschaftlich gleichkommen, soweit ein Betrag von 100.000 EUR (50.000 EUR) nicht überschritten wird,
 12. Stundung von Forderungen (Landrätin bzw. Landrat), Niederschlagung von Forderungen bis 100.000 EUR (25.000 EUR) und Erlass von Forderungen bis 25.000 EUR (10.000 EUR),
 13. Entscheidungen über die Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen zur Erfüllung der Aufgaben nach § 89 KV M-V von über 100 bis 1.000 EUR (bis 100 EUR),

14. Verträge des Landkreises mit Mitgliedern des Kreistages und seiner Ausschüsse, mit der Landrätin bzw. dem Landrat und leitenden Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern der Verwaltung sowie natürlichen und juristischen Personen und Vereinigungen, an denen der genannte Personenkreis beteiligt ist, bis 25.000 EUR (5.000 EUR),
 15. der Abschluss von Miet- und Pachtverträgen soweit diese nicht unter Ziffer 7 fallen bis 300.000 EUR (150.000 EUR),
 16. alle sonstigen privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verträge sowie einseitige schuldrechtliche Verpflichtungen bis zu einem Wert von 300.000 EUR (50.000 EUR) mit Ausnahme der Zuwendungs- und Leistungsverträge mit freien Trägern im Bereich der Jugendhilfe,
 17. Die vorgenannten Wertgrenzen gelten entsprechend für vertragsbeendende Maßnahmen (z. B. Aufhebung, Kündigung, Rücktritt).
- (2) Erklärungen, durch die der Landkreis verpflichtet werden soll, wie der Abschluss von privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verträgen (z. B. Kauf- und Mietverträge, sonstige schuldrechtliche Verträge, Schuldanerkenntnisse, Gesellschaftsverträge, Prozessvergleich), die Vornahme von einseitig verpflichtenden Leistungsversprechen (Zuwendungsbescheid, Zusagen, Zusicherungen) bedürfen der Schriftform und sind von der Landrätin bzw. vom Landrat sowie einer oder einem seiner Stellvertreterinnen oder Stellvertreter unter Beifügung eines Dienstsiegels handschriftlich zu unterzeichnen. Satz 1 gilt auch für Erklärungen, mit denen eine Bevollmächtigte oder ein Bevollmächtigter bestellt werden soll.
 - (3) Verpflichtende Erklärungen bis zu einer Wertgrenze von 50.000 EUR sind allein durch die Landrätin bzw. den Landrat zu unterzeichnen. Dasselbe gilt für wertmäßig bestimmbare Bevollmächtigungen. Verträge im Sinne des Absatzes 1 Nr. 14 bedürfen der Genehmigung des Kreisausschusses, wenn die Gegenleistung im Einzelfall 25.000 EUR nicht übersteigt, und im Übrigen des Kreistages.
 - (4) Erklärungen, durch welche der Landkreis verpflichtet werden soll, können auch in elektronischer Form abgegeben werden unter der Maßgabe, dass die Erklärungen mit einer dauerhaft überprüfbar qualifizierten Signatur versehen sind. Im Fall der elektronischen Erklärung entfallen sowohl die handschriftliche Unterzeichnung als auch die Beifügung des Dienstsiegels.
 - (5) Die Bestimmung der Wertgrenzen bei Dauerschuldverhältnissen und wiederkehrenden Leistungen mit bestimmter Laufzeit richtet sich nach dem Gesamtwert der Leistung und mit unbestimmter Laufzeit nach dem vierfachen Jahresbetrag der Leistungen. Ist die Laufzeit des Dauerschuldverhältnisses bestimmt, enthält der Vertrag aber eine unbestimmte Verlängerungsmöglichkeit (z.B. offene Verlängerungsoption), wird zum Gesamtwert der bestimmten Leistungen noch ein zweifacher Jahreswert hinzugerechnet.
 - (6) Für die Ermittlung der Wertgrenzen sind im Falle umsatzsteuerpflichtiger Leistungen die Nettobeträge zugrunde zu legen.

§ 13

Beigeordnete/Stellvertretung der Landrätin oder des Landrates

- (1) Der Kreistag wählt drei hauptamtlich tätige Beigeordnete.
- (2) Die Amtszeit der oder des Beigeordneten und ersten Stellvertreterin oder ersten Stellvertreters wird auf acht Jahre festgelegt. Die Amtszeit der übrigen zwei Beigeordneten

beträgt sieben Jahre. Die Reihenfolge der Stellvertreterinnen oder des Stellvertreters der Landrätin oder des Landrates wird durch den Kreistag festgelegt.

- (3) Die Beigeordneten erhalten eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 160 EUR nach § 12 KomBesLVO M-V monatlich.
- (4) Die Zuweisung eines angemessenen Aufgabengebietes erfolgt durch die Landrätin bzw. den Landrat mit der Zustimmung des Kreistages. Änderungen des Aufgabengebietes bedürfen nur dann der Zustimmung des Kreistages, wenn dadurch die Angemessenheit des Aufgabengebietes in seinem Kernbereich betroffen ist. Über Aufgabenanpassungen infolge gesetzlicher Änderungen oder von untergeordneter Bedeutung, entscheidet die Landrätin bzw. der Landrat eigenverantwortlich. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn ein Fachgebiet entzogen wird oder neu hinzutritt.

§ 14

Gleichstellungsbeauftragte

- (1) Der Kreistag bestellt eine hauptamtlich tätige Gleichstellungsbeauftragte und für den Fall ihrer Verhinderung eine Stellvertreterin.
- (2) Die Gleichstellungsbeauftragte hat die Aufgabe, zur Förderung der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern im Landkreis beizutragen. Zu ihren Aufgaben gehören insbesondere:
 1. Prüfung von Verwaltungsvorlagen auf ihre Auswirkungen für die Gleichstellung von Männern und Frauen;
 2. Einflussnahme auf die Erarbeitung von Vorschlägen und Maßnahmen zum Abbau von Benachteiligungen sowie der Verwirklichung der Chancengleichheit von Frauen und Männern;
 3. Teilnahme an Personalauswahlverfahren und Stellungnahme zu Personalplanungen;
 4. Zusammenarbeit mit gesellschaftlichen Gruppen, Institutionen, Betrieben und Behörden in ihrem Aufgabenbereich;
 5. Erstellen eines Berichtes über ihre Tätigkeit sowie über Gesetze, Verordnungen und Erlasse des Bundes und des Landes in ihrem Aufgabenbereich für jeweils zwei Kalenderjahre.
- (3) Die Landrätin bzw. der Landrat hat die Gleichstellungsbeauftragte im Rahmen ihres Aufgabenbereiches an allen Vorhaben so rechtzeitig zu beteiligen, dass deren Initiativen, Vorschläge, Bedenken und sonstigen Stellungnahmen berücksichtigt werden können. Dazu sind ihr die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Unterlagen zur Kenntnis zu geben sowie Auskünfte zu erteilen. Sie kann an den Sitzungen des Kreistages und seiner Ausschüsse teilnehmen. Ihr ist in Angelegenheiten ihres Aufgabengebietes auf Wunsch das Wort zu erteilen. Die Gleichstellungsbeauftragte kann eigene Beschlussvorlagen für die zuständigen Gremien erstellen und nach §§ 118 Absatz 4 Satz 2, 107 Absatz 1 Satz 3 KV M-V auf die Tagesordnung setzen lassen.
- (4) Bei der Ausübung ihrer Teilnahme- und Rederechte sowie bei der Erstellung ihrer Stellungnahmen ist sie weisungsfrei.

§ 15

Kreisjägermeisterin/Kreisjägermeister

- (1) Zur sachkundigen Beratung der Jagdbehörde werden gemäß §§ 37 Absatz 1 Satz 1 und 39 Absatz 3 Landesjagdgesetz für die Dauer von fünf Jahren durch die Jagdbehörde widerruflich eine Kreisjägermeisterin oder ein Kreisjägermeister und eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter bestellt, die diese Aufgabe ehrenamtlich ausüben.
- (2) Für den Aufwand, der der Kreisjägermeisterin oder dem Kreisjägermeister bei der Ausübung ihrer oder seiner Aufgabe entsteht, erhält sie oder er einen monatlichen Pauschalbetrag von 300 EUR. Ihr oder sein Stellvertreter erhält eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von 150 EUR, sofern ihr oder ihm dauerhaft bestimmte Aufgaben gemäß § 37 Absatz 1 Satz 2 Landesjagdgesetz übertragen werden.

§ 16

Integrationsbeauftragte für Menschen mit Behinderungen

- (1) Der Kreistag bestellt für die Dauer der Wahlperiode bis zu zwei Integrationsbeauftragte für Menschen mit Behinderungen. Sie sind ehrenamtlich tätig.
- (2) Die Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen haben die Aufgabe, zur Verwirklichung der gesellschaftlichen Integration und Verbesserung der Lebensverhältnisse von Menschen mit Behinderungen beizutragen.
- (3) Die Integrationsbeauftragten nehmen ihre Aufgaben insbesondere wahr durch:
 1. Prüfung von Verwaltungsaufgaben auf ihre Auswirkungen in ihrem Aufgabenbereich,
 2. Einbringen von spezifischen Belangen ihres Aufgabenbereichs in den Kreistag und seine Ausschüsse,
 3. Zusammenarbeit mit den entsprechenden gesellschaftlichen Gruppen, Institutionen, Betrieben und Behörden,
 4. Angebote von Sprechstunden und Beratungen für Hilfesuchende,
 5. Erstellen eines jährlichen Berichts über die Tätigkeit sowie über Gesetze, Verordnungen und Erlasse des Bundes und des Landes in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich.

Ihnen stehen die Auskunfts- und Beteiligungsrechte gemäß § 13 Absatz 3 Sätze 1 und 2 der Hauptsatzung in ihrem Zuständigkeitsbereich zu.

- (4) Für den Aufwand, der den Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen bei der Ausübung ihrer Aufgaben entsteht, erhalten sie einen monatlichen Pauschalbetrag von 250 EUR. Nachgewiesene Reisekosten werden für durch die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten genehmigte Dienstreisen nach Maßgabe des Landesreisekostengesetzes M-V erstattet.

§ 17

Seniorenbeirat

- (1) Der Landkreis hat einen ehrenamtlich tätigen Seniorenbeirat. Näheres regelt die Satzung des Seniorenbeirats, die vom Kreistag zu beschließen ist.
- (2) Die oder der Vorsitzende des Seniorenbeirates erhält für den Aufwand, der bei der Ausübung seiner Aufgaben entsteht, einen monatlichen Pauschalbetrag von 200 EUR.

§ 18

Aufwandsentschädigung

- (1) Die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident erhält nach Maßgabe der EntschVO M-V eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 1.200 EUR. Die Stellvertreterinnen oder Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 400 EUR. Die weiteren Präsidiumsmitglieder erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 300 EUR.
- (2) Die Fraktionsvorsitzenden erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 620 EUR bei einer Fraktionsgröße von weniger als 10 Mitgliedern, in Höhe von 670 EUR bei einer Fraktionsgröße von 10 bis 20 Mitgliedern und in Höhe von 720 EUR bei einer Fraktionsgröße von mehr als 20 Mitgliedern.
- (3) Werden die Aufgaben der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten und der Fraktionsvorsitzenden wegen Verhinderung länger als einen Monat von einer Stellvertretung wahrgenommen, erhalten diese für die über diesen Zeitraum hinausgehende Zeit anstelle ihrer sonstigen funktionsbezogenen Aufwandsentschädigung die funktionsbezogene Aufwandsentschädigung der oder des Vertretenden. Die Aufwandsentschädigung der verhinderten Funktionsinhaber ist entsprechend zu kürzen.
- (4) Funktionsbezogene Aufwandsentschädigungen werden nicht nebeneinander gezahlt. Sollte einem Kreistagsmitglied aufgrund seiner Funktionen monatlich mehr als eine Aufwandsentschädigung gezahlt werden können, so erhält dieser die Entschädigung mit dem höchsten Betrag.
- (5) Die Kreistagsmitglieder erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen des Kreistages, der Ausschüsse, denen sie angehören, und ihrer Fraktion eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 60 EUR. Die sachkundigen Einwohnerinnen oder Einwohner sowie deren Stellvertretung erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen der Ausschüsse, denen sie angehören, und ihrer Fraktion eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 80 EUR. Darüber hinaus gehende sitzungsbezogene Aufwandsentschädigungen für die Teilnahme an Sitzungen der Organe, Ausschüsse oder Fraktionen dürfen nicht gewährt werden. Die sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigungen werden neben den funktionsbezogenen Aufwandsentschädigungen gewährt.
- (6) Die oder der Vorsitzende eines Ausschusses erhält für jede von ihr oder ihm geleitete Sitzung eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 90 EUR. Für die Stellvertreterin oder den Stellvertreter der oder des Ausschussvorsitzenden ist im Vertretungsfalle entsprechend zu verfahren.
- (7) Kreistagsmitglieder erhalten einen monatlichen Sockelbetrag in Höhe von 250 EUR zusätzlich zur sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigung, sofern sie keine funktionsbezogene Aufwandsentschädigung nach den Absätzen 1 und 2 erhalten.
- (8) Finden an einem Tag mehrere Sitzungen statt, so wird nur eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung gezahlt. Für Sitzungen, die nicht am selben Tag beendet werden, wird ein weiteres Sitzungsgeld nur gezahlt, wenn die Sitzungen insgesamt mindestens acht Stunden gedauert haben.
- (9) Sitzungsbezogene Aufwandsentschädigungen und Tagegeld aufgrund reisekosten-rechtlicher Regelungen werden nicht nebeneinander gezahlt.
- (10) Vergütungen, Sitzungsgelder und Aufwandsentschädigungen aus einer Tätigkeit als Vertreter des Landkreises in der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat oder

ähnlichen Organen eines Unternehmens oder einer Einrichtung des privaten Rechts sind an den Landkreis abzuführen, soweit sie den Betrag von 150 EUR pro Sitzung überschreiten. Dies gilt nicht für Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Tätigkeit nachweislich entstanden sind. Führt die Vertreterin oder der Vertreter des Landkreises den Vorsitz in den in Satz 1 genannten Gremien, sind die Vergütungen, Sitzungsgelder und Aufwandsentschädigungen an den Landkreis abzuführen, soweit sie den Betrag von 300 EUR pro Sitzung übersteigen. Satz 2 gilt entsprechend.

- (11) Kreistagsmitgliedern sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie deren Stellvertretung wird für die Teilnahme an Sitzungen des Kreistages und der Ausschüsse, denen sie angehören, sowie an Sitzungen der Fraktionen zusätzlich zu den funktions- und sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigungen, zum Sockelbetrag sowie zu den Reisekosten in Höhe von 30 Cent je gefahrenen Kilometer eine sitzungszeitergänzende Aufwandsentschädigung in Höhe von 25 Cent je gefahrenen Kilometer nach Maßgabe des § 19 Absatz 3 gewährt.
- (12) Die sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung im Sinne von § 14 EntschVO M-V wird bis zum 10. Tag des Folgemonats gezahlt.

§ 18a

Entschädigung der ehrenamtlichen Kräfte im Brand- und Katastrophenschutz

- (1) Die nachfolgenden Funktionsträger, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, erhalten eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von:
- | | |
|--|----------|
| a) Kreiswehrführer | 700 EUR, |
| b) stellvertretende Kreiswehrführer | 350 EUR, |
| c) Beisitzer im Vorstand des Kreisfeuerwehrverbandes | 175 EUR, |
| d) Kreisjugendfeuerwehrwarte | 130 EUR, |
| e) stellvertretende Kreisjugendfeuerwehrwarte | 65 EUR, |
| f) Beisitzer im Kreisjugendfeuerwehrvorstand | 20 EUR. |
- (2) Die Ausbilderinnen und Ausbilder, die ihre Tätigkeit als vom Landkreis Vorpommern-Rügen berufene und beauftragte Kreisausbilder ausüben, erhalten eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 15 EUR pro Stunde. Zur Unterstützung herangezogene Personen können eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 10 EUR pro Stunde erhalten. Weiterhin erhalten die berufenen Fachleiterinnen und Fachleiter der Kreisausbildung eine monatliche Aufwandsentschädigung von 30 EUR.
- (3) Die Funktionsträger im Brand- und Katastrophenschutz (Einheitsführer und ein Stellvertreter), die vom Landkreis Vorpommern-Rügen berufen werden, erhalten eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von:
- | | |
|--|---------|
| a) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Zugstärke | 50 EUR, |
| b) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Gruppenstärke | 40 EUR, |
| c) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Staffelstärke | 30 EUR, |
| d) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Truppstärke | 25 EUR. |

Die Stellvertretungen erhalten die Hälfte der Aufwandsentschädigung des zu Vertretenden.

Die jeweils höhere Entschädigung ist bei Doppelfunktion zu zahlen.

- (4) Als Aufwandsentschädigung werden den ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern im Brand- und Katastrophenschutz für die durch den Landkreis Vorpommern-Rügen angeordneten Einsätze und für bestätigte/angeordnete Ausbildungen auf Antrag:

- a) bei Einsätzen mit einer Dauer von bis zu einem Kalendertag 20 EUR,
 - b) bei Einsätzen von mehr als einem Kalendertag, ab dem 2. Tag 10 EUR,
 - c) bei Ausbildungen mit einer Dauer von mindestens 6 Stunden 20 EUR,
 - d) bei Ausbildungen von mehr als einem Kalendertag, ab dem 2. Tag 10 EUR
zu erstatten.
- (5) Die besonderen Regelungen der Lohnfortzahlung gemäß Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz M-V sowie Landeskatastrophenschutzgesetz M-V, in der jeweils gültigen Fassung, werden hiervon nicht berührt. Fahrkosten im Zusammenhang mit der Kreisausbildung sind auf Antrag zu erstatten.

§ 19

Reisekostenvergütung, Fahrkostenerstattung

- (1) Die Kreistagsmitglieder sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner erhalten bei genehmigten Dienstreisen Reisekostenvergütung nach dem Landesreisekostengesetz Mecklenburg-Vorpommern.
- (2) Die Entschädigung für die Benutzung privateigener Kraftfahrzeuge richtet sich nach den allgemeinen landesrechtlichen Regelungen.
- (3) Den Kreistagsmitgliedern sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern werden - unabhängig von der Gewährung von Aufwandsentschädigung und Sitzungsgeld - die Fahrkosten, die ihnen durch Fahrten zum Sitzungsort und zurück entstehen, nach den üblichen Sätzen des Landesreisekostengesetzes erstattet, höchstens jedoch in Höhe der Kosten der Fahrten von der Wohnung zum Sitzungsort und zurück.

§ 20

Festlegung von Wertgrenzen für Nachtragssatzungen nach § 48 KV M-V und GemHVO-Doppik

Im Sinne des § 48 KV M-V werden folgende Erheblichkeitsgrenzen für den Erlass einer Nachtragshaushaltssatzung festgesetzt:

- (1) Als erheblich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 1 KV M-V gilt die Entstehung eines Fehlbetrages im Ergebnishaushalt über einem Betrag von 4 % der Gesamtaufwendungen oder die Erhöhung eines bereits ausgewiesenen Fehlbetrages um mehr als 5.000.000 EUR.
- (2) Als erheblich sowie wesentlich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 1 KV M-V gilt, wenn ein negativer Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen unter Berücksichtigung der ordentlichen Tilgung von mehr als 4 % der laufenden Auszahlungen entsteht oder ein bereits bestehender negativer Saldo sich um mehr als 5.000.000 EUR erhöht.
- (3) Die Überschreitung der Wertgrenze von 2 % aller Aufwendungen und laufenden Auszahlungen gilt als erheblich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 2 KV M-V.
- (4) Als geringfügig und unabweisbar im Sinne von § 48 Absatz 3 Nummer 1 KV M-V sind Auszahlungen für Investitionen und Investitionsfördermaßnahmen anzusehen, die im Einzelfall 500.000 EUR und in ihrer Gesamtheit 5 % des Gesamtinvestitionsvolumens nicht überschreiten.
- (5) Im Sinne des § 48 Absatz 3 Nummer 2 KV M-V gilt eine Abweichung von den Vorgaben des Stellenplanes als geringfügig, wenn sie 3,5 % aller in der Haushaltssatzung für das jeweilige Haushaltsjahr festgesetzten Stellen nicht übersteigt.

**IV. Abschnitt
Bekanntmachungen**

**§ 21
Ortsübliche Bekanntmachungen**

- (1) Soweit nicht Rechtsvorschriften besondere Regelungen treffen, erfolgen öffentliche Bekanntmachungen von Satzungen und sonstige Mitteilungen des Landkreises Vorpommern-Rügen, die durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind, im Internet auf der Homepage des Landkreises www.lk-vr.de. Darüber hinaus kann sich jedermann die Satzungen des Landkreises kostenpflichtig unter der Bezugsadresse: Landkreis Vorpommern-Rügen, Carl-Heydemann-Ring 67 in 18437 Stralsund zusenden lassen. Textfassungen der Satzungen des Landkreises werden unter obiger Adresse bereitgehalten oder liegen zur Mitnahme aus.
- (2) Die Bekanntmachung und Verkündung ist mit Ablauf des ersten Tages bewirkt, an dem die Bekanntmachung in der Form nach Absatz 1 im Internet verfügbar ist. Dieser Tag wird in der Bekanntmachung vermerkt.
- (3) Auf die gesetzlich vorgeschriebene Auslegung von Plänen und Verzeichnissen ist im Internet entsprechend Absatz 1 Satz 1 hinzuweisen. Die Auslegungsfrist beträgt einen Monat, soweit nicht gesetzlich anderes bestimmt ist. Beginn und Ende der Auslegung sind auf dem ausgelegten Exemplar mit Unterschrift und Dienstsiegel zu vermerken.
- (4) Sind öffentliche Bekanntmachungen in Form des Absatzes 1 infolge höherer Gewalt oder sonstiger unabwendbarer Ereignisse nicht möglich, so wird die Öffentlichkeit durch Aushang im Schaukasten am Eingang zum Gebäude der Kreisverwaltung, Störtebekerstraße 30 in 18528 Bergen auf Rügen, Bahnhofstraße 12/13 in 18507 Grimmen, Scheunenweg 10 in 18311 Ribnitz-Damgarten und Carl-Heydemann-Ring 67 in 18437 Stralsund sowie durch Bekanntmachung in der Ostsee-Zeitung - OZ-Lokalzeitungsverlag GmbH, Verlagshaus Grimmen, Bahnhofstraße 11 in 18507 Grimmen, Verlagshaus Ribnitz-Damgarten, Lange Straße 43/45 in 18311 Ribnitz-Damgarten, Verlagshaus Stralsund, Apollonienmarkt 16 in 18439 Stralsund sowie Verlagshaus Bergen, Markt 25 in 18528 Bergen auf Rügen unterrichtet.
- (5) Im Rahmen der öffentlichen Zustellung werden Schriftstücke im Schaukasten am Eingang zu den Gebäuden der Kreisverwaltung nach Absatz 4 ausgehängt.
- (6) Die öffentliche Bekanntmachung von Zeit, Ort und Tagesordnung der Sitzungen des Kreistages erfolgt neben der Bekanntmachung nach Absatz 1 (Internet) zusätzlich in den Regionalausgaben des Blitzverlages im Gebiet des Landkreises Vorpommern-Rügen.

**V. Abschnitt
Inkrafttreten**

**§ 22
Inkrafttreten**

Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen - Lesefassung -

Diese Fassung berücksichtigt auch die:

- 1. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 5. Mai 2014, Beschluss-Nr.: KT 313-18/2014
- 2. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 11. Dezember 2017, Beschluss-Nr.: KT 332-19/2017
- 3. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 17. Dezember 2018, Beschluss-Nr.: KT 435-25/2018
- 4. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 23. September 2019, Beschluss-Nr.: KT 45-02/2019 und KT 46-02/2019
- 5. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 9. Dezember 2019, Beschluss-Nr.: 86-03/2019
- 6. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 15. Juni 2020, Beschluss-Nr.: KT 121-06/2020
- 7. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 14. Dezember 2020, Beschluss-Nr.: KT 167-08/2020
- 8. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 14. Juni 2021, Beschluss-Nr.: KT 224-11/2021
- 9. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 13. Dezember 2021, Beschluss-Nr.: KT 289-14/2021
- 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung, beschlossen durch den Kreistag am 28. Februar 2021, Beschluss-Nr: XXX

Aufgrund der §§ 89, 92 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 bis 5 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777) hat der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen in seiner Sitzung am 16. Dezember 2013 folgende Neufassung der Hauptsatzung beschlossen:

Inhalt

§ 1 NAME, SITZ UND KREISGEBIET	2
§ 2 WAPPEN, FLAGGE, SIEGEL.....	2
§ 3 RECHTE DER EINWOHNERINNEN UND EINWOHNERN	3
§ 4 RECHTE DER BÜRGER	3
§ 5 KREISTAG.....	3
§ 6 SITZUNGEN DES KREISTAGES	4
§ 7 KREISAUSSCHUSS	4
§ 8 BERATENDE AUSSCHÜSSE	5
§ 9 JUGENDHILFEAUSSCHUSS.....	8
§ 10 BETRIEBSAUSSCHUSS FÜR DEN EIGENBETRIEB JOBCENTER VORPOMMERN-RÜGEN.....	9
§ 11 LANDRÄTIN BZW. LANDRAT	9
§ 12 ZUSTÄNDIGKEITSVERTEILUNG ZWISCHEN KREISAUSSCHUSS UND LANDRÄTIN BZW. LANDRAT NACH WERTGRENZEN	9
§ 13 BEIGEORDNETE/STELLVERTRETUNG DER LANDRÄTIN ODER DES LANDRATES	11
§ 14 GLEICHSTELLUNGSBEAUFTRAGTE.....	12

§ 15 KREISJÄGERMEISTERIN/KREISJÄGERMEISTER	12
§ 16 INTEGRATIONSBEAUFTRAGTE FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN	13
§ 17 SENIORENBEIRAT	13
§ 18 AUFWANDENTSCHÄDIGUNG	13
§ 18A ENTSCHÄDIGUNG DER EHRENAMTLICHEN KRÄFTE IM BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ...	15
§ 19 REISEKOSTENVERGÜTUNG, FAHRKOSTENERSTATTUNG	16
§ 20 FESTLEGUNG VON WERTGRENZEN FÜR NACHTRAGSSATZUNGEN NACH § 48 KV M-V UND GEMHVO-DOPPIK	16
§ 21 ORTSÜBLICHE BEKANNTMACHUNGEN	16
§ 22 INKRAFTTRETEN	17

I. Abschnitt Benennung und Hoheitszeichen

§ 1 Name, Sitz und Kreisgebiet

- (1) Der Landkreis führt den Namen „Vorpommern-Rügen“.
- (2) Er hat seinen Sitz in der Hansestadt Stralsund.
- (3) Das Kreisgebiet besteht aus den amtsangehörigen Gemeinden der Ämter Altenpleen, Barth, Darß/Fischland, Franzburg-Richtenberg, Miltzow, Niepars, Recknitz-Trebeltal, Ribnitz-Damgarten, Bergen auf Rügen, West-Rügen, Nord-Rügen und Mönchgut-Granitz, den amtsfreien Städten und Gemeinden Grimmen, Marlow, Süderholz, Ostseeheilbad Zingst, Sassnitz, Putbus und Ostseebad Binz sowie der großen kreisangehörigen Stadt Hansestadt Stralsund.

§ 2 Wappen, Flagge, Siegel

- (1) Der Landkreis Vorpommern-Rügen führt das folgende Wappen: Über blauem Schild-fuß, darin ein schreitender rot gezungter goldener Greif mit aufgeworfenem Schweif, gespalten vorn in Gold ein linksgewendeter, aufgerichteter, rot gezungter schwarzer Greif mit aufgeworfenem Schweif, die unteren Schwungfedern des Flügels silbern, hinten in Gold ein aus schwebenden, offenen roten Stufengiebel aus fünf Steinen wachsender, rot gekrönter, gezungter und bewerkter, doppelgeschweiffter schwarzer Löwe. Dem Spalt aufgelegt zwischen den Fängen des Greifen und den Pranken des Löwen, diese nicht berührend, ein roter Schild mit einer silbernen Pfeilspitze überhöht von einem silbernen Tatzenkreuz.
- (2) Die Flagge des Landkreises Vorpommern-Rügen ist gleichmäßig längs gestreift von Blau und Gelb. In der Mitte des Flaggentuches liegt, auf jeweils zwei Drittel der Höhe des blauen und des gelben Streifens übergreifend, das Landkreiswappen. Die Höhe des Flaggentuches verhält sich zur Länge wie 3:5.
- (3) Die Verwendung des Wappens und der Flagge des Landkreises Vorpommern-Rügen bedarf der Genehmigung durch die Landrätin bzw. den Landrat.
- (4) Der Landkreis Vorpommern-Rügen führt ein Dienstsiegel. Das Dienstsiegel enthält das Wappen mit der Umschrift „Landkreis Vorpommern-Rügen“ in Großbuchstaben mit einer fortlaufenden Nummerierung.

II. Abschnitt
Einwohnerinnen, Einwohner und Bürgerinnen und Bürger

§ 3

Rechte der Einwohnerinnen und Einwohnern

- (1) Die Landrätin bzw. der Landrat kann aufgrund von überragend wichtigen Vorhaben oder Vorkommnissen eine Versammlung der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises einberufen. Über die Einberufung kann auch der Kreistag mit der Mehrheit aller Kreistagsmitglieder entscheiden. Leiter der Einwohnerversammlung ist die Landrätin bzw. der Landrat. Ort, Zeit und Tagesordnung der Einwohnerversammlung werden auf der Internetseite des Landkreises www.lk-vr.de öffentlich bekannt gemacht.
- (2) Anregungen und Vorschläge der Einwohnerversammlung in Selbstverwaltungsangelegenheiten, die in der Kreistagssitzung behandelt werden müssen, sollen diesem in einer angemessenen Frist zur Beratung vorgelegt werden.
- (3) Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises, die das 14. Lebensjahr vollendet haben, erhalten die Möglichkeit, in einer Fragestunde zu Beginn des öffentlichen Teils jeder Kreistags- und Ausschusssitzung Fragen zu Angelegenheiten des Landkreises zu stellen und Vorschläge oder Anregungen zu unterbreiten. Die Fragen, Vorschläge und Anregungen dürfen sich dabei nicht auf Beratungsgegenstände der nachfolgenden Sitzung des Kreistages bzw. des Ausschusses beziehen. Die Fragestunde soll in der Regel nicht länger als 30 Minuten insgesamt dauern.
- (4) Die Fragen müssen kurz und sachlich sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Sie dürfen sich nur auf einen Gegenstand von allgemeinem Interesse beziehen und keine Wertungen enthalten.
- (5) Fragen, die den eigenen Wirkungskreis des Landkreises betreffen, beantwortet die Landrätin bzw. der Landrat, die Kreistagspräsidentin bzw. der Kreistagspräsident oder die bzw. der jeweilige Ausschussvorsitzende. Fragen, die den übertragenen Wirkungskreis betreffen, beantwortet die Landrätin bzw. der Landrat. Ist eine mündliche Antwort nicht möglich, so kann die oder der Anfragende auf eine schriftliche Beantwortung verwiesen werden. Eine Aussprache findet nicht statt.
- (6) Die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident hat das Recht, einer oder einem Fragenden das Wort zu entziehen oder eine bereits gestellte Frage zurückzuweisen, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 4 nicht erfüllt sind.

§ 4

Rechte der Bürger

Die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises haben die Möglichkeit, nach § 102 Absatz 2 i. V. m. § 20 KV M-V in wichtigen Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises des Landkreises ein Bürgerbegehren bzw. einen Bürgerentscheid durchzuführen. Für das Verfahren gelten ergänzend die §§ 14 bis 18 KV-DVO M-V.

III. Abschnitt
Verfassung und Verwaltung des Landkreises

§ 5

Kreistag

- (1) Die Mitglieder des Kreistages führen die Bezeichnung „Kreistagsmitglieder“.

- (2) Der Kreistag wählt für die Dauer der Wahlperiode aus seiner Mitte in der konstituierenden Sitzung die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten als Vorsitzende oder Vorsitzenden sowie zwei Stellvertreterinnen oder Stellvertreter. Die Stellvertreterinnen oder Stellvertreter führen nach der Reihenfolge ihrer Vertretungsbefugnis die Bezeichnung „Erste Stellvertreterin oder Erster Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten“ bzw. „Zweite Stellvertreterin oder Zweiter Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten“.
- (3) Der Kreistag bildet zur Unterstützung der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten ein Präsidium. Dem Präsidium gehören neben der Kreistagspräsidentin oder dem Kreistagspräsidenten und ihren oder seinen Stellvertreterinnen oder Stellvertretern bis zu drei weitere Kreistagsmitglieder an, die vom Kreistag mit einfacher Mehrheit gewählt werden.
- (4) Der Kreistag gibt sich eine Geschäftsordnung.

§ 6

Sitzungen des Kreistages

- (1) Die Sitzungen des Kreistages sind öffentlich.
- (2) Die Öffentlichkeit ist auszuschließen, wenn überwiegende Belange des öffentlichen Wohls oder berechtigte Interessen Einzelner es erfordern. Die Öffentlichkeit ist ausgeschlossen bei der Behandlung von:
 1. Grundstücksangelegenheiten,
 2. Personalangelegenheiten, außer Wahlen und Abberufungen,
 3. Auftragsvergaben,
 4. Angelegenheiten, die dem Sozialgeheimnis unterliegen,
 5. Erlass, Stundung und Niederschlagung von Forderungen.

Satz 2 ist entsprechend auf die öffentlich tagenden Ausschüsse anzuwenden.

- (3) Jedes Kreistagsmitglied ist berechtigt mündliche und schriftliche Anfragen an die Landrätin bzw. den Landrat zu richten. Die Anfragen müssen kurz gefasst sein und sich auf Angelegenheiten des Kreistages beziehen. Mündliche Anfragen sind ausschließlich im Rahmen einer Sitzung des Kreistages und vor Eintritt in die Tagesordnung an die Landrätin bzw. den Landrat zu richten. Sollten die Anfragen von der Landrätin bzw. dem Landrat nicht gleich beantwortet werden können, so soll die Beantwortung wie auch bei schriftlichen Anfragen in angemessener Frist, in der Regel innerhalb von 28 Kalendertagen erfolgen.

§ 7

Kreisausschuss

- (1) Der Kreistag bildet einen Kreisausschuss. Er besteht aus zwölf Kreistagsmitgliedern und der Landrätin als stimmberechtigte Vorsitzende bzw. dem Landrat als stimmberechtigten Vorsitzenden. Für den Verhinderungsfall beauftragt die Landrätin bzw. der Landrat eine oder einen ihrer oder seiner Stellvertreterin oder Stellvertreter nach ihrer Reihenfolge mit seiner Vertretung. Der Kreistag wählt die Ausschussmitglieder und ihre Stellvertreterinnen oder Stellvertreter aus seiner Mitte nach den Grundsätzen der Verhältniswahl. § 8 Absatz 5 gilt entsprechend.

- (2) Der Kreisausschuss entscheidet über die Vergabe von Zuwendungen nach den jeweils hierzu erlassenen Richtlinien.
- (3) Der Kreisausschuss entscheidet im Einvernehmen mit der Landrätin bzw. dem Landrat über
1. a) die Einstellung von Beamtinnen und Beamten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters übertragen werden soll,

b) die Beförderung von Beamtinnen und Beamten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters erstmalig oder weiterhin übertragen werden soll,

c) die Entlassung von Beamtinnen oder Beamten mit der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters,
 2. die Feststellung, ob die Qualifizierung im Sinne des § 35 Absatz 2 Satz 3 ALVO M-V erfolgreich abgeschlossen worden ist oder die Feststellung der nach § 35 Absatz 4 Satz 2 und 3 ALVO M-V erreichten Qualifikation als oberste Dienstbehörde,
 3. a) die Einstellung von Beschäftigten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters übertragen werden soll,

b) die Höhergruppierung von Beschäftigten, wenn ihnen die Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters erstmalig oder weiterhin übertragen werden soll, und

c) die Kündigung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mit der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters,
 4. die Bestellung und Abberufung der Leiterinnen und Leiter von Einrichtungen,
- soweit nichts anderes bestimmt ist. Kommt eine einvernehmliche Entscheidung nach Satz 1 nicht zustande, entscheidet der Kreistag mit der Mehrheit aller Kreistagsmitglieder abschließend.
- (4) Der Kreisausschuss ist über die Übertragung der Funktion einer Fachbereichsleiterin oder eines Fachbereichsleiters sowie einer Fachdienstleiterin oder eines Fachdienstleiters auf Beamtinnen oder Beamte ohne Beförderung sowie auf Bedienstete ohne Höhergruppierung zu informieren. Gleiches gilt, wenn einer Fachbereichsleiterin oder einem Fachbereichsleiter sowie einer Fachdienstleiterin oder einem Fachdienstleiter ein anderer Aufgabenbereich zugeordnet wird.
- (5) Der Kreisausschuss nimmt die Aufgaben eines Petitionsausschusses und für den Eigenbetrieb Rettungsdienst sowie den Eigenbetrieb Infrastrukturverwaltungsbetrieb jeweils die Aufgaben als Betriebsausschuss wahr.

§ 8

Beratende Ausschüsse

- (6) Zur Erledigung seiner Aufgaben bildet der Kreistag nachstehende beratende Ausschüsse für folgende Aufgabenbereiche:

1 Haushalts- und Finanzausschuss

Der Ausschuss befasst sich mit Angelegenheiten der Abwicklung des jährlichen Haushalts. Er begleitet die Haushaltsvorbereitung, die Haushaltsausführung einschließlich der finanzwirtschaftlichen Steuerung der Unternehmen, Verbände, Vereinigungen und Stiftungen, an denen der Landkreis beteiligt ist, sowie die Grundstücksverwaltung.

2 Rechnungsprüfungsausschuss

Der Ausschuss nimmt die Aufgaben nach dem KPG M-V wahr.

3 Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung

Der Ausschuss berät über:

- allgemeine Fragen der Wirtschaftsförderung und Strukturverbesserung sowie Ansiedlungspolitik,
- Infrastruktur und -ausbauplanung,
- Förderung des Fremdenverkehrs und des Tourismus,
- Kreis- und überregionale Planung,
- Eigenbetriebe des Landkreises,
- Bau- und Wohnungswesen,
- Dorf- und Stadterneuerung,
- Digitalisierung und Breitbandausbau.

4 Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Fischerei- und Forstwirtschaft

Der Ausschuss berät über:

- umweltrelevante und abfallwirtschaftliche Angelegenheiten, soweit der Landkreis dafür zuständig ist,
- Angelegenheiten des Natur- und Landschaftsschutzes,
- Angelegenheiten der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes,
- Angelegenheiten des Kleingartenwesens,
- Angelegenheiten des Immissionsschutzes ,
- Angelegenheiten der Landwirtschaft, Fischerei, Jagd und Forsten,
- Aufgaben der Lebensmittelüberwachung des Veterinärwesens und der Tierkörperverwertung.

5 Ausschuss für Soziales und Gesundheit

Der Ausschuss berät über:

- Grundsatzangelegenheiten des Landkreises als örtlicher Träger der Sozialhilfe, der Grundsicherung für Arbeitsuchende und der Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung,
- Grundsatzfragen der ambulanten, teilstationären und stationären Dienstleistungen für alte, kranke und behinderte Menschen,
- Grundsatzfragen des öffentlichen Gesundheits- und Krankenhauswesens,
- Vertriebene, Kriegsopferfürsorge, Aussiedler, Asylbewerber,
- Angelegenheiten der Familien, Frauen und Gleichstellung.

In Ergänzung der Aufgaben des Ausschusses für Soziales und Gesundheit und nach Vereinbarung mit dem zuständigen Krankenhausträger richtet der Kreistag eine Patientenbeschwerdestelle ein.

6 Bildungs-, Kultur- und Sportausschuss

Der Ausschuss berät über:

- Angelegenheiten des Landkreises als Schulträger,
- Schulentwicklungsplanung,
- Angelegenheiten der außerschulischen Bildung, insbesondere der kreiseigenen Volkshochschulen und Musikschulen,
- Kulturpflege- und Kulturentwicklungsangelegenheiten,
- Denkmalschutz- und Denkmalpflege,
- Angelegenheiten der Sportförderung und -entwicklung sowie der Sporteinrichtungen.

7 Ausschuss für Prävention, Brand- und Katastrophenschutz

Der Ausschuss berät über:

- allgemeine Sicherheits- und Ordnungsangelegenheiten,
- Kriminalprävention,
- Angelegenheiten des Straßenverkehrs,
- Angelegenheiten des Brandschutzes, Rettungsdienstes und Katastrophenschutzes.

8 Ausschuss für Mobilität

Der Ausschuss berät über:

- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Schülerbeförderung,
- Radverkehr,
- Alternative Mobilitätskonzepte,
- Alternative Antriebsprozesse, insbesondere Elektromobilität,
- Anliegen zur Verbesserung der Mobilität von Menschen mit Handicaps sowie
- Anliegen zur Verbesserung der Mobilität von Touristen.

- (2) Der Rechnungsprüfungsausschuss besteht aus neun Mitgliedern, davon bis zu vier sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die in Absatz 1 benannten beratenden Ausschüsse setzen sich aus fünfzehn Mitgliedern, davon jeweils bis zu sieben sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern, zusammen.

- (3) Mit Ausnahme des Rechnungsprüfungsausschusses tagen die beratenden Ausschüsse in öffentlicher Sitzung.
- (4) Der Kreistag kann zur Vorbereitung seiner Beschlüsse in bestimmten Angelegenheiten zeitweilige Ausschüsse bilden. Aufgaben und Zusammensetzung dieser Ausschüsse sind mit ihrer Bildung zu beschließen. Mit Erledigung der ihnen gestellten Aufgaben werden sie aufgelöst.
- (5) Für jedes in den beratenden Ausschüssen nach Absatz 1 und 4 vertretene Ausschussmitglied wählt der Kreistag eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter. Die

Stellvertreterinnen oder Stellvertreter einer Fraktion können sich im Verhinderungsfall untereinander vertreten. Sind Fraktionen nur mit einem Mitglied in einem Ausschuss vertreten, kann für das Mitglied eine zweite Stellvertreterin oder ein zweiter Stellvertreter durch den Kreistag gewählt werden.

- (6) Zur konstituierenden Sitzung der beratenden Ausschüsse nach Absatz 1 und 4 lädt die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident ein. Die Sitzung wird bis zur Verpflichtung der bzw. des gewählten Vorsitzenden durch die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten geleitet.
- (7) Für das Verfahren der Ausschüsse gelten die Vorschriften für die Sitzungen des Kreistages entsprechend.

§ 9

Jugendhilfeausschuss

- (1) Der Kreistag bildet einen Jugendhilfeausschuss. Ihm gehören fünfzehn stimmberechtigte Mitglieder einschließlich der oder des Vorsitzenden an. Neun Mitglieder des Jugendhilfeausschusses sind Kreistagsmitglieder oder vom Kreistag gewählte Frauen und Männer, die in der Jugendhilfe erfahren sind. Sechs stimmberechtigte Mitglieder sind Frauen und Männer, die auf Vorschlag der im Landkreis wirkenden anerkannten Träger der freien Jugendhilfe vom Kreistag gewählt werden. Für jedes stimmberechtigte Mitglied ist eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter zu wählen.
- (2) Als beratende Mitglieder gehören dem Jugendhilfeausschuss an:
 1. die Landrätin bzw. der Landrat oder eine von ihr oder ihm bestellte Vertreterin oder ein von ihr oder ihm bestellter Vertreter,
 2. die Leiterin oder der Leiter der Verwaltung des Jugendamtes oder deren oder dessen Vertretung,
 3. eine Richterin oder ein Richter eines Jugend-, Vormundschafts- oder Familiengerichts, die oder der von der Präsidentin oder dem Präsidenten des zuständigen Landgerichts bestellt wird,
 4. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Arbeitsverwaltung, die oder der von der zuständigen örtlichen Stelle bestimmt wird, sowie eine Vertreterin oder ein Vertreter des jeweiligen Trägers der Grundsicherung für Arbeitsuchende nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch,
 5. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Schulen, die oder der vom zuständigen Schulamt bestimmt wird,
 6. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Polizei, die oder der von der zuständigen örtlichen Stelle bestimmt wird,
 7. eine Vertreterin oder ein Vertreter der Jugendorganisationen, die oder der durch den jeweiligen Kreisjugendring bestimmt wird, sofern dem Jugendhilfeausschuss nicht mindestens ein stimmberechtigtes Mitglied des jeweiligen Kreisjugendringes angehört.

Für jedes beratende Mitglied ist durch die entsprechende Stelle eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter zu bestimmen.

- (3) Der Jugendhilfeausschuss ist ein ständiger Ausschuss in Angelegenheiten der Jugendhilfe. Er entscheidet im Rahmen der vom Kreistag bereitgestellten Mittel, der Satzung des Jugendamtes und der vom Kreistag gefassten Beschlüsse. Darüber hinaus ist dem Jugendhilfeausschuss ein Anhörungsrecht vor jeder Beschlussfassung des Kreistages in Fragen der Jugendhilfe eingeräumt.
- (4) Die Sitzungen des Jugendhilfeausschusses sind öffentlich, soweit nicht das Wohl der Allgemeinheit oder berechnigte Interessen anderer Personen oder schutzbedürftiger Gruppen entgegenstehen. Über den Ausschluss der Öffentlichkeit ergeht ein Beschluss des Jugendhilfeausschusses, in dem der Ausschlussgrund ausdrücklich festgestellt wird.

§ 10

Betriebsausschüsse für die Eigenbetriebe Jobcenter Vorpommern-Rügen und Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen

- (1) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Jobcenter Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus sieben Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.
- (2) Der Kreistag bildet einen Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen. Dieser besteht aus dreizehn Mitgliedern, die dem Kreistag angehören.
- (3) Für die Mitglieder der in Absatz 1 und 2 genannten Ausschüsse sind jeweils Stellvertreterinnen bzw. Stellvertreter zu berufen und aus deren Mitte die bzw. der Vorsitzende sowie eine Stellvertreterin bzw. ein Stellvertreter zu wählen.
- (4) Die Betriebsausschüsse beraten die die Eigenbetriebe betreffenden Angelegenheiten, die vom Kreistag zu entscheiden sind und bereiten die Beschlüsse vor. Näheres regeln die Betriebsatzungen der beiden Eigenbetriebe.

§ 11

Landrätin bzw. Landrat

- (1) Die Landrätin bzw. der Landrat wird für die Dauer von sieben Jahren gewählt.
- (2) Ihr oder ihm obliegen die Aufgaben als oberste Dienstbehörde sowie Personalentscheidungen der Verwaltung des Landkreises, soweit nichts anderes bestimmt ist.
- (3) Die Landrätin bzw. der Landrat erhält eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von 320 EUR nach § 12 KomBesLVO M-V.

§ 12

Zuständigkeitsverteilung zwischen Kreisausschuss und Landrätin bzw. Landrat nach Wertgrenzen

- (1) Dem Kreisausschuss (der Landrätin bzw. dem Landrat) wird die Befugnis übertragen, Entscheidungen in Einzelfällen bis zu folgenden Wertgrenzen zu treffen:
 1. Erwerb von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten bis zum Wert von 100.000 EUR (50.000 EUR), wenn der Erwerb im Zusammenhang mit einer Maßnahme steht, die vom Kreistag im Rahmen einer Haushaltssatzung oder auf andere Weise beschlossen worden ist,
 2. entgeltliche Veräußerung, Tausch oder Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten bis zum Wert von 100.000 EUR (50.000 EUR),

3. Erwerb von beweglichen Sachen, von Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 75.000 EUR (50.000 EUR),
4. entgeltliche Veräußerung von beweglichen Sachen, Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 50.000 EUR (25.000 EUR),
5. unentgeltliche Veräußerung von Grundstücken, beweglichen Sachen, Forderungen und anderen Rechten bis zum Wert von 10.000 EUR (4.000 EUR),
6. Hingabe von Darlehen an kreisliche Betriebe und Einrichtungen bis zu einem Betrag von 250.000 EUR (150.000 EUR), im Übrigen bis zu einem Betrag von 100.000 EUR (50.000 EUR),
7. alle Vergaben von Bauleistungen einschließlich Baukonzessionen bis zu einem Wert von 2.000.000 EUR (1.000.000 EUR) sowie von Lieferungen und Leistungen einschließlich Dienstleistungskonzessionen bis zu einem Wert von 1.000.000 EUR (500.000 EUR),
8. über Nachtragsaufträge entscheidet der Entscheidungsträger nach Nr. 7,
9. im Rahmen der Haushaltsführung die Zustimmung zu über- und außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen bis zu einem Wert von 300.000 EUR (100.000 EUR), mit Ausnahme der zahlungsunwirksamen über- oder außerplanmäßigen Aufwendungen, die in die Zuständigkeit der Landrätin bzw. des Landrats fallen,
10. Aufnahme von genehmigten Krediten zu günstigen Konditionen aufgrund der Haushaltssatzung (Landrätin bzw. Landrat),
11. Übernahme von Bürgschaften, Abschluss von Gewährverträgen und Bestellung von anderen Sicherheiten für Dritte sowie Rechtsgeschäfte, die dem wirtschaftlich gleichkommen, soweit ein Betrag von 100.000 EUR (50.000 EUR) nicht überschritten wird,
12. Stundung von Forderungen (Landrätin bzw. Landrat), Niederschlagung von Forderungen bis 100.000 EUR (25.000 EUR) und Erlass von Forderungen bis 25.000 EUR (10.000 EUR),
13. Entscheidungen über die Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen zur Erfüllung der Aufgaben nach § 89 KV M-V von über 100 bis 1.000 EUR (bis 100 EUR),
14. Verträge des Landkreises mit Mitgliedern des Kreistages und seiner Ausschüsse, mit der Landrätin bzw. dem Landrat und leitenden Mitarbeiterinnen oder Mitarbeitern der Verwaltung sowie natürlichen und juristischen Personen und Vereinigungen, an denen der genannte Personenkreis beteiligt ist, bis 25.000 EUR (5.000 EUR),
15. der Abschluss von Miet- und Pachtverträgen soweit diese nicht unter Ziffer 7 fallen bis 300.000 EUR (150.000 EUR),
16. alle sonstigen privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verträge sowie einseitige schuldrechtliche Verpflichtungen bis zu einem Wert von 300.000 EUR (50.000 EUR) mit Ausnahme der Zuwendungs- und Leistungsverträge mit freien Trägern im Bereich der Jugendhilfe,
17. Die vorgenannten Wertgrenzen gelten entsprechend für vertragsbeendende Maßnahmen (z. B. Aufhebung, Kündigung, Rücktritt).

- (2) Erklärungen, durch die der Landkreis verpflichtet werden soll, wie der Abschluss von privatrechtlichen und öffentlich-rechtlichen Verträgen (z. B. Kauf- und Mietverträge, sonstige schuldrechtliche Verträge, Schuldanerkenntnisse, Gesellschaftsverträge, Prozessvergleich), die Vornahme von einseitig verpflichtenden Leistungsversprechen (Zuwendungsbescheid, Zusagen, Zusicherungen) bedürfen der Schriftform und sind von der Landrätin bzw. vom Landrat sowie einer oder einem seiner Stellvertreterinnen oder Stellvertreter unter Beifügung eines Dienstsiegels handschriftlich zu unterzeichnen. Satz 1 gilt auch für Erklärungen, mit denen eine Bevollmächtigte oder ein Bevollmächtigter bestellt werden soll.
- (3) Verpflichtende Erklärungen bis zu einer Wertgrenze von 50.000 EUR sind allein durch die Landrätin bzw. den Landrat zu unterzeichnen. Dasselbe gilt für wertmäßig bestimmbare Bevollmächtigungen. Verträge im Sinne des Absatzes 1 Nr. 14 bedürfen der Genehmigung des Kreisausschusses, wenn die Gegenleistung im Einzelfall 25.000 EUR nicht übersteigt, und im Übrigen des Kreistages.
- (4) Erklärungen, durch welche der Landkreis verpflichtet werden soll, können auch in elektronischer Form abgegeben werden unter der Maßgabe, dass die Erklärungen mit einer dauerhaft überprüfbaren qualifizierten Signatur versehen sind. Im Fall der elektronischen Erklärung entfallen sowohl die handschriftliche Unterzeichnung als auch die Beifügung des Dienstsiegels.
- (5) Die Bestimmung der Wertgrenzen bei Dauerschuldverhältnissen und wiederkehrenden Leistungen mit bestimmter Laufzeit richtet sich nach dem Gesamtwert der Leistung und mit unbestimmter Laufzeit nach dem vierfachen Jahresbetrag der Leistungen. Ist die Laufzeit des Dauerschuldverhältnisses bestimmt, enthält der Vertrag aber eine unbestimmte Verlängerungsmöglichkeit (z.B. offene Verlängerungsoption), wird zum Gesamtwert der bestimmten Leistungen noch ein zweifacher Jahreswert hinzugerechnet.
- (6) Für die Ermittlung der Wertgrenzen sind im Falle umsatzsteuerpflichtiger Leistungen die Nettobeträge zugrunde zu legen.

§ 13

Beigeordnete/Stellvertretung der Landrätin oder des Landrates

- (1) Der Kreistag wählt drei hauptamtlich tätige Beigeordnete.
- (2) Die Amtszeit der oder des Beigeordneten und ersten Stellvertreterin oder ersten Stellvertreters wird auf acht Jahre festgelegt. Die Amtszeit der übrigen zwei Beigeordneten beträgt sieben Jahre. Die Reihenfolge der Stellvertreterinnen oder des Stellvertreters der Landrätin oder des Landrates wird durch den Kreistag festgelegt.
- (3) Die Beigeordneten erhalten eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 160 EUR nach § 12 KomBesLVO M-V monatlich.
- (4) Die Zuweisung eines angemessenen Aufgabengebietes erfolgt durch die Landrätin bzw. den Landrat mit der Zustimmung des Kreistages. Änderungen des Aufgabengebietes bedürfen nur dann der Zustimmung des Kreistages, wenn dadurch die Angemessenheit des Aufgabengebietes in seinem Kernbereich betroffen ist. Über Aufgabenanpassungen infolge gesetzlicher Änderungen oder von untergeordneter Bedeutung, entscheidet die Landrätin bzw. der Landrat eigenverantwortlich. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn ein Fachgebiet entzogen wird oder neu hinzutritt.

§ 14

Gleichstellungsbeauftragte

- (1) Der Kreistag bestellt eine hauptamtlich tätige Gleichstellungsbeauftragte und für den Fall ihrer Verhinderung eine Stellvertreterin.
- (2) Die Gleichstellungsbeauftragte hat die Aufgabe, zur Förderung der tatsächlichen Gleichstellung von Frauen und Männern im Landkreis beizutragen. Zu ihren Aufgaben gehören insbesondere:
 1. Prüfung von Verwaltungsvorlagen auf ihre Auswirkungen für die Gleichstellung von Männern und Frauen;
 2. Einflussnahme auf die Erarbeitung von Vorschlägen und Maßnahmen zum Abbau von Benachteiligungen sowie der Verwirklichung der Chancengleichheit von Frauen und Männern;
 3. Teilnahme an Personalauswahlverfahren und Stellungnahme zu Personalplanungen;
 4. Zusammenarbeit mit gesellschaftlichen Gruppen, Institutionen, Betrieben und Behörden in ihrem Aufgabenbereich;
 5. Erstellen eines Berichtes über ihre Tätigkeit sowie über Gesetze, Verordnungen und Erlasse des Bundes und des Landes in ihrem Aufgabenbereich für jeweils zwei Kalenderjahre.
- (3) Die Landrätin bzw. der Landrat hat die Gleichstellungsbeauftragte im Rahmen ihres Aufgabenbereiches an allen Vorhaben so rechtzeitig zu beteiligen, dass deren Initiativen, Vorschläge, Bedenken und sonstigen Stellungnahmen berücksichtigt werden können. Dazu sind ihr die zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Unterlagen zur Kenntnis zu geben sowie Auskünfte zu erteilen. Sie kann an den Sitzungen des Kreistages und seiner Ausschüsse teilnehmen. Ihr ist in Angelegenheiten ihres Aufgabengebietes auf Wunsch das Wort zu erteilen. Die Gleichstellungsbeauftragte kann eigene Beschlussvorlagen für die zuständigen Gremien erstellen und nach §§ 118 Absatz 4 Satz 2, 107 Absatz 1 Satz 3 KV M-V auf die Tagesordnung setzen lassen.
- (4) Bei der Ausübung ihrer Teilnahme- und Rederechte sowie bei der Erstellung ihrer Stellungnahmen ist sie weisungsfrei.

§ 15

Kreisjägermeisterin/Kreisjägermeister

- (1) Zur sachkundigen Beratung der Jagdbehörde werden gemäß §§ 37 Absatz 1 Satz 1 und 39 Absatz 3 Landesjagdgesetz für die Dauer von fünf Jahren durch die Jagdbehörde widerrieflich eine Kreisjägermeisterin oder ein Kreisjägermeister und eine Stellvertreterin oder ein Stellvertreter bestellt, die diese Aufgabe ehrenamtlich ausüben.
- (2) Für den Aufwand, der der Kreisjägermeisterin oder dem Kreisjägermeister bei der Ausübung ihrer oder seiner Aufgabe entsteht, erhält sie oder er einen monatlichen Pauschalbetrag von 300 EUR. Ihr oder sein Stellvertreter erhält eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von 150 EUR, sofern ihr oder ihm dauerhaft bestimmte Aufgaben gemäß § 37 Absatz 1 Satz 2 Landesjagdgesetz übertragen werden.

§ 16

Integrationsbeauftragte für Menschen mit Behinderungen

- (1) Der Kreistag bestellt für die Dauer der Wahlperiode bis zu zwei Integrationsbeauftragte für Menschen mit Behinderungen. Sie sind ehrenamtlich tätig.
- (2) Die Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen haben die Aufgabe, zur Verwirklichung der gesellschaftlichen Integration und Verbesserung der Lebensverhältnisse von Menschen mit Behinderungen beizutragen.
- (3) Die Integrationsbeauftragten nehmen ihre Aufgaben insbesondere wahr durch:
 1. Prüfung von Verwaltungsaufgaben auf ihre Auswirkungen in ihrem Aufgabenbereich,
 2. Einbringen von spezifischen Belangen ihres Aufgabenbereichs in den Kreistag und seine Ausschüsse,
 3. Zusammenarbeit mit den entsprechenden gesellschaftlichen Gruppen, Institutionen, Betrieben und Behörden,
 4. Angebote von Sprechstunden und Beratungen für Hilfesuchende,
 5. Erstellen eines jährlichen Berichts über die Tätigkeit sowie über Gesetze, Verordnungen und Erlasse des Bundes und des Landes in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich.
- (4) Ihnen stehen die Auskunfts- und Beteiligungsrechte gemäß § 13 Absatz 3 Sätze 1 und 2 der Hauptsatzung in ihrem Zuständigkeitsbereich zu.
- (5) Für den Aufwand, der den Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen bei der Ausübung ihrer Aufgaben entsteht, erhalten sie einen monatlichen Pauschalbetrag von 250 EUR. Nachgewiesene Reisekosten werden für durch die Kreistagspräsidentin oder den Kreistagspräsidenten genehmigte Dienstreisen nach Maßgabe des Landesreisekostengesetzes M-V erstattet.

§ 17

Seniorenbeirat

- (1) Der Landkreis hat einen ehrenamtlich tätigen Seniorenbeirat. Näheres regelt die Satzung des Seniorenbeirats, die vom Kreistag zu beschließen ist.
- (2) Die oder der Vorsitzende des Seniorenbeirates erhält für den Aufwand, der bei der Ausübung seiner Aufgaben entsteht, einen monatlichen Pauschalbetrag von 200 EUR.

§ 18

Aufwandsentschädigung

- (1) Die Kreistagspräsidentin oder der Kreistagspräsident erhält nach Maßgabe der EntschVO M-V eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 1.200 EUR. Die Stellvertreterinnen oder Stellvertreter der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 400 EUR. Die weiteren Präsidiumsmitglieder erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 300 EUR.
- (2) Die Fraktionsvorsitzenden erhalten eine monatliche funktionsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 620 EUR bei einer Fraktionsgröße von weniger als 10 Mitgliedern, in

Höhe von 670 EUR bei einer Fraktionsgröße von 10 bis 20 Mitgliedern und in Höhe von 720 EUR bei einer Fraktionsgröße von mehr als 20 Mitgliedern.

- (3) Werden die Aufgaben der Kreistagspräsidentin oder des Kreistagspräsidenten und der Fraktionsvorsitzenden wegen Verhinderung länger als einen Monat von einer Stellvertretung wahrgenommen, erhalten diese für die über diesen Zeitraum hinausgehende Zeit anstelle ihrer sonstigen funktionsbezogenen Aufwandsentschädigung die funktionsbezogene Aufwandsentschädigung der oder des Vertretenden. Die Aufwandsentschädigung der verhinderten Funktionsinhaber ist entsprechend zu kürzen.
- (4) Funktionsbezogene Aufwandsentschädigungen werden nicht nebeneinander gezahlt. Sollte einem Kreistagsmitglied aufgrund seiner Funktionen monatlich mehr als eine Aufwandsentschädigung gezahlt werden können, so erhält dieser die Entschädigung mit dem höchsten Betrag.
- (5) Die Kreistagsmitglieder erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen des Kreistages, der Ausschüsse, denen sie angehören, und ihrer Fraktion eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 60 EUR. Die sachkundigen Einwohnerinnen oder Einwohner sowie deren Stellvertretung erhalten für die Teilnahme an den Sitzungen der Ausschüsse, denen sie angehören, und ihrer Fraktion eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 80 EUR. Darüber hinaus gehende sitzungsbezogene Aufwandsentschädigungen für die Teilnahme an Sitzungen der Organe, Ausschüsse oder Fraktionen dürfen nicht gewährt werden. Die sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigungen werden neben den funktionsbezogenen Aufwandsentschädigungen gewährt.
- (6) Die oder der Vorsitzende eines Ausschusses erhält für jede von ihr oder ihm geleitete Sitzung eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung in Höhe von 90 EUR. Für die Stellvertreterin oder den Stellvertreter der oder des Ausschussvorsitzenden ist im Vertretungsfalle entsprechend zu verfahren.
- (7) Kreistagsmitglieder erhalten einen monatlichen Sockelbetrag in Höhe von 250 EUR zusätzlich zur sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigung, sofern sie keine funktionsbezogene Aufwandsentschädigung nach den Absätzen 1 und 2 erhalten.
- (8) Finden an einem Tag mehrere Sitzungen statt, so wird nur eine sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung gezahlt. Für Sitzungen, die nicht am selben Tag beendet werden, wird ein weiteres Sitzungsgeld nur gezahlt, wenn die Sitzungen insgesamt mindestens acht Stunden gedauert haben.
- (9) Sitzungsbezogene Aufwandsentschädigungen und Tagegeld aufgrund reisekosten-rechtlicher Regelungen werden nicht nebeneinander gezahlt.
- (10) Vergütungen, Sitzungsgelder und Aufwandsentschädigungen aus einer Tätigkeit als Vertreter des Landkreises in der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat oder ähnlichen Organen eines Unternehmens oder einer Einrichtung des privaten Rechts sind an den Landkreis abzuführen, soweit sie den Betrag von 150 EUR pro Sitzung überschreiten. Dies gilt nicht für Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Tätigkeit nachweislich entstanden sind. Führt die Vertreterin oder der Vertreter des Landkreises den Vorsitz in den in Satz 1 genannten Gremien, sind die Vergütungen, Sitzungsgelder und Aufwandsentschädigungen an den Landkreis abzuführen, soweit sie den Betrag von 300 EUR pro Sitzung übersteigen. Satz 2 gilt entsprechend.
- (11) Kreistagsmitgliedern sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie deren Stellvertretung wird für die Teilnahme an Sitzungen des Kreistages und der Ausschüsse, denen sie angehören, sowie an Sitzungen der Fraktionen zusätzlich zu den funktions- und sitzungsbezogenen Aufwandsentschädigungen, zum Sockelbetrag sowie zu den

Reisekosten in Höhe von 30 Cent je gefahrenen Kilometer eine sitzungszeitergänzende Aufwandsentschädigung in Höhe von 25 Cent je gefahrenen Kilometer nach Maßgabe des § 19 Absatz 3 gewährt.

- (12) Die sitzungsbezogene Aufwandsentschädigung im Sinne von § 14 EntschVO M-V wird bis zum 10. Tag des Folgemonats gezahlt.

§ 18a

Entschädigung der ehrenamtlichen Kräfte im Brand- und Katastrophenschutz

- (1) Die nachfolgenden Funktionsträger, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben, erhalten eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von:
- | | |
|--|----------|
| a) Kreiswehrführer | 700 EUR, |
| b) stellvertretende Kreiswehrführer | 350 EUR, |
| c) Beisitzer im Vorstand des Kreisfeuerwehrverbandes | 175 EUR, |
| d) Kreisjugendfeuerwehrwarte | 130 EUR, |
| e) stellvertretende Kreisjugendfeuerwehrwarte | 65 EUR, |
| f) Beisitzer im Kreisjugendfeuerwehrvorstand | 20 EUR. |
- (2) Die Ausbilderinnen und Ausbilder, die ihre Tätigkeit als vom Landkreis Vorpommern-Rügen berufene und beauftragte Kreisausbilder ausüben, erhalten eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 15 EUR pro Stunde. Zur Unterstützung herangezogene Personen können eine Aufwandsentschädigung in Höhe von 10 EUR pro Stunde erhalten. Weiterhin erhalten die berufenen Fachleiterinnen und Fachleiter der Kreisausbildung eine monatliche Aufwandsentschädigung von 30 EUR.
- (3) Die Funktionsträger im Brand- und Katastrophenschutz (Einheitsführer und ein Stellvertreter), die vom Landkreis Vorpommern-Rügen berufen werden, erhalten eine monatliche Aufwandsentschädigung in Höhe von:
- | | |
|--|---------|
| a) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Zugstärke | 50 EUR, |
| b) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Gruppenstärke | 40 EUR, |
| c) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Staffelstärke | 30 EUR, |
| d) Einheitsführer von selbstständigen Einheiten in Truppstärke | 25 EUR. |
- (4) Die Stellvertretungen erhalten die Hälfte der Aufwandsentschädigung des zu Vertretenden.
- (5) Die jeweils höhere Entschädigung ist bei Doppelfunktion zu zahlen.
- (6) Als Aufwandsentschädigung werden den ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern im Brand- und Katastrophenschutz für die durch den Landkreis Vorpommern-Rügen angeordneten Einsätze und für bestätigte/angeordnete Ausbildungen auf Antrag:
- | | |
|---|---------|
| a) bei Einsätzen mit einer Dauer von bis zu einem Kalendertag | 20 EUR, |
| b) bei Einsätzen von mehr als einem Kalendertag, ab dem 2. Tag | 10 EUR, |
| c) bei Ausbildungen mit einer Dauer von mindestens 6 Stunden | 20 EUR, |
| d) bei Ausbildungen von mehr als einem Kalendertag, ab dem 2. Tag | 10 EUR |
- zu erstatten.
- (7) Die besonderen Regelungen der Lohnfortzahlung gemäß Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz M-V sowie Landeskatastrophenschutzgesetz M-V, in der jeweils gültigen Fassung, werden hiervon nicht berührt. Fahrkosten im Zusammenhang mit der Kreisausbildung sind auf Antrag zu erstatten.

§ 19

Reisekostenvergütung, Fahrkostenerstattung

- (1) Die Kreistagsmitglieder sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner erhalten bei genehmigten Dienstreisen Reisekostenvergütung nach dem Landesreisekostengesetz Mecklenburg-Vorpommern.
- (2) Die Entschädigung für die Benutzung privateigener Kraftfahrzeuge richtet sich nach den allgemeinen landesrechtlichen Regelungen.
- (3) Den Kreistagsmitgliedern sowie sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern werden - unabhängig von der Gewährung von Aufwandsentschädigung und Sitzungsgeld - die Fahrkosten, die ihnen durch Fahrten zum Sitzungsort und zurück entstehen, nach den üblichen Sätzen des Landesreisekostengesetzes erstattet, höchstens jedoch in Höhe der Kosten der Fahrten von der Wohnung zum Sitzungsort und zurück.

§ 20

Festlegung von Wertgrenzen für Nachtragsatzungen nach § 48 KV M-V und GemHVO-Doppik

Im Sinne des § 48 KV M-V werden folgende Erheblichkeitsgrenzen für den Erlass einer Nachtragshaushaltssatzung festgesetzt:

- (1) Als erheblich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 1 KV M-V gilt die Entstehung eines Fehlbetrages im Ergebnishaushalt über einem Betrag von 4 % der Gesamtaufwendungen oder die Erhöhung eines bereits ausgewiesenen Fehlbetrages um mehr als 5.000.000 EUR.
- (2) Als erheblich sowie wesentlich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 1 KV M-V gilt, wenn ein negativer Saldo der laufenden Ein- und Auszahlungen unter Berücksichtigung der ordentlichen Tilgung von mehr als 4 % der laufenden Auszahlungen entsteht oder ein bereits bestehender negativer Saldo sich um mehr als 5.000.000 EUR erhöht.
- (3) Die Überschreitung der Wertgrenze von 2 % aller Aufwendungen und laufenden Auszahlungen gilt als erheblich im Sinne des § 48 Absatz 2 Nummer 2 KV M-V.
- (4) Als geringfügig und unabweisbar im Sinne von § 48 Absatz 3 Nummer 1 KV M-V sind Auszahlungen für Investitionen und Investitionsfördermaßnahmen anzusehen, die im Einzelfall 500.000 EUR und in ihrer Gesamtheit 5 % des Gesamtinvestitionsvolumens nicht überschreiten.
- (5) Im Sinne des § 48 Absatz 3 Nummer 2 KV M-V gilt eine Abweichung von den Vorgaben des Stellenplanes als geringfügig, wenn sie 3,5 % aller in der Haushaltssatzung für das jeweilige Haushaltsjahr festgesetzten Stellen nicht übersteigt.

IV. Abschnitt Bekanntmachungen

§ 21

Ortsübliche Bekanntmachungen

- (1) Soweit nicht Rechtsvorschriften besondere Regelungen treffen, erfolgen öffentliche Bekanntmachungen von Satzungen und sonstige Mitteilungen des Landkreises Vorpommern-Rügen, die durch Rechtsvorschriften vorgegeben sind, im Internet auf der Homepage des Landkreises www.lk-vr.de. Darüber hinaus kann sich jedermann die Satzungen des Landkreises kostenpflichtig unter der Bezugsadresse: Landkreis Vorpommern-Rügen, Carl-

Heydemann-Ring 67 in 18437 Stralsund zusenden lassen. Textfassungen der Satzungen des Landkreises werden unter obiger Adresse bereitgehalten oder liegen zur Mitnahme aus.

- (2) Die Bekanntmachung und Verkündung ist mit Ablauf des ersten Tages bewirkt, an dem die Bekanntmachung in der Form nach Absatz 1 im Internet verfügbar ist. Dieser Tag wird in der Bekanntmachung vermerkt.
- (3) Auf die gesetzlich vorgeschriebene Auslegung von Plänen und Verzeichnissen ist im Internet entsprechend Absatz 1 Satz 1 hinzuweisen. Die Auslegungsfrist beträgt einen Monat, soweit nicht gesetzlich anderes bestimmt ist. Beginn und Ende der Auslegung sind auf dem ausgelegten Exemplar mit Unterschrift und Dienstsiegel zu vermerken.
- (4) Sind öffentliche Bekanntmachungen in Form des Absatzes 1 infolge höherer Gewalt oder sonstiger unabwendbarer Ereignisse nicht möglich, so wird die Öffentlichkeit durch Aushang im Schaukasten am Eingang zum Gebäude der Kreisverwaltung, Störtebekerstraße 30 in 18528 Bergen auf Rügen, Bahnhofstraße 12/13 in 18507 Grimmen, Scheunenweg 10 in 18311 Ribnitz-Damgarten und Carl-Heydemann-Ring 67 in 18437 Stralsund sowie durch Bekanntmachung in der Ostsee-Zeitung - OZ-Lokalzeitungsverlag GmbH, Verlagshaus Grimmen, Bahnhofstraße 11 in 18507 Grimmen, Verlagshaus Ribnitz-Damgarten, Lange Straße 43/45 in 18311 Ribnitz-Damgarten, Verlagshaus Stralsund, Apollonienmarkt 16 in 18439 Stralsund sowie Verlagshaus Bergen, Markt 25 in 18528 Bergen auf Rügen unterrichtet.
- (5) Im Rahmen der öffentlichen Zustellung werden Schriftstücke im Schaukasten am Eingang zu den Gebäuden der Kreisverwaltung nach Absatz 4 ausgehängt.
- (6) Die öffentliche Bekanntmachung von Zeit, Ort und Tagesordnung der Sitzungen des Kreistages erfolgt neben der Bekanntmachung nach Absatz 1 (Internet) zusätzlich in den Regionalausgaben des Blitzverlages im Gebiet des Landkreises Vorpommern-Rügen.

V. Abschnitt Inkrafttreten

§ 22 Inkrafttreten



Beschlussauszug mit Wortprotokoll

21. Sitzung des Kreisausschusses (nichtöffentlich) vom 31. Januar 2022

TOP 7

10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen
Vorlage: BV/3/0278

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag unter Berücksichtigung des Änderungsantrages der CDU Kreistagsfraktion wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die in der Anlage 1 beigefügte 10. Änderungssatzung zur Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Wortprotokoll:

Herr Heinke stellt den Antrag, im Namen der CDU Fraktion, die Anzahl der Ausschussmitglieder im Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Jobcenter des Landkreises Vorpommern-Rügen **von 7 Mitgliedern auf 13 Mitgliedern zu erhöhen.**

Frau Kasten erfragt den Grund des Antrages.

Herr Scharmberg teilt mit, dass der Betriebsausschuss für den Eigenbetrieb Abfallwirtschaft ebenfalls 13 Mitglieder haben solle und die Betriebsausschüsse gleich zu bewerten seien.

Herr Landrat Dr. Kerth stellt den Antrag von Herrn Heinke bezüglich der Erhöhung der Ausschussmitgliederzahl von 7 auf 13 Mitgliedern des Betriebsausschusses des Eigenbetriebes Jobcenter zu Abstimmung.

Der Kreisausschuss stimmt dem Antrag mehrheitlich bei einer Enthaltung zu.

Herr Landrat Dr. Kerth bittet um Abstimmung der Beschlussvorlage unter Berücksichtigung des Änderungsantrages der CDU Kreistagsfraktion.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich bei einer Gegenstimme zugestimmt

Stralsund, 14. Februar 2022

gez. A. Pfefferkorn

Dienststelle/Unterschrift



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Finanzen

Vorlagen-Nr.:
BV/3/0321

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Haushalts- und Finanzausschuss	Vorberatung	26.01.2022			
Kreisausschuss	Vorberatung	31.01.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Genehmigung Dringlichkeitsentscheidung zu überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen HH 2021 zur Reparatur/Sanierung der Dachkonstruktion/Mauerwerk der Sporthalle und des Bewegungsbades sowie der Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule in Franzburg

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen genehmigt die Dringlichkeitsentscheidung des Landrates zur Zustimmung von überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen im Haushaltsjahr 2021 zur Reparatur/Sanierung der Dachkonstruktion/Mauerwerk der Sporthalle und des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule Franzburg über 264.000 EUR und zur Reparatur/Erneuerung der Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule in Franzburg über 200.000 EUR vom 29. Dezember 2021.

Stralsund, 12. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Der Landrat hatte die Befugnis zu dieser Entscheidung, da es sich um einen Fall der äußersten Dringlichkeit im Sinne des § 115 Abs. 3 S. 1 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV MV) handelte. Die Entscheidung des Landrates bedarf gemäß § 115 Abs. 3 S. 3 KV M-V in Verbindung mit § 12 Abs. 1 Nr. 9 der Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen der Genehmigung durch den Kreistag, da die Wertgrenzen für die Zuständigkeit des Landrates bzw. des Kreisausschusses überschritten werden.

Sowohl durch Undichtigkeiten im Dach auf Grund mangelhafter Werkleistung bei der Eindeckung des Daches sowie infolge eines Wasserschadens im Technikraum kann nach sachverständiger Expertise nicht ausgeschlossen werden, dass das Haus 4 der Sonnenblumenschule in Franzburg einsturzgefährdet ist. Es besteht Gefahr für Leib und Leben der Nutzer und Betreiber des Bewegungsbaudes. Die weitere Nutzung des Gebäudes musste aus diesem Grund vorübergehend untersagt werden. Nach Einschätzung des Sachverständigen und des Fachgebietsleiters Hochbau besteht akuter Handlungsbedarf.

Außerdem sind die ohnehin stark benachteiligten schwerst- und mehrfach behinderten Kinder bereits durch den pandemiebedingten Unterrichtsausfall zum Teil aus dem für sie erforderlichen pädagogischen Umfeld herausgelöst. Durch die Schließung des Bewegungsbaudes ist es nun auch nicht mehr möglich, die wichtigen motorischen Übungen im Wasser durchzuführen. Mit der vorgezogenen Umsetzung der Baumaßnahmen soll eine zügige Wiederinbetriebnahme und Nutzung sichergestellt werden.

Der tatsächliche Umfang der Schäden, die den jetzt erheblichen Handlungsdruck verursachen, war im Zeitpunkt der Haushaltsplanung für den Doppelhaushalt 2022/2023 nicht erkennbar. Erst als das Dach, begleitet durch den Sachverständigen und ein auf Planung und Bau von Schwimmbädern spezialisiertes Ingenieurbüro, teilweise geöffnet und Verkleidungen der Tragwerkskonstruktion entfernt wurden, traten die tiefergreifenden Schäden zutage.

Selbst wenn die erforderlichen Haushaltsmittel hätten eingeplant werden können, kann mit der Umsetzung der Maßnahmen nach nunmehr vorliegenden Ergebnissen der bisherigen Untersuchungen nicht auf den Beschluss der Haushaltssatzung 2022/2023 durch den Kreistag und insbesondere nicht auf die notwendige Freigabe des Haushaltes durch das Innenministerium gewartet werden.

Mit den beantragten Mitteln werden unverzüglich vertiefende Untersuchungen durchgeführt, die noch im Januar 2022 beginnen sollen, aus denen sich die konkreten Sofortmaßnahmen ableiten lassen. Dadurch soll drohenden Folgeschäden entgegengewirkt werden, die erheblich höhere Kosten für den Landkreis erwarten lassen würden.

Sodann erfolgt die Sanierung des Daches einschließlich geschädigter Mauerwerksteile sowie die Reparatur/Erneuerung der Tragkonstruktion des Technikraumes. Aus Gründen eines wirtschaftlichen und optimierten Bauablaufes wird in diesem Zusammenhang auch die gesamte Schwimmbadtechnik erneuert.

Die Gesamtkosten der Maßnahmen belaufen sich voraussichtlich auf 714.000 EUR (brutto).

Zur Absicherung der Kosten ist es erforderlich, dass Haushaltsmittel für überplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen von insgesamt 464.000 EUR (brutto) zur Verfügung gestellt werden. Hinsichtlich des Schadens an der Dacheindeckung und dessen Folgen wird versucht, das ausführende Unternehmen im Rahmen der Gewährleistung in Anspruch zu nehmen.

Die Deckung der 264.000 EUR (brutto) Reparatur/Sanierung der Dachkonstruktion/Mauerwerk erfolgt aus dem PSK 1140800.5232020 (Bewachung), da die Mittel für den ursprünglichen Zweck nicht mehr benötigt werden.

Die Deckung der überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen von 200.000 EUR (brutto) für die Reparatur/Erneuerung der Tragkonstruktion und der Schwimmbadtechnik erfolgt aus den nachfolgenden Produktsachkonten:

PSK	Bezeichnung	Betrag EUR
1140500.5238000	Geringwertige Geräte, Ausstattungs-, Ausrüstungs- und sonstige Gebrauchsgegenstände	116.000 EUR
1140500.5235000	Fahrzeugunterhaltung	30.000 EUR
1140800.5232010	Reinigung	54.000 EUR

Anlage:

Dringlichkeitsentscheidung vom 29. Dezember 2021

<u>Finanzielle Auswirkungen:</u>		
Gesamtkosten:		714.000,00 EUR
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto: 2210600.5231000	250.000,00 EUR
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: 1140800.5232020 (Bewachung) 1140500.5238000 (GWG) 1140500.5235000 (Fahrzeugunterhaltung) 1140800.5232010 (Reinigung)	264.000,00 EUR 116.000,00 EUR 30.000,00 EUR 54.000,00 EUR
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen: Die Übertragung der Mittel in das Haushaltsjahr 2022 wird erfolgen.		

Landkreis Vorpommern-Rügen
Der Landrat

Stralsund, 29. Dezember 2021

Dringlichkeitsentscheidung zur Zustimmung von überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen im Haushaltsjahr 2021 zur Reparatur/Sanierung der Dachkonstruktion/Mauerwerk der Sporthalle und des Bewegungsbades sowie der Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule in Franzburg

Zur Absicherung von umfangreichen Reparatur- und Sanierungsarbeiten für die Dachkonstruktion/Mauerwerk der Sporthalle und des Bewegungsbades sowie der Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik des Bewegungsbades der Sonnenblumenschule Franzburg ist es erforderlich, 464.000 EUR (brutto) als überplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Durch Undichtigkeiten im Dach des Hauses 4 in der Sonnenblumenschule Franzburg (Sporthalle und Bewegungsbad) und den daraus resultierenden sichtbaren Schäden, erfolgte zunächst eine grobe Kostenschätzung zur partiellen Sanierung des Daches und Beseitigung der Folgeschäden. Berücksichtigt wurden Kosten für das Dach, die Decken, das Innen- und Außenmauerwerk und die dafür anfallenden Baunebenkosten. Für diese Arbeiten wurden 250.000 EUR (brutto) im Haushaltsplan 2021 veranschlagt.

Ende November 2021 konnte das Ingenieurbüro Keese gebunden werden. Daraufhin erfolgte eine fachlich fundierte Neubewertung der Gesamtmaßnahme. Die geschädigte Dachkonstruktion kann auf Grund eines Pilzbefalles provisorisch und temporär nicht mehr saniert werden. Aufgrund massiver Schäden, welche auf die fehlende Luftdichtheit des Gebäudes und auf eine Vielzahl von vorhandenen Wärmebrücken (z.B. Fenstern, Rissen im Mauerwerk) zurückzuführen sind, sind nunmehr umfängliche Arbeiten bis hin zu einer komplett neuen Dacheindeckung notwendig.

Auf Grund der nunmehr bekannten Schäden musste der Bereich des Bewegungsbades gesperrt werden.

Nach Auffassung des Sachverständigen Gutachters Herrn Ruhnke und des FGL 13.10 besteht zwingend sofortiger Handlungsbedarf. Das Dach ist aufgrund der geschädigten Dachkonstruktion einsturzgefährdet. Es sollen zeitnah weitere umfangreiche Untersuchungen durchgeführt werden, aus denen sich Sofortmaßnahmen, die bereits im Januar 2022 beginnen, ableiten lassen. Weitere Verzögerungen lassen infolge der Einsturzgefahr erheblich höhere Kosten erwarten.

Für die Maßnahmen werden Mehrkosten in Höhe von 264.000 EUR (brutto) veranschlagt.

Neben den o. g. Schäden am Dach sind weitere Schäden an den technischen Anlagen nach einem Wasserschaden zu verzeichnen, die eine Instandsetzung der gesamten Tragkonstruktion des Technikraumes und der Schwimmbadtechnik erforderlich machen. Für die erste Sicherungsmaßnahmen wurden 50.000 EUR (brutto) im Haushaltsplan 2021 veranschlagt.

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand der vorhandenen Schäden, der erreichten Lebensdauer (erschwerte Ersatzteilbeschaffung) und der Einhaltung der neuen technischen Anforderungen (Stand der Technik), sind sowohl die Lüftungsanlage als auch die Schwimmbadtechnik schnellstmöglich komplett zu erneuern. Aus statischen Gründen und aus Gründen des

Bauablaufes ist eine Ertüchtigung zwingend umgehend erforderlich. Für die Maßnahme werden Mehrkosten in Höhe von ca. 200.000 EUR (brutto) veranschlagt, die als überplanmäßige Aufwendungen/Auszahlungen bereitgestellt werden sollen. Damit können erste zwingend notwendige Sofortmaßnahmen gesichert werden.

Die Gesamtkosten für die Sanierung des Daches und der Schwimmbadtechnik belaufen sich auf 714.000 EUR (brutto).

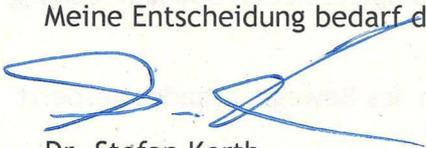
Die Dringlichkeit ergibt sich zudem aus Folgendem:

Zum einen besteht die Gefahr des Dacheinsturzes und zum anderen sind durch die Schließung des Bewegungsbades motorische Übungen für die geistig und körperlich zum Teil mehrfach schwerstbehinderten Kindern nicht mehr möglich. Bereits durch den pandemiebedingten Unterrichtsausfall besteht bei den Kindern ein Herauslösen aus dem für sie erforderlichen pädagogischen Umfeld. Mit der Umsetzung der notwendigen Baumaßnahmen soll eine zeitnahe Inbetriebnahme und Nutzung sichergestellt werden.

Gemäß § 12 (1) Nr. 9 der Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen ist für diese Entscheidung der Kreistag zuständig, da die Wertgrenzen für die Zuständigkeit des Landrates bzw. des Kreisausschusses überschritten werden.

Auf Grund der gegebenen Dringlichkeit und zur Schadensabwehr stimme ich gemäß § 115 Abs. 3 der Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern den überplanmäßigen Aufwendungen/Auszahlungen im Haushaltsjahr 2021 von 464.000 EUR auf dem PSK 2210600.5231000 (7231000) zu. Die Deckung erfolgt aus den PSK 1140800.5232020 (Bewachung), 1140800.5232010 (Reinigung), 1140500.5238000 (geringwertige Wirtschaftsgüter) und 1140500.5235000 (Fahrzeugunterhaltung), da diese Mittel für den ursprünglichen Zweck nicht mehr benötigt werden.

Meine Entscheidung bedarf der Genehmigung durch den Kreistag.



Dr. Stefan Kerth
Landrat



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Büro des Landrates und des Kreistages

Vorlagen Nr.:
BV/3/0204

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreistag Vorpommern-Rügen	Widerspruch	28.02.2022			

Widerspruch des Landrates gegen den Beschluss des Kreistages KT 306-14/2021 zum Antrag A/3/0134 in der Sitzung des Kreistages am 13. Dezember 2021

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Dem Widerspruch des Landrates gegen den Beschluss des Kreistages KT 306-14/2021 vom 13. Dezember 2021 zum Antrag A/3/0134:

„Die Wegebahnen werden mit ihren jetzigen Strecken in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Der Landrat wird beauftragt, die Wegebahnen als touristischen Verkehr zu integrieren. Parallelverkehr ist auszuschließen.“

wird stattgegeben.

Stralsund, 27. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Der Landrat hat mit Schreiben vom 19. Dezember 2021 gemäß § 111 Abs. 1 S. 1 Kommunalverfassung M-V (KV M-V) Widerspruch gegen den Beschluss des Kreistages KT 306-14/2021 vom 13. Dezember 2021 zum Antrag A/3/0134 - „Die Wegebahnen werden mit ihren jetzigen Strecken in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Der Landrat wird beauftragt, die Wegebahnen als touristischen Verkehr zu integrieren. Parallelverkehr ist auszuschließen.“ - (TOP 28 der Sitzung) eingelegt (Anlage 1). Der Widerspruch ist dem Kreistagspräsidenten Andreas Kuhn am 22. Dezember 2021 fristgerecht zugegangen (Anlage 2).

Dem Widerspruch ist stattzugeben, da der vorliegende Beschluss gegen die rechtlichen Vorgaben zur Nahverkehrsplanung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere §§ 1 und 7 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V), verstößt. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Begründung des Widerspruchs verwiesen.

Anlagen:

- Anlage 1 - Widerspruch des Landrates vom 19. Dezember 2021
- Anlage 2 - Eingangsbestätigung

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		

Landkreis Vorpommern-Rügen, Carl-Heydemann-Ring 67, 18437 Stralsund

An die

Mitglieder des Kreistages Vorpommern-Rügen

vertreten durch
den Kreistagspräsidenten Herrn Andreas Kuhn

über das Kreistagsbüro

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Mein Zeichen:
Meine Nachricht vom:
Bitte beachten Sie unsere Postanschrift unten!

Fachdienst:
Fachgebiet / Team: Kreistagsbüro
Auskunft erteilt:
Besucheranschrift: Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund
119/120
Zimmer:
Telefon: +49 (0)3831 357 1220
Fax: +49 (0)3831 357-444100
E-Mail: Kreistagsbuero@lk-vr.de
Datum: 19. Dezember 2021

Beschlussfassung des Kreistages KT 306-14/2021 zum Antrag A/3/0134 in der Sitzung des Kreistages am 13. Dezember 2021

Sehr geehrter Herr Kreistagspräsident Kuhn,
sehr geehrte Damen und Herren,

auf der Sitzung des Kreistages am 13. Dezember 2021 wurde dem Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS/FDP und BVR/FW zum TOP 28: „Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben! Aufnahme der Wegebahnen in den Nahverkehrsplan“ durch die Mitglieder des Gremiums gemäß der anliegenden Beschlussausfertigung mehrheitlich zugestimmt. Gegen diesen Beschluss KT 306-14/2021 lege ich gemäß § 111 Abs. 1 S. 1 Kommunalverfassung M-V (KV M-V)

Widerspruch

ein. Der Widerspruch hat aufschiebende Wirkung.

Der Kreistag muss über den Widerspruch in der nächsten Sitzung am 21. Februar 2022 beschließen. Ich beantrage die Aufnahme der Angelegenheit in die Tagesordnung.

Begründung:

Der Kreistag hat in der Sitzung am 13. Dezember 2021 beschlossen, dass die Wegebahnen mit ihren jetzigen Strecken in den Nahverkehrsplan des Landkreises aufgenommen werden sollen. Ich wurde dahingehend beauftragt, die Wegebahnen als touristischen Verkehre zu integrieren. Daneben ist Parallelverkehr auszuschließen.

Gemäß § 111 Abs. 1 S. 1 KV M-V muss der Landrat dem Beschluss des Kreistages widersprechen, wenn dieser das Recht verletzt. Der vorliegende Beschluss ist rechtswidrig, da dieser gegen die rechtlichen Vorgaben zur Nahverkehrsplanung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere §§ 1 und 7 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) verstößt.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist nach §§ 1 Abs. 1 und 2 ÖPNVG M-V die allgemein zugängliche Beförderung von Personen als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr und dient der Anbindung der Wohngebiete an die Arbeitsstätten, an Schulen, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Naherholungsgebiete. Der ÖPNV hat dahingehend eine bedarfsgerechte Versorgung in allen Teilen des Landkreises zu gewährleisten.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V Aufgabenträger für den sonstigen, straßengebundenen ÖPNV und damit für die Erstellung des Nahverkehrsplans verantwortlich. Der Nahverkehrsplan gibt gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG M-V den Rahmen für die regionale Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor und soll mindestens Aussagen treffen zum Bestand, zur Entwicklung, Finanzierung und Organisation des ÖPNV.

Gemäß § 1 Abs. 1 und 2 ÖPNVG M-V ist ÖPNV dabei die Beförderung mit Verkehrsmitteln im Linienvorkehr und als Ergänzung dazu mit Taxen oder Mietwagen. Diese Verkehrsmittel sind dementsprechend im Nahverkehrsplan zur Darstellung des ÖPNV-Angebotes aufzunehmen. Die vom Kreistag beschlossene Integration von sogenannten „Wegebahnen“ bzw. touristischen Verkehren in den Nahverkehrsplan ist im ÖPNV-Gesetz nicht vorgesehen. Die Aufzählungen in § 1 Abs. 1 und 2 ÖPNVG M-V sind insoweit abschließend. Die Wegebahnen verfügen zudem jeweils nur über eine Genehmigung zum Verkehr mit Kraftomnibussen im Gelegenheitsverkehr. Gelegenheitsverkehr ist gemäß § 46 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) jedoch die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die eben nicht genehmigter Linienvorkehr nach den §§ 42, 42a und 43 PBefG ist. Die Aufnahme der Wegebahnen als ÖPNV-Angebot in den Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen ist folglich ausgeschlossen.

Zulässig ist jedoch ein rein nachrichtlicher Hinweis im Nahverkehrsplan auf vorhandene ergänzende Verkehre neben dem ÖPNV-Angebot auf touristisch stark frequentierten Streckenrelationen. Dies ist laut dem vorliegenden Beschluss aber nicht mehr gewollt, da entsprechend dem Tenor Parallelverkehre auszuschließen sind, obgleich zwischen Linienvorkehr und Gelegenheitsverkehr nach der Struktur des PBefG rechtlich zulässig.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stefan Kerth
Landrat

Hanusch Marcus

Von: Köhler Bastian
Gesendet: Donnerstag, 23. Dezember 2021 07:06
An: Kerth Stefan
Cc: Schäpler-Moede Peggy; Brath Vivien
Betreff: Bestätigung PE - Widerspruch Wegebahnen
Anlagen: Widerspruch_Herr Dr. Kerth - A_3_0134 (PE_22.12.2021).pdf

Sehr geehrter Herr Dr. Kerth,

hiermit bestätigen wir die fristgerechte Zustellung des Widerspruchs gegen den Antrag A/3/0134 am 22. Dezember 2021.

Der Widerspruch wird an den Herrn Kreistagspräsident Kuhn und an die Kreistagsmitglieder zur Kenntnis weitergeleitet.

Mit freundlichem Gruß
im Auftrag

Bastian Köhler
SB Kreistagsangelegenheiten

Landkreis Vorpommern-Rügen
Der Landrat
Fachdienst Büro des Landrates und des Kreistages Fachgebiet Kreistagsangelegenheiten Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund

Tel.: +49 (3831) 357 - 1214
Fax: +49 (3831) 357 - 444100
E-Mail: Bastian.Koehler@lk-vr.de
Internet: www.lk-vr.de

Allgemeine Datenschutzhinweise
Der telefonische, schriftliche oder elektronische Kontakt mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen ist mit der Verarbeitung der von Ihnen ggf. mitgeteilten persönlichen Daten verbunden. Rechtsgrundlage hierfür ist Art. 6 Absatz 1 Buchstabe e der EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Landesdatenschutzgesetz (DSG M-V) sowie den Spezialgesetzen. Weitere Informationen erhalten Sie unter <https://www.lk-vr.de/Datenschutz/>.



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Stabsstelle Wirtschaftsförderg./ Regionalentwicklung

Vorlagen-Nr.:
BV/3/0322

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung	Vorberatung	17.01.2022			
Mobilitätsausschuss	Vorberatung	25.01.2022			
Haushalts- und Finanzausschuss	Vorberatung	26.01.2022			
Kreisausschuss	Vorberatung	31.01.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den als Anlage 1 beigefügten Nahverkehrsplan, dieser ist bei Bedarf fortzuschreiben.

Stralsund, 11. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist nach § 3 Abs. 3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er hat nach § 7 ÖPNVG M-V einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser bildet einen strategischen Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen ab. Der im Nahverkehrsplan festgelegte Mindeststandard ist durch den Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV zu finanzieren.

Der Nahverkehrsplan enthält nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG M-V Aussagen über den Bestand und die künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots, Aussagen über den Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen, der Finanzierung und Organisation des ÖPNV.

Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind umfangreiche Beteiligungsmaßnahmen durchgeführt worden. Diese gehen weit über das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsgebot hinaus. Die Beteiligung der Amts-, Gemeinde- und Stadtverwaltungen erfolgte durch folgende Formate:

- Frühbeteiligung (Januar 2020 - März 2020)
- ÖPNV-Beirat (1. Arbeitstreffen Mai 2020)
- 9 Mobilitätsdialoge (1. Runde Juni 2020 - September 2020)
- Online Befragung (Februar 2021 - März 2021)
- ÖPNV-Beirat (2. Arbeitstreffen Juni 2021)
- 3 Mobilitätsdialoge (2. Runde Juni 2021)
- Beteiligung im Rahmen eines TÖB-Verfahrens mit Möglichkeit zur Stellungnahme (Juni 2021 - September 2021)

Neben den Ämtern, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Vorpommern-Rügen wurden ebenso Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände, Aufgabenträger, Landesplanung und Politik sowie Verkehrsunternehmen beteiligt. Darüber hinaus wurde ein begleitender ÖPNV-Beirat einberufen. Die Anmerkungen und Einwände aus den Stellungnahmen, Befragungen und Dialogen wurden gegeneinander abgewogen und sind als Anlage beigefügt.

Die Höhe der finanziellen Auswirkungen beruht auf den Planungen von 2021. Es ist nicht auszuschließen, dass bei weiteren Umsetzungsschritten neue Kosten in den Folgejahren entstehen können. Die Maßnahmenumsetzung ist unter anderem von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises abhängig.

Die Erstellung des Nahverkehrsplans erfolgte unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben.

Anlagen:

- Anlage 1 - Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen
- Anlage 2 - Abwägungsprotokoll der Stellungnahmen zur TÖB-Beteiligung
- Anlage 3 - Vermerk rechtliche Prüfung Aufnahme Wegebahnen in Nahverkehrsplan

Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten bis 2025:	

Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr: 2022	1.000.000 EUR
	Haushaltsjahr: 2023	1.500.000 EUR
	Haushaltsjahr: 2024	1.500.000 EUR
	Haushaltsjahr: 2025	1.500.000 EUR
Bemerkungen:		

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
SonstÖPNVVLRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
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 Einwohnerzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten. Durch die Einbeziehung der Einwohnerzahlen 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.

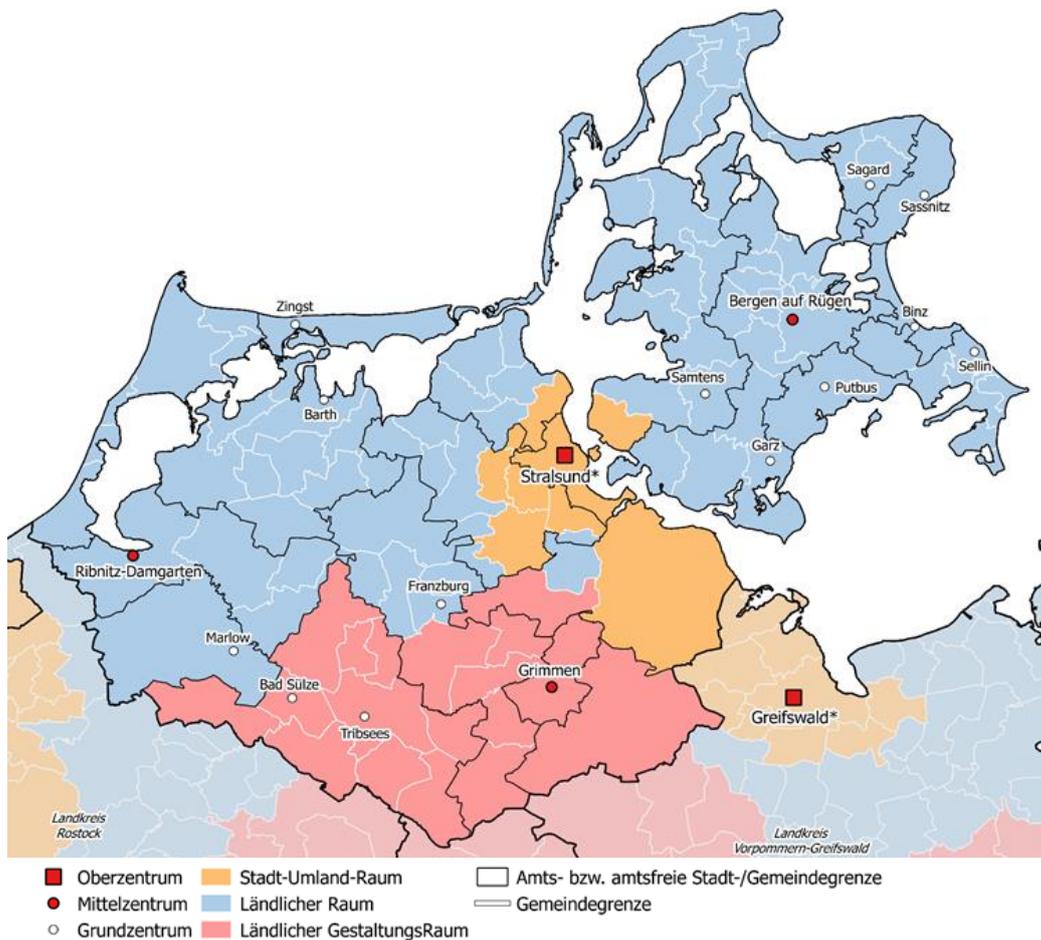
Stadt-Umland-Räume sollen unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Struktur als wirtschaftliche Kerne des Landes weiter gestärkt und entwickelt werden.⁶ Im Landkreis Vorpommern-Rügen ist der Stadt-Umland-Raum um das Oberzentrum Stralsund zu berücksichtigen. Dies betrifft die Gemeinden Altefähr, Kramerhof, 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 Entwicklungslinien 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.
-

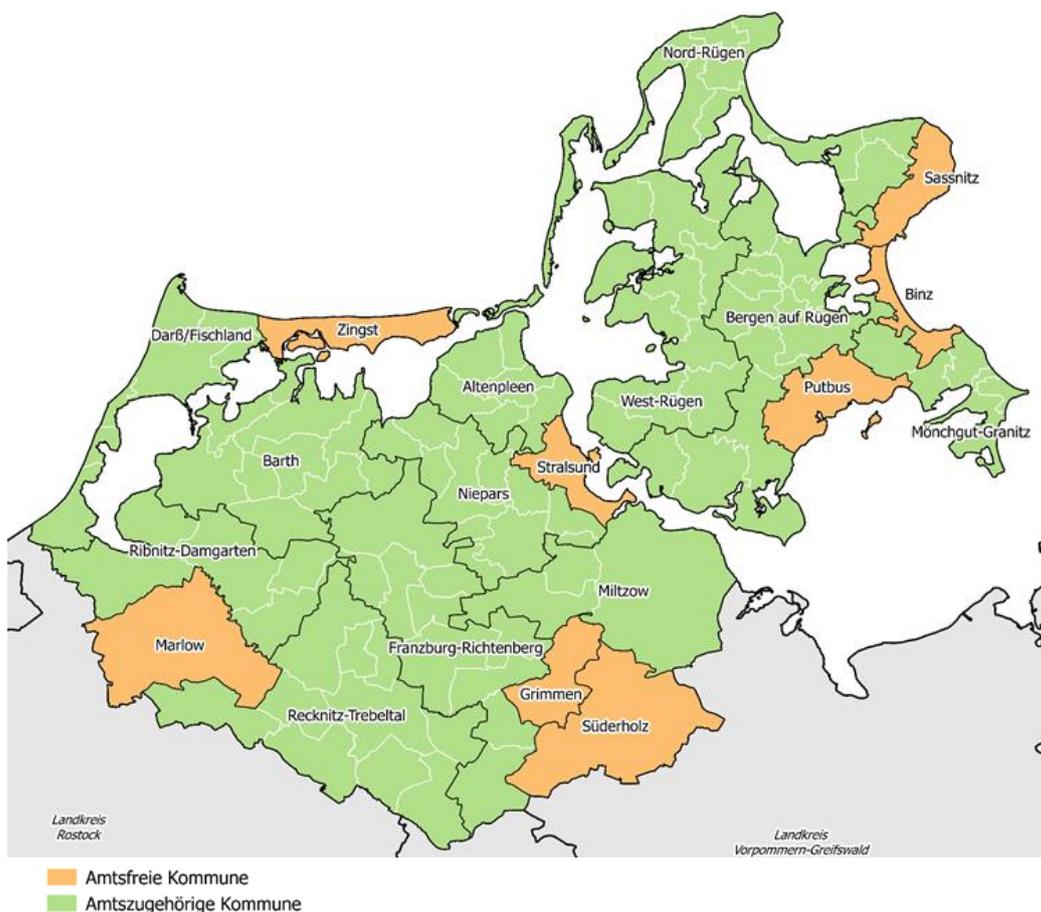
2. Strukturdatenanalyse und Bestandsanalyse des Öffentlichen Verkehrs

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.

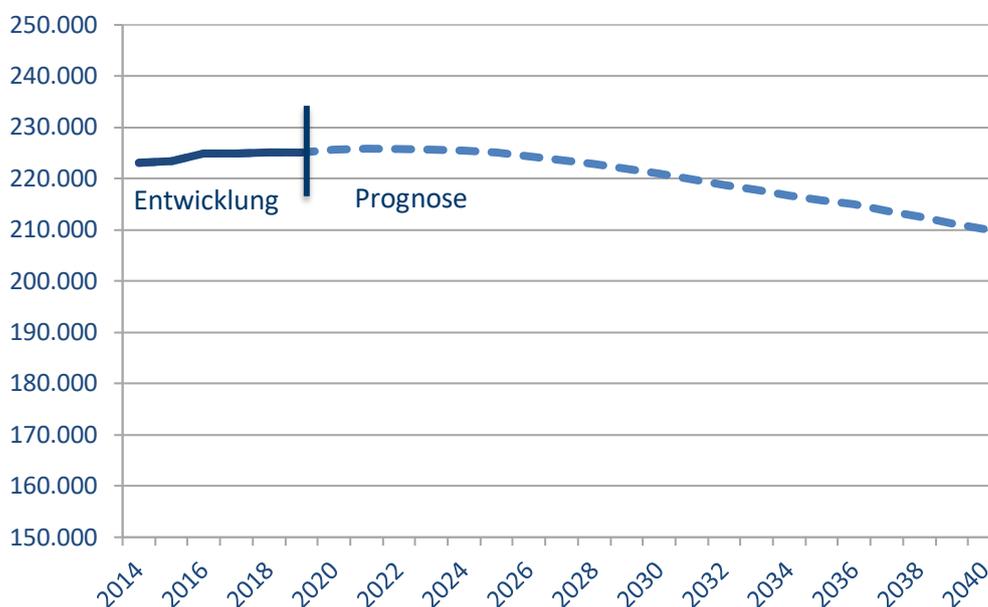
Im Landkreis Vorpommern-Rügen hat die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum seit 2014 leicht zugenommen. Abbildung 3 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Landkreis insgesamt sowie Tabelle 3 über die

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 Landkreisebereiche 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).

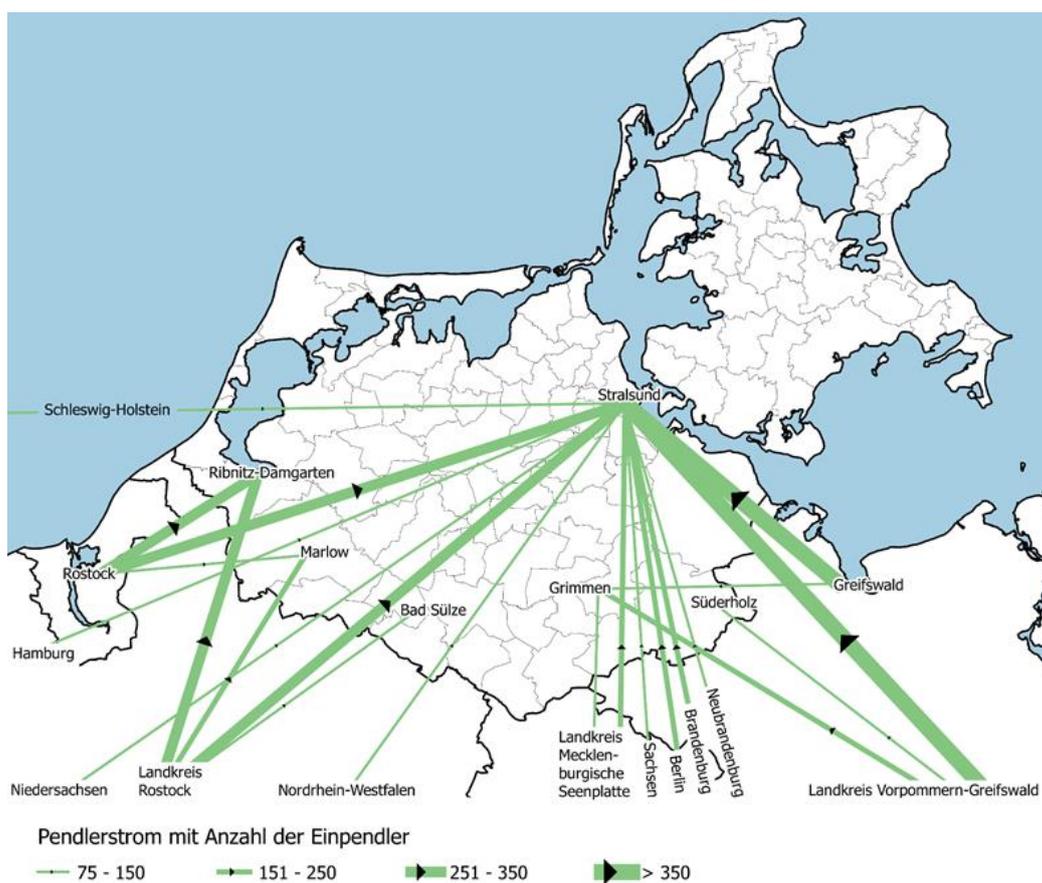
2.1.3 Verflechtungen im Berufsverkehr (Pendelnde)

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.

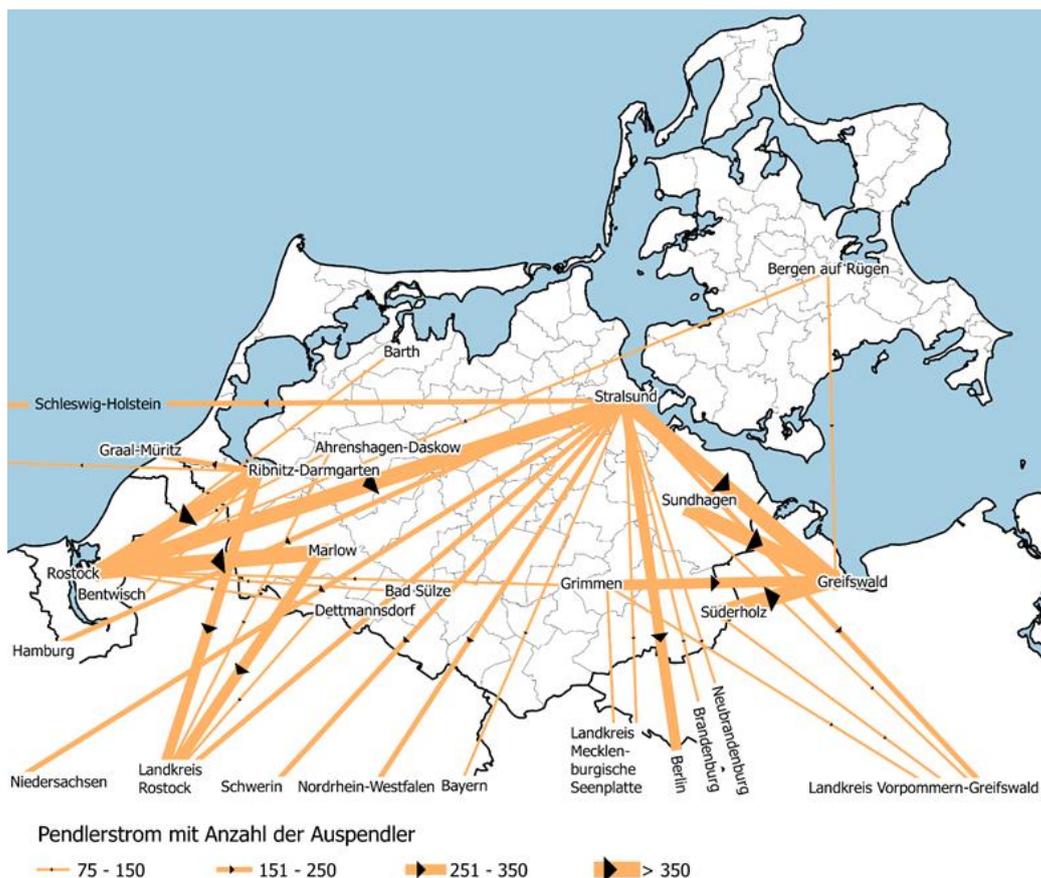
Die stärksten Pendelndenströme in den Landkreis hinein sind aus den Landkreisen Vorpommern-Greifswald und Rostock sowie der Hansestadt Rostock in die Hansestadt Stralsund festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus der Hansestadt Rostock sowie dem Landkreis Rostock nach Ribnitz-Damgarten.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

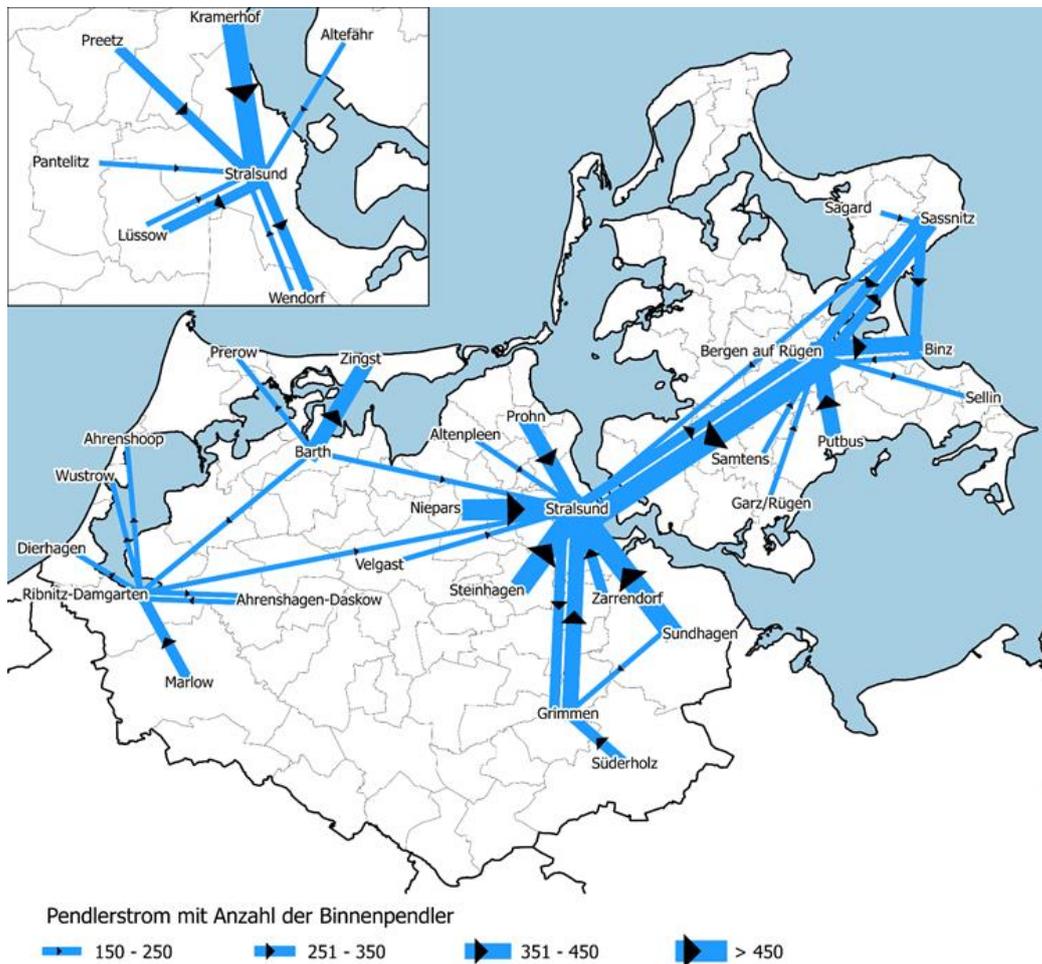


Karte: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020b. Datenstand 30.06.2019.
 Anmerkung: Es werden Pendelndenströme ab 75 Pendelnden auf Basis von Ämtern und amtsfreien Kommunen dargestellt.

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 Pendelnde ströme 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.

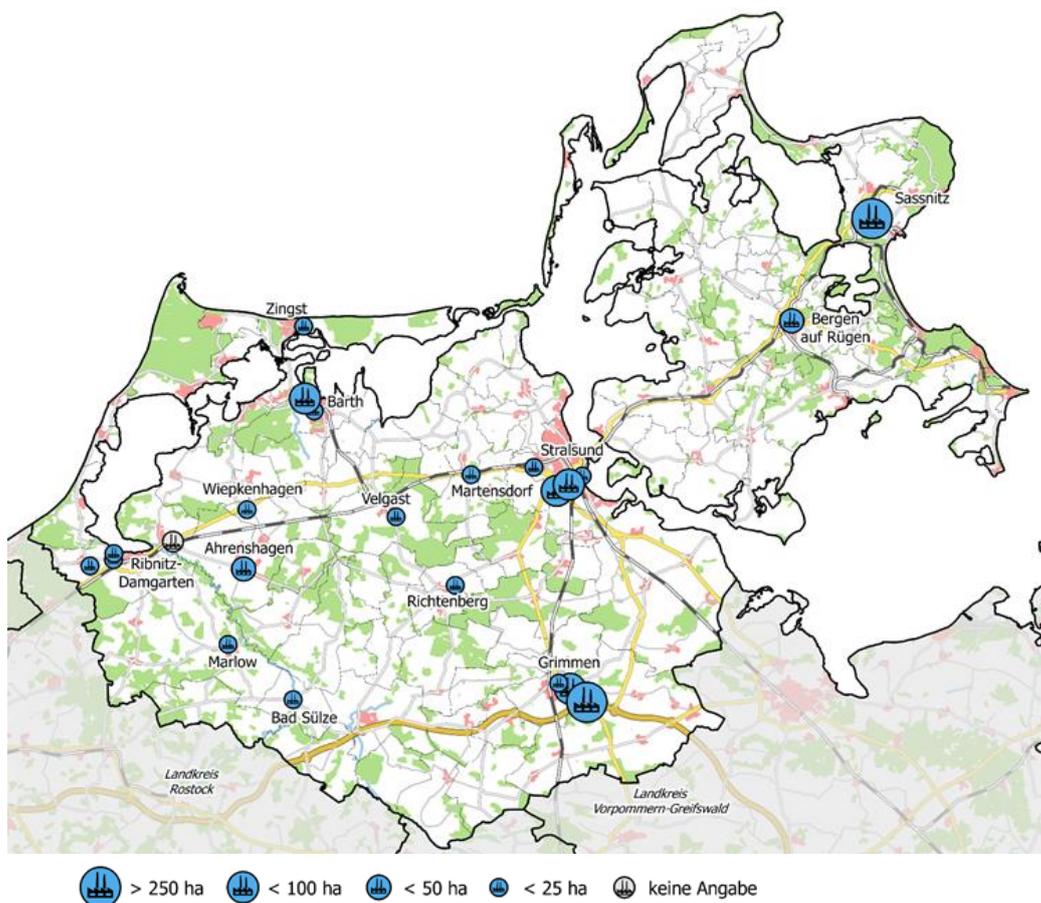
In Tabelle 6 wird eine Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis Vorpommern-Rügen inklusive der jeweiligen Branche, der Beschäftigtenzahlen und des jeweiligen Standortes dargestellt.

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

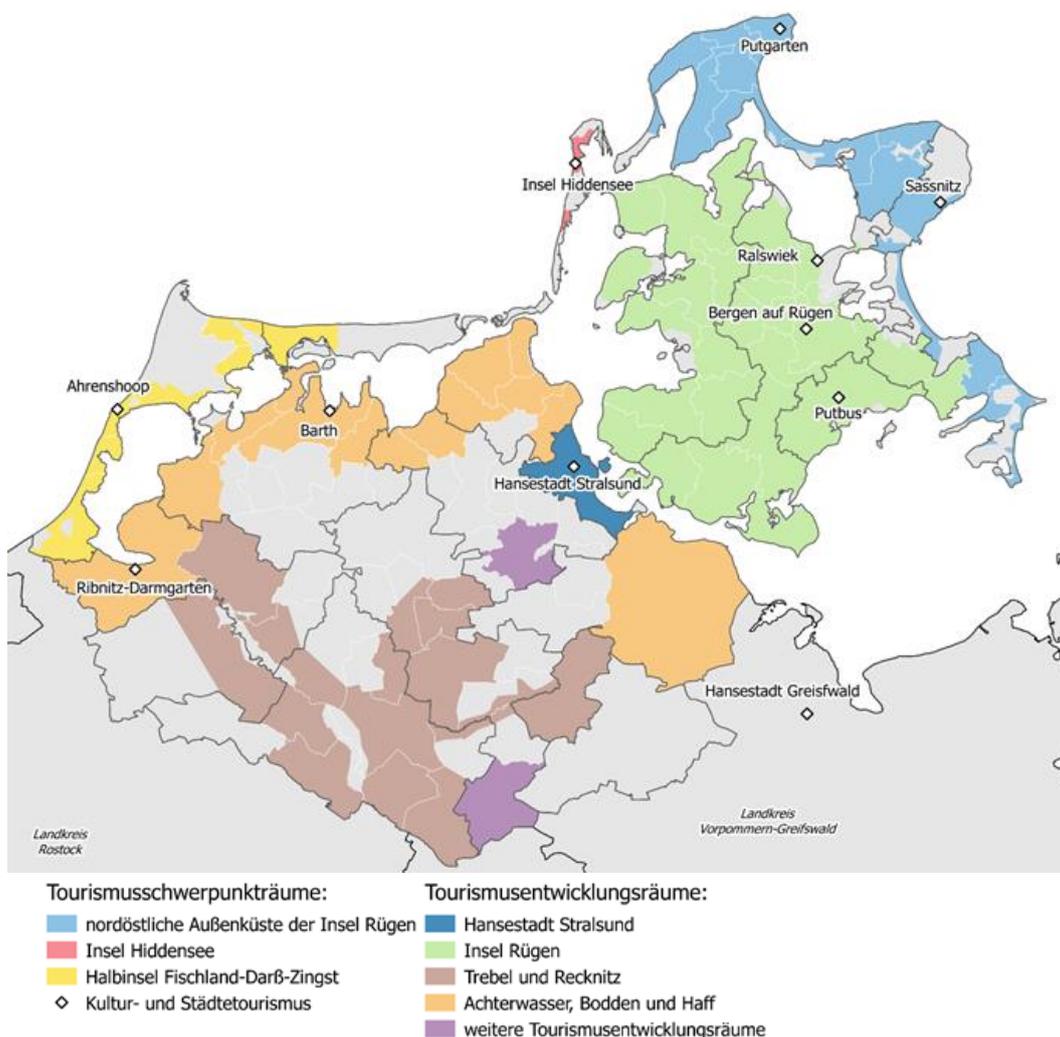
Der Landkreis Vorpommern-Rügen gliedert sich in verschiedene touristische Reiserregionen, wobei die folgenden Tourismusräume von besonderer Bedeutung sind:

- ◆ 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

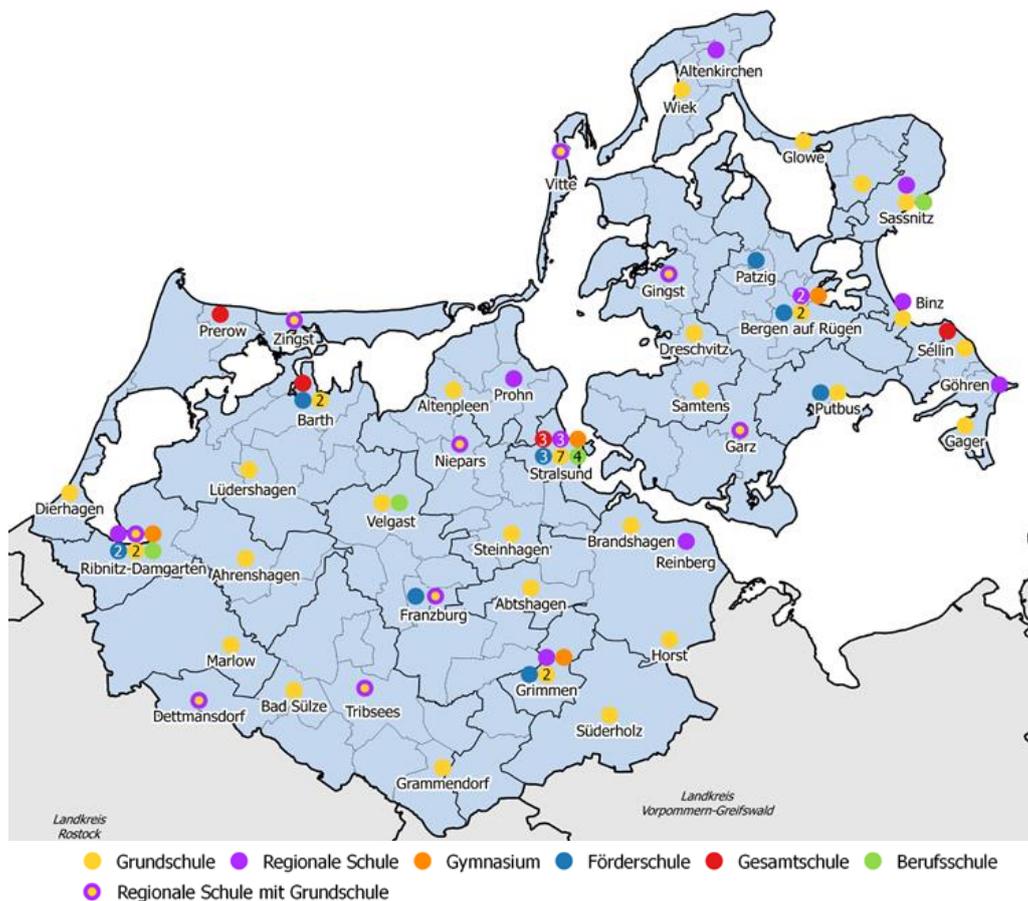
Mit Stand Schuljahr 2019/2020 gibt es 88 allgemeinbildende Schulen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Davon befinden sich 74 Schulen in öffentlicher und 14 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 8).

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

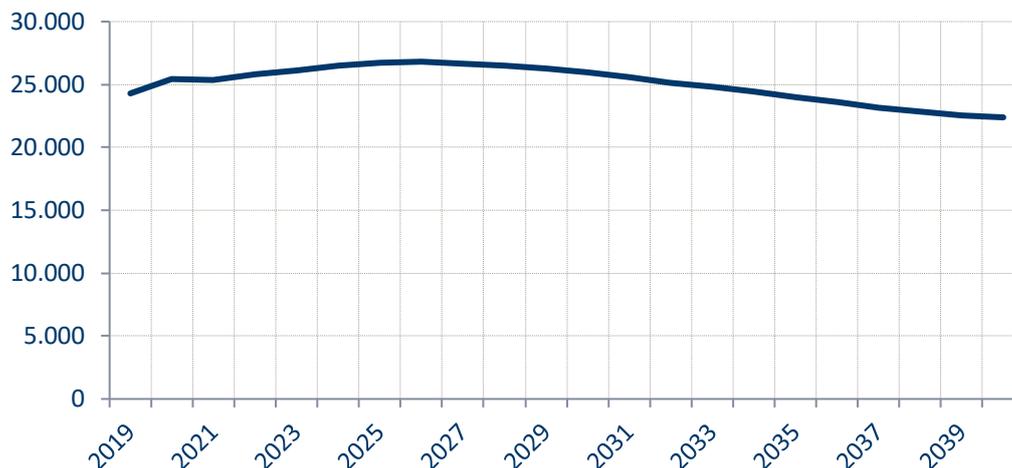
Im Vergleich der Jahre 2014 und 2019 hat sich die Altersgruppe der 6- bis unter 19-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, im Landkreis Vorpommern-Rügen positiv entwickelt. Die Zahl stieg in diesem Zeitraum um +10,6 % auf insgesamt 24.285 Personen an.⁴⁵

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

Schienerpersonenfernverkehr (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

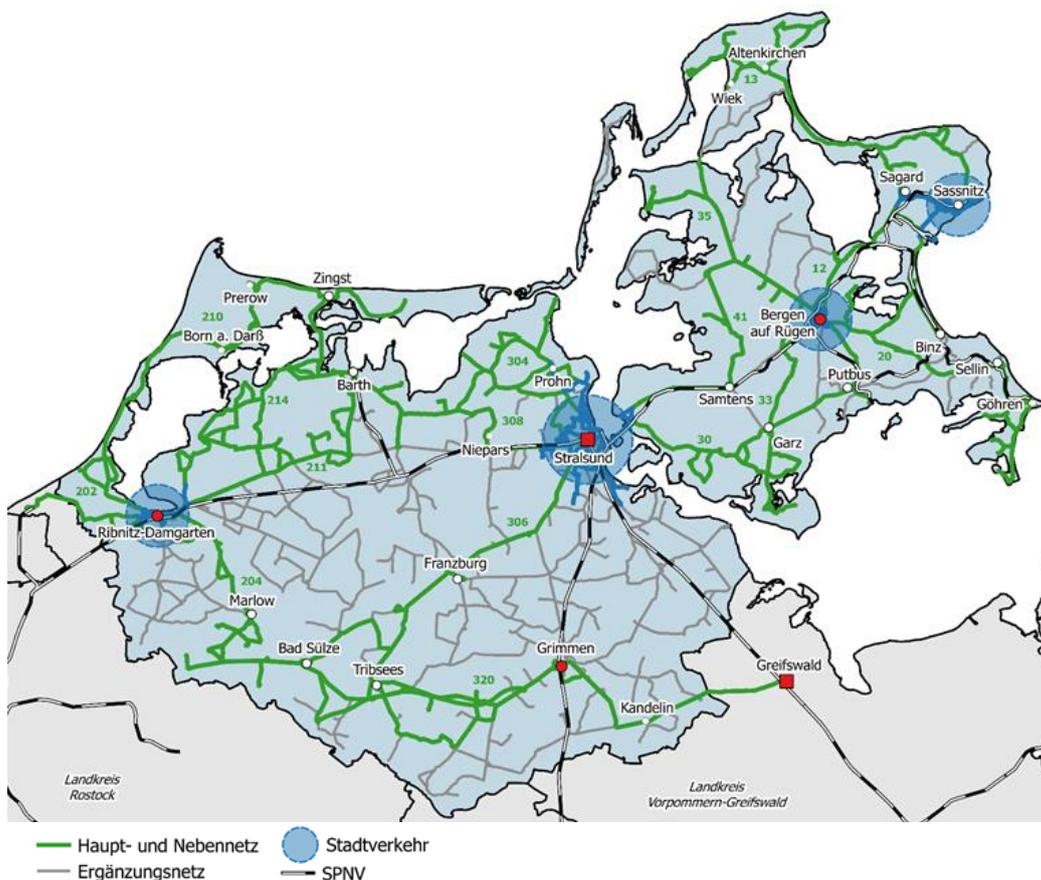
⁴⁷ Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung M-V 2021.

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

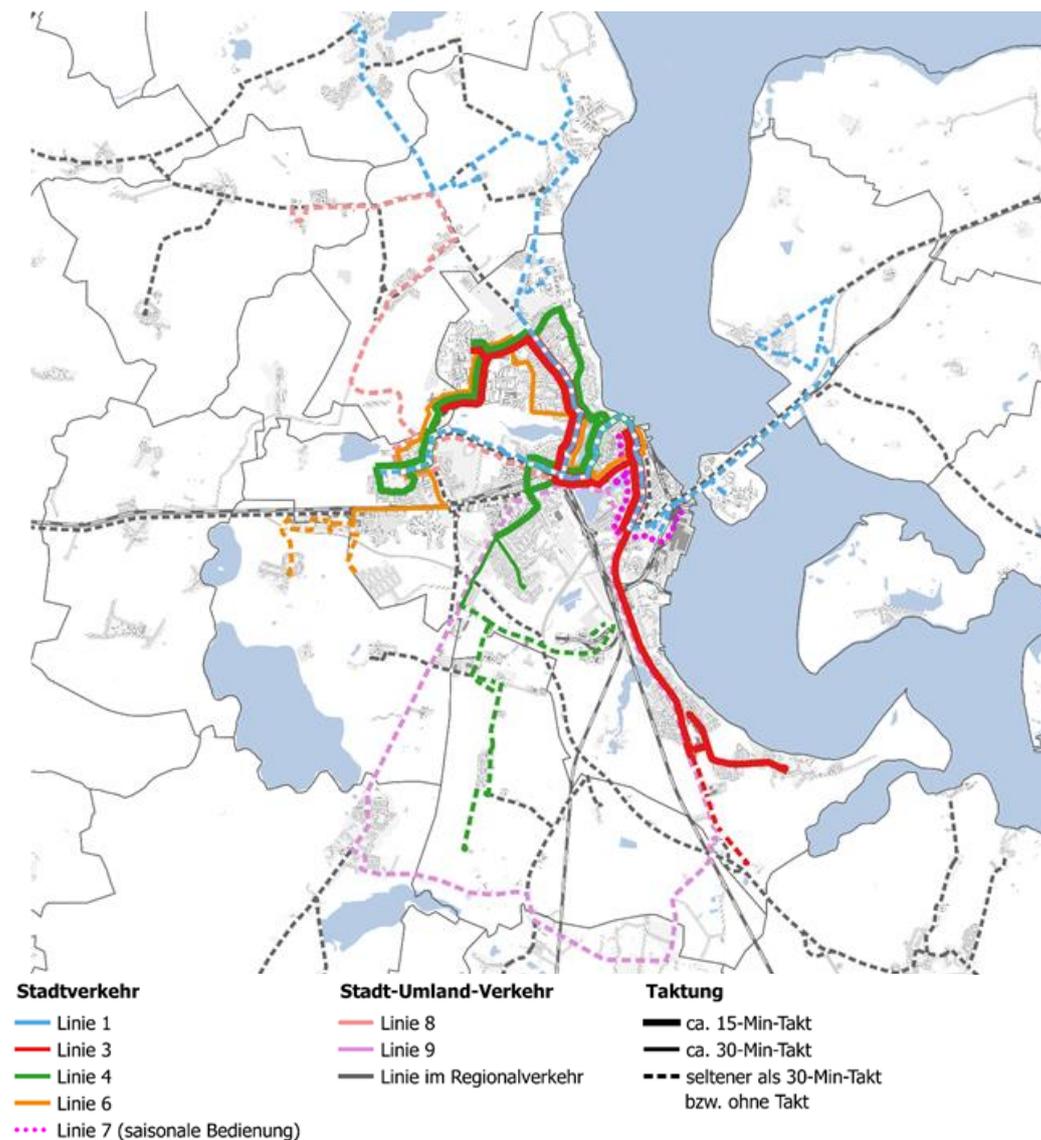
Der Stadtverkehr in der Hansestadt Stralsund umfasst aktuell insgesamt acht Linien. Das Liniennetz verbindet alle Stadtteile mit der Innenstadt bzw. dem Bahnhof (vgl. Abbildung 13).

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

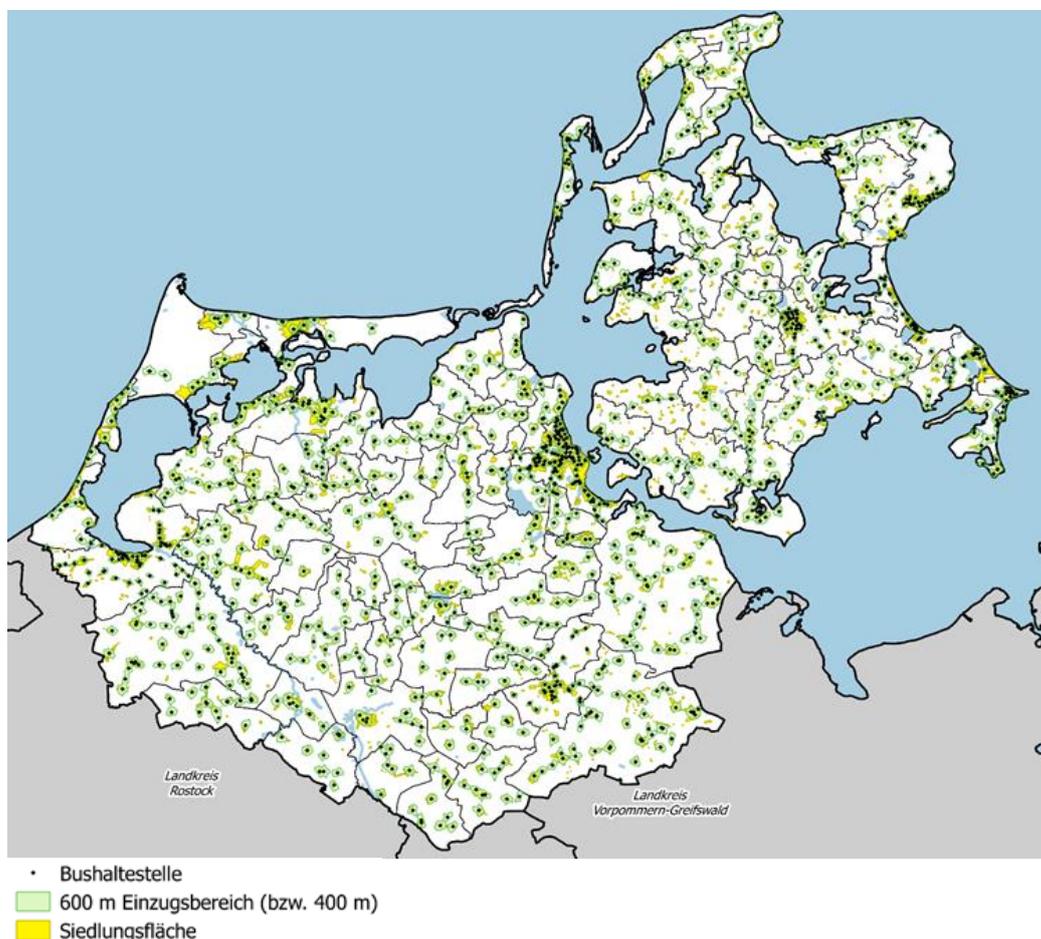
Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen

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.

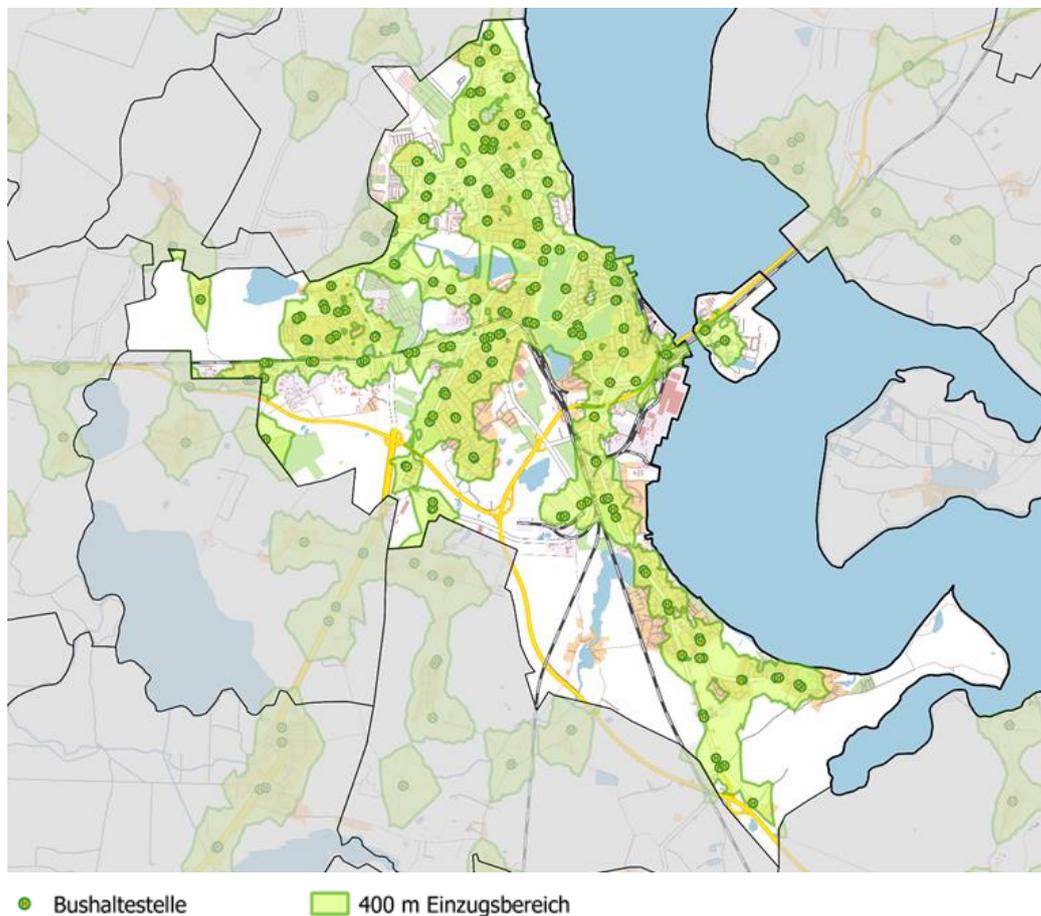
Anmerkung: Einzugsbereiche in den Kommunen Baabe, Bergen auf Rügen, Binz, Göhren, Prerow, Ribnitz-Damgarten, Sassnitz, Sellin, Stralsund und Zingst 400 m, in den übrigen Bereichen des Landkreises 600 m.

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 Anschlusssicherung

Das Unternehmen VVR verfügt über ein ITCS, womit die Voraussetzungen zur technischen Anschlusssicherung grundsätzlich gegeben sind. Dennoch werden Anschlusssicherungsverfahren noch nicht flächendeckend im Landkreis angewendet. So werden Anschlusssicherungen 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

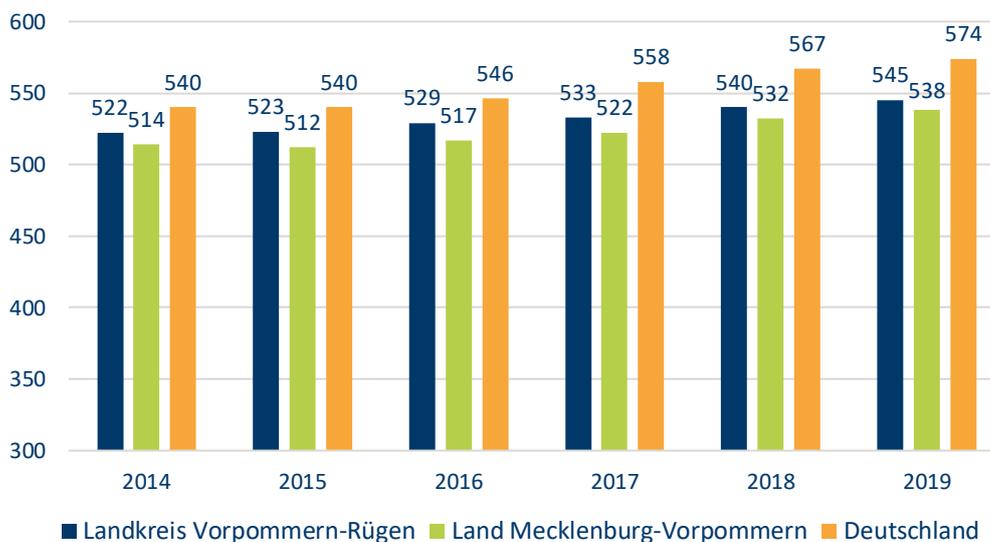
Amt/amtsfreie Kommune	Pkw-Bestand 2014	Pkw-Bestand 2019	Veränderung zu 2014 [%]
Binz	2.418	2.666	+10,3
Grimmen, Stadt	5.048	5.079	+0,6
Marlow, Stadt	2.932	3.092	+5,5
Putbus, Stadt	2.473	2.677	+8,2
Sassnitz, Stadt	4.532	4.617	+1,9
Stralsund, Hansestadt	25.079	26.737	+6,6
Süderholz	2.437	2.575	+5,7
Zingst	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).

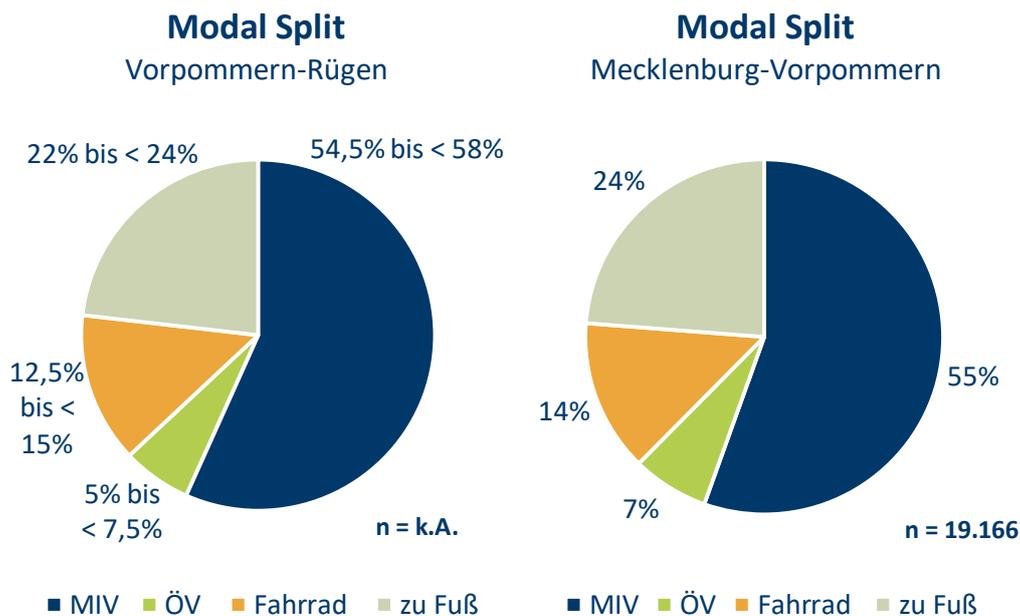
3.2 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

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.

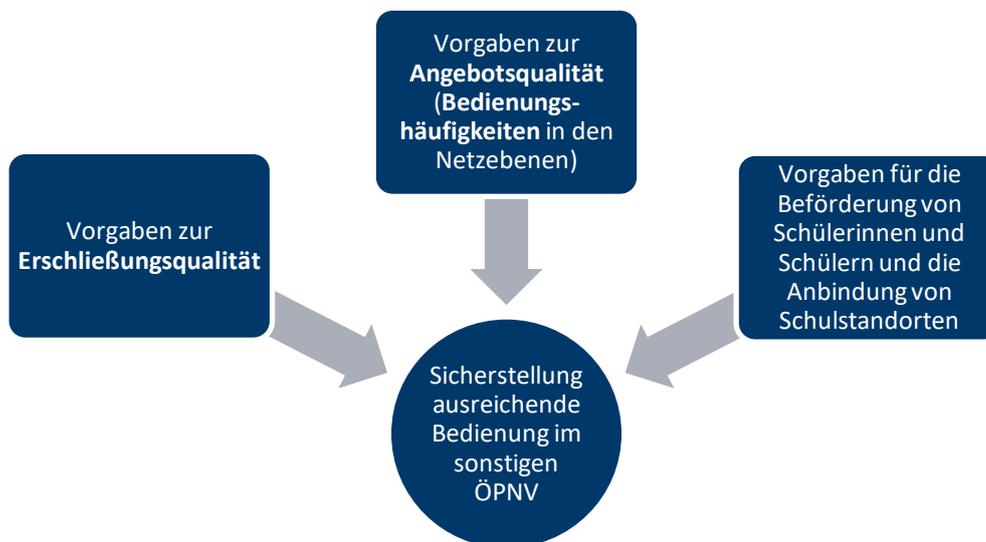
Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des sonstigen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitlichen Netzkonzeption⁷².

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

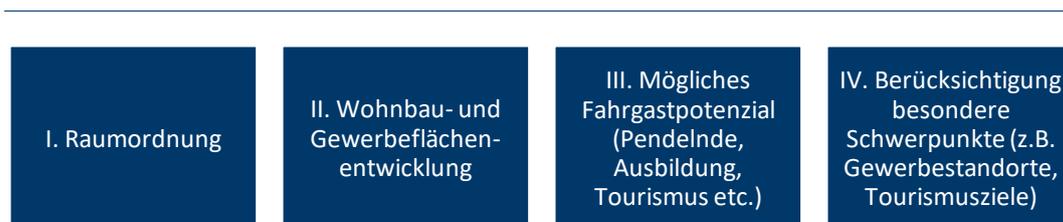
Da in Deutschland keine allgemeinverbindlichen Bedienstandards oder anzuwendende Indikatoren bzw. Vergleichswerte für den öffentlichen Verkehr existieren, hat der Landkreis als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV entsprechend ÖPNVG M-V im Rahmen des eigenen Wirkungskreises selbst zu definieren, wie 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.

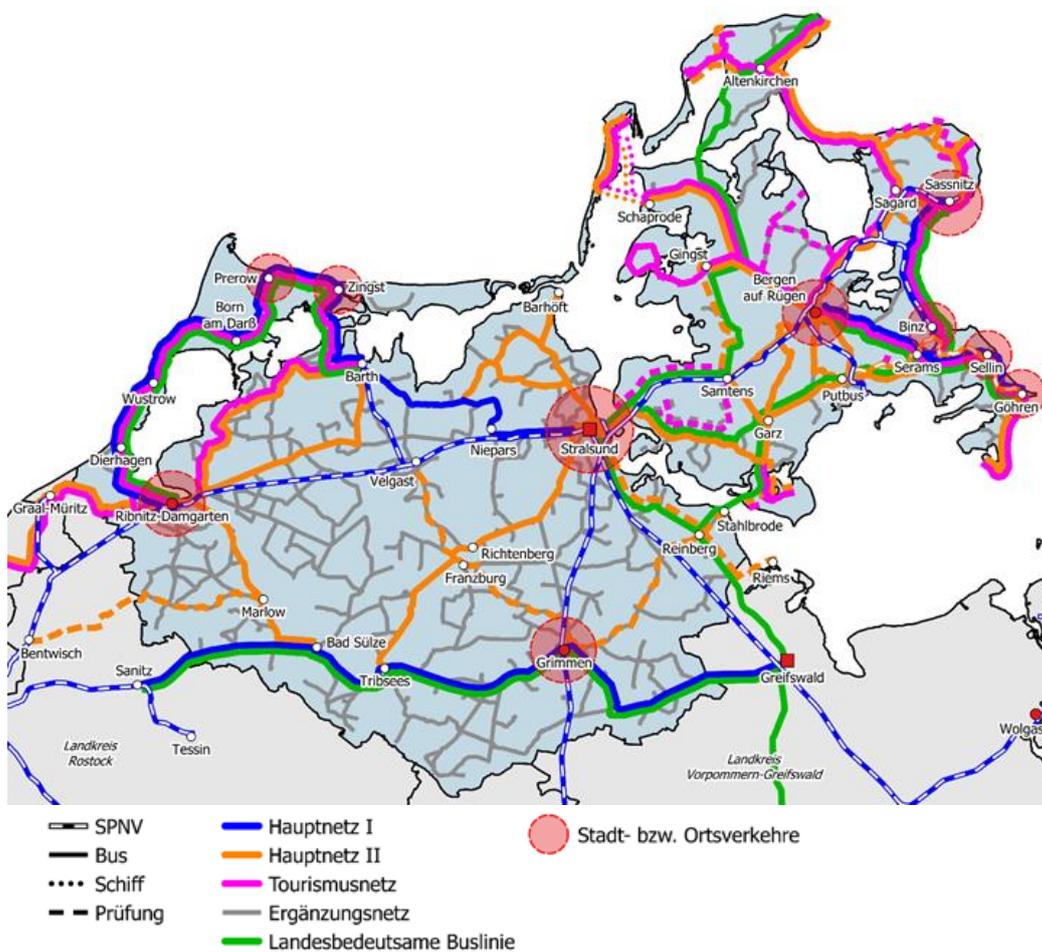
Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungs-

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 Ausbauprojekte 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

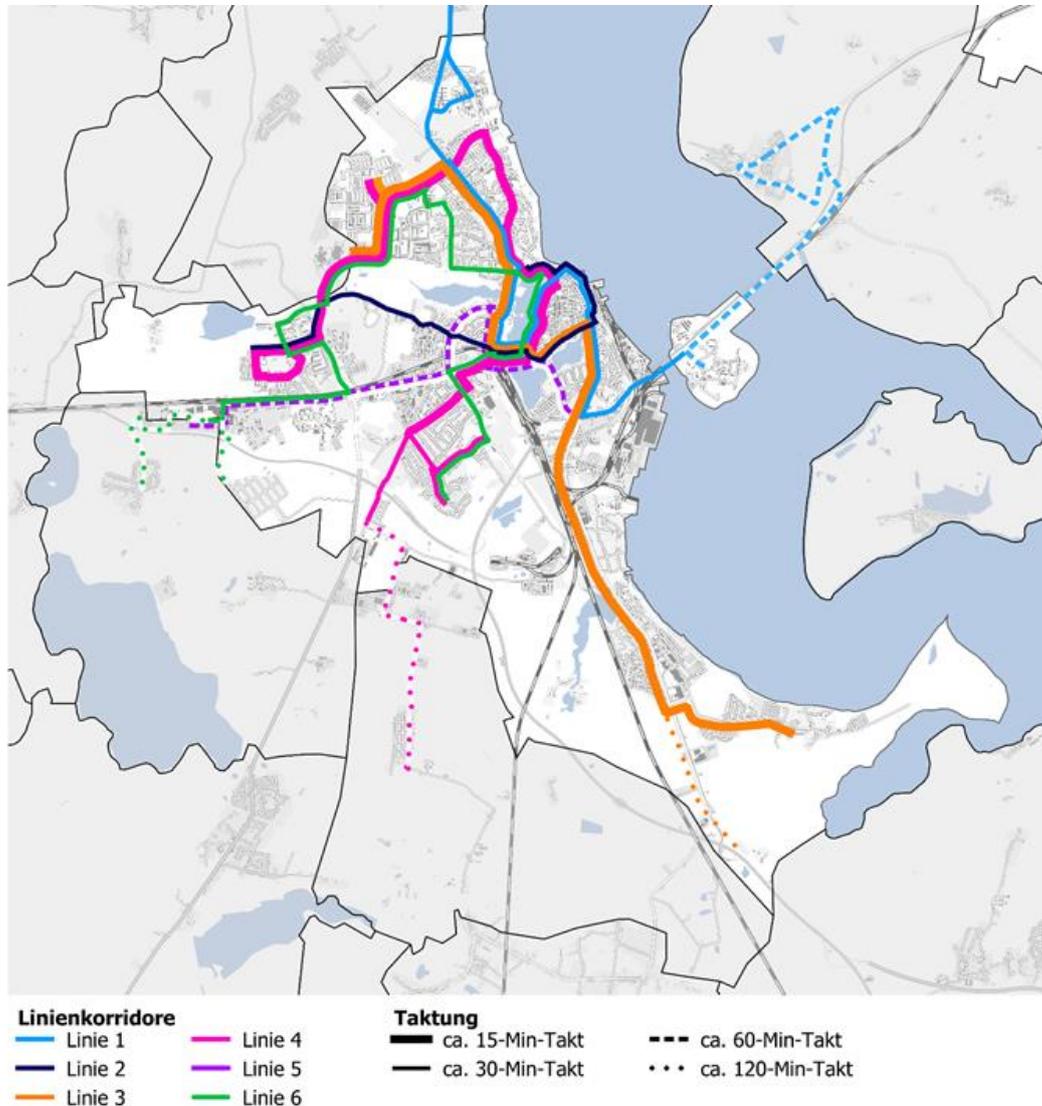
Verkehrszeitraum	Mindestbedienzeitraum	Mindesttakt
Hauptkorridor I		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	HVZ: 15-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹
Sa	ca. 05:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	30-Min-Takt
Hauptkorridor II		
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	30-Min-Takt ¹
Sa	ca. 06:00 - 20:00 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.

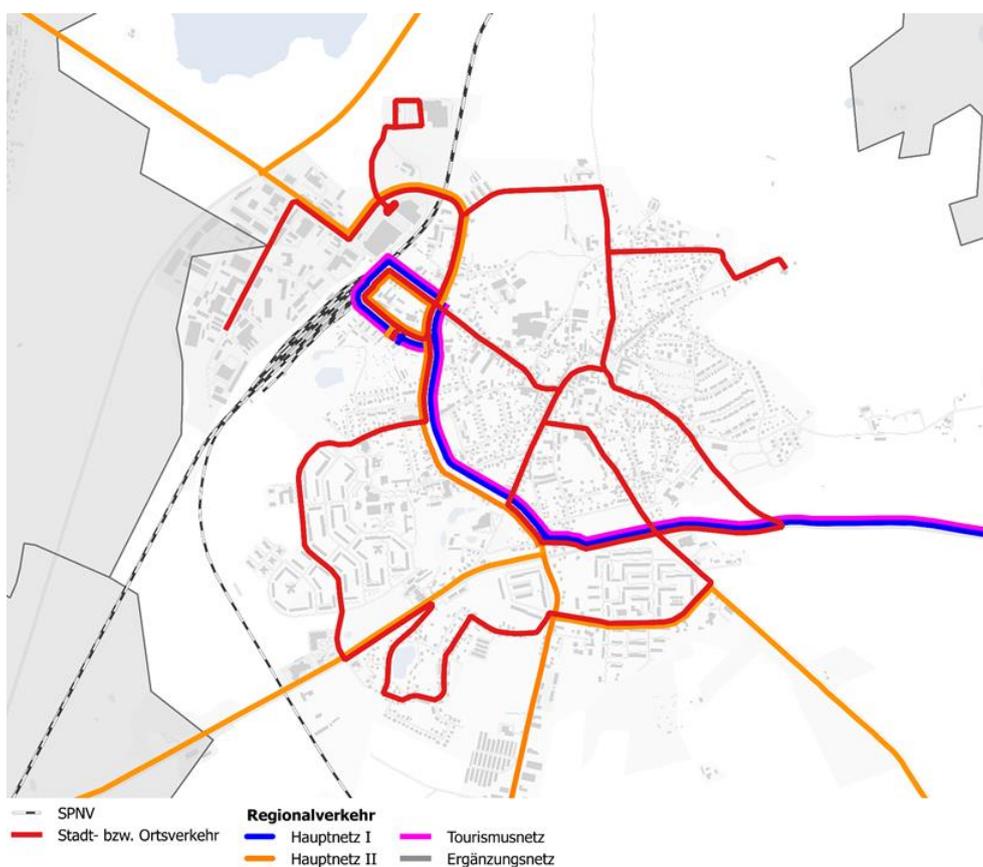
Weiterhin wird aus Sicht des Landkreises vorgeschlagen, die innerstädtische Erschließung durch die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen im Bereich der bestehenden Linienführungen im Umfeld des Innenstadtkerns zu verbessern.

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 Verkehrsbedienug 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.

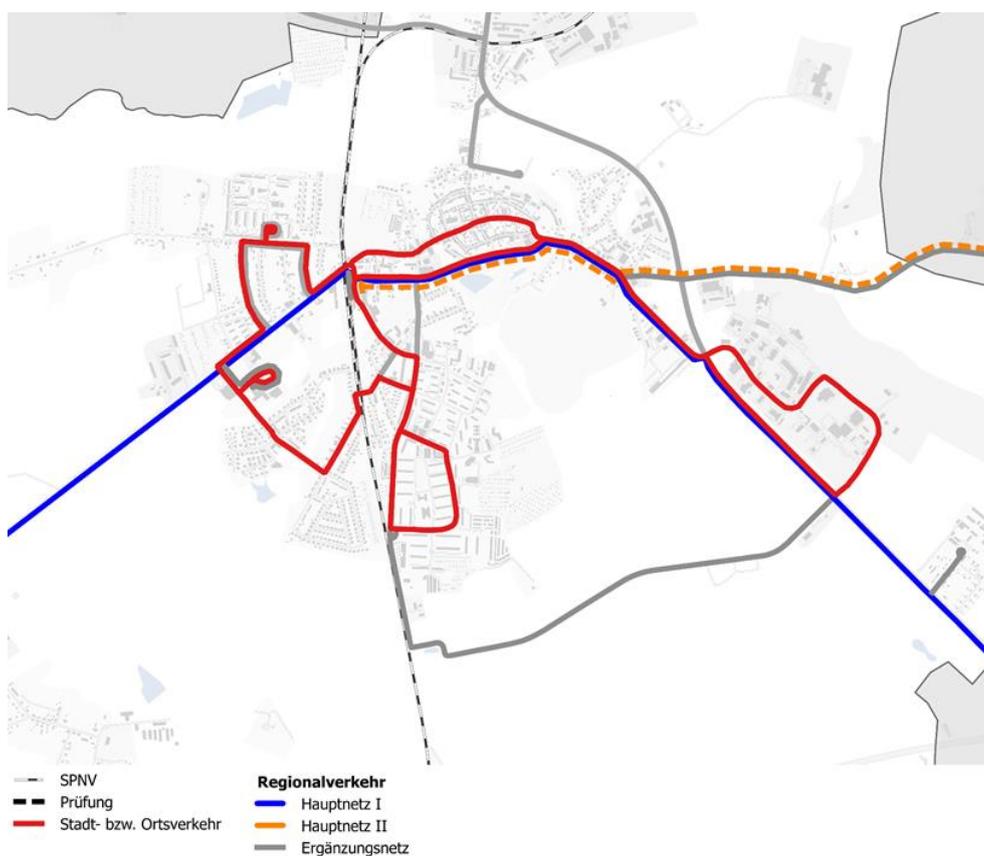
Stadt- bzw. Ortsverkehr Grimmen

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

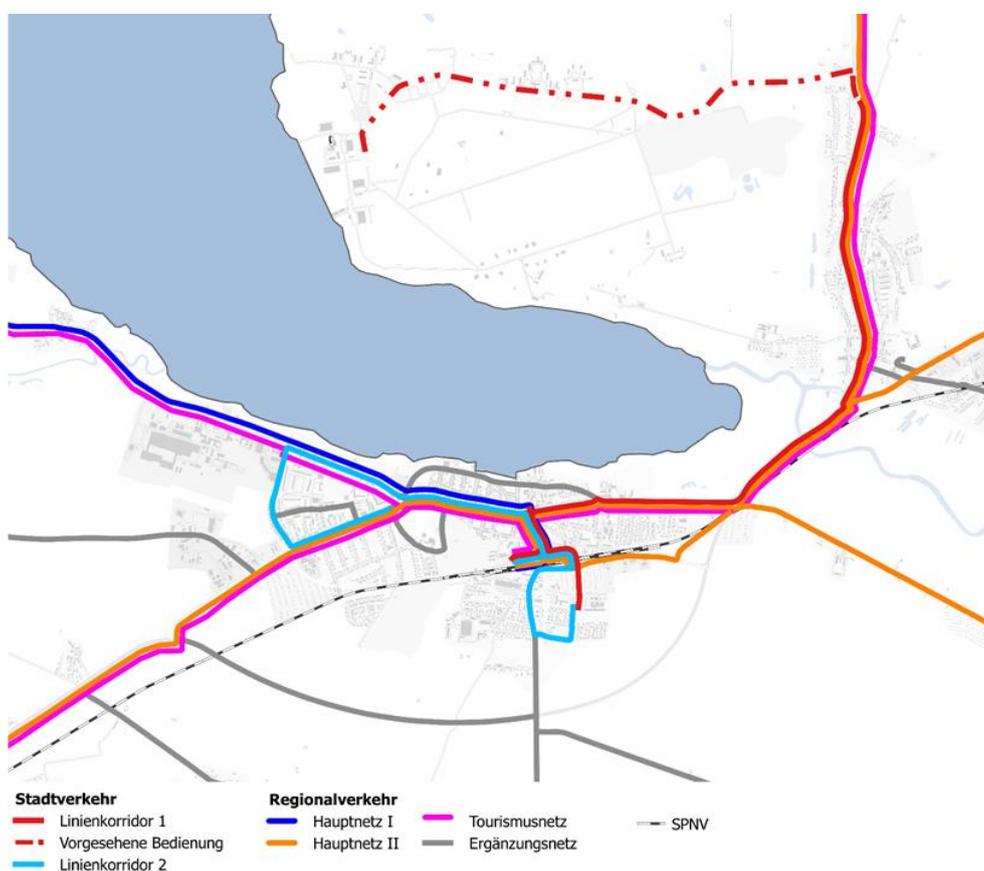
Der Stadt- bzw. Ortsverkehr in Ribnitz-Damgarten soll punktuell weiterentwickelt werden. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen touristischen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütnitz soll die bisher in Damgarten, Wendepplatz endende Verbindungsrelation ab ca. 2025/2026 bis in den neu zu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

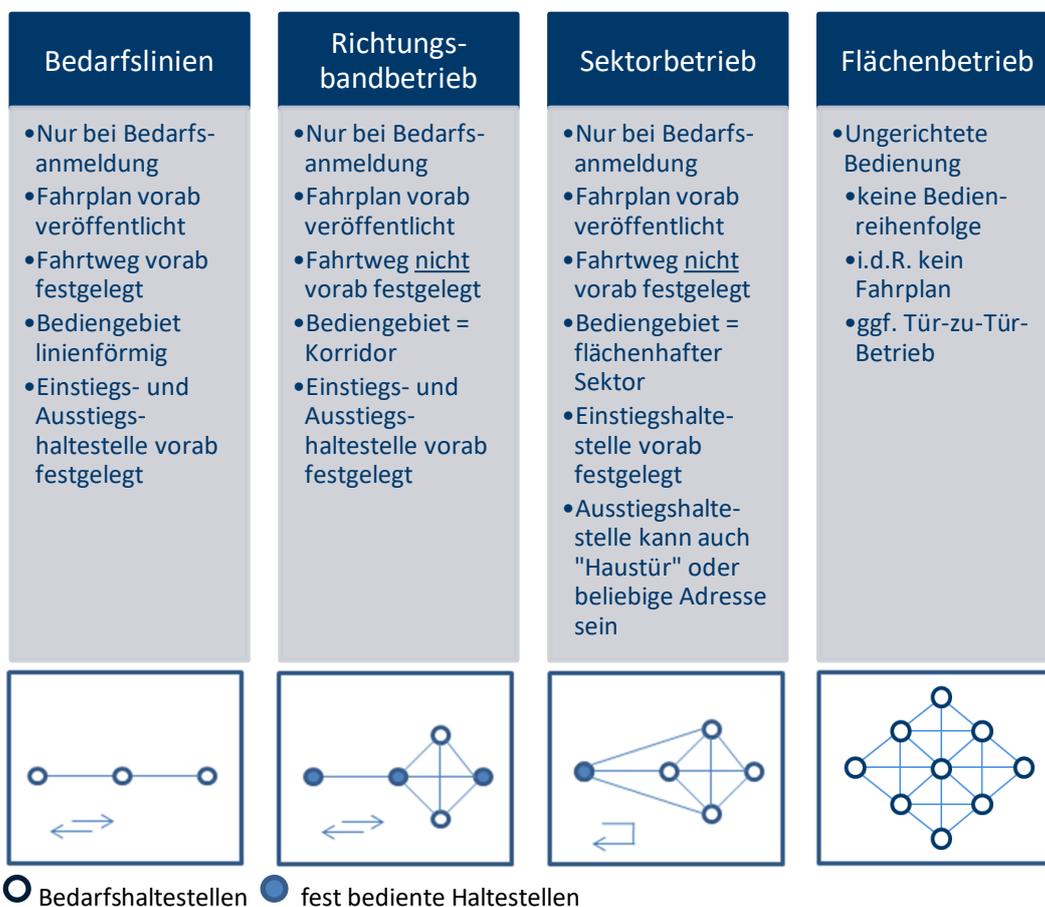
Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im sonstigen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadtverkehr)
Flexible Bedienung im sonstigen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als 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 Gestaltungsermessens 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.

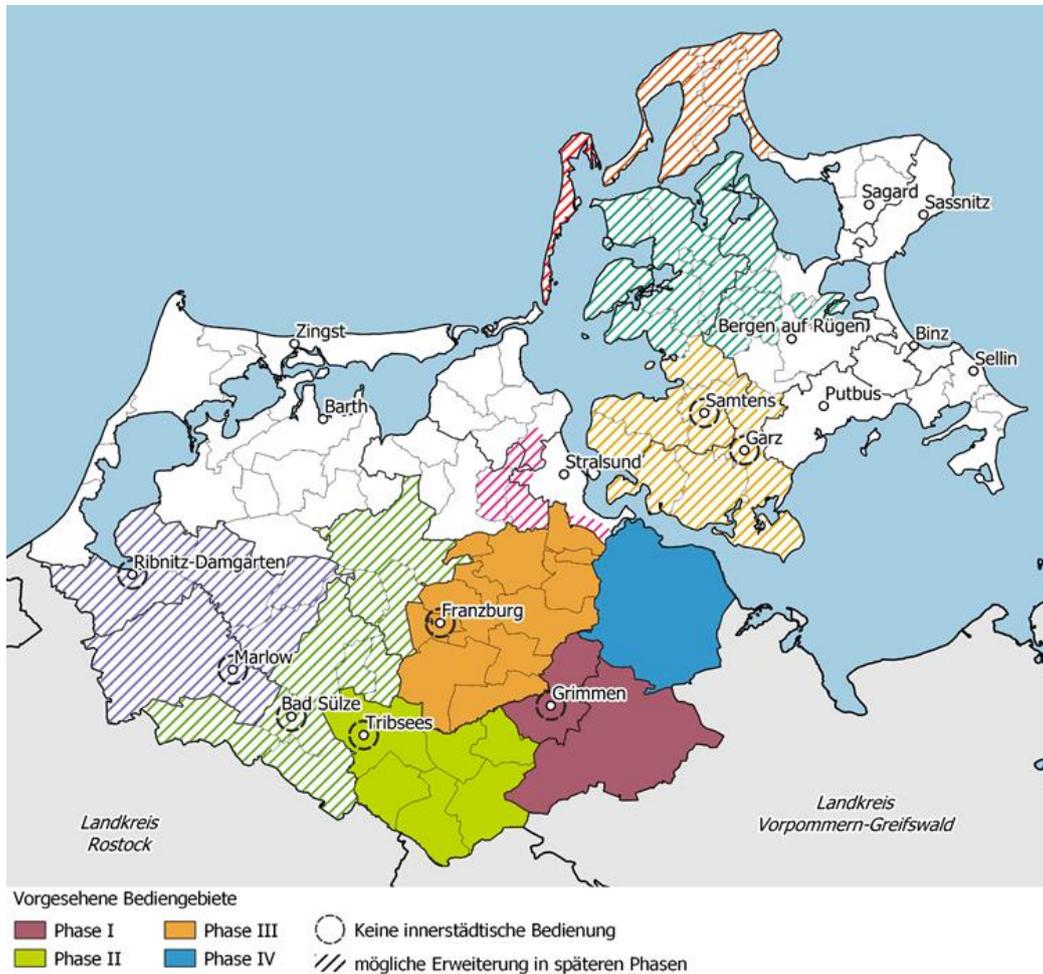
In Abbildung 30 sind die vorgesehenen Bedienegebiete der jeweiligen geplanten Umsetzungsphasen sowie denkbare Bedienegebiete für eine mögliche Umsetzung in späteren Phasen dargestellt.

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 Landratsitz.

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 Gewerbebestandes 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 Pedelecs 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 Verkaufsgagenturen, 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 LBGG M-V wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 6 LBGG M-V Barrierefreiheit vor, wenn „[...] bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 6 LBGG M-V bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 2 Abs. 6 ÖPNVG M-V müssen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV die Belange 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 Fahrzeurtür 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

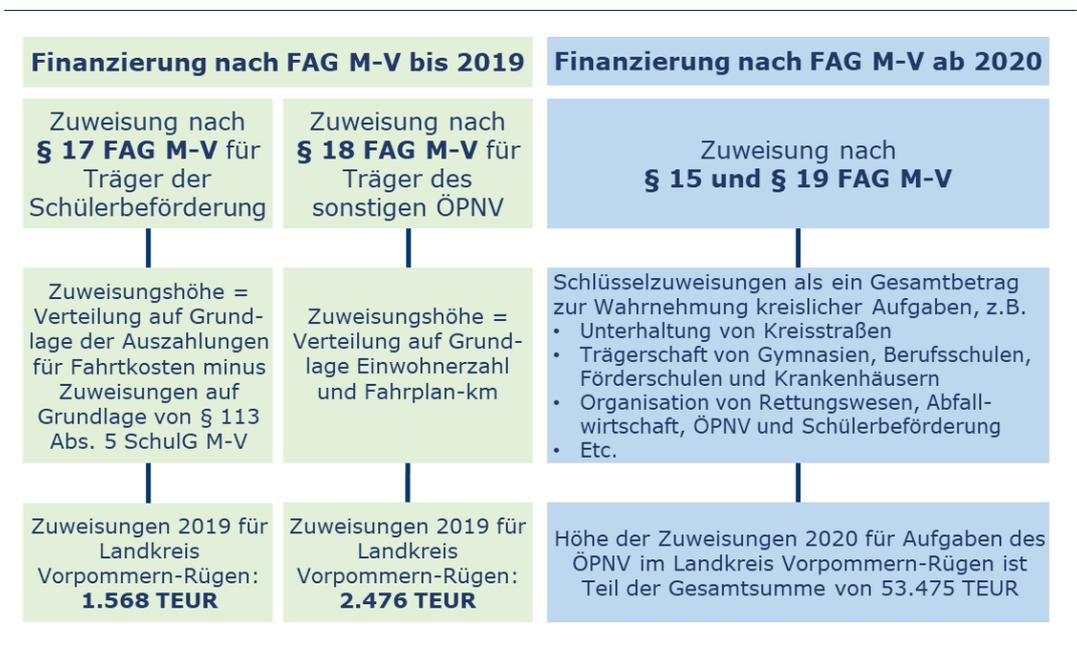
7.1 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen für das zukünftige Leistungsangebot

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

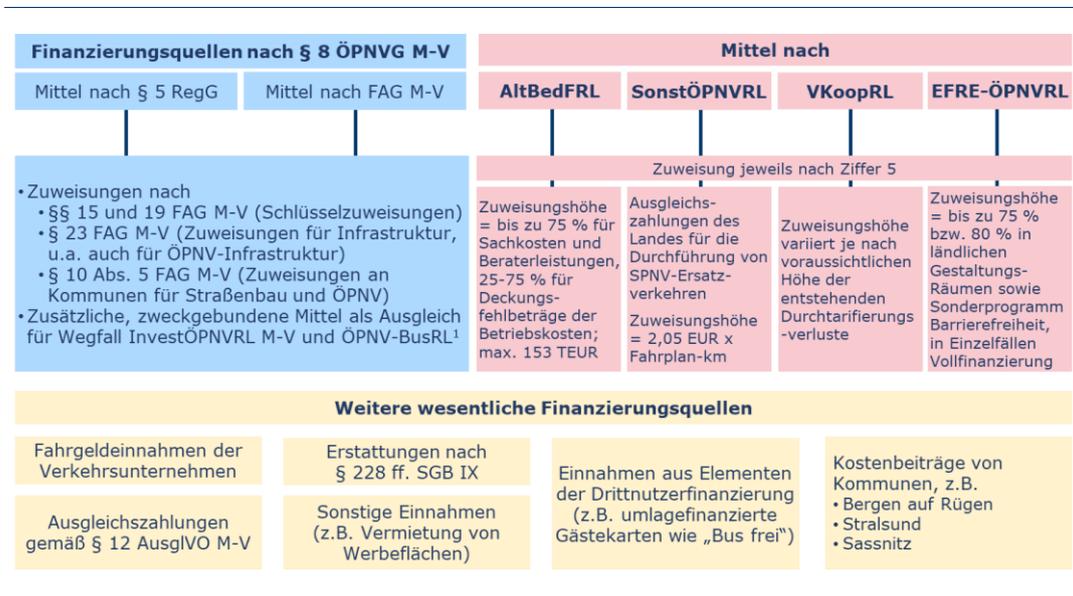
FAG M-V in der alten Fassung). Im Ergebnis der Novellierung entfallen die nachvollziehbaren Zuweisungen für die ÖPNV-Kosten und werden zu einem nicht näher unterteilten Gesamtbetrag als Schlüsselzuweisung zusammengefasst, der auch die Finanzierungsgrundlage für andere Verwendungszwecke als den ÖPNV bildet.

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-/Schließenanlagen 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. RADzfat)	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 „Wertgelände“	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 Gewerbestandortes 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 Busbahnhof – Wedding – Busbahnhof – Seniorenzentrum – Rügener Ring – Busbahnhof	VVR		14 (14)	8	8	60	1 Fahrt nur Busbahnhof – Rügener Ring – Busbahnhof	
	Stadtbus 1 (Wedding –) Busbahnhof – Dwasieden – Neuer Friedhof – Rügener Ring		(Wedding –) Busbahnhof – Rügener Ring	3 (0)	/	/		1 Fahrt Mo-Fr S ab Wedding; 2 Fahrten bis Rügener Ring; 1 Fahrt nur Busbhf – Dwasieden	
			(Vorwerk –) Rügener Ring – Busbahnhof (– Wedding)	5 (0)	/	/		2 Fahrten Vorwerk – Wedding; 1 Fahrt Mo-Fr nur Dwasieden – Wedding; 1 Fahrt Rügener 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	2 Fahrten ab/bis EuroBaltic		
			Stadtbus 2 Busbahnhof – Sporthalle – Rügener Ring – Lancken Bahnhof – Seniorenzentrum – Rathaus – Wedding Rathaus – Busbahnhof			8 (8)	/	/	60
19	Königsstuhl – Abzweig Königsstuhl – Hagen Parkplatz	VVR	Königsstuhl – 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	Linienverläufe verkehren annähernd um 30 Min versetzt
	Prora Jugendherberge – Prora Galileo Wissenswelt – Binz Großbahnhof – Binz Ortsmitte - Prora Wohnmobil-Oase – Prora Jugendherberge			8 (8)	8	8	60	
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	60-120	2 Fahrten Mo-Fr S Garz – Stralsund; 1 Fahrt Mo-Fr S Bergen – Putbus
			Stralsund – Bergen	12 (7)	2	2		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		Fahrten Sa, So/F nur Anfang Juni – Ende September
			Waase – Bergen	9 (5)	2	2		
41	Gingst Schulhof – Moordorf – Samtens – Altefährl Bergener Straße	VVR	Gingst – Altefährl	9 (5)	/	/		Mo-Fr Ferien 2 Fahrten bzw. 1 Fahrt nur Samtens – Alte- fährl sowie 2 Fahrten bzw. 1 Fahrt nur Gingst – Samtens
			Altefährl – Gingst	9 (3)	/	/		
59	Grieben – Kloster Hafenweg – Vitte Wallweg – Neuendorf Ha- fen	VVR	Grieben – Neuendorf	6 (6)	/	/		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		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)	/	/		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 Glowe	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

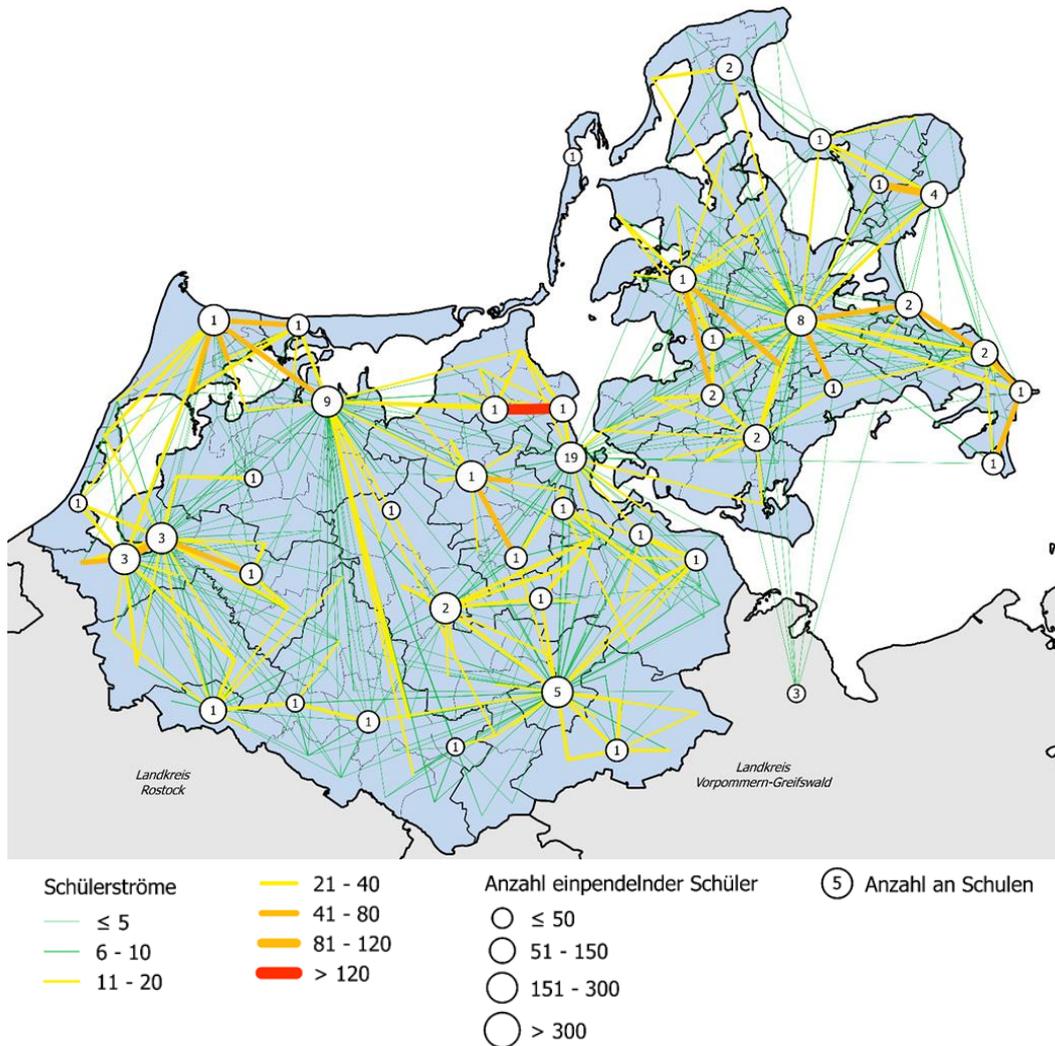
Schulname	Träger	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Regionale Schule mit Grundschule „Prof. Gustav Pflugradt“ Niepars	Amt Niepars	407
Regionale Schule mit Grundschule „Bernstein-Schule“ Ribnitz-Damgarten	Amt Ribnitz-Damgarten	716
Regionale Schule mit Grundschule Zingst	Gemeinde Zingst	203
Regionale Schule 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



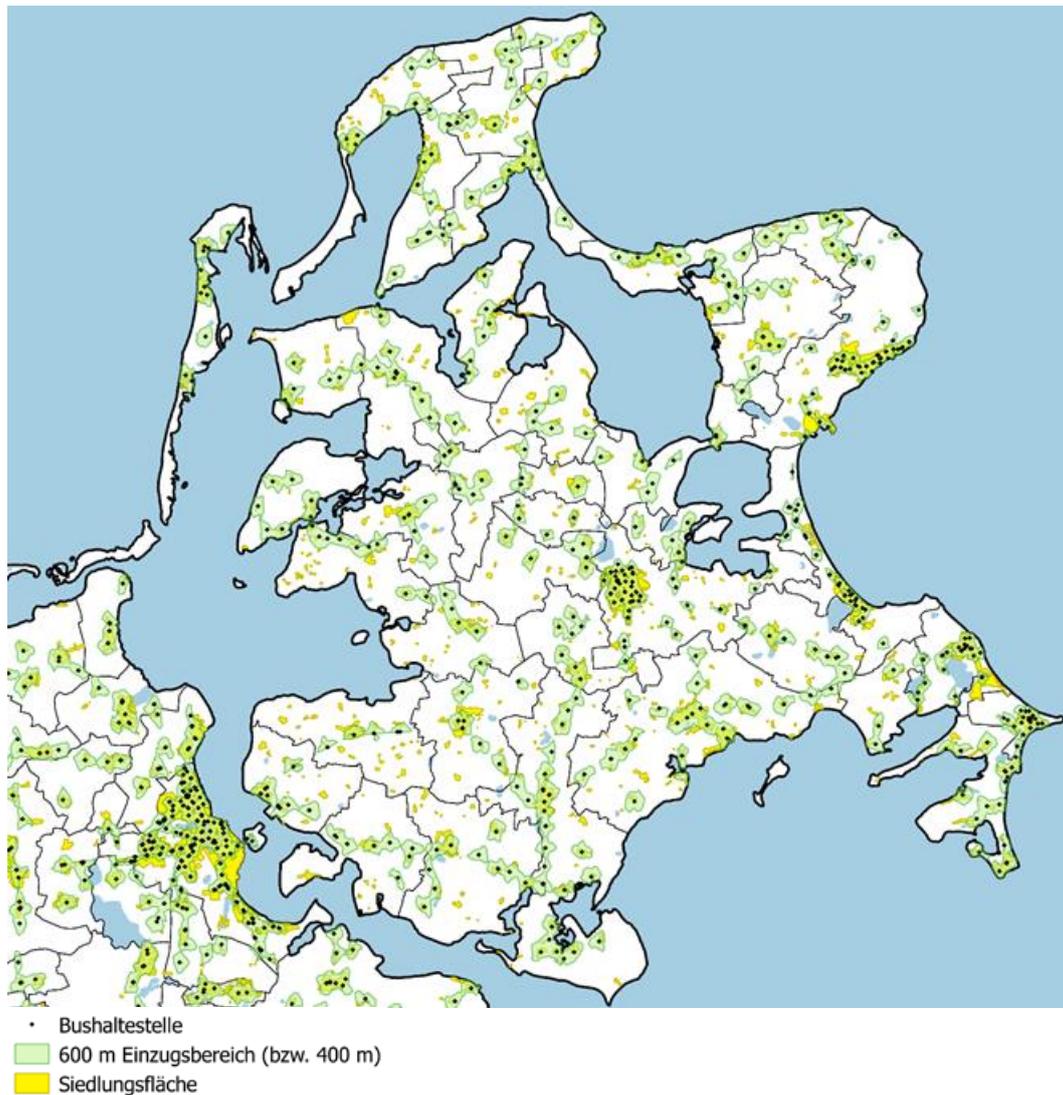
Karten: IGES 2021, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2019.

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

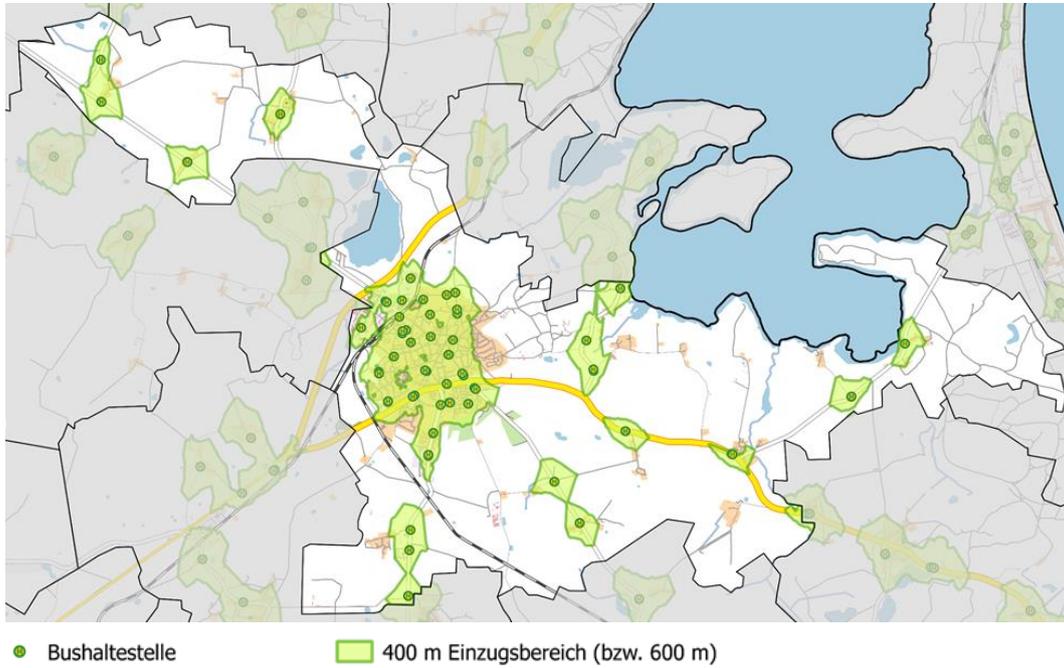
Abbildung 35: Erschließung auf der Insel Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

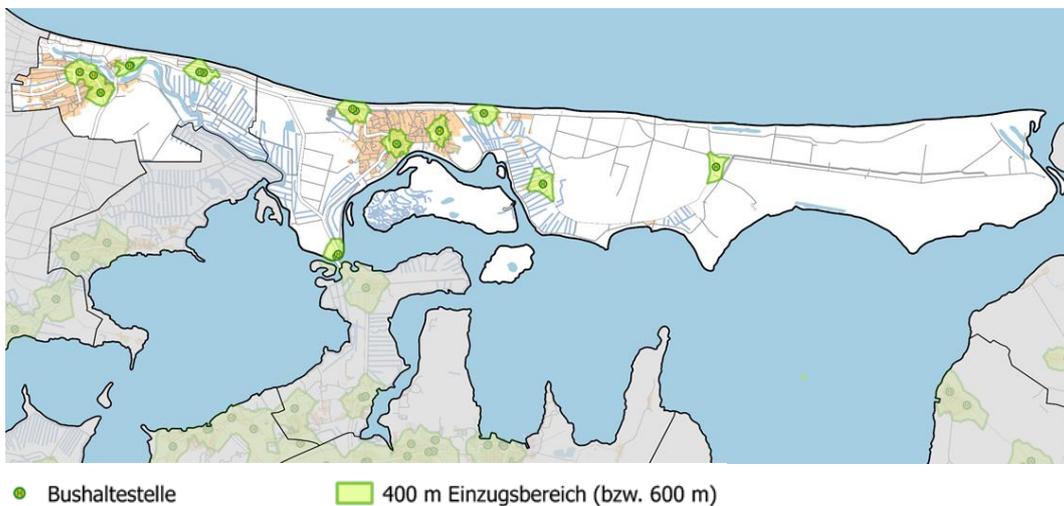
Abbildung 36: Erschließung in der Stadt Bergen auf Rügen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

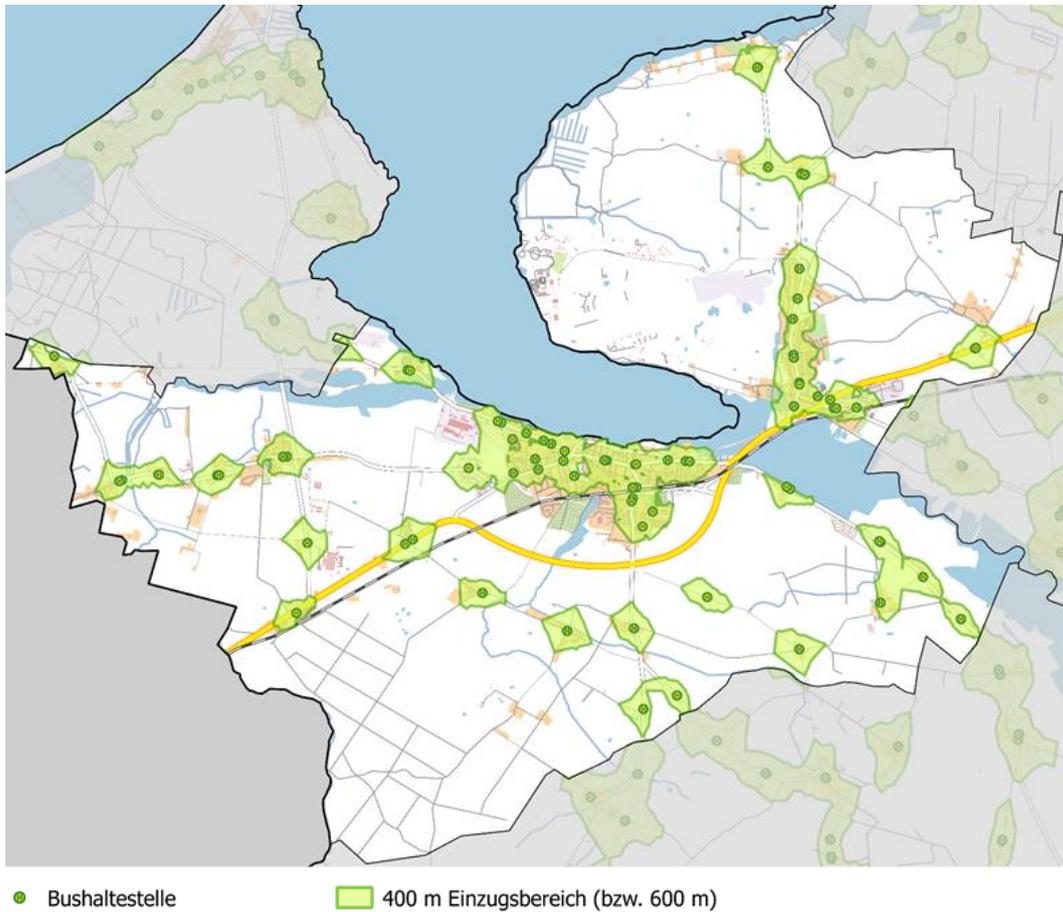
Abbildung 37: Erschließung in den Gemeinden Prerow und Zingst auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

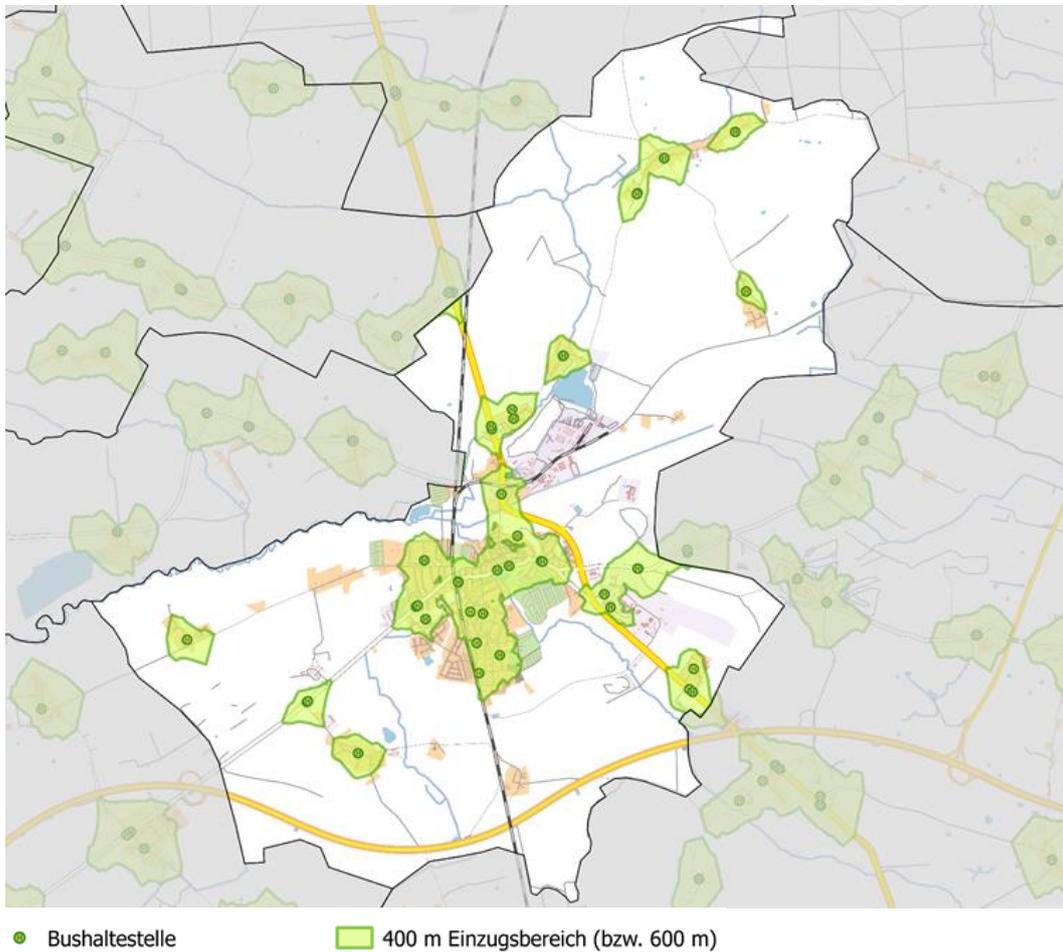
Abbildung 38: Erschließung in der Stadt Ribnitz-Damgarten auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

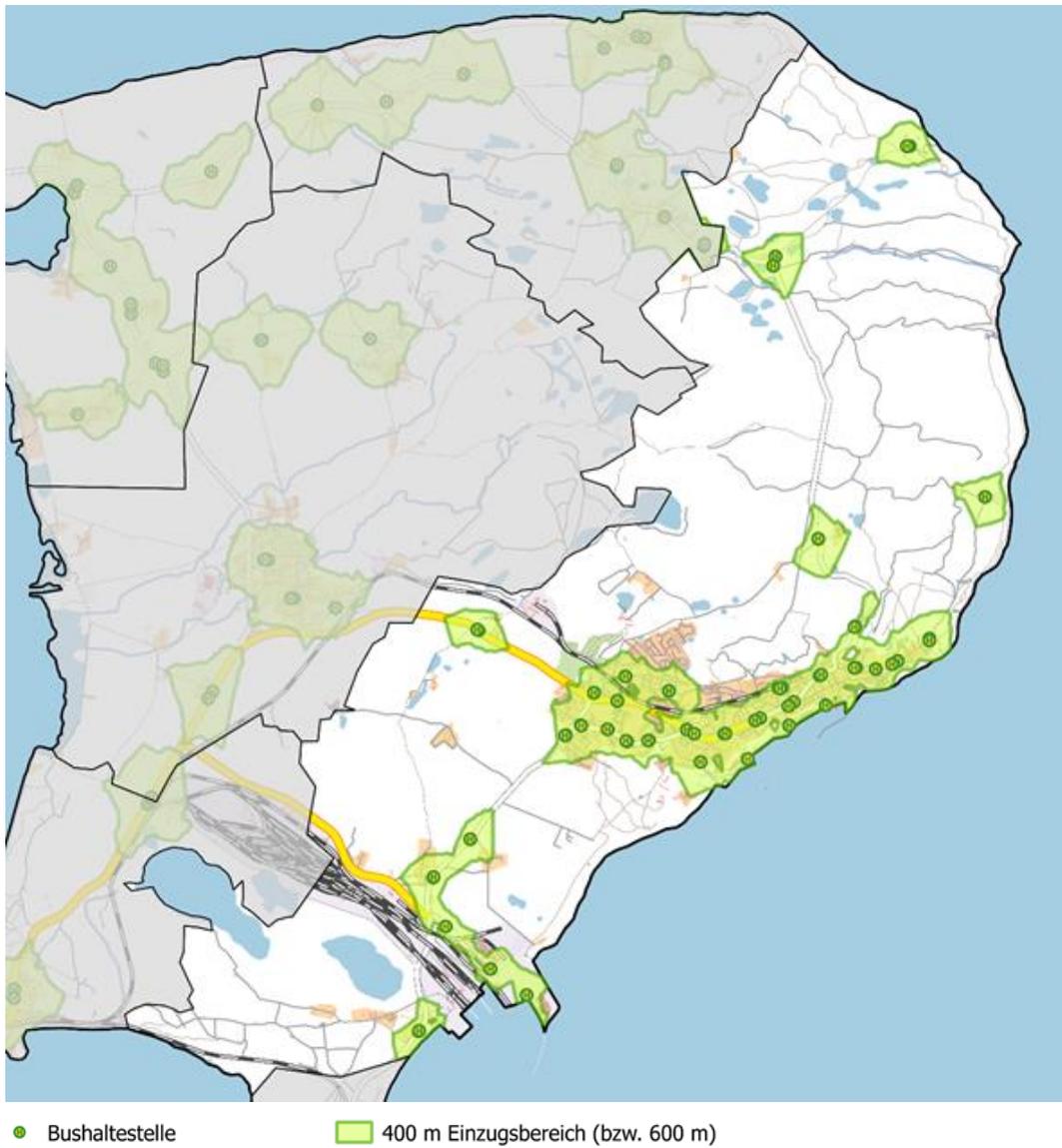
Abbildung 39: Erschließung in der Stadt Grimmen auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

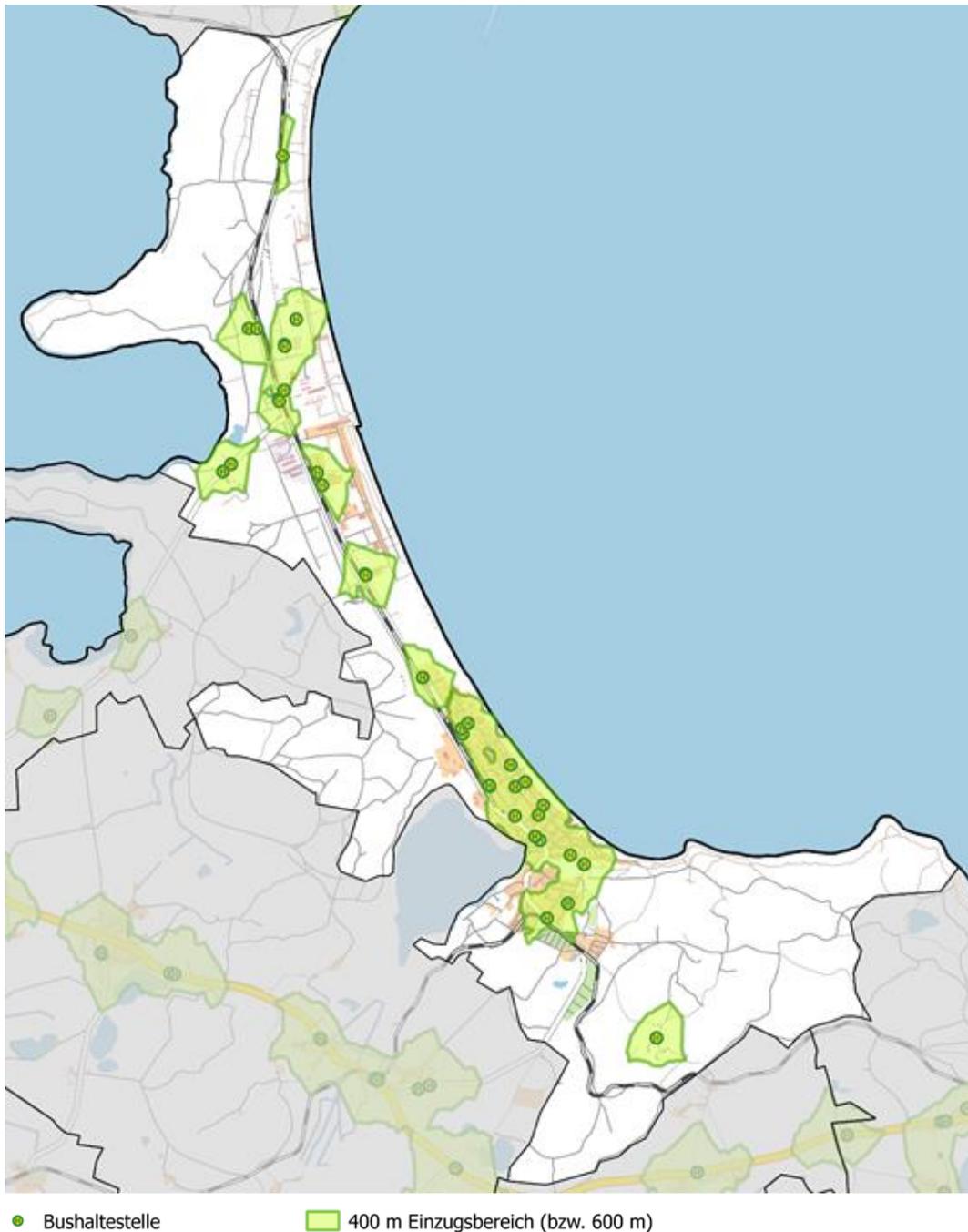
Abbildung 40: Erschließung in der Stadt Sassnitz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

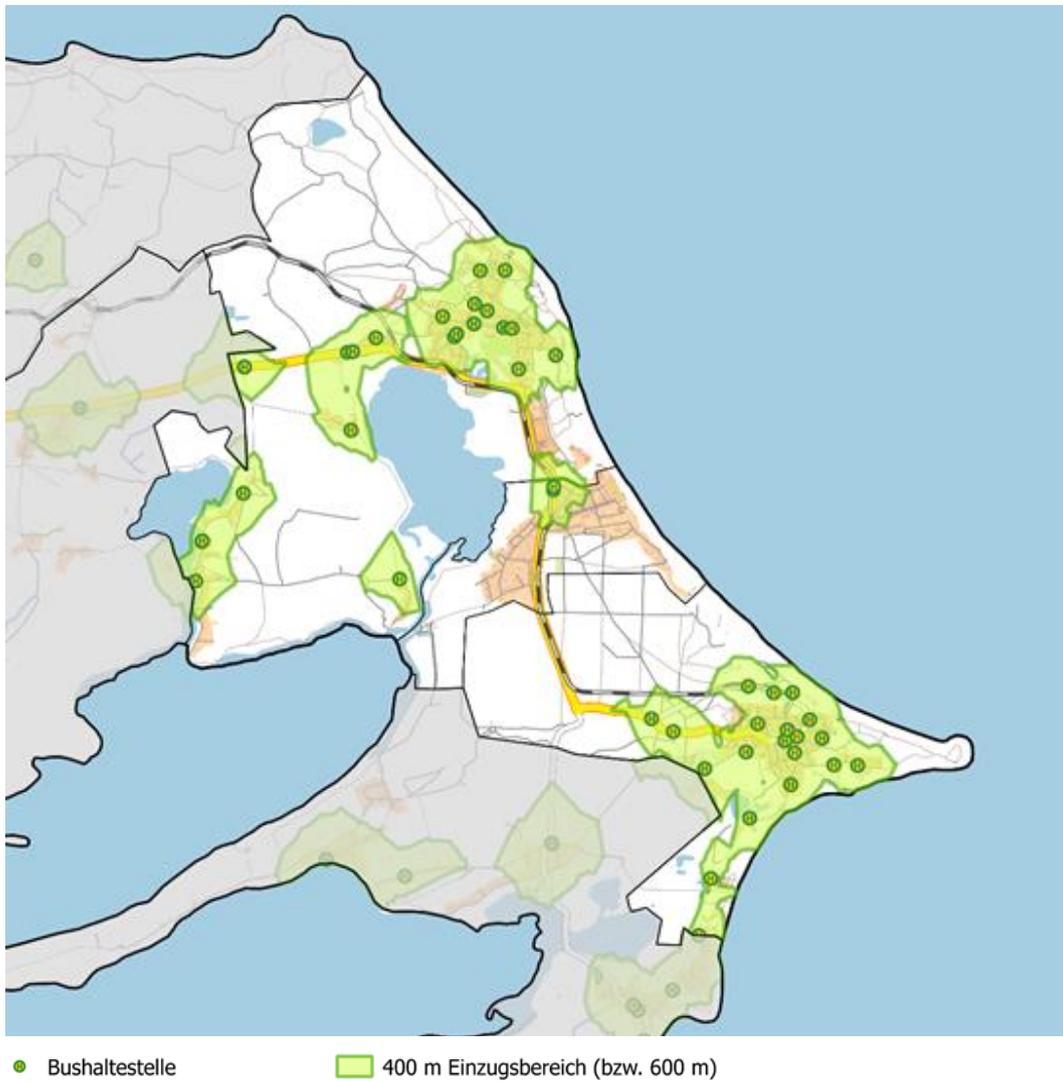
Abbildung 41: Erschließung in der Gemeinde Binz auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen



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.

Änderungen zur Anlage 1 der BV/3/0322 - Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen

Kapitel 4.4.3 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr (S. 111 - 112) - Ergänzung:

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.

Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität (S. 147) - Änderung:

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 Schülernetz Karte 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.

Kapitel 7.3 Zusammenfassender Maßnahmenplan (S. 184, 188) - Ergänzung, Änderung:

Lfd.Nr.	Maßnahme/Prüfauftrag	Bezug	Umsetzungshorizont
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
123	Prüfung von Maßnahmen zur verkehrsmittelübergreifenden Verbesserung der Schülerbeförderung und der Freizeitmobilität der Schülerinnen und Schüler	5.2.4	2022 - 2023

Anhörungsprotokoll und Abwägung zur Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Vorpommern-Rügen ab 2021

Die eingegangenen Stellungnahmen sind in nachfolgender Reihenfolge nach Hinweisgebern geordnet. Innerhalb der einzelnen Kapitel werden die Stellungnahmen alphabetisch geordnet:

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden

Aufgabenträger

Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände

Landesplanung

Politik

Verkehrsunternehmen

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
Amt Altenpleen; 29.07.2021	Seite 28 1 Absatz: Neu 3. Strichaufzählung: Touristisches Entwicklungskonzept Amt Altenpleen / Amt Niepars (Vergleiche Stadt Land Fluss Hellweg & Höpfner PartG mbH 2016)	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des Konzeptes in der Aufzählung in Kapitel 1.2.5 sowie im Literaturverzeichnis. Berücksichtigung fand das Konzept bereits in der Analysephase, es wurde jedoch noch nicht in der Auflistung in Kapitel 1.2.5 aufgeführt.
	Seite 78 Zu 4.1.1: Offen bleibt insgesamt die Frage, wie Einwohner aus Orten mit weniger als 100 EW zu den Buslinien gelangen sollen? Da findet der Entwurf des NVP seine Grenzen. Hierzu ist gar keine Aussage getroffen. Ich denke da an Muuks, Wendisch-Langendorf, Kinnbackenhagen, Bisdorf, Batevitz etc. Auch wenn es zu dieser Frage keine Antwort geben wird, gehört der Vollständigkeit halber eine Aussage dazu, wieviel % der Kreisfläche bzw. wieviel Einwohner aus diesen Orten den ÖPNV nicht erreichen können. Nur mit dieser Datenbasis kann man über Alternativen/Ideen diskutieren.	Der Hinweis ist teilweise sinnentsprechend enthalten. Der definierte Mindesterreichbarkeitsstandard steht neben den Vorgaben zur Mindestbedienung in den einzelnen Netzkategorien sowie neben der Bedienpflicht im Rahmen der Sicherstellung der Schülerbeförderung, so dass in der zukünftigen Mobilitätsentwicklung insgesamt für den Landkreis eine deutliche Angebotsverbesserung zu erwarten ist. Aufgrund fehlender statistischer Angaben zu den Einwohnenden von Ortsteilen ist in der Tat keine Ausweisung der gewünschten Angaben machbar. Um dennoch auch in kleinsten Ortsteilen zukünftig verbesserte Erreichbarkeiten zu gewährleisten, wird über die Mindeststandards hinaus die Etablierung von Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) angezielt (vgl. Kapitel 4.6.6). Hierzu wird ein schrittweises Vorgehen vorgeschlagen, dass langfristig auch auf alle Bereiche des Landkreises ausgeweitet werden kann. Insofern enthält der NVP bereits die geforderten Erschließungsalternativen.
	Seite 88: Unter Prüfauftrag Kategorie Nebenkorridor hinzufügen: Barhöft / Prohn / Parow, Dorf – Abzw. Parow	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Absicherung der Anbindung von Barhöft erfolgt über das Hauptnetz II, so dass eine Bedienung im Rahmen des Stadtverkehrs Hansestadt Stralsund nicht vorgesehen ist.
	Seite 112 Letzter Absatz: Die letzten beiden Sätze streichen. Neuer Satz: Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird diese Verkehrsrelationen sicherstellen.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es besteht für den Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger der Schülerbeförderung keine Verpflichtung, Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches ausgerichtet sind, sicherzustellen.
	Seite 114 Überschrift „Schülerbeförderung in Tourismusschwerpunkträumen“ Zeile 4, streiche soll, setze muss	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Formulierung wird beibehalten, da die Sicherstellung der Schülerbeförderung als hierdurch nicht beeinträchtigt wird Pflichtaufgabe (siehe S. 113, Abschnitt „Beförderungspflicht und

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		Zumutbarkeitskriterien in der Schülerbeförderung“). Es geht hier lediglich um das Ziel der verbesserten Koordinierung.
	Seite 120 Erster Absatz, neu 4. Strichaufzählung: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Ortskern Klausdorf (Vorpommernhus, Ostseeferienhausgebiet inkl. Parkanlage und Badestelle) sowie Barhöft mit Hotel und Hafen (Wassertourismus)	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte ergänzt.
	Seite 121 Abbildung 30: Ergänzung weiter mögliche Erweiterung in späteren Phasen, hier: Amt Altenpleen (rot) Ergänzung letzter Satz: Franzburg-Richtenberg, Miltzow und Amt Altenleen) erfolgen.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Formulierung und Kartendarstellung werden beibehalten, da eine Ausweitung der geplanten On Demand-Verkehre auf das Amt Altenpleen bzw. Teile des Amtes Altenpleen in einer möglichen späteren Umsetzungsphase zunächst geprüft werden muss. Darüber hinaus wurde bereits in Kapitel 4.6.7 ein Prüfauftrag 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 berücksichtigt.
	Seite 127 Strichaufzählung ergänzen: Prüfung der regelmäßigen und saisonalen ÖPNV-Anbindung des Freizeit- und Bildungsziels „Kranichwelten – Das internationale Kranichzentrum“ inkl. „Kranorama am Ortsteil Günz der Gemeinde Altenpleen an die Umliegenden Gemeinden, bis Stralsund.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag ergänzt, allerdings in Kapitel 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte und nicht in Kapitel 4.6.10 Maßnahmen im Bereich Nordvorpommern.
	Seite 133 Zeile 8 streiche „sollen, wenn möglich“, setze „müssen“	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Die Formulierung wird auf „sollen“ präzisiert, da nicht in jedem Fall ein tatsächlich garantierter Anschluss betrieblich erforderlich und sinnvoll sein wird. Die Konkretisierung der Vorgaben erfolgt dann im Instrument der Vorabbekanntmachung oder die Festlegungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit den Verkehrsunternehmen.
	Sonstiges: Die Angaben zu den Schulen und Schülerzahlen beziehen sich auf die prognostischen Entwicklungen landkreisbezogen. Es wird von einem Zuwachs an Schülerzahlen bis 2026/2027 ausgegangen. Darauf folgt dann ein Rückgang. Diese Angaben stimmen mit der Schulentwicklungsplanung überein. Anderes können wir auch auf der Grundlage der tatsächlichen Schülerzahlen (aufgrund der Geburtenraten) nicht angeben.	Kenntnisnahme.
	Allerdings stellte sich mir die Frage nach den An- und besonders Abfahrtszeiten bei Ganztagsangeboten in Schulen- die in begründeten Fällen mit dem ÖPNV	Kenntnisnahme. Es besteht kein Beförderungsanspruch zur oder von der Hortbetreuung.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	abgestimmt werden sollen. Was ist ein begründeter Fall? Ist hierbei berücksichtigt, dass ab 2026 ein Rechtsanspruch auf einen Hortplatz besteht- und damit Ganztagsangebote oder Ganztagschulen im Landkreis flächendeckend die Regel werden können?	
Amt Barth; 02.08.2021	ich möchte Ihnen nun in zusammengeführten Art und Weise die Stellungnahmen der Gemeinden des Amtsbezirks Barth zur Erstellung des Nahverkehrsplanes zukommen lassen.	Kenntnisnahme.
	Kamin: Kritisiert, dass es bisher keine Mitteilung gibt, wie das Konzept in den einzelnen Gemeinden umgesetzt werden soll und in welcher Weise die Vorschläge der Gemeinden berücksichtigt wurden.	Kenntnisnahme. Hinweise und Vorschläge der Gemeinden aus der Beteiligung (Frühbeteiligung, Workshops) wurden im Erstellungsprozess des NVP mitgedacht und die aus Sicht des Landkreises realisierbaren Maßnahmen sind in die Mindestbedienvorgaben, Einzelmaßnahmen und Qualitätsvorgaben eingeflossen (in den Kapiteln 4 und 5). Eine Einzelrückmeldung zu den Wünschen ist nicht Teil der beauftragten Leistungen, so dass bei Bedarf über den Landkreis hierzu gern separat ein Austausch erfolgen kann.
	<p>Trinwillershagen: Fragt an wie bzw. kritisiert die Art und Weise in welcher Form Siedlungsschwerpunkte definiert werden.</p> <p>Des Weiteren weist darauf hin, dass die Radwegeinfrastruktur nicht mitgedacht wird, sie wird von dem BGM der Gemeinde Trinwillershagen als Teil des Nahverkehrsplan gesehen.</p> <p>Als letzten Punkt merkt die Gemeinde Trinwillershagen die offenen Fragen nach der Finanzierung an.</p>	<p>Die Hinweise werden nicht berücksichtigt. Siedlungsschwerpunkte werden im NVP entsprechend den Festlegungen des LEP M-V bzw. des RREP VP definiert, so dass diese im NVP übernommen, nicht aber selbst definiert werden. Die entsprechenden Quellennachweise lassen dies auch erkennen.</p> <p>Radwegeinfrastruktur sowie Maßnahmen z.B. zur Verbesserung von Radwegeinfrastrukturen sind nicht Regelungsinhalt des NVP.</p> <p>Der Realisierungs- und Finanzierungsrahmen für das zukünftige Leistungsangebot wird in Kapitel 7.1. und hier insbesondere in den Unterkapiteln 7.1.2 bis 7.1.6 dargestellt, so dass aus Sicht des Landkreises zunächst keine offenen Fragen bezüglich der Finanzierung von Maßnahmen des NVP bestehen. Der Landkreis erfüllt seine gesetzlichen Pflichten entsprechend ÖPNVG M-V aus. Die verkehrspolitisch wünschenswerten Umsetzungen sind nach derzeitigem Ermessen nicht ausschließlich allein auf Basis der verfügbaren Haushaltsmittel im eigenen Wirkungskreis leistbar (vgl. § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V), so dass hier ein transparenter Ansatz für alle Beteiligten Partner genutzt wird, um auf etwaige Finanzerfordernisse (insbesondere bei über den Mindeststandard hinausgehenden Verkehren) hinzuweisen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Saal: Schließt sich der Kritik Trinwillershagens an bzw. stellt dieselben Fragen.	Die Hinweise werden nicht berücksichtigt. Siehe Abwägung der Stellungnahme der Gemeinde Trillwillershagen oben.
	Lüdershagen: Schließt sich der Kritik Trinwillershagens an bzw. stellt dieselben Fragen.	Die Hinweise werden nicht berücksichtigt. Siehe Abwägung der Stellungnahme der Gemeinde Trillwillershagen oben.
	Divitz-Spoldershagen, Fuhendorf, Kenz-Küstrow, Löbnitz, Pruchten, Stadt Barth: keine Anmerkungen	Kenntnisnahme.
Stadt Barth; 09.09.2021	Im Namen der Stadt Barth und im Auftrag des Bürgermeisters Friedrich-Carl Hellwig teile ich Ihnen mit das die Stadt Barth keine Anmerkungen zu der Erstellung eines Nahverkehrsplanes hat. Ich bedanke mich für die Bearbeitung.	Kenntnisnahme.
Stadt Bergen auf Rügen; 06.09.2021	Bezüglich der vorgenannten Nahverkehrsplanung, bezieht die Stadt Bergen auf Rügen wie folgt Stellung: Ein Linienverkehr durch das Kiebitzmoor ist aus folgenden Gründen abzulehnen: - Einmündung B196/ Kiebitzmoor ist ohnehin durch die scharfe Rechtskurve (aus Richtung Stralsund kommend) suboptimal, da der Radius/die Fahrbahnbreite nur sehr gering ist. - Im Tannenweg wohnen sowohl Familien als auch Senioren; ein Gehweg existiert nicht. - Grundsätzlich ist in dem Gebiet der Begegnungsverkehr schwierig und wird daher abgelehnt. - Haltestellen existieren sowohl in Bergen-Süd als auch im Kiebitzmoor (vor RHT).	Der Hinweis wird berücksichtigt. Das Kiebitzmoor wird derzeit nicht erschlossen, so dass dieses Defizit aus planerischer Sicht behoben werden sollte. Dies ist insbesondere wichtig, da auch die Stadt Bergen auf Rügen selbst auf die wichtigen Zielgruppen wie Familien oder Senioren in diesem Bereich hinweist. Um den berechtigten Hinweis auf die Befahrbarkeit aufzunehmen, wird im Text des NVP ein Hinweis ergänzt, dass die Umsetzung im Bereich Kiebitzmoor nur dann möglich ist, wenn geeignete Fahrzeuge oder aber die Befahrbarkeit durch bauliche Voraussetzungen oder organisatorische Maßnahmen ermöglicht werden kann.
	Es ist sicherzustellen, dass das Krankenhaus erreichbar ist.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Anbindung des Sana-Krankenhauses Rügen wird durch den Stadt- bzw. Ortsverkehr sichergestellt (vgl. Kapitel 4.2.7).
	Es ist sicherzustellen, dass eine gute Anbindung zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die SPNV-Zugangsstelle Bergen, Bahnhof ist als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen dem SPNV und dem sonstigen ÖPNV definiert (vgl. Kapitel 5.1.3) und der Stadt- bzw. Ortsverkehr wird über die SPNV-

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		Zugangsstelle Bergen, Bahnhof geführt (vgl. Kapitel 4.2.7). Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 5.1 soll eine Anschlusssicherung zu erfolgen.
	Es ist sicherzustellen, dass die großen Märkte (Kaufland, Famila) erreichbar sind.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Anbindung der Einzelhandelsstandorte Kaufland und Famila wird durch den Stadt- bzw. Ortsverkehr sichergestellt (vgl. Kapitel 4.2.7).
	Es ist sicherzustellen, dass die Schwimmhalle erreichbar ist (ggf. mit direkter Linienführung aus Bergen-Süd und von unseren Schulstandorten, mcl. Gymnasium)	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.2.7 sowie in Kapitel 4.6.8 ist die Sicherung der Anbindung der geplanten Sportschwimmhalle in Bergen auf Rügen (geplante Eröffnung vsl. Sommer 2022) als Maßnahme bzw. Prüfauftrag enthalten.
	Es wäre wünschenswert, wenn es eine Anbindung an beide Friedhöfe gäbe.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Anbindung des neuen Friedhofs am Tilzower Weg wird für das Hauptnetz II (Verbindungsrelation Bergen – Güstelitz – Putbus) und die Anbindung des alten Friedhofs sowohl über den Stadt- bzw. Ortsverkehr als auch das Hauptnetz I (Verbindungsrelation Bergen – Serams – Sellin – Göhren) sichergestellt.
	Es ist Sicherzustellen, dass der Linienverkehr aus unseren Ortsteilen eine Anbindung an den Stadtbus hat.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Haltestelle Bergen, Busbahnhof ist als wichtiger Verknüpfungspunkt innerhalb des sonstigen ÖPNV definiert (vgl. Kapitel 5.1.3). Zahlreiche Linien des sonstigen ÖPNV (und auch der Stadt- bzw. Ortsverkehr) haben die Haltestelle als Start-/Endpunkt. Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 5.1 soll eine Anschlusssicherung zu erfolgen.
	Die Fahrzeiten sollten auch die üblichen Sprechzeiten der niedergelassenen Ärzte abdecken.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Durch den vorgesehenen Bedienzeitraum des Stadt- bzw. Ortsverkehrs von ca. 05:00 - 19:00 Uhr Montag bis Freitag werden die üblichen Sprechzeiten der niedergelassenen Ärzte abgedeckt (vgl. Kapitel 4.2.7).
	Es sollte die Einrichtung eines Verkehrsverbundes kurzfristig geprüft werden, um mit einem Fahrschein, z.B. den Bereich der Insel Rügen/Stralsund abzudecken.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aufgrund der Vorlaufzeiten der Umsetzung eines Verkehrsverbundes ist eine kurzfristige Einführung nicht möglich, so dass der in Kapitel 5.2.4 aufgeführte mittel- bis langfristige Umsetzungszeitraum beibehalten wird. Kurzfristig sollen jedoch Chancen von ÖPNV-Tarifen für touristische Zielgruppen genutzt werden, welche dann ggf. für weite Bereiche nutzbar wären (z.B. Wiederauflage der Idee „RügenCard“, vgl. Kapitel 5.2.4).

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Ca. 20 verschiedene Tarife erscheinen recht unübersichtlich. Bitte prüfen, ob eine Vereinfachung des Tarifsystems möglich ist.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Grundsätzlich soll das Tarifsystem mittel- bis langfristig weiterentwickelt und somit auch vereinfacht werden (u.a. soll der derzeitige Wabentarif zu einem Entfernungstarif weiterentwickelt werden und es soll ein Verbundtarif eingeführt werden, vgl. Kapitel 5.2.4).
	Der Schulbuszubringer sollte nicht Bestandteil der Stadtbuslinie sein.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 4.2.7 können bei Bedarf zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe des Fahrgastaufkommens notwendig sein. Diese Einzelfahrten erfolgen dann zusätzlich zu den in den Mindestbedienvorgaben vorgegebenen Fahrtenpaaren für den Stadt- bzw. Ortsverkehr.
	Es wäre wünschenswert, wenn 6 Fahrtenpaare als Mindestbedienvorgabe für den Stadtverkehr in Bergen auf Rügen aufgenommen werden.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Mindestbedienvorgabe wird beibehalten. Es kann jedoch im Rahmen der in Kapitel 4.2.7 vorgeschlagenen „optimalen Bedienung“ eine einzelvertragliche Vereinbarung zwischen der Stadt Bergen auf Rügen und dem Landkreis bzw. den Verkehrsunternehmen zu über den in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienstandard hinausgehende verkehrliche Bedarfe abgeschlossen werden (vgl. Kapitel 7.1.6 Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard).
Gemeinde Ostseebad Binz; 10.09.2021	Seite: 95 Tabelle 25 Absatz Überschrift Ortsverkehr Binz Gliederung 4.2.7 - Verbindungsrelationen u. Orientierungswerte für Stadt- bzw. Ortsverkehre Mindestbedienvorgabe ist Mo. bis Fr. 05.00 – 19.00 Uhr, Orientierungswert Hauptsaison täglich ca. 09.00 – 20.00 Uhr. Eine Bedienung in der Saison täglich von mindestens 5.00 bis 22.00 Uhr erscheint angemessen. Das gilt für den innerörtlichen Bus der Linie 27. Aber auch die überregionalen Linien sollten morgens früher und abends länger eine Beförderungsleistung anbieten, um einen Nutzen für das im touristischen Gewerbe beschäftigte Personal vorzuhalten.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Der in Kapitel 4.2.7 dargestellte „Orientierungswert optimale Bedienung“ wird für die Saisonzeiten wie gewünscht auf ca. 05:00 - 22:00 Uhr angepasst. Der Orientierungswert für Mo-Fr in der Nebensaison wird ebenso korrigiert.
	Seite: 124 Pkt. 6 Gliederung 4.6.8 – Prüfung Verbesserungsmöglichkeiten des ÖPNV	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt bzw. ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der bestehende Prüfauftrag „Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Maßnahmen im Bereich Insel Rügen zusätzliche Haltestellen im Bereich Gemeinde Ostseebad Binz</p> <p>Die von der Gemeinde Ostseebad Binz in der AH vorgeschlagenen zusätzlichen vorgeschlagenen Haltestellen entlang der Proraer Allee, beidseitig an der 1. Straße, 2. Straße, 3. Straße sowie beidseitig der L 29 bei den Feuersteinfeldern sind nicht aufgeführt.</p>	<p>ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Prora der Gemeinde Binz inkl. Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Prora Bahnhof Ost“ wird entsprechend um die weiteren potenziellen Haltestellenstandorte konkretisiert (vgl. Kapitel 4.6.8).</p>
	<p>S. 129 Gliederung 4.7 – ÖPNV Beschleunigung</p> <p>Flächenvorbehalte bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächen</p> <p>- Vorgehalten sollen werden: Straßen für Begegnungsfall Bus/ Bus und Schleppkurven für Gelenkbusse 21m und Solobusse 11m bzw. 15m</p> <p>Diese Vorgabe ist an Straßen zu binden, auf denen eine Linie des ÖPNV liegt bzw. gelegt werden soll. Ansonsten ist diese Vorgabe zu weit gegriffen!</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird eine Präzisierung der Formulierung entsprechend dem Hinweis umgesetzt.</p>
	<p>S. 149 Gliederung 5.2.5 – Qualität der Fahrgastinformation</p> <p>Fahrplankommunikation – Echtzeitinformation</p> <p>Die Vorgaben für einen weiteren Aufbau und dem Unterhalt von DFI Anlagen sind zu gering. Hier sollten klare Formulierungen und Vorgaben für die weitere Entwicklung von DIV Anlagen an den Bushaltestellen erfolgen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend berücksichtigt. Mit der Festlegung, dass DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie wichtigen Haltestellen (z.B. im Bereich touristischer Schwerpunkte) eingeführt werden sollten (vgl. Kapitel 5.2.5), sind bereits konkrete Haltestellen enthalten (vgl. hierzu definierte wichtige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Rügen in Kapitel 5.1.3), so dass kein weiterer Konkretisierungsbedarf gesehen wird.</p>
	<p>S. 151 z.B. Pkt. 8 Gliederung 5.2.6 - Fahrzeugqualität</p> <p>Hier sollte dringend aufgenommen werden, dass in den Fahrzeugen ein schneller elektr. Bezahlvorgang ermöglicht wird. Ein Problem wird an den Haltestellen immer deutlicher. Durch die einzelnen Bezahlvorgänge mit Bargeld verlängert sich der Standvorgang des Busses im Bereich der Haltestelle immer mehr. Durch digitale Bezahlmöglichkeiten Geldkarte (EC(DC/CC) oder Bezahl-App/Dienste kann die Standzeit der Busse wesentlich verkürzt werden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.2.6 werden bereits Fahrausweisverkaufstechnik und ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets als Ausstattungsmerkmal im Bereich der Fahrzeugqualität definiert. Darüber hinaus wird Kapitel 5.2.4 im Bereich Vertriebsqualität auf die Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen eingegangen. Hierbei wird auch aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen sowohl die Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle als auch das Anbieten eines elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. Handyticket über die App DB Navigator) für das Fahrausweissortiment als Anforderungen an die Entwicklung des</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		Vertriebs der Fahrausweise formuliert, welche durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden sollen.
	<p>S. 152 Umwelt-Standards</p> <p>Die eingesetzten Ortsbusse sollten schnellstmöglich auf alternative umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden. Es gibt hier keine Vorgaben!</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Es werden im Bereich des Einsatzes von alternativen Antrieben auch die Stadt- und Ortsverkehre mitgedacht (vgl. Kapitel 5.4.1). Des Weiteren wird auf die Umsetzung der Zielwerte aus der Clean Vehicles Directive und des daraus resultierenden SaubFahrzeugBeschG hingewiesen, so dass durch die bestehenden Rechtsnormen und den NVP-Entwurf die erforderlichen Vorgaben definiert werden.</p>
	<p>s. 153 - 155 Gliederung 5.2.7 – Infrastrukturqualität der Haltestellen</p> <p>Vorgabe Bau Haltestellen und auch Wartung/ Pflege Haltestellen</p> <p>Bei Beibehaltung der aktuellen Formulierung bleiben die DIV Systeme weiterhin in der Verantwortung u. Finanzierung der Straßenbaulastträger.</p> <p>Eine weitere Entwicklung von DIV an Haltestellen ist somit vom Willen zur Planung und der Finanzkraft des Straßenbaulastträgers abhängig. Das ist nicht plausibel. Der Bedarf sollte Grundlage des Handelns sein. Besser wäre die Planung und den Bau in die Hände des LK oder VVR zu geben. Hier ist der Bedarf bekannt und es kann eine zusammenhängende Flächenplanung erfolgen. Auch können Fördermittel nach Bedarf und konzentrierte eingeworben werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Zuständigkeiten im Bereich von Haltestelleninfrastrukturen werden im NVP korrekt dargestellt, so dass hier tatsächlich ein Willen zur Verbesserung / Modernisierung vorhanden sein muss, um einzelne Weiterentwicklungen umzusetzen. Die Veränderung dieser auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen basierenden Zuständigkeiten ist nicht Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans.</p>
	<p>S. 162 Gliederung 5.4 – Zukunftskonzept</p> <p>Pilotprojekte</p> <p>Die Linie 27 – Ortsverkehr Ostseebad Binz sowie auch Linie 28 - Jagdschloss sollte als Pilotanwendung für alternative umweltfreundliche Antriebskonzepte mit aufgenommen werden.</p> <p>Pilotprojekt „Autonomes Fahren“. Es wird der Vorschlag für ein weiteres Pilotprojekt vorgebracht. Da sehr abgeschlossen, erscheint die die Stecke zum Jagdschloss Granitz hierfür durchaus geeignet.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch teilweise berücksichtigt. Die Linie 28 ist bereits als besonders geeignetes Gebiete für eine Pilotanwendung mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen aufgeführt. Der Stadt- bzw. Ortsverkehr Binz inkl. Prora war bisher im Bereich der Ausweitung nach Durchführung der Pilotanwendung enthalten. Er wird jedoch als weitere mögliche Pilotanwendung der ersten Stufe aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung der Strecke Binz – Jagdschloss Granitz als eines der möglichen ersten Einsatzszenarios für automatisierte und/oder autonome ÖPNV-Anwendungen (vgl. Kapitel 5.4.2).</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>S. 175 Gliederung 7.1.6 – Mitfinanzierung von Verkehren über Mindeststandard</p> <p>Dieser NVP regelt Mindeststandards. Werden später weitere Forderungen über festgesetzten Mindeststandard angefordert, sind die Aufwendungen mitzufinanzieren. – z.B. längere Bedienzeit in der Saison...</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Gemeinde Buschvitz; 23.08.2021</p>	<p>Seite 423 4.6.8 Maßnahmen im Bereich der Insel Rügen</p> <p>Der erste Bus fährt ab Stedar um 7:05 Uhr nach Bergen. Der letzte Bus fährt ab Bergen, Busbahnhof um 15:52 Uhr nach Stedar. Im Allgemeinen beginnt die Arbeitszeit um 7:00 Uhr und endet um 16:00 Uhr. Daraus ergibt sich, dass kein Werktätiger der Gemeinde Buschvitz mit den Ortsteil Stedar den ÖPV für die tägliche Fahrt zur Arbeit und zurück nutzen kann. Linienbedingt gehören die Werktätigen der Ortsteile Zittvitz, Tetel und Dumsevit ebenfalls dazu. Ich schlage als vor, für mindestens zwei Jahr ein Test auf dieser Linie mit einem Ruftaxi zu belegen. Eine kürzere Zeit ist nicht überzeugend weil sich alle Anwohner bereits eigenständig um die tägliche Arbeitsan- und -abfahrt gekümmert haben.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.6.8 Maßnahmen im Bereich der Insel Rügen ist folgender Prüfauftrag definiert: „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.“</p> <p>Die durch die Gemeinde geschilderte Problematik soll bei der Prüfung entsprechend berücksichtigt werden. Zur Verdeutlichung wird die Darstellung in Abbildung 30 (vgl. Kapitel 4.6.6 Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV) entsprechend angepasst.</p>
<p>Amt Darss-Fischland; 13.09.2021</p>	<p>In der Anlage erhalten Sie Hinweise aus der Gemeinde Ostseebad Wustrow.</p> <p>Zuarbeiten aus den weiteren amtsangehörigen Gemeinden liegen uns nicht vor.</p>	<p><i>Abwägung erfolgt separat als „Gemeinde Ostseebad Wustrow“.</i></p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Gemeinde Dranske; 31.08.2021</p>	<p>Durchgehender Bus von Dranske nach Bergen und zurück zu bestimmten Zeiten sollte unbedingt beibehalten werden</p>	<p>Kenntnisnahme. Veränderungen der bestehenden Durchbindung sind nicht vorgesehen. Der NVP legt grundsätzlich Verbindungsrelationen und die jeweilige Mindestbedienung je Netzebene fest (vgl. Kapitel 4.2. Die Netzebenen und Verbindungsrelationen sind über Verknüpfungspunkte miteinander verbunden (Vorgaben zur Anschlusssicherung, vgl. Kapitel 5.1). Der NVP beinhaltet als strategischer Rahmenplan jedoch keine Fahr-, Dienst und Umlaufplanung. Dies ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Diese sind jedoch bemüht, auch zukünftig attraktive Verbindungen anzubieten. Hierzu gehören auch derzeit bestehende Direktverbindungen (bzw. Durchbindungen).</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Preisreduzierungen für bestimmte Einkommensgruppen (Prüfauftrag an VVR-Ferntarife von Drankse nach Bergen – eventuell Quersubventionierung möglich)	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. In Kapitel 5.2.4 werden umfangreiche Maßnahmen zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Tarife definiert. U.a. soll eine Weiterentwicklung des derzeitigen Wabentarifs zu einem Entfernungstarif erfolgen sowie die Einführung eines Verbundtarifs (eTarif) gestartet werden. Konkrete Effekte auf die Verringerung der Tariffhöhe für einzelne Relationen können dabei entstehen, jedoch vorab nicht garantiert werden. Es ist zudem zu beachten, dass in der zukünftigen Entwicklung Veränderungen der Kosten im Bereich individueller Pkw (u.a. CO2-Abgabe, etc.) auftreten werden, so dass der ÖPNV demgegenüber an Attraktivität gewinnen wird.
	Ausstiegsanpassung der Bordsteine an Bushöhe	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP verweist auf das durch den Landkreis erstellte Haltestellenkonzept. Dies zielt auch auf die Schaffung von Bordsteinhöhen, die im Zusammenwirken mit den ÖPNV-Fahrzeugen eine barrierefreie Nutzung unterstützen. Die bauliche Umsetzung erfordert jedoch das Engagement der jeweiligen Baulastträger, so dass hier die Gemeinde selbst eine rasche Lösung unterstützen kann.
	Abfahrtszeiten kompatibel mit Schulschluss (Zusammenarbeit mit Schulen)	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In den Kapiteln 1.2.2 sowie 4.5 wird auf die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000 (Verwaltungsvorschrift Schulorganisation) hingewiesen, nach der Maßgabe zur Verkehrsorganisation der Beförderung von Schülerinnen und Schülern definiert werden. 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. Vor Beginn eines jeden Schuljahres führt die VVR darüber hinaus bei Bedarf Abstimmungen mit den Schulen zu möglichen Anpassungserfordernissen durch.
	Einsatz eines zusätzlichen Busses von Bergen um 13.45 Uhr und 15.45 Uhr (zu hohes Schüleraufkommen Gymnasium)	Kenntnisnahme. Der NVP beinhaltet als strategischer Rahmenplan keine Fahr-, Dienst und Umlaufplanung. Allerdings wird durch die festgelegten Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.2) sichergestellt, dass bei Bedarf zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe des Fahrgastaufkommens erfolgen können bzw. notwendig sein können.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Die Gemeinde Dranske unterstützt die Aufnahme der Wegebahnen (z.B. Putgarten, Binz, Stralsund) in das Nahverkehrsnetz vom VVR.	Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Die Stellungnahme zielt auf bestehende Angebote des Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs im Sinne des PBefG ab. Hierbei handelt es sich nicht um Angebote des ÖPNV, so dass diese Angebote nicht Regelungsinhalt des NVP sind. Der Nahverkehrsplan unterstützt in Kapitel 4.4.3 dennoch im Sinne eines integrierten Ansatzes koordinierte Angebote zwischen Angeboten des ÖPNV und Angeboten des Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs.
	Bushaltestellen entlang der Schaabe wieder abschaffen oder aber diese wenigstens als vernünftige Bustaschen ausbauen. Fahrt zur Schaabe dann subventionieren (kostenfreie Nutzung?)	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Abschaffung der genannten Haltestellen liegt nicht im Interesse des Landkreises, da eine erhebliche Erreichbarkeitsverbesserung dieser bisher ohne Halt durchfahrenen Bereiche ohne wesentlichen Aufwand erreicht wird. Die Sicherstellung einer adäquaten Haltestelleninfrastruktur (z.B. Bauart) liegt im Aufgabenbereich des zuständigen Straßenbaulastträgers, so dass die berechnete Forderung nach einer geeigneten Ausbaugestaltung darüber erfolgen muss.
	Aufnahme des Baus eines Kreisverkehrs in Sagard als notwendige bauliche Maßnahme	Kenntnisnahme. Infrastrukturelle Maßnahmen wie der Errichtung von Kreisverkehren zur Umgestaltung von Knotenpunkt im Straßenverkehr sind nicht Regelungsinhalt des NVP.
Stadt Garz auf Rügen; 11.08.2021	Alles okay, war bei Mitwirkung dabei!	Kenntnisnahme.
Stadt Grimmen; 03.09.2021	25 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen Es wird der Hinweis gegeben, dass die Stadt Grimmen über ein ISEK und ein Tourismuskonzept verfügt. Beides wird in der Anlage zur Verfügung gestellt und sollte bei der Erarbeitung der Nahverkehrsplanung für den Landkreis VR und die Belange der Stadt Grimmen, die sich daraus ergeben, Berücksichtigung finden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung der Konzepte in der Aufzählung in Kapitel 1.2.5 sowie im Literaturverzeichnis. Berücksichtigung fanden die Konzepte bereits in der Analysephase, sie wurde jedoch bisher noch nicht in der Auflistung in Kapitel 1.2.5 aufgeführt.
	28 Verkehrspolitische Zielsetzungen Zur Erreichung der Klimaziele und die tatsächliche Minimierung der CO2 Belastung ist ein attraktives ÖPNV-Angebot mit ein Baustein der ausgebaut werden muss, um den Individualverkehr tatsächlich spürbar zu minimieren.	Kenntnisnahme.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Dies ist umso wichtiger in Regionen, die ländlich geprägt sind und längere Fahrstrecken notwendig sind, um die Teilhabe am Arbeits- und gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.</p> <p>Es wird auf die Ein- und Auspendlerstruktur verwiesen, diese zeigt für Grimmen in den Jahren ab 2001 bei den Einpendlern eine stetig steigende Tendenz. Die Zahl der Auspendler ist nahezu konstant. Im Jahr 2019 waren es 2.360 Einpendler und 1.895 Auspendler.</p> <p>Auch die demographische Entwicklung zeigt deutlich, dass der prozentuale Anteil der Senioren stetig steigt. Dies ist eine Altersgruppe, die ganz besonders auf ein attraktives ÖPNV-Netz und Fahrplanangebot angewiesen ist. Zum Einen, weil sie gar nicht mehr motorisiert sind, zum Anderen weil auch keine sichere Teilnahme am Straßenverkehr mehr möglich ist. Das Unfallrisiko kann für diese Verkehrsteilnehmer ebenfalls minimiert werden.</p>	
	<p>Das Ziel „in Räumen mit geringer Nachfrage“ ein „bedarfsgesteuertes flexibles Verkehrsangebot“ zu unterbreiten, ist nicht ausreichend, um auch in diesen Räumen den ÖPNV tatsächlich zu nutzen. Die geringe Nachfrage in diesen Räumen resultiert doch vielmehr daher, dass es gar keine ÖPNV-Angebote gibt. In diesen Räumen ist das ÖPNV-Angebot vorrangig auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet. Bei diesem Linienangebot kann sich keine Nachfrage nach dem ÖPNV entwickeln.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten bzw. wird teilweise berücksichtigt. Durch die geplante Einführung eines On Demand-Verkehrs im Bereich Grimmen (vgl. Kapitel 4.6.6) sollen sowohl das ÖPNV-Angebot als auch die Erreichbarkeit in den an Grimmen angrenzenden Ortsteilen verbessert werden. Es ist vorgesehen, Fahrtmöglichkeiten von Haltestelle zu Haltestelle anzubieten und den Fahrgästen somit größtmögliche Flexibilität zu bieten. Eine entsprechende Ergänzung der vorgesehenen Betriebsform wird in Kapitel 4.6.6 ergänzt.</p>
	<p>Auch ist es Aufgabe des ÖPNV die Mittelzentren durch attraktive Angebote im ÖPNV zu stärken, also muss auch hier die Voraussetzung geschaffen werden für die stärkere Verknüpfung mit den Umlandgemeinden von Grimmen. Wo kein attraktives Angebot besteht, können auch keine Bedürfnisse bestehen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die geplanten On Demand-Verkehre sollen im Bereich der Stadt Grimmen mit den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II verknüpft werden (Anschlussicherung). Hierfür wurde die Haltestelle Grimmen, Bahnhof als Verknüpfungspunkt definiert (vgl. Kapitel 5.1.3).</p>
	<p>39 Wirtschaftliche Situation</p> <p>In der Tabelle 6 befindet sich eine Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis. Auch für die Stadt Grimmen kann in Anspruch genommen werden, dass hier Betriebe ihren Firmensitz haben, die durchaus bedeutende Arbeitgeber für den Landkreis sind und deren Arbeitnehmer auch Pendlerverhalten im Landkreis erzeugen. Stadtbäckerei Kühl, die Firma Bekru Türen- und Fensterproduktion, Wäscherei Fliegel, Handelshof Vorpommern.</p>	<p>Kenntnisnahme. Tabelle 6 in Kapitel 2.1.4 zeigt eine Auswahl bedeutender Arbeitgeber im Landkreis Vorpommern-Rügen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vielmehr wurde eine Auswahl auf Basis von Angaben des Landesförderinstituts Mecklenburg-Vorpommern zu den 100 größten Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern dargestellt. Die aus den Arbeitswegen der Beschäftigten resultierenden Pendelndenverflechtungen wurden unabhängig davon, ob ein Unternehmen in Tabelle 6 aufgeführt ist, untersucht (vgl. Kapitel 2.1.3) und bei der weiteren Planung berücksichtigt. Dies gilt auch für die in der Stadt Grimmen ansässigen Unternehmen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>41, 42 Freizeit und Tourismus: Die Abb. 8 sollte in Hinblick auf die Korrektheit der Darstellung überprüft werden. Entsprechend des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern liegt auch das Gemeindegebiet von Grimmen in einem Tourismusedwicklungsraum.</p> <p>Der Jakobswanderweg führt direkt durch das Stadt-/Gemeindegebiet von Grimmen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Abbildung 8 wird das Gemeindegebiet der Stadt Grimmen entsprechend dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern als Tourismusedwicklungsraum „Trebel und Recknitz“ dargestellt (vgl. Kapitel 2.1.5).</p>
	<p>45 Verflechtungen in der Schülerbeförderung: Derzeitig ist für Grimmen der ÖPNV fast vollständig nach dem Schülerverkehr ausgerichtet.</p> <p>Dieser fährt die Schulen nach einem eigenen Fahrplan entsprechend der ausgewählten Schulstandorte an.</p> <p>Die freie Schulwahl wird in Grimmen schon dadurch eingeschränkt, dass Schüler dann nicht den ÖPNV nutzen können, weil einfach keine anders fahrende Linie bedient wird. Ein Schulbesuch in Greifswald ist schon gar nicht möglich unter Nutzung des ÖPNV. Insofern wird auch die freie Schulwahl ausgehebelt.</p>	<p>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Verbindungsrelation Grimmen – Süderholz – Greifswald ist im NVP als Hauptnetz I und landesbedeutsame Buslinie enthalten. Darüber hinaus sollen im Bereich der Stadt Grimmen die Einführung eines Stadt- bzw. Ortsverkehrs geprüft sowie ein On Demand-Verkehre zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt umgesetzt werden. Diese Angebote können, neben den bisher bestehenden Angeboten auch von Schülerinnen und Schülern für Fahrten zu Schulstandorten im Bereich Grimmen oder auch in Greifswald genutzt werden.</p> <p>Ein Aushebeln der freien Schulwahl ist sachlich unzutreffend.</p>
	<p>48,49, 53 Verkehrsangebot im ÖPNV: Insgesamt bleibt festzustellen, dass sich die Verkehrsangebote im ÖPNV und auch der jetzige Entwurf der Nahverkehrsplanung für Grimmen stark am Schülerverkehr orientiert.</p>	<p>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die zitierten Textstellen beziehen sich auf den IST-Stand. Die zukünftige Ausrichtung des Nahverkehrs wird in diesem Hinweis jedoch nicht richtig wiedergegeben (vgl. u.a. Kapitel 4 und 5): Es sollen im Bereich der Stadt Grimmen die Einführung eines Stadt- bzw. Ortsverkehrs geprüft sowie ein On Demand-Verkehre zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt umgesetzt werden. Ergänzt werden diese Angebote durch Verbindungsrelationen der Netzebenen Hauptnetz I und II. Aus Sicht des Landkreises gehen diese geplanten Angebote deutlich über eine Orientierung am Schülerverkehr hinaus.</p>
	<p>Für das Kreisgebiet bleibt festzustellen, dass eine starke Verdichtung des ÖPNV dort angeboten wird, wo Touristen zu erwarten sind, bzw. das Angebot wird für die Touristen ausgelegt.</p> <p>Geht es bei einer Nahverkehrsplanung aber nicht vielmehr darum, wie kann die eigene Bevölkerung an den ÖPNV optimal angebunden werden. Für die Einwohner von Grimmen kann dies noch nicht festgestellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV legt mit dem NVP die ausreichende Bedienung für das gesamte Kreisgebiet fest, unabhängig davon ob es sich um einen touristischen Schwerpunktraum handelt oder nicht. Die Netzebene Tourismusnetz soll in Räumen mit starker touristischer Nachfrage das bestehende bzw. zukünftige ÖPNV-Netz (bestehend aus Hauptnetz I, Hauptnetz II und Ergänzungsnetz) ergänzen. Für den Bereich der Stadt Grimmen sollen die Einführung eines Stadt- bzw. Ortsverkehrs</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Flexible Bedienformen können eine Möglichkeit darstellen, aber eine Voranmeldung setzt immer voraus, dass Fahrten mit dem ÖPNV rechtzeitig vom potentiellen Nutzer geplant werden müssen. Diese Form ist möglicherweise flexibel für den Betreiber aber nicht für den Nutzer. Wenn kein Angebot besteht, kann auch keine Nachfrage entstehen.</p> <p>Gerade in den ländlich geprägten Regionen mit längeren Fahrzeiten, ist es wichtig, dass ein attraktives getaktetes Linienangebot besteht.</p>	<p>geprüft sowie ein On Demand-Verkehr zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt umgesetzt werden. Ergänzt werden diese Angebote durch Verbindungsrelationen der Netzebenen Hauptnetz I und II. Somit sind zukünftig auch Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Bereich der Stadt Grimmen zu erwarten. Die geplante flexible Bedienung sieht eine Anmeldefrist von spätestens 60 Minuten vor Abfahrt vor, so dass es sich beim geplanten On Demand-Verkehr um eine für die Bevölkerung flexibel nutzbare ÖPNV-Angebot handelt, welches die ÖPNV-Erreichbarkeit in den ländlichen Bereichen des Landkreises und auch den Ortsteilen der Stadt Grimmen deutlich verbessern wird.</p>
	<p>59 Haltestellen: Für das Gemeindegebiet von Grimmen kann festgestellt werden, dass das angesprochene Haltestellenkonzept, keine Konzept darstellt, sondern nur eine Auflistung der vorhandenen Haltestellen darstellt.</p> <p>Insbesondere fehlen z.Bsp. in den Ortsteilen Hohenwieden, Vietlipp, Heidebrink, im Industriegebiet Stoltenhäger Straße, im Gewerbegebiet Am Stadtwald, im Gewerbe-/Industriegebiet Pommerndreieck Haltestellen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP verweist auf das durch den Landkreis erstellte Haltestellenkonzept und dient nicht zu dessen Fortschreibung.</p>
	<p>78 Vorgaben zur Erschließungsqualität</p> <p>Bei den räumlichen Mindesterschließungsvorgaben im Nahverkehrsplan werden als Untergrenze Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnern festgelegt.</p> <p>Das bedeutet für das Gemeindegebiet von Grimmen, dass Ortsteile wie Grellenberg, Heidebrink, Hohenwarth, Vietlipp nicht an den ÖPNV angeschlossen werden. Das kann in einer ländlich geprägten Region mit vielen Splittersiedlungen nicht das Ziel sein und führt sicherlich auch zum Rückgang der Bevölkerung in der Region. Städtebauliche Missstände sind die Folge dieser Entwicklung. Insofern ist die Mindesterschließungsvorgabe zu überprüfen.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die definierte Erschließungsqualität steht neben den Vorgaben zur Mindestbedienung in den einzelnen Netzkategorien sowie neben der Bedienpflicht im Rahmen der Sicherstellung der Schülerbeförderung, so dass in der zukünftigen Mobilitätsentwicklung insgesamt für den Landkreis eine deutliche Angebotsverbesserung zu erwarten ist. Aufgrund fehlender statistischer Angaben zu den Einwohnenden von Ortsteilen und auch der nicht erfolgten Zulieferung der Stadt Grimmen im Rahmen der durchgeführten Vorabbefragung lagen dazu zudem keine Daten vor.</p> <p>Um dennoch auch in kleinsten Ortsteilen zukünftig verbesserte Erreichbarkeiten zu gewährleisten, wird über die Mindeststandards hinaus die Etablierung von Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) angezielt (vgl. Kapitel 4.6.6). Hierzu wird ein schrittweises Vorgehen vorgeschlagen, dass langfristig auch auf alle Bereiche des Landkreises ausgeweitet werden kann. Der Bereich Grimmen soll dabei als erstes umgesetzt werden. Insofern enthält der NVP bereits die geforderten Erschließungsalternativen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		Städtebauliche Missstände können durch den NVP nicht gelöst werden, sondern sind Sache der Kommunen u.a. im Rahmen der Verfahren zur Bauleitplanung.
	<p>82 Netzhierarchie für das Netz des sonstigen ÖPNV: Der Hinweis, dass Gemeinden auf Wunsch darüberhinausgehende Beförderungsleistungen mit dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV vereinbaren können kann für die Stadt Grimmen nicht in Anspruch genommen werden und wird für viele andere Gemeinden ebenfalls ins Leere laufen, da die Haushalte der Gemeinden in aller Regel für derartige Leistungen keinen freien Finanzspielraum haben.</p> <p>Für die Stadt Grimmen kann dies jedenfalls so nicht in Anspruch genommen werden.</p> <p>Der Träger der Leistung ist hier in der Pflicht, die Voraussetzung gleichgeschaltet in allen Gemeinden im Kreisgebiet zur Verfügung zu stellen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV legt mit der im NVP festgelegten Netzhierarchie (bestehend aus Hauptnetz I, Hauptnetz II, Ergänzungsnetz, Stadt- bzw. Ortsverkehre) sowie den definierten Mindestbedienvorgaben die ausreichende Bedienung für das gesamte Kreisgebiet fest. Dies führt zu erheblichen Mehrleistungen, die sich auch im Bereich Grimmen deutlich positiv auswirken. Es steht daher der Stadt Grimmen frei, über diese Maßnahmen hinaus gemeinsam weitere Verbesserungen anzustreben.</p>
	<p>84 Verbindungsrelationen Tabelle 18, Prüfauftrag der Zuordnung zum Hauptnetz II</p> <p>Die Stadt Grimmen regt an den Prüfauftrag um die Verbindung Grimmen - Süderholz/Pommerndreieck und Grimmen – Franzburg – Barth zu ergänzen.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Die Verbindungsrelation Grimmen – Süderholz/Pommerndreieck ist bereits als Hauptnetz I und landesbedeutsame Buslinie enthalten. Die Verbindungsrelation Grimmen – Franzburg/Richtenberg (und Franzburg/Richtenberg – Velgast) ist bereits als Prüfauftrag der Zuordnung zum Hauptnetz II enthalten. Eine Führung der Verbindungsrelation von Velgast bis Barth nicht möglich, da es dabei um Parallelverkehr zum bestehenden SPNV-Angebot auf der Strecke Velgast – Barth handeln würde.</p>
	<p>91, 96 Verbindungsrelation und Orientierungswerte für weitere Stadt- und Ortsverkehre</p> <p>Die Stadt Grimmen begrüßt, die Planungsprämissen für Stadt- und Ortsverkehre.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Abb. 26 Erschließungskonzeption für das Stadtgebiet von Grimmen</p> <p>Die Darstellung deckt nicht das Stadtgebiet von Grimmen ab. Zum Gemeindegebiet von Grimmen gehören 11 Ortsteile. Ebenfalls gibt es starke Verflechtungen nach Süderholz zum Krankenhaus Bartmannshagen, zum Industrie- und Gewerbegebiet Pommerndreieck und zur Gemeinde Leyerhof.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Gemeinde Leyerhof und das Industrie- und Gewerbegebiet Pommerndreieck werden über Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I angebunden. Die Anbindung des Krankenhauses Bartmannshagen erfolgt über Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II (Prüfauftrag). Darüber hinaus sollen mit dem zukünftigen On Demand-Verkehr die Ortsteile der Stadt Grimmen besser an die Innenstadt angeschlossen werden. Es wird daher kein</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Diese Verflechtungen müssen sich auch in der gemeindeübergreifenden Erschließungskonzeption wiederfinden.</p> <p>Von der Stadt Grimmen wird der in der Anlage ein Vorschlag für eine Linienführung übergeben, die diese Verflechtungen widerspiegelt. Dabei sind in rot und blau die Linien dargestellt, die Bestandteil der vorgelegten Nahverkehrsplanung sind. In grün ist die von der Stadt Grimmen zusätzlich angeregte Linienführung dargestellt.</p>	<p>Anpassungsbedarf der vorgesehenen Streckenführung des Stadt- bzw. Ortsverkehrs hinsichtlich der Führung über Ortsteile der Stadt Grimmen gesehen.</p>
<p>Stadt Grimmen; Ergänzung vom 08.10.2021</p>	<p>ergänzend den von der Stadt Grimmen TÖB-Beteiligungsverfahren bereits abgegebenen Hinweisen möchte die Stadt Grimmen gerne noch weitere Hinweise einbringen und bittet um Beachtung dieser, wenn auch nicht fristgerecht eingegangenen Hinweise.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Der NVP befasst sich im Schwerpunkt mit dem sonstigen ÖPNV im gesamten Landkreis. Im Detail betreffen viele der Punkte auch die Stadt Grimmen. Zum derzeitigen Stand ist die Versorgung durch den ÖPNV in Grimmen als unzureichend zu bewerten, da selbst für die Kernstadt Grimmen keine getaktete Verbindung im sonstigen ÖPNV mit anderen Zentren erkennbar ist. Für die Versorgung der Ortsteile gibt der NVP zwei Fahrtenpaare pro Werktag und keine Fahrten am Wochenende vor. Dies ist in der Hinsicht als zu gering zu bewerten, dass die Einwohner keinen signifikanten Nutzen davon erfahren. Hier ist die Anzahl der Fahrten zu erhöhen. Eine Anpassung der Linienführung der Regionalbusse würde voraussichtlich ein effizienteres Ergebnis liefern.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Vgl. Netzhierarchie und Mindestbedienstandards sowie Umsetzung Rufbus</p>
	<p>Im Einzelnen werden dazu folgende Hinweise gegeben.</p> <p>Die Defizite der Stadt Grimmen im ÖPNV liegen vorwiegend in der Bedienungshäufigkeit bzw. in der fehlenden Taktung des Angebots. Die Erschließung der peripheren Ortsteile erfolgt durch ein- und ausbrechende Verbindungsrelationen der Hauptnetze I und II sowie des Ergänzungsnetzes. Keine der Linien in Grimmen kann einen erkennbaren Takt vorweisen. Dies gilt auch für die Linie 320, welche zum Hauptnetz I zählt und eine Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Grimmen und dem Oberzentrum Greifswald herstellt. Die meisten Linien, die die Ortsteile mit der Stadt Grimmen verbinden, sind auf den Schülerverkehr ausgelegt. Durch die fehlenden Taktzeiten und den schwer</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Für den Bereich der Stadt Grimmen ist folgende zukünftige Ausrichtung des Nahverkehrs (vgl. u.a. Kapitel 4 und 5): Es sollen die Einführung eines Stadt- bzw. Ortsverkehrs geprüft sowie ein On Demand-Verkehr zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt umgesetzt werden. Ergänzt werden diese Angebote durch Verbindungsrelationen der Netzebenen Hauptnetz I und II.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>einprägsamen Fahrplan sind diese nur wenig für den Alltagsverkehr geeignet. Diese zeitlichen Vorgaben sind im vorangegangenen Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern Rügen von 2014 bis 2019 so definiert.</p>	
	<p>Für den Einzugsbereich der Haltestellen schreibt der NVP eine Entfernung von 400 Metern innerhalb der Stadt Grimmen und 600 Meter für die übrigen Bereiche vor. Davon ausgehend ist die Abdeckung der Haltestellen im großen Teil der Stadt und den umliegenden Ortsteilen gegeben. Nur das Wohngebiet „Zweendamm“ ist durch keine Haltestelle erschlossen. Die Bahntrasse stellt eine bauliche Barriere dar, durch die sich die Fußwege deutlich verlängern, sodass trotz des Bahnüberganges die Haltestellen im Stadtteil Südwest außerhalb der fußläufigen Reichweite liegen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Erschließungsqualität</p> <p>Mit dem aktuellen NVP ändern sich die zeitlichen Vorgaben des vergangenen NVP. Für das Hauptnetz I schreibt der NVP eine Taktung von einer Stunde (Mo bis Fr) bzw. zwei bis drei Stunden (Sa, So und Feiertage) vor. Die Linie 320 ist dem Hauptnetz I zugeordnet und fährt den Bahnhof in der Stadt Grimmen an. Die Linie weist zum Stand August 2021 keine Taktung auf. Es empfiehlt sich die vorgesehene Taktung umzusetzen, da die Linie einen Anschluss zum nächstgelegenen Oberzentrum Greifswald bildet. Derzeit zählt die Linie in der Schulzeit 14 Fahrtenpaare und in der Ferienzeit 11 Fahrtenpaare. An Wochenenden fällt das Angebot stark ab und es werden nur noch drei Fahrtenpaare angeboten, was sich unter anderem nachteilig auf die Freizeitgestaltung der Einwohner und den Tourismus auswirkt. Die verbesserte Anbindung nach dem NVP kann die Attraktivität der Stadt für den Tourismus, aber auch als Wohnort für bspw. ältere Menschen und Gewerbetreibende, steigern.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p>
	<p>Der NVP schlägt eine Prüfung zur Aufwertung der Verbindung zwischen Franzburg/Richtenberg und Grimmen vor. Franzburg und die direkt anliegende Stadt Richtenberg bilden das nächstgelegene Grundzentrum zur Stadt Grimmen im Landkreis. Die Verbindung wird aktuell von der Linie 310 nur einmal pro Werktag direkt befahren. Außerhalb davon müssen die Reisenden einen Umstieg und eine Fahrzeit von mehr als einer Stunde in Anspruch</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>nehmen. Für die restlichen Fahrten verfolgt die Linie 310 primär eine andere Linienführung (Stralsund - Zarrendorf - Sievertshagen – Grimmen) und absolviert insgesamt an den Werktagen innerhalb der Schulzeit 10 bis 11 Fahrten. Dabei ist zu beachten, dass nur rund die Hälfte der Fahrten mindestens eine Haltestelle in Grimmen bedient. An den Wochenenden werden keine Fahrten geführt. In der Ferienzeit wird an Werktagen nur noch eine Fahrt absolviert. Dies ist ausgehend von der Bedeutung der Linie für den alltäglichen Gebrauch und touristische Zwecke unzureichend. Wird die Verbindung gemäß dem Entwurf des NVP aufgewertet, dann ist diese dem Hauptnetz II zugehörig. Die Taktung liegt dann bei zwei bis drei Stunden (Mo bis Fr) bzw. sieht mind. 3 Fahrtenpaare vor (Sa, So und Feiertage). Diese Anpassung des Fahrplans kann sich positiv auf die Region auswirken. Gleiches gilt auch für die vorgeschlagene Aufwertung der Verbindung Grimmen – Miltzow – Reinberg – Stahlbrode.</p>	
	<p>Der NVP befasst sich zudem mit der Einführung starker ÖPNV-Linien als ein Premiumprodukt.</p> <p>In Aussicht steht in diesem Fall die Verbindung Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz (ggf. – Rostock), welche die Anforderungen einer gleichbleibend hohen und auch zwischen den jeweiligen Verbindungen vergleichbaren Angebotsqualität sowie eine optische Wiedererkennbarkeit gewährleisten soll. Die Anforderungen orientieren sich an den Qualitätsstandard des Plusbus-Konzepts aus anderen Bundesländern, wie zum Beispiel Brandenburg und Sachsen, welches große Erfolge und Zuspruch von der Bevölkerung erhält. Durch die Direktverbindung der beiden Oberzentren Rostock und Greifswald können nicht nur die Oberzentren voneinander profitieren, sondern auch die Stadt Grimmen.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</p>
	<p>Die restlichen Linien in Grimmen sind dem Ergänzungsnetz zugehörig. Bei einer Einwohnerzahl von 100 bis 1000 Einwohnern pro Ortsteil werden im NVP mindestens zwei Fahrtenpaare an den Werktagen vorgegeben. Für die Wochenenden sind keine Fahrten vorgesehen. Die Ortsteile, die eine Einwohnerzahl in diesem Intervall aufweisen sind folgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Appelshof 	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Vgl. Einführung Rufbusangebot in Kapitel 4.6.6</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Groß Lehmhagen ▪ Jessin ▪ Klein Lehmhagen ▪ Stoltenhagen 	
	<p>Derzeit werden nur die ersten beiden Ortsteile mit mindestens zwei Fahrtenpaaren pro Werktag bedient und teils nur in der Schulzeit. Damit werden die beiden Ortschaften heute schon nach den Mindestbedienstandards des kommenden NVP bedient. Jedoch ist auch diese Anzahl an Fahrtenpaare als äußerst gering zu bewerten. Alltagsaufgaben, wie zum Beispiel Einkauf, Arztbesuch oder Freizeitaktivitäten in der Stadt Grimmen, können die Bewohner der umliegenden Ortsteile somit nur schwer nachgehen. Hier sollte die Anzahl der Fahrten erhöht werden oder alternativ ein On Demand-Bedienkonzept angeboten werden. Die Einwohnerzahl der restlichen Ortsteile in Grimmen liegt deutlich unter 100 Einwohner.</p> <p>Die Festlegung der Untergrenze von 100 Einwohnern bedeutet für die Ortsteile</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grellenberg ▪ Heidebrink ▪ Hohenwarth ▪ Vietlipp <p>dass sie gar nicht an den ÖPNV angeschlossen werden. Er wird an dieser Stelle auf die bereits von der Stadt gegeben Hinweise verwiesen.</p>	
	<p>On Demand-Verkehre können die Versorgungslücken in den Ergänzungsnetzen schließen. Nach dem NVP sollen diese die Zubringerfunktion zu den Hauptnetzen I und II sowie zum SPNV in Grimmen übernehmen. Der NVP orientiert sich dabei an dem Modell „ILSE-Bus“ aus dem Landkreis Vorpommern- Greifswald. Die Stadt Grimmen und die dazugehörigen Ortsteile sind für die erste Umsetzungsphase vorgesehen. Da das Projekt große Erfolge in anderen ländlichen Regionen vorweisen konnte, ist auch im Raum Grimmen von einer hohen Erfolgswahrscheinlichkeit auszugehen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Der NVP gibt auch Verknüpfungspunkte vor, bei denen eine Anschluss-sicherung vorzusehen ist. Darunter fällt der Bahnhof in Grimmen, welcher einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen dem Schienenverkehr und dem</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	sonstigen ÖPNV (Bahn-Bus) sowie dem sonstigen ÖPNV unter sich (Bus-Bus) darstellt. Aus diesem Grund bedarf es bei der Haltestelle einer sehr hohen Priorisierung in Bezug auf die Umsetzung zur Anschlussqualität sowie die Realisierung der Barrierefreiheit.	
Gemeinde Lietzow; 01.07.2021	Allgemein insbesondere zu den Rahmenvorgaben nach Kap. 1.2.5 des ILEK und zu den Zielsetzungen in Kap.1.3: Zu Kap. 2.1: Wie hoch der Anteil des SPFV und des SPNV am touristischen Aufkommen von Rügen ist, ist nicht dargestellt, auch nicht die Herkunftsgebiete der Feriengäste. Dies wäre aber für die weitere Verbesserung des Angebots eine wesentliche Grundlage.	Kenntnisnahme. Diese Daten liegen nicht vor und können daher nicht dargestellt werden. Zudem ist der Regelungsgegenstand des NVP der sonstige ÖPNV, so dass weitergehende Untersuchungen des SPFV und des SPNV durch die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen durchzuführen wären (z.B. Land Mecklenburg-Vorpommern für den SPNV).
	Zu Kap. 2.3.5: Die Busse der Relation Bergen-Lietzow-Sagard fahren nur selten ausgelastet. Es sollte daher überlegt werden, die überwiegend leer fahrenden Kurse durch eine Kooperation mit dem Taxi-Gewerbe wirtschaftlicher zu gestalten.	Kenntnisnahme. Der NVP definiert die Rahmenvorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung im sonstigen ÖPNV. Kapitel 5.2.6 definiert dazu bereits, dass sich die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge am geplanten Bedarf zu orientieren hat. Die Umsetzung im Sinne der Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung wird durch den NVP nicht geregelt, da dies durch Verkehrsunternehmen selbst – nach Maßgabe der Gesamtwirtschaftlichkeit – erfolgt. Wir bitten zu beachten, dass Fahrzeuge in Spitzenzeiten sehr wohl ausgelastet sind. Der Einsatz von Nachunternehmern wird ebenfalls nicht durch NVP vorgegeben.
	Zu Kap. 2.4.1: Das Ostseeticket wurde von der DB im Juni 2021 gekündigt. Da dies gerade für den touristischen Verkehr aus dem Berliner Raum ein sehr eingeführtes und attraktives Angebot darstellt, ist auf die Wiedereinführung zu dringen.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine entsprechende Forderung wird in Kapitel 5.2.4 eingefügt. Darüber hinaus wird das Ostseeticket in Kapitel 2.4.1 entfernt.
	Zu Kap. 2.4.1 und 4.8: Im Nahverkehrsplan wird nicht darauf eingegangen, dass der Fernverkehr zwischen Rostock und Stralsund mit Nahverkehrsfahrkarten freigegeben ist und damit ein zusätzliches Angebot darstellt, welches auch für den Aufgabenträger und die DB / wirtschaftlich ist. Es sollte auch auf die Relation Greifswald-Stralsund-Bergen-Binz ausgeweitet werden. Damit könnten die seit Fertigstellung des Wartungsstützpunktes Stralsund vom DB Fernverkehr vermehrt anfallenden Leerreisezüge einer sinnvollen Zusatznutzung zugeführt werden.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung der Möglichkeit der Nutzung von Nahverkehrsfahrkarten im Fernverkehr auf der Strecke Rostock – Stralsund in Kapitel 2.4.1.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Zu Kap. 4 und 4.8: Auf die Vorschläge des integralen Taktverkehrs nach dem DE-Takt 2030 wird nicht eingegangen, obwohl dies auch zu wesentlichen Änderungen des SPNV führen wird. Insbesondere ist mit einem Fernverkehrshalt in Lietzow zu rechnen. Damit können insbesondere die auf den Fernverkehr aufbauenden Buslinien wesentliche Änderungen erfahren.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Fahrplangestaltung des SPNV ist durch die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen durchzuführen (hier Land Mecklenburg-Vorpommern). Der NVP stellt durch die Anforderungen an die Verknüpfungsqualität sicher, dass dann jeweils Anpassungen im Bereich Bus – sofern relevant – erfolgen können.</p>
	<p>Zu Kap. 2.2.2 und 4.8: Die RE 9 teilt sich in Lietzow in einen Ast nach Sassnitz und Binz. Alle Fahrgäste, die nicht in einem durchgehenden Zug sitzen, müssen in Lietzow umsteigen. Eine Flügelung der Züge wäre nicht nur wesentlich kostengünstiger, sondern auch kundenfreundlicher.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Kapitel 2.2.2 stellt die Analyse des Status quo dar, so dass hier keine Änderungen vorgenommen werden. Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist nicht Aufgabenträger des SPNV, so dass die Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. 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. Es wird jedoch ein entsprechender Prüfwunsch im Bereich „Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr“ ergänzt.</p>
	<p>Zu Kap. 4 und 4.8: Zur Förderung des touristischen Angebots im Raum Lietzow sollte überlegt werden, im Bereich Neumukran Feuersteinfelder und Strand im SPNV einen Bedarfshalt anzulegen. Er könnte auch in Kombination mit einem Shuttlebus eine attraktive Anbindung an die Fähren nach Schweden und Bornheim bieten. Auch für Beschäftigte im Hafen Mukran in Kombination mit einer Radstation wäre es ein zusätzliches Angebot.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Der in Kapitel 4.6.8 bestehende Prüfauftrag „Prüfung der Möglichkeiten einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Prora der Gemeinde Binz inkl. Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich Prora Bahnhof Ost“ wird entsprechend um den potenziellen Haltestellenstandort im Bereich der Feuersteinfelder konkretisiert.</p>
	<p>Zu Kap. 2.2.4f, 2.3.6, 2.4.1, 4.2.4, 4.8, 5.1.3f: Die Ausweisung eines Hotelkomplexes auf dem Bug hat noch keinen Niederschlag im NVP VR gefunden. Die Gemeinde Lietzow wird dadurch einen Mehrverkehr auf der B 96 von mehr als 10 % insbesondere beim Bettenwechsel erfahren. Ein ÖPNV-Angebot, welches den IV reduzieren könnte, ist bislang nicht erkennbar. Von Seiten der Gemeinde Lietzow wird als mögliches Angebot ein Schiffslinienverkehr vom am Ortseingang vorhanden Anlieger gesehen. Er hatte schon zu DDR-Zeiten ein Angebot in Richtung Hiddensee. Der heute schon vorhandene Verkehr von Breege nach Hiddensee könnte entsprechend ausgeweitet werden. Entsprechend dem Angebot der Relation Stralsund-Hiddensee wäre der Verkehr in den Fernverkehrstarif aufzunehmen. Zur weiteren Förderung könnte in unmittelbarer Nähe zum Anlieger ein Haltepunkt eingerichtet werden, der gleichzeitig als Umsteigepunkt zu weiteren Zielen auf der Schabe und Jasmund dienen kann, da der heutige Bahnhof von Bussen nicht angefahren werden</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegeketten, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>kann. Auch der sehr häufig vorkommende Schienenersatzverkehr kann damit erheblich kundenfreundlicher abgewickelt werden. Zusätzlich wäre auch dann ein Schiffsverkehr zu den Störtbeckerspielen in Ralswiek denkbar.</p> <p>Zu Kap. 5.1.5 und 5.2.4: Es sollte ein eigenständiges Ticketangebot für die Mitnahme eines Fahrrades eingeführt werden, da die Kosten des Standardangebotes von 6 € für kurze Strecken im Nahverkehr völlig unattraktiv sind.</p> <p>Die Gemeindevertretung der Gemeinde Lietzow schlägt ein Rügenticket als Pauschalticket vor.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 5.2.4 ergänzt.</p> <p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.2.4 wird als eine mögliche Maßnahme die Wiederaufnahme der Idee „RügenCard“ als umlagefinanziertes Gästekarten-Modell enthalten. Mit dieser könnten Gäste den ÖPNV auf der Insel Rügen ticketfrei nutzen. Darüber hinaus könnte über sonstige Elemente der Drittnutzerfinanzierung z.B. auch eine anteilige Nutzerfinanzierung (z.B. als umlagefinanzierter „Mobilitätspass“ für Einwohner (Bürgerumlage)) als Ansatz aufgegriffen. Damit könnte Einwohnenden der jeweiligen Kommune die Möglichkeit gegeben werden, Pauschalticket z.B. für den Bereich der Insel Rügen – ähnlich dem umlagefinanziertes Gästekarten-Modell – zu nutzen.</p>
Gemeinde Lüssow (über Amt Niepars); 06.09.2021	<p>Herr Kamphues regt an, die Busfahrten in das Gemeindegebiet Lüssow mit kleineren Bussen zu realisieren, damit eine bessere Fahrzeitenanbindung zu mehreren Tageszeiten erfolgen könnte.</p> <p>Weiterhin wird der reine Schulbusverkehr in den Ortsteilen Lüssow und Klein Kordshagen bemängelt, sodass ältere Mitbürger eine schlechte Anbindung i.R. der Hansestadt Stralsund hätten, um dort mögliche Arzttermine wahrnehmen zu können. Auch hier wurde der Vorschlag erbracht, kleinere Busse zu verschiedenen Tageszeiten anzubieten.</p>	<p>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten. Die Verbindungsrelation Stralsund – Lüssow – Wendorf – Zarrendorf ist entsprechend Kapitel 4.2.6 als Verbindung im Stadt-Umland-Verkehr Hansestadt Stralsund definiert, welche über die Netzebene Ergänzungsnetz ggf. mit ergänzendem On Demand-Verkehr) bedient werden soll. Im Rahmen eines möglichen On Demand-Verkehrs ist darüber hinaus das Gemeindegebiet der Gemeinde Lüssow als mögliche weitere Umsetzungsphase definiert (vgl. Abbildung 30 in Kapitel 4.6.6). Im Bereich eines möglichen On Demand-Verkehrs werden dabei ggf. auch kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden.</p>
Amt Mönchgut- Granitz; 08.09.2021	<p>der o.g. Entwurf zum Nahverkehrsplan hat den amtsangehörigen Gemeinden mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegen. Die amtsangehörigen Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz haben sich dazu entschieden, eine gemeinsame Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplanes abzugeben. Die vorgenannte Stellungnahme übersende ich Ihnen in der Anlage. Sie wurden von den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern sowie von den Leiterinnen und Leitern der kommunalen Eigenbetriebe unterzeichnet.</p>	<p>Kennntnisnahme.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p><i>[Inhaltsverzeichnis hier nicht dargestellt]</i></p> <p>1 Ausgangssituation</p> <p>Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist als Aufgabenträger für den sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß 87 (1) ÖPNVG M-V zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) verpflichtet. Dieser wird nach 87 (6) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufgestellt. Hierzu hat der Landrat mit Schreiben vom 04.06.2021 die Möglichkeit zur Stellungnahme auf Grundlage des vorliegenden Beteiligungsentwurfes vom 16.06.2021 eingeräumt, wobei nach der zwischenzeitlich erfolgten Fristverlängerung bis zum 11.09.2021 eingegangene Stellungnahmen im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz (Ostseebad Sellin, Ostseebad Mönchgut, Ostseebad Göhren, Ostseebad Baabe, Zirkow und Lancken-Granitz) haben sich darauf verständigt, gemeinsam und abgestimmt zum o.g. Beteiligungsentwurf Stellung zu nehmen.</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz lehnen den vorliegenden Entwurf des NVP ab und fordern im weiteren Aufstellungsverfahren die Aufnahme der in den nachfolgenden Abschnitten aufgeführten gemeindeübergreifenden und gemeindespezifischen Belange in den NVP.</p>	<p>Es wird der guten Ordnung halber jedoch darauf hingewiesen, dass wie korrekt dargestellt hier lediglich eine Aufstellung im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden gesetzlich vorgeschrieben ist, nicht jedoch die Herstellung eines Einvernehmens. Insofern ist eine pauschale Ablehnung des vorgelegten NVP-Entwurfs nicht sachgerecht. Es erfolgt nachfolgend soweit möglich jedoch selbstverständlich eine Abwägung der jeweiligen Hinweise, um die Benehmensherstellung in erforderlicher Weise abzusichern.</p>
	<p>2 Gemeindeübergreifende Belange, 2.1 Struktur des Nahverkehrsplanes (NVP)</p> <p>Bei dem vorgelegten NVP-Entwurf handelt es sich um ein sehr umfangreiches Planwerk, für das Amt Mönchgut-Granitz bzw. die Insel Rügen relevante Aussagen werden in unterschiedlichsten Abschnitten behandelt. Einzelne lokale Belange sind dadurch teilweise nur sehr schwer herauszufiltern. Ein schlankes Planwerk, welches den unterschiedlichen raumstrukturellen Voraussetzungen und planerischen Schwerpunktsetzungen in den Regionen gerecht wird, kann die Arbeit mit dem NVP im Planungs- und Umsetzungsprozess deutlich erleichtern. Es wird deshalb eine Dreiteilung des NVP, bspw. entsprechend der alten administrativen Gliederung (Hansestadt Stralsund, ehemalige Landkreise Nordvorpommern und Rügen) angeregt,</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</p> <p>Die gewählte Struktur des Nahverkehrsplans entspricht sowohl den inhaltlichen Anforderungen entsprechend ÖPNVG MV als auch dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik. Es wurde bei der Festlegung zur Darstellungsstruktur abgewogen, ob eine gesamthafte nachvollziehbare Darstellung in der Abfolge Ziele – Analyse – Mobilitäts- und ÖPNV-Bedarf – Angebotskonzept (inkl. Mindestbedienvorgaben) – Qualitätskonzept – Organisation – Finanzierung zweckmäßig ist oder ob ggf. eine (teilweise) regional differenzierte Darstellung erfolgt. Im Ergebnis hält der Landkreis die vorgelegte Struktur für geeignet und sachgerecht, da die Orientierung am gesamtkreislichen Verkehrsraum auch in einheitlichen Vorgaben zum Ausdruck kommt. Gleichwohl werden regionale und lokale Einzelthemen an den</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>wobei die (erforderlichen) umfangreichen Analysen im Anhang eingeordnet werden.</p> <p>2.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen</p> <p>Die strategische Ausrichtung des NVP erfordert eine stärkere Fokussierung auf die großen Herausforderungen der nächsten Jahre: Klimaschutz, Digitalisierung, Verkehrswende und Rahmenbedingungen für einen sanften Tourismus als ein Standortfaktor für die Ostseebäder. Der ÖPNV kann und muss hierbei einen Beitrag leisten. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz fordern deshalb, dass sich der Landkreis diesen Herausforderungen stellt und entsprechend klare und auch ehrgeizige Zielsetzungen im NVP verankert. Neben den bereits im NVP genannten allgemeinen und weitläufig anerkannten Zielen sind konkrete, messbare und somit bilanzierbare Zielsetzungen erforderlich, aus welchen sich die einzelnen Maßnahmen zum ÖPNVVerkehrsangebot und die daraus resultierenden Aussagen zur künftigen ÖPNVFinanzierung ableiten.</p> <p>Beispiel Seite 29: „Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43 % auf mindestens 50 % bis zum Jahr 2035“ Die Zielformulierung mit Bezug zum Umweltverbund ist unglücklich, da dieses Ziel theoretisch durch eine Zunahme des Rad- und/oder Fußverkehrsanteils bei gleichzeitig rückläufiger Entwicklung des ÖPNV erreicht werden kann. In den NVP muss explizit eine Zielstellung hinsichtlich des ÖPNV-Anteils aufgenommen werden, hierbei ist eine Differenzierung für den Verkehr der Einwohner und den Tourismusverkehr zielführend.</p> <p>Abbildung 19 auf Seite 73 weist für die Einwohner des Landkreises eine gegenwärtige ÖPNV-Nutzung von 5 bis 7 % der zurückgelegten Wege aus. Ein aus den allgemeinen verkehrspolitischen Zielstellungen abgeleitetes Ziel hierfür wäre ein Anteil von 10-12 % („ÖPNV-Offensive“) bis zum Jahr 2035. Der touristische Verkehr auf der Insel Rügen besitzt bei einer entsprechenden Maßnahmenumsetzung ein großes Potenzial. Eine Zielsetzung von 20 % ÖPNV-Anteil der von Besuchern der Insel Rügen auf der Insel zurückgelegten Wege halten wir für erforderlich und realistisch.</p>	<p>betreffenden Stellen benannt/definiert, so dass eine komplette Änderung der Struktur inhaltlich nicht notwendig ist. Zudem ist der entstehende Zusatzaufwand nicht vertretbar, da damit keine inhaltlichen Veränderungen verbunden wären.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die entwickelte Netzhierarchie und die umfangreichen definierten Maßnahmen führen zu erheblichen Mehrleistungen und sorgen somit für einen deutlichen Angebotsausbau. Der Landkreis versucht somit trotz der im Land Mecklenburg-Vorpommern bisher nicht als Pflichtaufgabe definierten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft im sonstigen ÖPNV eine deutliche Veränderung der Mobilitätspolitik in Richtung Ausweitung zu erreichen.</p> <p>An den formulierten Zielstellungen wird festgehalten. Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und klimaschutzfördernd zu gestalten. Dabei berücksichtigt er jedoch gleichzeitig den im ÖPNVG M-V vorgegebenen Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 2 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Des Weiteren kann der Landkreis mit dem vorliegenden NVP nur Vorgaben zur Förderung des sonstigen ÖPNV als Teil des Umweltverbundes machen, da er nicht für das gesamte Kreisgebiet zuständiger Straßenbaulastträger ist und somit nur begrenzt Einfluss auf die Förderung von Fuß- und Radverkehr nehmen kann. Durch Vorgaben z.B. zur Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad möchte der Landkreis jedoch auch soweit möglich die Förderung des Radverkehrs unterstützen (vgl. Kapitel 5.1.5).</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Beispiel Seite 29: „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“ Der Landkreis muss sich auch hierzu ehrgeizigere Ziele bis zum Jahr 2035 (!) setzen, welche sich u.a. an den Klimazielen der Bundesregierung orientieren. Angeregt wird ein bilanzierbarer Stufenplan mit Ziel 2035: 75 %. (Anmerkung: Im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge? sind Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV formuliert. Diese liegen für den für den Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 %. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden.)</p> <p>Beispiel Seite 29: „Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“ Im NVP ist entsprechend Personenbeförderungsgesetz (PBefG) darzustellen, wie bis 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht werden kann. Der NVP muss deshalb auch hier bilanzierbare Ziele/Jahresscheiben zur Umsetzung der Barrierefreiheit enthalten. Dies betrifft die Fahrzeugflotte (100 % barrierefrei zugängliche Niederflurfahrzeuge bis zum Jahr 2030) und die stufenweise Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen entsprechend den Prioritäten des Haltestellenkonzeptes.</p>	<p>Es wird auf die im NVP-Entwurf angesteuerte Umsetzung der Zielwerte aus der Clean Vehicles Directive und des daraus resultierenden SaubFahrzeugBeschG hingewiesen, so dass durch die bestehenden Rechtsnormen und den NVP-Entwurf die erforderlichen konkreten Vorgaben definiert werden.</p> <p>Die im NVP erforderlichen Angaben werden in Kapitel 5.3 „Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV“ bereits dargestellt und sind auf ein gebotenes ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten ausgerichtet. Dabei wird u.a. auch Bezug zum bereits durch den Landkreis beschlossenen Haltestellenkonzept genommen, dass den NVP insoweit ergänzt. Im Bereich der Fahrzeuge wird zudem eine barrierefreie Zugänglichkeit als Mindestqualitätsvorgabe definiert. Weitere Angaben sind im NVP daher nicht erforderlich.</p>
	<p>Auch zu den Marketingzielen, bspw. hinsichtlich Verbesserung der Information zum ÖPNV-Angebot oder auch zur Einführung einer Gästekarte sollten Umsetzungszeithorizonte aufgenommen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Umsetzung von Maßnahmen, Vorgaben, Prüfaufträgen etc. des NVP soll innerhalb der Laufzeit des NVP erfolgen. Spätestens zum Zeitpunkt der Neuerteilung der Liniengenehmigungen werden Vorgaben zu Mindestbedienung und Bedienqualität über die Instrumente der Vorabbekanntmachung und den angedachten öDA aktiviert, sofern diese nicht vorher bereits umgesetzt werden. Verbindliche Vorgaben zur Einführung einer Gästekarte werden seitens des Landkreises nicht definiert, da die Entscheidung zur Einführung einer Gästekarte den jeweiligen Städten und Gemeinden obliegt.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Die steigende touristische Bedeutung der Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz führte in den letzten Jahren saisonal zu einem stetigen Anstieg des Kfz-Verkehrs. Um auch künftig die hohe touristische Attraktivität der Gemeinden zu erhalten, ist es ein wesentliches Ziel, die negativen Auswirkungen dieser in entscheidendem Maß von touristischen Verkehren ausgehenden Verkehrszunahme (Lärm- und Abgasemissionen, Reduzierung der Aufenthaltsqualität in den Kernbereichen der Gemeinden, erhöhte Verkehrssicherheitsrisiken, Flächeninanspruchnahme, Parksuchverkehr, Behinderungen des notwendigen Kfz-Verkehrs durch überlastete Straßen etc.) zu reduzieren bzw. zu minimieren. Für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz ist deshalb im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der Urlaubsregion ein deutlich höherer ÖPNV-Anteil an den Wegen der Urlauber zwingend erforderlich. Deshalb wird die stärkere Berücksichtigung der Tourismusentwicklung in den Nachfrageprognosen des NVP und im (saisonalen) ÖPNV-Angebotskonzept gefordert. Für eine signifikante Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage (und somit auch der ÖPNV-Erlöse) ist die Planung und Umsetzung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes für die Region, welches sich an den folgenden wesentlichen Bedürfnissen (ÖPNV-Erfolgsfaktoren) der (potenziellen) Fahrgäste ausrichtet erforderlich.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wettbewerbsfähige Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindungen ▪ Vermeiden von Umwegen ▪ Busbeschleunigung (behinderungsfreie Fahrt) ▪ hohe Anschlussqualität (kurze Übergangszeiten, abgestimmte Fahrpläne) ▪ optimierte Zugangswege 2) eine hohe und durchgängige Servicequalität — d.h. attraktive, zuverlässige und geschlossene Reiseketten <ul style="list-style-type: none"> ▪ lange Betriebszeiten (inkl. Abend / Wochenende) ▪ hohe Angebotsdichte (Takt) ▪ Pünktlichkeit und sichere Anschlüsse 3) geringe Nutzungshürden - d.h. ein verständliches Angebot, einfache Nutzung <ul style="list-style-type: none"> ▪ leicht merkbarer Fahrplan (Takt, Regelmäßigkeit) ▪ verständliche, logische Netzgestaltung 	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Die entwickelte Netzhierarchie und die umfangreichen definierten Maßnahmen führen zu erheblichen Mehrleistungen und sorgen somit für einen deutlichen Angebotsausbau. Der Landkreis versucht somit trotz der im Land Mecklenburg-Vorpommern bisher nicht als Pflichtaufgabe definierten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft im sonstigen ÖPNV eine deutliche Veränderung der Mobilitätspolitik in Richtung Ausweitung zu erreichen. Dies beinhaltet auch eine klare Berücksichtigung von verkehrlichen Anforderungen aus dem Bereich der touristischen Entwicklung. Es wird dazu unter anderem auf die Einführung der Netzkategorie Tourismuszug, auf die klare Unterstützung des Ansatzes von umlagefinanzierten Gästekarten und alle anderen qualitätsverbessernden Maßnahmenfestlegungen verwiesen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>2.3 Nachfrageentwicklung</p> <p>Die Prognose der Nachfrageentwicklung (Status-Quo-Prognose, vgl. Abschnitt 3.3.2) ist ein wesentliches (politisches) Argument für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und kommt zu folgendem Ergebnis: Seite 75: „Die Prognoseergebnisse lassen zunächst eine konstante Entwicklung der Fahrgastzahlen mit nur einem unmerklichen Fahrgastrückgang erwarten, so dass die Prognose von weiterhin etwa 11,7 Mio. Fahrgästen im Prognosejahr 2025 ausgeht. Bis zum Prognosejahr 2030 wird von einem leichten Rückgang auf 11,5 Mio. Fahrgäste ausgegangen.“ Dieses Ergebnis ist vordergründig aus der Bevölkerungsentwicklung und dem Motorisierungsgrad abgeleitet: „Der Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung.“</p> <p>Diese Einschätzung mag für einzelne Regionen des Landkreises zutreffend sein. Für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz ist jedoch die Entwicklung des Tourismusverkehrs ein entscheidender Faktor für den künftigen ÖPNV-Bedarf. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz sind Teil des Tourismusschwerpunktes „nördliche Außenküste der Insel Rügen“ (vgl. Abbildung 8 auf Seite 41). Zudem hat die Bevölkerung im Amtsbereich Mönchgut-Granitz zwischen 2009 und 2019 um ca. 6% und in einzelnen Gemeinden auch deutlich mehr (bspw. Sellin: 2009 bis 2019: + 13 %) zugenommen. Es wird deshalb gefordert, diese spezifische Bevölkerungsentwicklung und die deutliche Zunahme der Gästezahlen und Übernachtungen bei der Bewertung der künftigen Nachfrage entsprechend zu berücksichtigen. Zudem geht die Bevölkerungsprognose für den Zeitraum zwischen 2019 und 2025 von einem weiteren Anstieg der Altersgruppe der 6- bis unter 19-Jährigen um ca. +10,0 % aus (vgl. Seite 44). Daraus resultieren wiederum erhöhte Anforderungen an den Betrieb des Schülerverkehrs. Das Angebotskonzept für die nächsten Jahre muss diesen Entwicklungen/Herausforderungen und den formulierten verkehrspolitischen Zielsetzungen (vgl. Abschnitt 2.2) Rechnung tragen.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Die Abschätzung zur erwarteten Nachfrageentwicklungen erfolgen im Sinne einer Status Quo-Prognose und bauen im Wesentlichen auf Indikatoren wie erwartete Bevölkerungs- und Schülerzahlenentwicklung auf. Es ist zu berücksichtigen, dass der NVP keine dezidierte und kleinräumige Nachfragemodellierung beinhaltet, so dass das genannte abschätzende Vorgehen für wesentliche Nachfragebereiche als valide und entsprechend dem Stand der Wissenschaft und Technik als anerkannte Methode zu konstatieren ist. Da in der Tat – und unabhängig von pandemiebedingten Einschränkungen in der Prognosefähigkeit von Entwicklungen - im Bereich der touristischen Entwicklung Wachstum zu erwarten ist, definiert der Landkreis eine angebotsorientierte Verdichtung der ÖPNV-Verkehre in touristischen Regionen des Landkreises (siehe Netzkategorie Tourismusnetz). Es ist daher festzustellen, dass die in der Stellungnahme geforderte Berücksichtigung von Entwicklungen im Bereich Tourismus im vorliegenden NVP-Entwurf bereits enthalten ist. Auch insgesamt wird nochmals darauf hingewiesen, dass der NVP-Entwurf deutliche Angebotsausweitungen im ÖPNV des Landkreises beschreibt.</p>
	<p>2.4 Angebots- bzw. Entwicklungskonzept</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz begrüßen die vorgesehene klare Netzhierarchie (vgl. Abbildung 22 auf Seite 80) und die damit verbundene Aufgabenteilung innerhalb des ÖPNV-Gesamtsystems ebenso wie die geplante Einführung eines „Premiumproduktes“ hinsichtlich Vermarktung und Angebotsqualität in Anlehnung an das Produkt „PlusBus“ des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Mit der Umsetzung der Netzhierarchie im Angebotskonzept kommt der zeitlichen und räumlichen Verknüpfung der Netzebenen eine hohe Bedeutung zu.</p>	
	<p>Seite 76: „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: Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl je Ortsteil sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.“</p> <p>Hinsichtlich der Erschließungsqualität wird neben der Einwohnerzahl die Einbeziehung touristischer Daten gefordert (bspw. Beherbergungsunternehmen mit x Betten, Campingplatz mit x ha etc.).</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Berücksichtigung der touristischen Entwicklungen erfolgt im NVP-Entwurf bereits unter anderem durch eine angebotsorientierte Verdichtung der ÖPNV-Verkehre in touristischen Regionen des Landkreises (siehe Netzategorie Tourismusnetz). Es wird zudem auf Kapitel 4.1.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung und Kapitel 4.1.2 Haltestelleneinzugsbereiche verwiesen, die im Zusammenwirken mit den Vorgaben zur Angebotsqualität für eine angemessene Ausgestaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung aus Sicht des Landkreises sorgen.</p>
	<p>2.5 Alternative Mobilitätsangebote</p> <p>Seite 109: „Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des sonstigen ÖPNV weiterzuentwickeln.“ Ergänzung: Einbeziehung der Bäderbahnen (Wegebahnen) in das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der aus Sicht des Landkreises unterstützte Ansatz koordinierter Angebot zwischen ÖPNV und Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs wird bereits in Kapitel 4.4.3 formuliert.</p>
	<p>Seite 109: „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</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Umsetzung von E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing-Systemen liegt nicht in der Aufgabenverantwortung des Landkreises. Es wird hier lediglich darauf abgestellt, dass ergänzende Mobilitätsformen unterstützt werden, da neben der Gestaltung des ÖPNV gesamthafte Verlagerungsziele im Bereich Verkehr und Mobilität erwünscht sind.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet.“ E-Roller- bzw. E-Scooter-Sharing wird für den Bereich des Amtes Mönchgut-Granitz abgelehnt, da durch diese Angebote nachweislich keine Verlagerungseffekte vom MIV zu erwarten sind. Stattdessen müssen die Bike-Sharing-Angebote unter Einbeziehung der lokalen Fahrradhändler weiter ausgebaut werden.</p>	
	<p>2.6 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr</p> <p>Seite 101: „Der Landkreis unterstützt im Sinne eines sinnvollen Gesamtansatzes ein koordiniertes Angebot aus ÖPNV, entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards, und Gelegenheitsverkehr.“</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz fordern hierzu folgende Ergänzung: Bei bestehenden Angeboten im Gelegenheitsverkehr werden zur Vermeidung von Parallelverkehren keine ÖPNV-Leistungen in Konkurrenz zu diesen Gelegenheitsverkehren angeboten.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Grundsätzlich handelt es sich bei den bestehenden Angeboten des Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs nicht um Verkehrsleistungen des ÖPNV. Diese müssen zudem entsprechend den geltenden Genehmigungsgrundlagen so gestaltet sein, dass sie keinen Parallelverkehr zum ÖPNV darstellen. Die gewünschte Ergänzung kann daher nicht erfolgen.</p>
	<p>2.7 Mobilitätsmanagement</p> <p>Neben dem Ziel der Umsetzung von Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte die Umsetzung von Maßnahmen zu einem touristischen Mobilitätsmanagement einbezogen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird eine entsprechende zusätzliche Maßnahme definiert. Nach Beschluss des NVP ist das touristische Mobilitätsmanagement dann in Form eines Koordinierungs- und Entwicklungsprozesses aufzusetzen, wobei der Landkreis als Impulsgeber bzw. Initiator fungiert. Ziele und Ergebnisse des Prozesses müssen daher nach Beschluss des NVP konkretisiert werden.</p>
	<p>2.8 Tourismusnetz</p> <p>Seite 115: „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.“</p> <p>Bei Einbeziehung der Gemeinden in die Finanzierung touristischer Angebote wird im Zusammenhang mit der durch den Landkreis vorgesehenen Evaluation der Angebote eine transparente und mit den Gemeinden abgestimmte</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP definiert im Sinne eines strategischen Rahmenplans die Mindestbedienvorgaben, Netzhierarchien und Qualitätsvorgaben für die weitere Entwicklung des sonstigen ÖPNV. Diese Angaben sind in der jeweilig angedachten Verbindlichkeitsstufe ausreichend beschrieben. Die genaue Regelung von Leistungen, die über die verbindlichen Mindestbedienvorgaben hinaus erforderlich werden, ist jedoch nicht Regelungsinhalt des NVP, sondern erfolgt in separaten Regelungen zwischen dem Landkreis als Aufgabenträger oder dem Verkehrsunternehmen und den jeweiligen Dritten, die über das Mindestniveau hinausgehende Leistungen wünschen. Dies ist anders auch nicht möglich, da im Vorgriff auf den Geltungszeitraum des NVP nicht bekannt sein kann, welche Leistungen Dritte zukünftig vereinbaren möchten und welche Instrumente der Drittnutzerfinanzierung ggf. von Akteuren außerhalb des Wirkungskreises des Landkreises zur Anwendung kommen werden.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Vorgehensweise zur Abgrenzung von „Basisleistungen“ und „Zusatzleistungen“ auf Grundlage messbarer Kriterien gefordert.</p>	
	<p>2.9 Ortsverkehre</p> <p>Seite 115: „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.“ Ergänzung: Bei Finanzierung der Ortsverkehre durch die Gemeinden erfolgt die Festlegung des Angebotes (Linienführung, Fahrtenangebot, Haltestellenlage) durch die jeweilige Kommune. Hierzu muss entsprechend 813 PBefG die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs und die Eignung der zu befahrenden Straßenzüge auf Grund ihres Bauzustandes gewährleistet sein. Zudem muss der ÖPNV-Ortsverkehr Verkehrsaufgaben wahrnehmen, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrsbedienung beitragen und nicht bereits durch andere Angebote (bspw. Wegebahnen) wahrgenommen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Aufgabenträgerschaft für den sonstigen ÖPNV obliegt dem Landkreis Vorpommern-Rügen, so dass eine autarke Festlegung durch die Kommunen nicht vorgesehen ist. Im Falle vertraglicher Vereinbarungen für ÖPNV-Angebote über die festgelegten Mindestbedienvorgaben hinaus ist jedoch eine entsprechende Abstimmung zum Erreichen des Einvernehmens als Grundlage für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung selbstverständlich. Dabei sind Konkretisierungen immer im Zusammenwirken mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen vorzunehmen, das dann auch etwaige Modifikationen in den bestehenden Liniengenehmigungen zu beantragen hat. Soweit hiervon die Befahrbarkeit von Streckenabschnitten oder die Einrichtung von Haltestellen betroffen ist, muss ohnehin eine Abstimmung mit den jeweiligen Bauasträgern erfolgen. Wenn alle Partner hier gleiche Ziele verfolgen, ist davon auszugehen, dass dieser Abstimmungsprozess dann umso unproblematischer erfolgen kann.</p>
	<p>2.10 Landesbedeutsame Buslinien</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz fordern die Aufnahme der Relation zwischen Garz/Putbus und Mönchgut/Sellin in die Liste möglicher Streckenabschnitte für landesbedeutsame Buslinien.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es handelt sich bei den genannten Beispielen nicht um eine abschließende Liste, sondern um erste Vorschläge, um eine breitere Finanzierungsbasis im Land und damit im Landkreis zu erreichen. Daher wurden zunächst Relationen benannt, die unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus anderen Bundesländern hilfreich sind. Eine spätere Ausweitung der Diskussion auf die Relation zwischen Garz/Putbus und Mönchgut/Sellin ist aus Sicht des Landkreises dann aber möglich und wird unterstützt.</p>
	<p>2.11 Bäderbahnen (Wegebahnen)</p> <p>Im Sinne der allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzung, vor allem in der Hauptsaison ein attraktives Verkehrsangebot als Alternative zum MIV zu schaffen, ist eine Vernetzung der unterschiedlichen Angebote erforderlich, wobei der (potenzielle) Fahrgast im Vordergrund steht. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz fordern die Vermeidung von konkurrierenden Angeboten von Bäderbahnen (Wegebahnen) und ÖPNV-Ortsverkehren (vgl. hierzu auch Abschnitte 2.6 und 2.9) und eine Aufgabenteilung entsprechend der Netzebenen des NVP. Die Bäderbahnen (Wegebahnen) sind aus Sicht der</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Regelungsgegenstand des NVP ist der sonstige ÖPNV. Grundsätzlich handelt es sich bei den bestehenden Angeboten des Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs aber nicht um Verkehrsleistungen des ÖPNV. Vorgaben für Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs sind im NVP zudem nicht vorgesehen. Der NVP definiert in Kapitel 4.4.3 dennoch im Sinne eines integrierten Gesamtansatzes bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen wie dem Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs unterstützt.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz ein unverzichtbarer Bestandteil des Verkehrsangebotes im Amtsbereich. Die Gemeinden fordern deshalb die Festschreibung dieser Gelegenheitsverkehre als Teil des Gesamtverkehrsangebotes im NVP.</p>	
	<p>Die Unterstützung eines sinnvollen Gesamtansatzes durch ein koordiniertes Angebot aus ÖPNV, entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards, und Gelegenheitsverkehr durch den Landkreis wird in diesem Zusammenhang begrüßt. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz erklären Ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an der Koordinierung dieser unterschiedlichen Angebote zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und den betroffenen Gemeinden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>2.12 Maßnahmen</p> <p>Die Maßnahmenzusammenstellung im Entwurf des NVP beschränkt sich nahezu ausschließlich auf „Empfehlungen“ (z.B. „Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien“), Möglichkeiten (z.B. „mögliche Netzabschnitte für die Einrichtung und Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien ...“) und optionale Prüfaufträge. Um seiner Funktion als Instrument des Aufgabenträgers für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und für die betroffenen Kommunen als eine wichtige planerische Grundlage gerecht zu werden, wird im NVP die Formulierung von konkreten, umsetzbaren und finanzierbaren Maßnahmen gefordert. In diesem Zusammenhang ist Tab. 47 auf Seite 178 mit dem Hinweis „Zusammenstellung erfolgt nach Durchführung der formalen Beteiligung TöB“ für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz vollkommen unverständlich bzw. unbrauchbar. Gefordert wird eine bilanzierungsfähige Zusammenstellung aller vorgesehenen Maßnahmen (betrieblich, infrastrukturell) mit Angaben zum (geplanten) Umsetzungshorizont und einer Grobschätzung der Umsetzungskosten (laufend, Einmalkosten) einschließlich Angaben zur Kostenträgerschaft. Nach Bereitstellung dieser Zusammenstellung fordern die Gemeinden des Amtes Mönchgut- Granitz eine erneute Beteiligung im Planungsprozess zur Aufstellung des NVP.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Feststellung, es handele sich beim NVP-Entwurf nahezu ausschließlich um „Empfehlungen“, Möglichkeiten und optionale Prüfaufträge, ist absolut unzutreffend. Es wird darauf verwiesen, dass als wesentlicher Kernmaßnahmenbereich die Anpassung des sonstigen ÖPNV an die definierten Mindestbedienvorgaben und Qualitätsvorgaben besteht. Dieser Kernmaßnahmenbereich hat erheblichen Umfang und wird transparent und soweit möglich inklusive der zu erwartenden Kostenauswirkung dargestellt. Die in Tabelle 47 im Entwurf bisher nur als Platzhalter vorgesehene Maßnahmenzusammenstellung ist für die Bewertung des NVP-Entwurfs unerheblich, da alle im NVP zu definierenden Maßnahmen bereits in den Kapiteln 4 bis 6 beschrieben werden, so dass keinerlei vorgesehene Inhalte vorenthalten werden. Aus diesem Grund besteht auch keinerlei Erfordernis, nach etwaiger Erstellung einer zusammenfassenden Liste eine erneute Beteiligung durchzuführen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>2.13 Barrierefreiheit</p> <p>Die Umsetzung der Barrierefreiheit entsprechend §8 (3) PBefG ist ein zentraler Inhalt des NVP. Die hierzu erforderlichen fahrzeugseitigen bzw. infrastrukturellen Maßnahmen müssen mit Bezug zum Haltestellenkonzept⁶ des Landkreises unter Angaben zu Umsetzungshorizonten, zur Finanzierung und ggf. zu Ausnahmen in den konkreten Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die im NVP erforderlichen Angaben werden in Kapitel 5.3 „Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV“ bereits dargestellt und sind auf ein gebotenes ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten ausgerichtet. Dabei wird u.a. auch Bezug zum bereits durch den Landkreis beschlossenen Haltestellenkonzept genommen, dass den NVP insoweit ergänzt. Im Bereich der Fahrzeuge wird zudem eine barrierefreie Zugänglichkeit als Mindestqualitätsvorgabe definiert. Weitere Angaben sind im NVP daher nicht erforderlich.</p>
	<p>2.14 Verknüpfung</p> <p>Seite 132: „Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie Schiff, MIV, Fahrrad, Sharing-Systemen und Fernbus, ist erklärtes Ziel des Landkreises.“ Ergänzung: Einbeziehung der touristischen Gelegenheitsverkehre Bäderbahnen (Wegebahnen)) in die Zielformulierung.</p>	<p>Der Hinweis wird sinnentsprechend berücksichtigt.</p> <p>Es erfolgt eine Ergänzung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs.</p>
	<p>Seite 135: zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.“ Es wird um Präzisierung/Konkretisierung gebeten: In welcher Form ist die Förderung des LK in diesem Zusammenhang zu verstehen?</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Eine weitere Konkretisierung ist hier nicht vorgesehen, da der Regelungsinhalt des NVP vorrangig die Definition der Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV darstellt. Dennoch soll im Sinne eines integrierten Ansatzes auf die positive Begleitung von Schnittstellen Bezug genommen werden, auch denn der NVP nicht das geeignete Instrument zur dezidierten Ausdifferenzierung Fördermaßnahmen im Bereich des Radverkehrs darstellt.</p>
	<p>Seite 137: „Der Landkreis Vorpommern-Rügen unterstützt daher die Verbesserung von Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen. 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 RADzfat^z räumlich und/oder zeitlich erweitert werden kann“. Diese Aussage im NVP ist für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz wichtig aber leider zu unkonkret. Deshalb wird auch hier um Präzisierung/Konkretisierung und Aufnahme in den Maßnahmenkatalog (bspw. Nachrüstung von x Fahrzeugen des Fuhrparks mit</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Durchführung der Prüfung ist eine Maßnahme, die nach NVP-Beschluss erfolgen soll, so dass die hier gewünschte Präzisierung dann im Ergebnis des Prüfprozesses vorliegt und zur weiteren Entscheidung/etwaigen Umsetzung geführt werden kann. Eine Vorwegnahme ist aktuell nicht möglich.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Anhängerkupplungen bis 20xx oder bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen werden x % mit Anhängerkupplungen ausgerüstet) gebeten.</p>	
	<p>Seite 137: „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.“</p> <p>Für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz stellt sich die Frage nach den realen Umsetzungsmöglichkeiten (Einbeziehung Tourismuswirtschaft, Finanzierung?) Eine konkrete erste Maßnahme hierzu muss die Einladung des LK zu einem „Runden Tisch Tourismusverkehr auf der Insel Rügen“ mit Angabe eines Zeithorizontes sein.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Die Ausgestaltung kann erst nach NVP-Beschluss im Zusammenwirken aller Partner erfolgen. Es wird darauf verwiesen, dass entsprechend eines vorangegangenen Hinweises die Maßnahme touristisches Mobilitätsmanagement als Kapitel 4.4.5 eingefügt wurde. In diesem Zusammenhang kann dann auch die konkrete Umsetzung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in der erforderlichen Detaillierung konkretisiert werden. Der NVP als Rahmenplan ist dazu jedoch nicht vorgesehen.</p>
	<p>2.15 Monitoring</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz erwarten ein hohes Maß an Nachvollziehbarkeit und Transparenz des ÖPNV-Betriebes und fordern die Einbeziehung in das vorgesehene kontinuierliche Qualitätsmonitoring (vgl. S. 167). Hierzu muss im NVP verankert werden, dass der Aufgabenträger die genannten Leistungs- und Erlösdaten den betroffenen Kommunen zur Verfügung stellt. Dies betrifft die Verkehrsleistungen, welche im Gemeindegebiet erbracht werden bzw. von den Gemeinden finanziert oder mitfinanziert werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der hier vorgetragene Wunsch ist nicht Regelungsinhalt der Qualitäts- oder Controllingvorgaben des NVP zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV. Eine pauschale Festlegung einer Veröffentlichungspflicht von Leistungs- und Erlösdaten greift zudem in Betriebsgeheimnisse der Verkehrsunternehmen ein, so dass Berichts- und Nachweispflichten für ÖPNV-Leistungen, die über die Mindestbedienvorgaben hinaus gewünscht werden, im Einzelfall zwischen den dann betroffenen Parteien zu gestalten sind.</p>
	<p>2.16 Marketing</p> <p>Seite 118: „...eine Ausweitung auf die gesamte Insel Rügen zu prüfen (Wiederauflage der Idee „RügenCard“).“ Seite 118: „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 Anpassung des</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Es erfolgt eine Aktualisierung entsprechend den zwischenzeitlich umgesetzten Anpassungen des Rechtsrahmens.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Kommunalabgabengesetzes Mecklenburg-Vorpommern (KAG M-V) bedeutend.“</p> <p>Die erwähnte Anpassung des KAG M-V ist zwischenzeitlich erfolgt“.</p>	
	<p>Seite 144: „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.“</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz begrüßen die Bestrebungen des LK zur Umsetzung bzw. Ausweitung von Gästekartenmodellen. In anderen deutschen Urlaubsregionen? gibt es hierzu positive Beispiele und konkrete Erfahrungen, welche auch für die Insel Rügen genutzt werden können. Auf Grund der hohen Bedeutung dieses Instruments wird gefordert, die formulierten Prüfaufträge zu beschleunigen und in einen konkreten Maßnahmen- und Zeitplan im NVP zu verankern. Eine konkrete erste Maßnahme hierzu muss die Einladung des LK zu einem „Runden Tisch Tourismusverkehr auf der Insel Rügen“ sein (vgl. hierzu auch Abschnitt 2.14).</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine Priorisierung erfolgt nach Beschluss des NVP.</p>
	<p>2.17 Kooperationen</p> <p>Seite 119: Nicht nur Kooperationen mit Anbietern von Radverleihsystemen und Anbietern von (touristischen) Schiffsverkehren. Gefordert wird zudem die Kooperation mit den Anbietern der Bäderbahnen (Wegebahnen), wobei es um die Vermeidung konkurrierender Angebote und Schaffung integrierter Nahverkehrsangebot entsprechend den verkehrspolitischen Zielstellungen geht.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP definiert in Kapitel 4.4.3 bereits im Sinne eines integrierten Gesamtansatzes bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen wie dem Gelegenheitsverkehrs in Form des Ausflugsverkehrs unterstützt.</p>
	<p>2.18 Finanzierung</p> <p>In Tabelle 44 auf Seite 171 ist die Abschätzung des ungefähr jährlich entstehenden Mehrkostenbedarfs bei gesamthafter Umsetzung der Mindestbedienvorgaben dargestellt, Tabelle 45 auf Seite 172 enthält die Zusammenstellung jährliche Kostenauswirkungen zur Umsetzung der</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Alle im NVP erforderlichen Angaben im Bereich der Finanzierung des ÖPNV werden in Kapitel 7.1 „Realisierungs- und Finanzierungsrahmen für das zukünftige Leistungsangebot dargestellt“. Eine weitere Hinterlegung der Deckungsquellen ausgewiesener Finanzierungsbedarfe ist</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Optionen. Gemäß & 7 (2) ÖPNVG M-V enthält der NVP mindestens Aussagen über die Finanzierung des ÖPNV. Im Entwurf des NVP sind jedoch keine Aussagen zur Finanzierung des ausgewiesenen Mehrkostenaufwandes enthalten. Diese müssen ergänzt werden.</p>	<p>Sache der kreislichen Haushaltsführung, so dass dies in den jeweiligen Haushaltsjahren durch die Verwaltung und die Beschlussgremien zu behandeln ist.</p>
	<p>Seiten 155 und 166: „... die Baulasträger (Gemeinden) sind für die Unterhaltung der Haltestellen zuständig.“</p> <p>Aus Sicht der Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz muss diese Aufgabe konkretisiert werden und die Gemeinden müssen auch vor diesem Hintergrund in die Entscheidungsprozesse zur Neuanlage bzw. Verlegung von Haltestellen einbezogen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Eine Konkretisierung ist aus Sicht des Landkreises nicht erforderlich. Zudem sind Sachverhalte, die in den Zuständigkeitsbereich außerhalb des Landkreises fallen, als Empfehlung zu verstehen. Im Weiteren wird auf das Haltestellenkonzept des Landkreises verwiesen.</p>
	<p>3 Gemeindespezifische Belange</p> <p>3.1 Ostseebad Sellin</p> <p>Die konkreten Hinweise der Gemeinde Ostseebad Sellin orientieren sich u.a. an den zur Fortschreibung des NVP am 12.06.2021 übergebenen Anmerkungen, soweit diese nicht umgesetzt bzw. nicht konkret in den NVP aufgenommen wurden:</p> <p>Schaffung „Verkehrsverbund Rügen“ bzw. verbundähnlicher Tarifstrukturen auf der Insel Rügen Seite 146: „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 Vorpommern, die Gründung eines innovativen Digitalverbunds für Vorpommern mit einem digitalen Tarif (= eTarif) als Gemeinschaftstarif für Bus und Bahnangebote weiter vorangetrieben werden.“ Auf Grund der hohen Bedeutung dieser Thematik ist eine mittel- bis langfristige Absichtserklärung im NVP nicht ausreichend. Gefordert wird die Benennung konkreter Umsetzungsschritte.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aus Sicht des Landkreises ist die zeitliche Priorisierung mit mittel- bis langfristiger Perspektive gegeben. Eine weitere Spezifizierung erfolgt nach Beschluss des NVP.</p>
	<p>Einführung einer Expressbuslinie zwischen Mönchgut und Bergen Seite 116: „Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien“ (Premiumprodukt in Anlehnung an PlusBus (MDV), u.a. auf Achse Bergen —</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Es handelt sich bei den genannten Beispielen um erste Vorschläge, um eine breitere Finanzierungsbasis im Land und damit im Landkreis zu erreichen. Dies ist ein strategisches Ziel, so dass eine</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Serams - Sellin — Göhren)“ Empfehlung, gefordert wird eine konkrete Maßnahme des NVP	konkrete Umsetzung vom Erfolg der verkehrspolitischen Verhandlungen abhängen wird. Eine stärkere Verbindlichkeit ist in NVP daher nicht möglich. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die genannte Achse zudem Teil des Hauptnetzes I und zusätzlich des Tourismusnetzes ist, so dass eine entsprechende Berücksichtigung bereits gegeben ist.
	Antriebstechnik: sukzessive Umstellung auf alternative Antriebstechnologien (EMobilität) im Busverkehr Seite 162: „Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV“, Hybrid, (Batterie-)Elektrische Antriebstechnologien, Wasserstoff, potentielle Linie u.a.: Linie 20 Bergen — Serams - Sellin - Baabe - Göhren“ Der NVP muss auch vor dem Hintergrund der Klimaziele konkrete Umsetzungsziele für die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien beinhalten.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Es wird auf die im NVP-Entwurf angesteuerte Umsetzung der Zielwerte aus der Clean Vehicles Directive und des daraus resultierenden SaubFahrzeugBeschG hingewiesen, so dass durch die bestehenden Rechtsnormen und den NVP-Entwurf die erforderlichen konkreten Vorgaben definiert werden.
	Erhöhung der Transportkapazitäten im Regionalverkehr in der Hauptsaison (Linie 20) Forderung wurde als allgemeines Qualitätskriterium in NVP aufgenommen: „Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird.“ Gefordert werden konkrete Maßnahmen für die Linie 20.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Das definierte Qualitätskriterium gilt für den gesamten sonstigen ÖPNV und somit auch für die Linie 20. Eine separate Maßnahme ist daher nicht erforderlich.
	Schaffung umsteigefreier Angebote im Regionalverkehr zwischen Mönchgut und Bergen bzw. Sassnitz Die Relation Mönchgut — Bergen ist Bestandteil des Hauptnetzes I, eine Aussage zur Umsteigenotwendigkeit fehlt.	Der Hinweis wird berücksichtigt. In Kapitel 4.6.4 wird der bestehende Prüfauftrag zur Verbesserung der Erschließung touristischer Zielorte durch die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen bzw. Reduzierung von Umsteigeerfordernissen um die Relationen Mönchgut – Bergen bzw. Saßnitz ergänzt.
	Prüfauftrag: Einrichtung einer Busspur entlang der B 196, ggf. dauerhafte Nachnutzung erforderlicher temporärer Baustraßen im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten Sanierung der B 196 Seite 129: Angebotskonzept/ÖPNV-Beschleunigung: „ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Umwelttrassen: „Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196“ Gefordert wird die Prüfung einer dauerhaften Nachnutzung parallel zur Bundesstraße verlaufender temporärer Baustraßen als Busspur, ggf. langfristig auch zur Nutzung eines Pilotbetriebes für autonomen ÖPNV.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.7 wird bereits auf die Maßnahme „Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196“ hingewiesen.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Seite 103: Der Ausbau des Göhrener Weges zu einer Trasse für den Umweltverbund wird abgelehnt! — vgl. hierzu auch Abschnitte 3.3 und 3.4.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden.
	Seite 103: Die bereits ohne Beteiligung der Gemeinden Sellin und Baabe durch den Betreiber umgesetzte veränderte Linienführung des Ortsbusses 25 wird aus folgendem Grund abgelehnt: Die Anbindung des Hafens Sellin und die Relation Sellin - Baabe wird durch die Bäderbahn (Wegebahn) bedient. Im Sinne des ÖPNVG M-V, 82 (4) sind konkurrierende Streckenführungen zu vermeiden („Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mitaufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Konkurrierende Streckenführungen auf der Straße parallel zur Schiene sind zu vermeiden. ...). In diesem Zusammenhang wird auf 8 14, PBefG verwiesen, nachdem die Gemeinden vor Genehmigung der veränderten Linienführung beteiligt werden müssen. Diese Beteiligung hat nicht stattgefunden.	Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Die genannte Verbindung stellt einen genehmigten Verkehr nach § 42 PBefG dar. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Gelegenheitsverkehre in Form von Ausflugsverkehren kein ÖPNV sind. Der NVP definiert für die zukünftige Verkehrsgestaltung jedoch, dass koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und u.a. Gelegenheitsverkehren in Form von Ausflugsverkehren durch den Landkreis unterstützt werden (vgl. Kapitel 4.4.3).
	Seite 129: Die Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Umwelttrassen zwischen Jagdschloss Granitz und Sellin- Granitzer Straße bzw. zwischen Baabe und Sellin wird (auch aus umweltfachlicher Sicht) abgelehnt! Stattdessen muss die Einrichtung von bundesstraßenbegleitenden ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Umwelttrassen (bspw. Durch den Ausbau der straßenbegleitenden Radinfrastruktur) im Zusammenhang mit den bestehenden staubedingten und/oder den künftigen baustellenbedingten Problemen geprüft werden.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Es handelt sich bei der Relation Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße bzw. beim Göhrener Weg zunächst um zu prüfende Optionen, da aus Sicht des Landkreises eine Nutzung oder auch ein behutsamer Ausbau vorhandener Straßen und Wege zunächst im Rahmen einer Lösungsfindung alle Möglichkeiten zu diskutieren sind. Ebenso ist hier keine zusätzliche Verkehrsstrasse gemeint. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann nach Beschluss des NVP in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		<p>gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>
	<p>3.2 Ostseebad Mönchgut</p> <p>Die ÖPNV-Fahrzeiten zwischen Thiessow und Göhren bzw. weiter in Richtung Bergen/Sassnitz sind durch Stichfahrten und Umsteigenotwendigkeiten sehr lang und stellen keine Alternative zur Pkw-Nutzung dar. Angeregt wird die Prüfung eines alternativen Bedienkonzeptes bspw. mit Beschleunigung der Linie 21 im Zuge der L 292 und Verknüpfung mit einem „Ortsbus“ aus /in Richtung Gager / Groß Zicker an der Haltestelle „Zentralschule Gager“, in diesem Zusammenhang gleichmäßigere Bedienung aller Haltestellen (auch Stichstraßen wie Alt Reddevitz/ Gager) und/oder unter Einbeziehung einer (ggf. saisonalen) Verlängerung der Linie 20 bis Thiessow.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p> <p>Es wird auf die Weiterentwicklung der innerörtlichen Verbindungsrelation im Bereich Ortsverkehr Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut (vgl. Kapitel 4.2.7) sowie die damit mögliche beschleunigte Verbindungsrelation Göhren – Middelhagen – Klein Zicker (vgl. Kapitel 4.2.4) verwiesen. Zudem ist eine Verdichtung der Verbindungsrelation Bergen – Serams – Sellin – Göhren – Klein Zicker im Sinne der Netzkategorie Tourismusnetz angedacht (vgl. Kapitel 4.2.8).</p>
	<p>Zudem fordert die Gemeinde Ostseebad Mönchgut:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ eine Taktverdichtung der Radzfatz-Busse, alternativ: Fahrradgepäckträger an allen Bussen, somit Schaffung von Mobilitätsketten, um das Busfahren attraktiver zu gestalten ▪ Umsteigesituation in Ostseebad Göhren bei Weiterfahrt in die Gemeinde Ostseebad Mönchgut verbessern (soweit erforderlich, siehe Vorschlag oben) ▪ Sonderfahrten zu Großveranstaltungen (Silvester, Konzerte, etc.), damit die Gäste nicht nur hin, sondern auch zurückkommen 	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Vgl. Kapitel 4.6.4, Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfatz</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. In Kapitel 4.6.4 wird der bestehende Prüfauftrag zur Verbesserung der Erschließung touristischer Zielorte durch die Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen bzw. Reduzierung von Umsteigeerfordernissen um die Relationen Mönchgut – Bergen bzw. Saßnitz ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Punktuelle bzw. eventbezogene Fahrten werden nicht separat als Mindestbedienvorgabe definiert. Eine Umsetzung ist dennoch über die Mindeststandards hinaus möglich. Dies erfordert dann auch die Klärung der jeweiligen Finanzierung.</p>
	<p>3.3 Ostseebad Göhren</p> <p>Gefordert wird die Anbindung des Südstrandes im Ostseebad Göhren an das ÖPNV Netz.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p> <p>Es wird auf die Weiterentwicklung der innerörtlichen Verbindungsrelation im Bereich Ortsverkehr Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut (vgl. Kapitel 4.2.7), die eine Anbindung des Südstrandes beinhaltet.</p>
	<p>Seite 95: „Als Prüfauftrag soll in Verbindung mit der hohen Kfz-Belastung im Bereich der B 196 die Einrichtung einer für den sonstigen ÖPNV nutzbaren</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV -</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Trasse entlang des Göhrener Weges und damit eine mögliche Durchbindung der Ortsverkehre von Sellin inkl. Baabe und Göhren untersucht werden. Ziel ist eine stauunabhängige Führung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes. Aus Sicht des Landkreises könnte eine solche Trasse somit auch für den Fuß- und Radverkehr aber auch für Feuerwehr und Rettungsdienst einen hohen Nutzen aufweisen.“ Der Ausbau des Göhrener Weges zu einer Trasse für den Umweltverbund wird abgelehnt! (vgl. Abschnitte 3.1 und 3.4).</p>	<p>Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden.</p>
	<p>3.4 Ostseebad Baabe</p> <p>Der Ausbau des Göhrener Weges im Biosphärenreservat Südost-Rügen durch die Baaber Heide zu einer Trasse für den Umweltverbund wird abgelehnt, der Waldweg darf nicht zur Busspur werden (vgl. Abschnitte 3.1 und 3.3).</p>	<p>Kenntnisnahme. Es handelt sich bei der Relation Göhrener Weg zunächst um zu prüfende Optionen, da aus Sicht des Landkreises eine Nutzung oder auch ein behutsamer Ausbau vorhandener Straßen und Wege zunächst im Rahmen einer Lösungsfindung alle Möglichkeiten zu diskutieren sind. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann nach Beschluss des NVP in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>
	<p>Seite 103 Ortsverkehr Sellin/Baabe: (Sellin, Hafen Am Bollwerk -) Sellin-Ost — Baabe — Baabe, Strandstr. — Baabe, Kurpark - Baabe, Haus des Gastes — Baabe, Sitrandstr. — Baabe, Hafen Bollwerkstraße</p> <p>Diese Linienführung wird komplett abgelehnt. Das Ostseebad Baabe wünscht keine Erweiterung des bestehenden ÖPNV-Angebotes in der bereits völlig überlasteten Strandstraße. Die Haltestellen Am Kurpark/Haus des Gastes können nicht eingerichtet werden. Es gibt einen funktionierenden Gelegenheitsverkehr!</p>	<p>Kenntnisnahme. Aktuell besteht im Bereich des Ostseebades Baabe ein Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs. Dabei handelt es sich jedoch nicht um ein Angebot des ÖPNV. Eine Mindestbedienung mit einem Angebot des ÖPNV ist daher aus Sicht des Landkreises zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich und wird entsprechend definiert. Gleichwohl unterstützt der Landkreis mit Kapitel 4.4.3 eine koordinierte Entwicklung von ÖPNV und Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs. Diese Ziele greifen ineinander und schließen sich nicht aus, zudem profitiert das Ostseebad Baabe von einer verbesserten ÖPNV-Erschließung und der damit verbundenen Möglichkeit zur Senkung des Modal Split-Anteils des MIV.</p>
	<p>Seite 114: Schülerverkehr und Tourismusverkehr müssen unabhängiger voneinander betrachtet werden. Die Schulbusse sind allein für die Schüler ausreichend und können nicht mit dem Vielfachen an Urlaubern auch noch besetzt werden. Gefordert wird eine unabhängige Betrachtung beider Gruppen und Transporte.</p>	<p>Der Hinweis ist teilweise sinnentsprechend enthalten. Der ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern ist so zu gestalten, dass entsprechend § 2 Abs. 8 ÖPNVG MV Sonderverkehre des Berufs- und Schülerverkehrs soweit wie möglich in Linienverkehre zu integrieren sind. Um Zielkonflikte in stark nachgefragten Bereichen und Zeiten entschärfen zu können, definiert der NVP ein Qualitätskriterium angemessener Fahrzeuggrößen „Die Größe und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		hat sich am geplanten Bedarf zu orientieren, so dass eine Überbesetzung der Fahrzeuge möglichst vermieden wird.“ (vgl. Kapitel 5.2.6).
	Seite 116: Gefordert wird die Weiterführung der landesbedeutsamen Buslinien bis in die Gemeinden Ostseebad Baabe und Ostseebad Mönchgut.	Der Hinweis ist sinnentsprechend enthalten. Kapitel 4.6.3 beinhaltet bereits den Vorschlag der Relation Bergen – Serams – Sellin – Göhren, die über Baabe geführt würde. Es handelt sich bei den genannten Beispielen aber nicht um eine abschließende Liste, sondern um erste Vorschläge, um eine breitere Finanzierungsbasis im Land und damit im Landkreis zu erreichen. Daher wurden zunächst Relationen benannt, die unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus anderen Bundesländern hilfreich sind. Eine spätere Ausweitung der Diskussion auf den Bereich Mönchgut ist aus Sicht des Landkreises dann aber möglich und wird unterstützt.
	Seite 132, Punkt 5.1.1: Die Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität werden außerordentlich begrüßt und müssen unter Einbeziehung aller Angebote (auch Bäderbahn (Wegebahn)) ein zentraler Handlungsschwerpunkt in den nächsten Jahren sein.	Kenntnisnahme.
	3.5 Gemeinde Zirkow Seite 124: „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,“ Hierzu folgende Hinweise: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ab Oktober 2021 baut der Landkreis die K 16 OD Zirkow aus. Ausbau der derzeitigen Haltestelle ist Bestandteil des Projektes. ▪ Der Ortsteil Viervitz, liegt ca. 1,3 km von der Haltestelle entfernt. ▪ Statt der Verlegung der Haltestelle, sollte in Erwägung gezogen werden, den OT Viervitz anzubinden. Eine Verlegung der Haltestelle an die B 196 zieht nach sich, dass die Erreichbarkeit der Haltestelle für die Viervitzer noch schlechter wäre. Eine Wendemöglichkeit im westlichen Teil von Viervitz ist teilweise vorhanden bzw. ausbaufähig. 	Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im Zuge der im NVP-Entwurf definierten Prüfung berücksichtigt.
	3.6 Gemeinde Lancken-Granitz Keine ergänzenden Hinweise der Gemeinde Lancken-Granitz.	Kenntnisnahme.
	4 Schülerverkehr	Kenntnisnahme.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Regionale Schule „Tom Beyer“ (Göhren):</p> <p>Die Unterrichtszeiten der Schule sind bereits an die vorhandenen Abfahrtszeiten angepasst worden, somit ist hier seitens der Schule keine Änderung notwendig.</p>	
	<p>Aus Sicht der Schule muss jedoch für folgende Probleme eine Lösung gefunden werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung Schülerverkehr - Dienstag & Donnerstag = Rügenmarkt Thiessow <p>Auf Grund sehr hoher Personenbeförderung an den genannten Wochentagen, ist es leider vermehrt vorgekommen, dass Schüler nicht befördert wurden und sehr lange Wartezeiten in Kauf nehmen mussten (höchste Wartezeit = 1,5 h).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradbusse (RADzfat) fahren leer an der Haltestelle der Schule (Ulmenallee) vorbei und lassen die Schülerinnen und Schüler stehen, warum? ▪ Die Schule fordert eine Verbesserung der Kommunikation mit der Schule zur Weitergabe von kurzfristigen Änderungen/Informationen, bspw. wenn aus verkehrlichen oder/und betrieblichen Gründen die Haltestelle „Ulmenallee“ nicht angefahren werden kann. 	<p>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>
	<p>Grundschule Ostseebad Mönchgut (Gager):</p> <p>Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung sind für die Schule folgende Zeiten wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ morgens: Anfahrt der Schule zum Schulbeginn 08:00 Uhr ▪ 2 mittags: 2 Rückfahrtszeiten, nach der 5. Stunde etwa 12:30 — 12:50 Uhr und nach der 6. Stunde etwa 13:40 — 13:50 Uhr <p>Die Fahrten müssen innerhalb dieses Zeitraums immer aus bzw. in alle drei Richtungen etwa zeitgleich möglich sein (Göhren mit Alt-Reddevitz; Gager/Groß Zicker; Thiessow/Klein Zicker).</p> <p>Den Göhrener Kindern sollte ein Umweg über Gager/Groß Zicker erspart bleiben — unnötige Verlängerung der Fahrzeit.</p>	<p>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Der VVR muss garantieren, dass die Buskapazität auch während der touristischen Hochzeit im Sommer für die Schüler ausreicht (Urlauber zum Markt in Thiessow). Gegebenenfalls müssen Verstärkerbusse zu den Schulverkehrszeiten eingesetzt werden.</p> <p>Nach dem im Fahrplanheft gedruckten derzeitigen Fahrplan wären die Zeiten im jetzigen Zeitraum in Ordnung, leider sind sie im Nachhinein noch einmal verändert worden.</p>	
	<p>CJD Christophorusschule Rügen Ostseebad Sellin:</p> <p>Fakten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulbeginn: 08:30 Uhr ▪ Schulschlusszeiten: 12:15 Uhr (5. Stunde), 13:55 Uhr (7. Stunde), 14:35 Uhr (8. Stunde) und 16:20 Uhr (10. Stunde) ▪ derzeit 263 Fahrschülerinnen und Fahrschüler, hiervon 104 vom Mönchgut (ohne Sellin), 69 aus Binz/Prora, 36 aus Putbus, 27 aus Bergen, 13 aus Sassnitz, 5 aus Garz und 4 aus Gingst <p>Zwingender Überprüfungsbedarf der Einhaltung der Schülerbeförderungs-Qualitätskriterien ist auf folgenden Relationen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Garz — Putbus – CJD ▪ Klein-Zicker – CJD ▪ Gingst - CJD 	<p>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</p>
	<p>5 Fazit</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz (Ostseebad Sellin, Ostseebad Mönchgut, Ostseebad Göhren, Ostseebad Baabe, Zirkow und Lancken-Granitz) nehmen die Möglichkeit zur Stellungnahme zum vorliegenden Beteiligungsentwurfes vom 16.06.202110 des NVP gern wahr und haben sich darauf verständigt, gemeinsam und abgestimmt Stellung zu nehmen.</p> <p>Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz lehnen den vorliegenden Entwurf des NVP ab und fordern im weiteren Aufstellungsverfahren die Aufnahme wesentlicher gemeindeübergreifender und gemeindespezifischer Belange in den NVP.</p>	<p>Die pauschale Ablehnung des vorgelegten NVP-Entwurfs ist nicht sachgerecht und durch das ledigliche Erfordernis der Herstellung des Benehmens (und nicht des Einvernehmens) mit den Städten und Gemeinden gegenstandslos. Es wird auf die zuvor dargestellten Abwägungen zu den Hinweisen der Stellungnahme verwiesen. Dabei ist festzustellen, dass eine Vielzahl an Hinweisen bereits – zumindest sinnentsprechend – im vorliegenden NVP-Entwurf berücksichtigt werden.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Dies betrifft insbesondere die stärkere Fokussierung des NVP auf die großen Herausforderungen der nächsten Jahre: Klimaschutz, Digitalisierung, Verkehrswende, und die Rahmenbedingungen für einen sanften Tourismus als ein Standortfaktor für die Ostseebäder. Der Tourismusverkehr hat für die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz eine zentrale Bedeutung und muss stärkere Berücksichtigung im NVP finden. Dies betrifft die Prognosen zum ÖPNV-Bedarf gleichermaßen wie die Festlegung konkreter Maßnahmen zu Betrieb, Infrastruktur, Marketing und Finanzierung. Neben den bereits im NVP genannten allgemeinen und weitläufig anerkannten Zielen sind hierzu konkrete, messbare und somit bilanzierbare Zielsetzungen erforderlich, aus welchen sich die einzelnen konkreten Maßnahmen zum ÖPNV-Verkehrsangebot und die daraus resultierenden Aussagen zur künftigen ÖPNV-Finanzierung ableiten.</p> <p>Ein besonderes Anliegen der Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz ist die bessere räumliche und zeitliche Verknüpfung aller Nahverkehrsangebote unter Einbeziehung der Bäderbahnen (Wegebahnen).</p> <p>Die Unterstützung eines sinnvollen Gesamtansatzes durch ein koordiniertes Angebot aus ÖPNV und Gelegenheitsverkehr durch den Landkreis wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich begrüßt. Die Gemeinden des Amtes Mönchgut-Granitz erklären Ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an der Koordinierung dieser unterschiedlichen Angebote zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und den betroffenen Gemeinden.</p>	
Amt Nord-Rügen (für Gemeinden Putgarten und Altenkirchen); 09.09.2021	<p>I. Der Landrat des Landkreises Vorpommern hat mit Schreiben vom 04.06.2021 unter anderem das Amt Nord-Rügen zu einem Mobilitätsdialog — TOB - Verfahren am 24.06.2021 um 8.00 Uhr in das staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern in der Badenstraße 18 in 18439 Stralsund eingeladen. Wenige Tage vor dem Termin erhielt das Amt Nord-Rügen den Entwurf des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern-Rügen, Stand 16.06.2021. Zugleich wurde dem Amt eine Frist zur Stellungnahme bis zum 31.07.2021 gesetzt. Mit E-Mail vom 14.07.2021 hat der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen die Frist zur Stellungnahme bis zum 11.09.2021 verlängert.</p>	<p>Abwägung der Rödl GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft</p> <p>Zu I.:</p> <p>Auf Ihre Rüge einer angeblich nicht hinreichenden Beteiligung der amtsangehörigen Gemeinden des Amtes Nord-Rügen im Rahmen der Aufstellung des neuen Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises gehen wir systematisch später unter „zu III. A.“ noch ein.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Die Gemeinden des Amtes wurden zum dem Termin am 24.06.2021 nicht eingeladen. Zu dem Anhörungstermin durften für das Amt Nord-Rügen lediglich maximal zwei Personen erscheinen. Das Amt wurde vertreten durch Frau Bürgermeisterin Möbius (Putgarten) und aufgrund besonderer Vollmacht, durch den Unterzeichnenden.</p> <p>Anwesend waren darüber hinaus neben den Vertretern des Landkreises, der Verkehrsgesellschaft Vorpommern Rügen mbH und der Entwurfsverfasser, Vertreter der Gemeinde Binz, der Stadt Putbus, der Stadt Sassnitz, des Amtes Bergen auf Rügen, des Amtes Mönchgut-Granitz und des Amtes West-Rügen. Ein Protokoll der Veranstaltung liegt dem Unterzeichnenden nicht vor.</p> <p>II. § 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG MV) verpflichtet, den Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG MV zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes in Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der Nahverkehrsplan nach § 7 ÖPNVG MV muss mindestens Aussagen enthalten über</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestand und künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots ▪ Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen ▪ die Finanzierung des ÖPNV <p>die Organisation des ÖPNV.</p> <p>Der Landkreis ist gem. § 7 Abs. 6 ÖPNVG MV verpflichtet, den Nahverkehrsplan im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen.</p> <p>Rechtsgrundlage für diese landesrechtliche Regelung ist 8 8 Abs. 3 PBefG. Die Vorschrift hat folgenden Wortlaut:</p> <p>„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie die Vorgaben für die Verkehrsmittel übergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der</p>	<p>Zu II.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sie behaupten, der NVP genüge den Anforderungen an die Definition einer gemeinwirtschaftlichen Leistung für Personenverkehrsdienste aus der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht. Dies sei aber notwendig, da ein Tätigwerden des Aufgabenträgers im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Abs. 4 PBefG nur im Falle des Erlasses gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für einen Betreiber von Personenverkehrsdiensten möglich sei, im Regelfall die Leistungen jedoch eigenwirtschaftlich zu erbringen seien. <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Die Behauptung verkennt, dass es im Rahmen eines NVP nie um eine Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 geht und der Landkreis selbiges auch nie vertreten hat. Der Erlass eines NVP ist allein im innerstaatlichen Recht, hier § 8 Abs. 3 PBefG i.V.m. weiter konkretisierendem Recht des jeweiligen Bundeslandes (hier: § 7 ÖPNVG M-V), geregelt und hat keinen Bezug zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Ein NVP soll vielmehr u.a. das nationalstaatliche Genehmigungsverfahren für die Liniengenehmigungen mit strukturieren. Dies vollkommen unabhängig davon, ob sich die Leistungen aus Fahrgelderträgen, Erträgen aus Tarifsurrogaten, Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift oder auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) finanzieren. ▪ Sie behaupten weiter, dass auch der am 13.03.2015 abgeschlossene Dienstleistungsauftrag zwischen dem Landkreis und der Verkehrsgesellschaft

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen, soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln."</p> <p>Aufgabenträger ist der Landkreis Vorpommern-Rügen. Die Regelung der weiteren Einzelheiten ist im ÖPNVG MV erfolgt.</p> <p>8 Abs. 4 PBefG regelt darüber hinaus, wie die Verkehrsleistungen nach dem PBefG zu erbringen sind. In der Vorschrift heißt es:</p> <p>„Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Leistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370-2007 des europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personennahverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 119/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit</p>	<p>Vorpommern-Rügen mbH den Anforderungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht genüge, da dieser sich nur auf bestimmte, in einer Anlage definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beziehe und rein touristische Leistungen nicht umfasse.</p> <p>⇒ Da sich die Behauptung auf eine Vertragsbeziehung vollkommen außerhalb des NVP bezieht und kein Zusammenhang zu diesem zu erkennen ist, wird auf eine inhaltliche Erwiderung verzichtet.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach 8 45 a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen."</p> <p>Die Verordnung (EG) Nr, 1370/2007 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste regelt,</p> <p>„wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechtes im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertige oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte“ (Art. 1 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).</p> <p>Sofern ein Aufgabenträger einem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt, so hat dieses im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu erfolgen (Art. 3 der Verordnung). Der Mindestinhalt des öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist in Art. 4 der Verordnung geregelt.</p> <p>Den Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung definiert Art. 2 li. e wie folgt:</p> <p>„Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen‘ (ist) eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seinen eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang nicht zu gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte.“</p> <p>„Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ definiert die Verordnung in Art. 2 lit. g als</p> <p>„jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des</p>	

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Zeitraumes der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird.“</p> <p>Den Begriff des „öffentlichen Dienstleistungsauftrages“ definiert Art. 2 lit. i. der Verordnung als</p> <p>„einen oder mehrere rechtsverbindlichen Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber des öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, die gem. der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedsstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde entstehen - die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder - die Bedingungen enthält, unter den die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.“</p> <p>Die in den vorgenannten gesetzlichen Vorschriften dargestellten Regelungen erfüllt der Entwurf des Nahverkehrsplanes Stand 16.06.2021 nicht.</p> <p>Auch der zwischen dem Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger und der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH, deren alleiniger Gesellschafter der Landkreis Vorpommern-Rügen ist, am 13.03.2015 abgeschlossene und bis zum 30.09.2025 laufende Dienstleistungsauftrag wird den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht.</p> <p>Der Gegenstand des Dienstleistungsauftrages ist § 1 geregelt. Dort heißt es:</p> <p>„Gegenstand dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Linienverkehr gemäß 88 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie für Verkehre gemäß der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung gemäß 81 Satz 1 Nummer 4d). Der öffentliche Dienstleistungsauftrag regelt Art, Umfang, Qualität, Durchführung und Ausgleichzahlungen für</p>	

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>den Linien- und Sonderlinienverkehr sowie für Verkehre nach Freistellungsverordnung auf dem Gebiet des Landkreises"</p> <p>Der Dienstleistungsauftrag und damit die Ausschließlichkeitsregelung beschränkt sich auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Touristische Verkehre fallen ebenso wenig darunter, wie in der Anlage 1 zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht vorgesehene Linienverkehre. Hierzu gehört auch der Stichverkehr von Putgarten zum Kap Arkona.</p> <p>III. Die nachfolgende Überprüfung des Nahverkehrsplanes beschränkt sich auf die Frage, inwieweit durch die Nahverkehrsplanung in die Rechte der Gemeinde Putgarten und der Gemeinde Altenkirchen eingegriffen wird. Eine allgemeine Überprüfung des Nahverkehrsplanes enthält diese Beurteilung nicht.</p> <p>A. Der Landrat des Landkreises Vorpommern hat in seinem Schreiben vom 04.06.2021, adressiert an „alle Träger öffentlicher Belange hinsichtlich der Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern-Rügen“ den angeschriebenen Adressatenkreis aufgefordert, Hinweise zum Nahverkehrsplan bis zum 31.07.2021 bis 23:59 Uhr an die Mailadresse nahverkehrvr@iges.com zu übersenden. Der Termin wurde zwischenzeitlich bis zum 11.09.2021 (Samstag) verlängert.</p> <p>Wie bereits oben ausgeführt, ist dieses Schreiben nicht an amtsangehörige Gemeinden gegangen, sondern lediglich an die Ämter. Die amtsangehörigen Gemeinden sind nicht in den Dialog einbezogen worden. Sie sind auch nicht zu den Anhörungsterminen geladen worden. Die eingeladenen Ämter konnten max. zwei Personen zu der Anhörung entsenden. Mehr Personen wurden nicht zugelassen. Daher war es den Ämtern nicht möglich, jedenfalls einen Vertreter der betroffenen Gemeinden zu der Anhörung zu entsenden. Das Amt Nord Rügen besteht aus den Gemeinden Altenkirchen, Breege, Dranske, Glowe, Lohme, Sagard, Putgarten und Wiek, mithin aus acht Gemeinden. Das Amt konnte daher bei der Besetzung der zur Verfügung stehenden Teilnehmerplätze neben dem eigenen Amtsvertreter lediglich eine Gemeinde berücksichtigen.</p> <p>Damit findet keine ausreichende Beteiligung der Gemeinden statt. Diese hat jedoch gem. § 8 Abs. 6 ÖPNVG MV zu erfolgen. § 7 Abs. 6 ÖPNVG MV regelt</p>	<p>Zu III.</p> <p>Zu A.: Sie behaupten, im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des NVP wurden – bisher – Beteiligungsrechte von amtsangehörigen Gemeinden verletzt, diese seien nicht zu Anhörungsterminen eingeladen worden bzw. konnten nicht hinreichend Vertreter zu Anhörungsterminen entsenden, obwohl die Gewährleistung des ÖPNV zum eigenen Wirkungskreis der Gemeinden gehöre und nicht auf die Ämter delegierbar sei.</p> <p>⇒ Die Behauptung wird zurückgewiesen. Unabhängig davon, dass gemäß § 8 Abs. 3 PBefG bzw. § 7 Abs. 4 ff ÖPNVG M-V nur weitgehend allgemein gehaltene Vorgaben zum Verfahren der Aufstellung eines NVP machen, hat der Landkreis ein überobligatorisches Beteiligungsverfahren durchgeführt. Dies wird aus der nachfolgenden Verfahrensskizze deutlich:</p> <p><u>1. Frühbeteiligung aller Ämter, Gemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landkreises</u></p> <p>Schreiben des Landkreises vom 16.01.2020 „Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Vorpommern-Rügen / Fahrplan-konferenz-Anfrage“ mit der Bitte um Rückmeldung bis März 2020</p> <p>Abfragen (Auszug):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Welche konkreten Wünsche und Anregungen sollten aus Ihrer Sicht bei der Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden? ▪ Bitte benennen Sie in Ihrer Kommune liegende Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte, die besonders ÖPNV-relevant sind. ▪ Bitte benennen Sie etwaige Wohnbau-, Gewerbeentwicklungs- und Tourismusplanungen, die bereits jetzt bei der ÖPNV-Planung mitgedacht werden müssten. ▪ Gleichzeitig bitten wir Sie in Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen GmbH (VVR) um Ihre Hinweise zum aktuellen

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>nicht nur die Anhörung der betroffenen Gemeinden. Der Nahverkehrsplan ist vielmehr „im Benehmen“ mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen.</p> <p>Werden diese gar nicht erst angehört, entfällt auch eine Aufstellung des Nahverkehrsplanes „im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden“,</p> <p>Die Gemeinden sind anzuhören, weil der Nahverkehrsplan den eigenen Wirkungskreis der Gemeinden berührt. Der eigene Wirkungskreis ist in § 2 Abs. 2 KV MV wie folgt definiert:</p> <p>„(2) Zu den Aufgaben des eigenen Wirkungskreises gehören insbesondere die harmonische Gestaltung der Gemeindeentwicklung unter Beachtung der Belange der Umwelt und des Naturschutzes, des Denkmalschutzes und der Belange von Wirtschaft und Gewerbe, die Bauleitplanung, die Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs, die Versorgung mit Energie, insbesondere erneuerbarer Art, und mit Wasser, die Abwasserbeseitigung und -reinigung, die Sicherung und Förderung eines bedarfsgerechten öffentlichen Angebotes an Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen, die Entwicklung der Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des kulturellen Lebens, der öffentliche Wohnungsbau, die gesundheitliche und soziale Betreuung, der Brandschutz und die Entwicklung partnerschaftlicher Beziehungen zu Gemeinden anderer Staaten.“</p> <p>Die Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ausdrücklich als Bestandteil des eigenen Wirkungskreises genannt. Dabei ist nicht nur die Gewährleistung des Personennahverkehrs als solcher Bestandteil des eigenen Wirkungskreises, sondern auch die Ausgestaltung, denn sonst würde die Aufnahme des Personennahverkehrs in die Vorschrift keinen Sinn machen.</p> <p>Ausweislich des vorliegenden Entwurfes wird in die Planungshoheit der Gemeinden z.B. der Gemeinde Putgarten eingegriffen (Ziff. 4.6.8. und Ziff. 4.7. des Entwurfes vom 16.06.2021).</p> <p>Die Rechte aus dem eigenen Wirkungskreis können die Gemeinden nur selbst wahrnehmen und nicht auf die Ämter übertragen. Dies wird durch das</p>	<p>Fahrtenangebot, da wir das vorliegende Schreiben gleichzeitig als Fahrplankonferenz-Abfrage nutzen möchten.</p> <p>Beteiligung Altenkirchen und Putgarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde Putgarten hat mit Schreiben vom 27.02.2020 von der Möglichkeit zur Beteiligung Gebrauch gemacht. ▪ Ebenso hat die Regionale Schule Altenkirchen mit Schreiben vom 07.02.2020 eine Rückmeldung gegeben, nicht jedoch die Gemeinde selbst. <p><u>2. Workshopreihe „Mobilitätsdialoge zum Nahverkehrsplan“ zur Konzeptionsphase des Nahverkehrsplans (u.a. Vorstellung und Diskussion Netzhierarchie, Mindestbedienvorgaben etc.)</u></p> <p>Einladungen an betroffene Ämter, teilweise auch Gemeinden und andere Akteure; jeweils durch den Landkreis; begrenzte Teilnehmerzahlen wegen InfektionsschutzVO (Corona) erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 14.06.2020 Mobilitätsdialog Amt Altenpleen, Amt Miltzow, Amt Niepars, Hansestadt Stralsund, Gemeinde Altefähr ▪ 15.06.2020 Mobilitätsdialog Amt Franzburg-Richtenberg, Stadt Grimmen, Amt Recknitz-Trebeltal, Gemeinde Süderholz ▪ 16.06.2020 Mobilitätsdialog Stadt Barth, Amt Darß/Fischland, Stadt Marlow, Amt und Stadt Ribnitz-Damgarten, Gemeinde Zingst ▪ 07.09.2020 Mobilitätsdialog Altenkirchen, Breege, Dranske, Putgarten und Wiek – hier hat u.a. Frau Möbius als Bürgermeisterin der Gemeinde Putgarten die Möglichkeit der Teilnahme wahrgenommen ▪ 07.09.2020 Mobilitätsdialog Bergen auf Rügen, Buschvitz, Parchtitz, Patzig, Putbus, Ralswiek, Rappin, Sehlen und Biosphärenreservat Südost-Rügen ▪ 08.09.2020 Mobilitätsdialog Glowe, Lietzow Lohme, Sagard und Sassnitz ▪ 09.09.2020 Mobilitätsdialog Altefähr, Garz, Gustow, Poseritz, Samtens und Ramin ▪ 09.09.2020 Mobilitätsdialog Baabe, Binz, Göhren, Lancken-Granitz, Mönchgut, Sellin und Zirkow ▪ 24.09.2020 Mobilitätsdialog Dreschvitz, Gingst, Insel Hiddensee, Kluis, Neuenkirchen, Schaprode, Trent und Ummanz <p><u>3. Online-Befragung zur Nahverkehrsplanung für Jedermann</u></p> <p>Möglichkeit der Beteiligung zwischen 01.02.2021 und 31.03.2021.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern in seiner Entscheidung vom 10.03.2010 - 5M 153/19 - ausdrücklich bestätigt. Dort heißt es unter Rn. 44 (juris) zur Frage der Rechtsstellung der Ämter in Fragen der gemeindlichen Selbstverwaltung, also des eigenen Wirkungskreises:</p> <p>„Die von ihm [dem Amt] nach seiner Auffassung als verletzt anzusehenden Rechtspositionen der gemeindlichen Selbstverwaltung, der Planungshoheit, der gemeindlichen Infrastruktur und der Beeinträchtigung des gemeindlichen Grundstückseigentums in der Ortslage ... stehen grundsätzlich nicht dem Amt, sondern der Antragstellerin zu 1. als Gemeinde selbst zu. Dies folgt aus § 125 Abs. 2 KV M-V, der auch angesichts der bestehenden Ämterstruktur die verfassungsrechtlich abgesicherte Kompetenz der Gemeinden zur eigenverantwortlichen Aufgabenerfüllung regelt (vgl. Meyer, Kommunalrecht, Rn. 639). Danach bleibt das Recht der Gemeinden, alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in Eigenverantwortung zu regeln und in ihrem Gebiet im Rahmen der Leistungsfähigkeit alle öffentlichen Aufgaben in Eigenverantwortung zu erfüllen, unberührt, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist (vgl. zur Schleswig-Holsteinischen Amtsordnung: BVerfG, 24.07.1979 - 2 BvK 1/78 -, juris, Rn. 79). Das Amt kann sich demzufolge im Prozess als bloße sogenannte "Bundkörperschaft" nicht auf die aus Art. 28 Abs. 2 Satz 2 GG bzw. Art. 72 Abs. 1 Verf M-V herzuleitende Selbstverwaltungsgarantie berufen, denn die Eigenschaft einer Gebietskörperschaft kommt ihm nicht zu (OVG M-V, 06.01.2005 - 4 M 332/04 -, NordÖR 2005, 163)."</p> <p>Vor Beschlussfassung des Nahverkehrsplanes sind also die betroffenen Gemeinden anzuhören. Eine Anhörung des Amtes reicht nicht. Da der eigene Wirkungskreis betroffen ist, ist die Gemeindevertretung zu beteiligen. Dieser müssen die entsprechenden Auszüge aus dem Nahverkehrsplan vorgelegt werden. Dies muss durch die Verwaltung bearbeitet werden. Sodann muss der Plan beraten werden und anschließend eine Entscheidung durch die Gemeindevertretung getroffen werden.</p> <p>Sollte der Landkreis den Nahverkehrsplan ohne Beteiligung der Gemeinden beschließen, wäre der Beschluss unwirksam, zumindest aber anfechtbar.</p>	<p><u>4a. Förmliches Verfahren zur Beteiligung Träger öffentlicher Belange aufbauend auf konkretem Entwurf des NVP</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschreiben an Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landkreises (Gemeinden sollten über Ämter eingebunden werden) sowie alle weiteren zu berücksichtigenden TÖB. ▪ Als Zeitraum für die TÖB-Beteiligung waren ursprünglich sechs Wochen vorgesehen (17. Juni 2021 – 31. Juli 2021). ▪ Herr Landrat Dr. Kerth kam einer schriftlichen Bitte um Verlängerung dieses Zeitraumes nach und erweiterte die Frist bis einschließlich 11. September 2021. <ul style="list-style-type: none"> ▪ In dem Zusammenhang wurden ca. am 10.08.2021 erneut – diesmal auch die Gemeinden direkt – angeschrieben, um auf die Möglichkeit zur Beteiligung im NVP-Verfahren hinzuweisen ▪ Beteiligung Amt Nord-Rügen: ▪ Es wurde die vorliegende Stellungnahme vom 09.09.2021 über Herrn RA Schüler zur Kenntnis gegeben; eine weitere Stellungnahme liegt nicht vor. <p><u>4b. Workshopreihe „Mobilitätsdialoge zum Nahverkehrsplan“ zur Beteiligungsphase des Nahverkehrsplans (u.a. Vorstellung und Diskussion des Entwurfs parallel zum laufenden TÖB-Verfahren)</u></p> <p>Einladungen an betroffene Ämter, teilweise auch Gemeinden und andere Akteure; jeweils durch den Landkreis; begrenzte Teilnehmerzahlen erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 14.06.2021 Mobilitätsdialog Rügen – hier haben u.a. Herr RA Schüler als bevollmächtigter Vertreter des Amtes Nord-Rügen sowie Frau Möbius als Bürgermeisterin der Gemeinde Putgarten die Möglichkeit der Teilnahme wahrgenommen ▪ 24.06.2021 Mobilitätsdialog Fischland-Darß-Zingst & östliches Nordvorpommern ▪ 24.06.2021 Mobilitätsdialog Stralsund & westliches Nordvorpommern <p>Daneben wurden selbstverständlich <u>Beratungen mit dem dazu gebildeten ÖPNV-Beirat</u> (entsprechend § 7 Abs. 5 ÖPNVG M-V) durchgeführt und zwar am 28.05.2020 und am 14.06.2021.</p> <p>Wie eingangs festgehalten legt der Landkreis als Aufgabenträger und damit als Planungsbehörde den förmlichen Verlauf des Planaufstellungsverfahrens im Detail</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>B. Allein mit der Anhörung der Gemeinden wären die gesetzlichen Beteiligungsanforderungen nicht erfüllt. Nach & 7 ÖPNVG MV ist der Nahverkehrsplan im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufzustellen. Regelungen über das Benehmensverfahren enthält das ÖPNVG MV nicht. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Aufgabenträger (Landkreis) darauf verzichten oder es willkürlich ausgestalten kann. Der Aufgabenträger muss der Gemeinde vielmehr die Möglichkeit geben, in angemessener Zeit eine gründliche Prüfung</p> <p>der sie betreffenden geplanten Maßnahmen des Aufgabenträgers in Kenntnis der vollständigen Unterlagen und unter Beteiligung der gemeindlichen Gremien vorzunehmen und eine abgestimmte Stellungnahme zu erarbeiten. Wie dies zu geschehen hat, regelt beispielhaft § 55 der Kreisordnung Nordrhein-Westfalen (KrO NRW). Dort sind die Beteiligungsrechte der kreisangehörigen Gemeinden bei der Festsetzung der Kreisumlage wie folgt geregelt:</p> <p>(1) Die Festsetzung der Kreisumlage erfolgt im Benehmen mit den kreisangehörigen Gemeinden. Das Benehmen ist sechs Wochen vor Aufstellung des Entwurfes der Haushaltssatzung einzuleiten.</p> <p>(2) Stellungnahmen der kreisangehörigen Gemeinden im Rahmen der Benehmensherstellung werden dem Kreistag mit der Zuleitung des Entwurfes der Haushaltssatzung mit ihren Anlagen zur Kenntnis gegeben. Den Gemeinden ist vor Beschlussfassung über die Haushaltssatzung mit ihren Anlagen in öffentlicher Sitzung Gelegenheit zur Anhörung zu geben. Über Einwendungen der Gemeinden beschließt der Kreistag in öffentlicher Sitzung. Der Kreis teilt ihnen das Beratungsergebnis und dessen Begründung mit.</p>	<p>fest. Eine Verletzung von Beteiligungsrechten der amtsangehörigen Gemeinden des Amtes Nord-Rügen kann nicht erkannt werden.</p> <p>Zu B.: Sie behaupten, über ein Beteiligungsrecht hinaus müsse der Landkreis sich mit den planbetroffenen Gemeinden ins Benehmen setzen, was im Rahmen der Aufstellung des NVP – bisher – nicht erfolgt sei.</p> <p>⇒ Die Behauptung wird zurückgewiesen: Zwar wird weder im ÖPNVG M-V noch im PBefG noch im allgemeinen oder sonstigen besonderen Verwaltungsrecht definiert, welche genauen Verpflichtungen sich aus einer Benehmensregelung ergeben. Benehmen wird gemeinhin als Gelegenheit zur Stellungnahme einer betroffenen Behörde gegenüber der für ein Verfahren zuständigen Behörde verstanden.¹ Eine klagefähige Rechtsposition begründet Benehmen nur, wenn dies ausdrücklich in dem entsprechenden Gesetz normiert ist.² Dies ist im ÖPNVG M-V nicht der Fall. Jedoch wird wohl im Falle des Benehmens dieses Benehmen der Benehmensbehörde die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme eröffnen müssen, mit der sich die entscheidende Behörde dann auseinandersetzen muss und die nach Möglichkeit berücksichtigt werden soll. Dies ist im bisherigen Verfahren, wie unter „zu A.“ gezeigt, erfolgt. Stellungnahmen von Behörden wurden eingereicht (als Beispiel: Stellungnahme der Gemeinde Putgarten vom 27.02.2020) und bewertet. Das „Benehmen“ darf allerdings nicht mit einem zwingenden „Einvernehmen“ verwechselt werden. Wenn den Vorstellungen etwa der Gemeinde Putgarten nicht entsprochen werden konnte, dann nicht aus Gründen der Nichtbeachtung sondern aus Gründen eines Planungsdissenses.</p>

¹ Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz Kommentar, 11. Auflage, München 2010, § 74 Rn. 166.

² BVerwG Urteil vom 29.4.1993, 7A 2/92, Rn. 22.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Diese Regelung wahrt die Mindestrechte der Gemeinden und muss als Maßstab auch für die Beteiligungsrechte der Gemeinden im Verfahren über die Aufstellung des Nahverkehrsplanes angesehen werden.</p> <p>Solange der Landkreis Vorpommern-Rügen nicht bereit ist, den Gemeinden ihre gesetzlich zugestandenen Beteiligungsrechte einzuräumen, haben die Gemeinden die Möglichkeit dies dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung nach Beschlussfassung durch den Kreistag anzuzeigen und aufzufordern, dem Nahverkehrsplan zu widersprechen (§ 7 Abs. 8 ÖPNVG MV). Widerspricht das Ministerium nicht und lässt den Plan durch Zeitablauf (drei Monate) wirksam werden, könne die Gemeinden vor den Verwaltungsgericht Klage erheben.</p> <p>C. Die im Nahverkehrsplan enthaltenen Angaben zu beabsichtigten Verkehren in der Gemeinde Putgarten sind für die Gemeinde Putgarten inakzeptabel und werden abgelehnt. Sie greifen in unzulässiger Weise in das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht ein und verstoßen gegen zwingende gesetzliche Vorschriften, die die im Nahverkehrsplan zu regelnden Verkehr auf die Gemeinwirtschaftlichkeit beschränken.</p> <p>1. Bei dem Stichverkehr von Putgarten nach Kap Arkona handelt es sich um einen rein touristischen Verkehr. Dieser darf, weil nicht gemeinwirtschaftlich, weder nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes, noch des ÖPNV-Gesetzes Mecklenburg-Vorpommern oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 im Rahmen des Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden. Auch der Dienstleistungsauftrag vom 13.03.2015 beschränkt die Tätigkeit des VVR auf „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Linienverkehr gemäß 88 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie für Verkehre gemäß der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung gemäß 81 Satz 1 Nummer Ad)“ und verbietet damit rein touristische Verkehre.</p> <p>2. Bei der Buslinie von Putgarten nach Kap Arkona handelt es sich um eine aufgezwungene Linienführung. Während in anderen Bereichen, etwa im ehemaligen Landkreis Nordvorpommern ein angemessenes Verkehrsangebot völlig fehlt, wird im Nahverkehrsplan versucht, Strecken, die allein dem</p>	<p>Zu C.: Sie behaupten, konkrete Planaussagen würden unzulässig in das Selbstverwaltungsrecht der Gemeinde Putgarten eingreifen und zudem eine zwingende Beschränkung des NVP auf gemeinwirtschaftliche Verkehre durch Einbeziehung touristischer Verkehre missachten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Verkehr nach Kap Arkona sei rein touristisch und damit dem rechtlichen Regelungsrahmen von PBefG, ÖPNVG M-V, VO (EG) Nr. 1370/2007 entzogen und dürfe daher nicht in einem NVP behandelt werden, da er nicht gemeinwirtschaftlich sei. ▪ Die vorgenannte Buslinie würde der Gemeinde aufgezwungen werden und damit in ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht eingreifen, weil damit die kommunale Planungshoheit betroffen sei. Dies folge wiederum daraus, dass zur Einrichtung der Linie der kommunale Straßenraum komplett umgebaut werden müsse, was einen massiven Eingriff in das Stadtbild bedeute. ▪ Die in § 7 ÖPNVG M-V zwingend vorgesehenen Aussagen zur Nachfrageentwicklung seien missachtet, die vorgenannte Buslinie würde keine Nachfrage befriedigen. ▪ Die bereits bestehenden Verkehre der Wegebahn müssten in den NVP als Bestandsverkehre aufgenommen werden, nur darüber hinausgehende Nachfragen dürften dann noch planerisch Berücksichtigung finden. <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Die Behauptung wird zurückgewiesen. Die Einschätzung, ob bestimmte Verkehre „rein touristisch“ sind oder es darüber hinausgehende Nachfrage durch andere Nutzergruppen gibt, obliegt dem Landkreis als Aufgabenträger im Rahmen seines planerischen Beurteilungsspielraums. Wie unter „zu II.“

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>touristischen Verkehr und nicht der Daseinsvorsorge dienen, Gemeinden aufzuzwingen, obwohl die betroffenen Gemeinden dieses unter Hinweis auf das in ihrer kommunalen Selbstbestimmung liegende Recht einer geordneten gemeindlichen Entwicklung ablehnen.</p> <p>Die Gemeinde Putgarten ist bemüht, den Individualverkehr aus dem Ort herauszuhalten. Zulässig ist lediglich Anliegerverkehr. Das touristische Angebot für das Erreichen des Kap Arkona vom Ort Putgarten aus, wird durch Pferdekutschen und den Betrieb einer Kleinwegebahn befriedigt.</p> <p>Die Straßenverhältnisse lassen einen Busverkehr ohne Gefährdung andere Verkehrsteilnehmer nicht zu. Die Straße von Putgarten zum Kap Arkona ist 4,50 m breit. Die Busse haben eine Breite von mindesten 2,55 m. Ein Begegnungsverkehr ist ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer der angrenzenden Flächen nicht möglich. Ausweislich der Ziff. 4.6.8 dritter Punkt, plant der Aufgabenträger die</p> <p>„Verbesserung der Erschließung der Ortslage Putgarten, z.B. durch Herstellung der beiderseitigen Anfahrbarkeit der bestehenden Haltestelle sowie ggf. Errichtung einer Umweltrasse“.</p> <p>Unter Ziff 4.7 wird auf Seite 128 im Entwurf des Nahverkehrsplanes ausgeführt:</p> <p>„Im Rahmen der ÖPNV-Beschleunigung soll die Einführung von Umweltrassen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Bei Umweltrassen handelt es sich um Straßen bzw. Wege mit einer Nutzungsbeschränkung, die ein stauunabhängige Führung der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes ermöglichen und die ggf. auch als eigenständiger Bau getrennt vom übrigen Straßenverlauf geführt werden können.“</p> <p>Weiter heißt es auf Seite 129 des Entwurfes:</p> <p>„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 so 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 eine</p>	<p>schon festgestellt, obliegt dem Aufgabenträger die planerische Betrachtung des <u>gesamten</u> ÖPNV, sowohl mit Blick auf Nachfrageprognosen, als auch mit Blick auf Linienführungen. Dies ist, ausweislich der detaillierten planerischen Aussagen im NVP-Entwurf, erfolgt. Nicht Thema des NVP ist die kommunale Bauleitplanung, etwa mit Blick auf bauliche Eingriffe in Straßenland. Die kommunale Planungshoheit der Gemeinde ist mit dem NVP in keiner Weise betroffen. Sollte im Übrigen eine Straße objektiv als ungeeignet für das Befahren mit Kraftomnibussen oder anderen Linienfahrzeugen angesehen werden, dürfte bereits die Genehmigungsbehörde einen Genehmigungsantrag entsprechend versagen. Auch dies ist nicht Thema des NVP. Da sich der NVP mit der Planung des ÖPNV befasst, sind auch die sogenannten Wegebahnen nicht als Planungsgröße aufzunehmen. ÖPNV im Sinne des § 8 Abs. 1 PBefG ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, kann ebenfalls als ÖPNV gewertet werden (§ 8 Abs. 2 PBefG). Ausdrücklich <u>nicht zum ÖPNV</u> gehören im Übrigen als Ausflugsfahrten nach § 48 Abs. 1 PBefG genehmigte Gelegenheitsverkehre mittels sogenannter Wegebahnen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw Umweltrassen notwendig machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Binz - Jagdschloss Granitz - Sellin, Granitzer Straße ▪ ... ▪ Ortslage Putgarten ▪ Verknüpfungspunkt Altenkirchen, Schule <p>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 ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen. Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca, 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen zu berücksichtigen.“</p> <p>Die Umsetzung der vom Aufgabenträger geplanten Maßnahmen führt zu einer völligen Umgestaltung des Ortes Putgarten und des Weges zum Kap Arkona. Unter dem die tatsächlich geplanten Maßnahmen verschleiern den Begriff „Umweltrasse“ plant der Aufgabenträger eine erhebliche Verbreiterung der vorhanden Straße um ungehindert mit Dieselbussen die Strecke von Putgarten nach Kap Arkona fahren zu können. Dies stellt einen erheblichen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit dar und ist ohne Zustimmung der Gemeinde nicht durchführbar. Die Gemeinde hat sich mehrfach positioniert und erklärt, sie lehne alle Maßnahmen ab, die ein höhere Verkehrsaufkommen verursachen.</p> <p>3. Der Nahverkehrsplan muss nach § 7 ÖPNVG MV u.a. mindestens Aussagen über den Bestand und die Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen enthalten. Aussagen über die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen für die Streckenführung von Putgarten zum Kap Arkona enthält der Nahverkehrsplan nicht. Die Inanspruchnahme durch Fahrgäste wurde nicht dokumentiert. Sie hätte belegt, dass nur eine marginale Inanspruchnahme des Angebotes erfolgt. Nach Feststellung der Gemeinde handelt es sich bei der überwiegenden Anzahl der Busfahrten um Leerfahrten.</p>	

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>4. In der Gemeinde Putgarten ist ein den Wünschen der Besucher ausreichendes Angebot an schonenden Verkehrsdienstleistungen durch Fahrradverleih, Pferdekutschen und die Kap Arkona Bahn (Kleinwegebahn) vorhanden. Ein darüber hinausgehender Bedarf besteht nicht.</p> <p>Ein wesentlicher Mangel des Entwurfes des Nahverkehrsplanes besteht darin, dass er nicht alle im Bedienegebiet angebotenen Verkehrsdienstleistungen aufzeigt. Es wird bewusst ein Teil der Verkehrsdienstleistungen verschwiegen, um etwa im touristischen Bereich einen Bedarf zu suggerieren, der tatsächlich nicht vorhanden ist. So finden die Kleinwegebahnen, die in vielen touristisch bedeutsamen Orten (z.B. in Baabe, Binz, Putgarten, Sellin, Zingst und vielen anderen Orten mehr) ein touristisches Verkehrsangebot liefern, in dem Entwurf im Gegensatz zum Fahrrad und anderen Verkehren überhaupt keine Erwähnung.</p> <p>Auffallend ist, dass jedenfalls ein Teil der von Wegebahnen bedienten Strecken zukünftig von der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH bedient werden sollen, obwohl dies von den betroffenen Kommunen weitgehend abgelehnt wird, z.B. von Baabe, Putgarten und Sellin. Der innerörtliche Omnibusverkehr, der nicht der Daseinsvorsorge dient, sondern rein touristische Zwecke verfolgt, wird als störend und umweltbelastend empfunden. Er ist nach Auffassung der Gemeinden weder erforderlich, noch sinnvoll, weil die touristischen Bedarfe von den vorhandenen Bedienformen, insbesondere von den Wegebahnen bedient werden.</p> <p>Der Darstellung der im Gelegenheitsverkehr angebotenen touristischen Verkehrsangebote ist nach § 7 Abs. 2 zweiter Anstrich ÖPNVG MV zwingend erforderlich. Nach dieser Vorschrift ist der Bestand und die Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen im Nahverkehrsplan darzustellen. Um die Entwicklung der Nachfrage darzustellen, ist zumindest dann, wenn touristische Verkehre beabsichtigt sind, die vorhandenen Angebote darzustellen und aufzuzeigen, warum und in welchem Umfang eine darüber hinaus gehende Nachfrage besteht. Dies fehlt im Nahverkehrsplan völlig.</p> <p>Die vorgenannten touristischen Angebote werden von der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen GmbH als Konkurrenzunternehmen betrachtet. Schon</p>	

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>deshalb sind die in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Die Prozessvertreter des VVR haben in mindesten zwei der anhängigen Verwaltungsgerichtsverfahren, in denen sich Betreiber von Wegebahnen gegen die Erteilung von parallelen Linienverkehrsgenehmigungen zur Wehr setzen, erklärt, die ihnen erteilten Genehmigungen seien rechtswidrig, „wenn nicht gar nichtig“. Der VVR habe sowohl das Landesamt als auch den Landkreis Vorpommern-Rügen darauf hingewiesen und werde die Angelegenheit weiter verfolgen. (Schriftsätze der RAe BBG und Partner vom 07.12.2020 – VG Greifswald - 4 A 163/20 und 4 A 165/20).</p> <p>Eine rechtliche Prüfung, ob die vorgelegte Planung mit europarechtlichen Vorschriften zu vereinbaren ist, enthält der Entwurf nicht, obwohl die Entwurfsverfasser mehrfach auf die offensichtlichen Mängel und die Unvereinbarkeit mit europarechtlichen Vorschriften hingewiesen worden sind.</p> <p>D. In der Gemeinde Altenkirchen weist der Entwurf des Nahverkehrsplanes die Haltestelle „Altenkirchen Schule“ als Verknüpfungspunkt aus. Dieser befindet sich in der als Sackgasse ausgebildeten Schulstraße, die lediglich die Kindertagesstätte und die Regionale Schule Altenkirchen erschließt. Der Knotenpunkt verknüpft die Linien 10, 13 und 14. Diese Verknüpfung führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen sowie zu erhöhten Emissionen von Feinstaub und Kohlenmonoxid und vermehrtem Lärm. Dies gefährdet die Kinder. Die Straße ist für diesen Verkehr zu schmal. Die in der Wendeschleife parkenden Busse blockieren den übrigen Verkehr und behindern Eltern, die ihre Kinder mit dem eigenen Fahrzeug in die jeweilige Einrichtung bringen müssen. Die örtlichen Verhältnisse sind lediglich für die Durchführung des Schülerverkehrs geeignet. Hierauf wurden sowohl der Landkreis als auch die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Eine Reaktion ist bisher nicht erfolgt.</p> <p>Soweit auf Seite 129 des Entwurfes ausgeführt wird, der Verknüpfungspunkt „Altenkirchen Schule“ mache zusätzlich die Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw Umwelttrassen notwendig, belegt es zum Einen, dass die vorhandenen Straßenverhältnisse nicht ausreichen, um den Verkehr durchzuführen und zum Anderen, dass der Entwurf in unzulässiger Weise in die gemeindliche Planungshoheit eingreift.</p>	<p>Zu D: Sie behaupten, die Festlegung der Haltestelle „Altenkirchen Schule“ in der Gemeinde Altenkirchen als Verknüpfungspunkt sei ein Eingriff in die kommunale Planungshoheit, da die örtlichen Gegebenheiten einen Umbau des Straßenraumes verlangten.</p> <p>⇒ Die Behauptung wird zurückgewiesen. Wie unter „zu C.“ beschrieben, hat der NVP keine rechtliche Folgewirkung im Hinblick auf Baumaßnahmen. Diese werden in einem ordentlichen Bauplanungsverfahren genehmigt unabhängig vom Verfahren zur Aufstellung des NVP. Im Übrigen wird die Genehmigungsbehörde Verkehre auf für den ÖPNV unzureichenden Straßen nicht genehmigen, dies liegt in der Prüfungskompetenz dieser Behörde.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Fazit</p> <p>1. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil die Beteiligungsrechte der Gemeinden allegemein, insbesondere der Gemeinden Altenkirchen und Putgarten nicht beachtet worden sind.</p> <p>2. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil er in unzulässiger Weise in die nach Art. 28 GG garantierten Selbstverwaltungsrechte der Gemeinden, insbesondere der Gemeinden Altenkirchen und Putgarten eingreift. Der Entwurf verstößt gegen die in § 2 KV MV den Gemeinden übertragene Planungshoheit.</p> <p>3. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes ist in der vorgelegten Fassung (Stand 16.06.2021) nicht genehmigungsfähig, weil er die der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen übertragenen Verkehrsleistungen in unzulässiger Weise über die gemeinwirtschaftlichen Verkehre hinaus auf rein touristische Bereiche ausdehnt, was sowohl nach den gesetzlichen Vorschriften als auch nach dem Dienstleistungsauftrag unzulässig ist.</p>	
Stadt Putbus; 10.09.2021	Die Stadt Putbus hat über den Entwurf zum Nahverkehrsplanes des Landkreises Vorpommern-Rügen beraten und an dem Mobilitätsdialog mit den Ämtern sowie den amtsfreien Städten und Gemeinden teilgenommen.	Kenntnisnahme.
	Die Stadt Putbus begrüßt, dass die vorhandenen Haltepunkte erhalten bleiben und damit das Nahverkehrsnetz, wie abgestimmt fortgeführt wird.	Kenntnisnahme.
	Für eine weitere Vernetzung der Gemeinden und Tourismusschwerpunkte sollte die Aufnahme der Verbindungsrelation Putbus - Lonvitz -Posewald – Zirkow - Serams in das Angebot des ÖPNV mit aufgenommen werden. Dabei sollten auch Radleihsysteme und touristische Schiffsverkehre berücksichtigt werden. Die Verknüpfung von ÖPNV und Fahrradverkehr durch Ausbau bzw. Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV,	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Verbindungsrelation Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams ist als Prüfauftrag der Zuordnung zum Tourismusnetz im NVP enthalten (vgl. Kapitel 4.2.8, 4.6.2 und 4.6.8). Der NVP berücksichtigt zudem bereits eine Verknüpfung mit dem Radverkehr (vgl. Kapitel 5.1.5) und auch mit dem Schiffsverkehr (vgl. Kapitel 5.1.4).

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Serviceeinrichtungen (E-Ladestationen etc.) stellen hier eine wichtige Entlastung zum motorisierten Individualverkehr dar.	
	Die Streckenführung Putbus - Lonvitz -Posewald –Zirkow – Serams betrifft mehrere Ortsteile der Stadt Putbus. Hier sollte auch der Schülerverkehr berücksichtigt werden. Das trifft ebenfalls für die Verbindung Lauterbach – Putbus zu.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Entsprechend den Vorgaben in Kapitel 4.2 können bei Bedarf zusätzliche Einzelfahrten für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern unter Maßgabe des Fahrgastaufkommens notwendig sein. Diese Einzelfahrten erfolgen dann zusätzlich zu den in den Mindestbedienvorgaben vorgegebenen Fahrtenpaaren.
	In den vergangenen Jahren befand sich am Markt, in Putbus ebenfalls eine Haltestelle, hier sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Haltestelle wieder ermöglicht werden kann.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 4.6.8 ergänzt.
	Im Amtsbereich von Putbus wird weiterhin die „Konkurrenz“ von Bus und Bahn befürwortet.	Kenntnisnahme.
	Die Stadt Putbus hat aus dem Konzept auch die Notwendigkeiten zur Herstellung fachgerechter Bushaltestellen erkannt. Hier soll ein stufenweiser Ausbau, auch unter Beachtung der rechtlich geforderten Barrierefreiheit erfolgen. Hier kann die Gemeinde nur im Rahmen des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens handeln. Für die ersten vier Haltepunkte sollen Mittel für den kommenden Haushalt beantragt werden.	Kenntnisnahme.
Amt Recknitz- Trebeltal für die Städte und Gemeinden Bad Sülze, Deyelsdorf, Dettmannsdorf, Drechow, Eixen Grammendorf, Gransebieth,	Seite 29, 1.3: „Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage sowie als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen.“ „Stärkung des ÖPNV – Anbindung relevanter Ziele... des Freizeitverkehrs.“ Wie soll dieser Ansatz umgesetzt werden? Darauf geht die Planungsunterlagen nicht ein.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 1.3 werden die verkehrspolitischen Ziele des Landkreises formuliert. Das Ziel „Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage sowie als Zubringer zu den Hauptverkehrsachsen“ wird mit der Maßnahme „Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV“ (vgl. Kapitel 4.6.6) konkretisiert. Das Ziel „Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs“ wird mit der Maßnahme der Einführung eines Tourismusnetzes (vgl. Kapitel 4.2.8) sowie den Maßnahmen und Prüfaufträgen in Kapitel 4.6.4 (Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte) konkretisiert.

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
Hugoldsdorf, Lindholz, Tribsees; 10.09.2021	Seite 31, 2.1.1: Die Bezeichnung „Unterzentrum“ ist im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern mit „Grundzentren“ bezeichnet. Diese allgemein gültige Bezeichnung sollte auch in dieser Planung übernommen werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der Bezeichnung als Grundzentren.
	Die Bezeichnung „Siedlungsschwerpunkte“ ist im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern mit „Zentrale Orte“ bezeichnet. Diese allgemein gültige Bezeichnung sollte auch in dieser Planung übernommen werden.	Der Hinweis ist so nicht zutreffend. Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern definiert sowohl „Zentrale Orte“ mit der Unterteilung in die Kategorien Oberzentrum, Mittelzentrum und Grundzentrum als auch „Siedlungsschwerpunkte“. Letztere sind nicht Bestandteil der Zentralen Orte, sondern bilden eine eigene Kategorie. Zentrale Orte sind zwar grundsätzlich auch Siedlungsschwerpunkte, dies gilt aber nicht unbedingt umgekehrt (Siedlungsschwerpunkte sind nicht unbedingt auch als Zentrale Orte definiert). Entsprechend des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern werden in den ländlichen Räumen als Ergänzung zu den Zentralen Orten Siedlungsschwerpunkte festgelegt. In den Tourismusschwerpunkträumen nehmen die touristischen Siedlungsschwerpunkte besondere touristische Versorgungsaufgaben wahr. Entsprechend der Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern vom 13.07.2021 ist die höherwertige raumordnerische Festlegung die der Zentralen Orte, Siedlungsschwerpunkte sind nachrangig.
	Seite 45/46, 2.1.7: Wenn es zukünftig eine kostenlose Beförderung zu der örtlich nicht zuständigen Schule geben soll, dann stellt sich die Frage, wann die finanziellen Auswirkungen untersucht werden und wie diese umgelegt werden können. Dieser Hinweis erfolgt insbesondere unter Bezug auf die nach unserer Ansicht vorhandene Ungleichbehandlung der Oberzentren und Mittelzentren im Vergleich zu den Grundzentren im Küstenvorland. Am stärksten betroffen sind ohne Zweifel alle anderen Kommunen, die nicht den vorstehend genannten Kategorien zuzurechnen sind. In diesen benachteiligten Regionen kann man froh sein, dass Schüler in diesem Bereich transportiert werden müssen, damit für Erwachsene überhaupt eine öffentliche Beförderung gewährleistet ist.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den ländlichen Räumen des Landkreises wird u.a. die in Kapitel 4.6.6 beschriebene Maßnahme der Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV definiert. Mit dieser soll die Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz verbessert werden. Um das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern, soll daher u.a. in der Region Nord-vorpommern die Umsetzung eines On Demand-Verkehrs in mehreren Umsetzungsphasen erfolgen (vgl. auch Abbildung 30 in Kapitel 4.6.6). Bezüglich der angesprochenen Kostenerstattung für die notwendigen Aufwendungen für Fahrten zur örtlich nicht zuständigen Schule wird klargestellt, dass dies im Landkreis Vorpommern-Rügen bereits <u>im Rahmen einer freiwilligen Leistung</u> , entsprechend § 3 der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung und die

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Seite 56, 2.2.7: Der Landkreis sollte sich insbesondere die sogenannten flexiblen Bedienformen nicht als seine Initiative und Entwicklung zuschreiben. Wenn der ÖPNV im Landkreis Vorpommern – Rügen durch diese flexiblen Bedienformen erweitert werden muss, um einen flächendeckenden Bedarf abzudecken, dann sollte sich der Landkreis unbedingt in diesem Planungspapier auch mit der Frage auseinandersetzen: Wie kann der Landkreis die Kommunen und anderen Träger mit einem finanziellen Festbetrag zur Finanzierung der Bürgerbusse (oder anderen "on demand"-Lösungen) unterstützen? Neben den besonderen Tickets für die touristischen Hochburgen muss es möglich sein, einen finanziellen Festbetrag in die Kosten des ÖPNV einzubinden. Die Kommunen, die diese Angebote anbieten, müssen, um den Bürgern in ihrer Region zumindest das Gefühl zu vermitteln, dass sie nicht vergessen sind, oftmals selbst sehr große finanzielle Schwierigkeiten kämpfen. Sie sind eigentlich nur so knapp ausgestattet, dass über die Pflichtaufgaben hinaus keine freiwilligen Leistungen übernommen werden dürfen. Es müssen also Lösungen für im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes gefunden werden, die die Kommunen mit einbinden und darüber hinaus ermutigen nach Lösungen vor Ort zu suchen.</p> <p>In dem vorliegenden Planentwurf ist zu lesen, dass der Landkreis die Einrichtung gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz anstrebt. Somit besteht Erklärungsbedarf unsererseits, wie dieser Aussage zu verstehen ist, zumal auf Seite 109 unter Pkt. 4.4.2. erklärt wird, dass der Bürgerbus in die Angebote des ÖPNV integriert wird (Mischform). Nutzen darf nicht Ausschluss von Kosten bedeuten! Soll heißen: Die Kommunen können und wollen durch bürgerschaftliches Engagement diese Bürgerbusse und Mitfahrgelegenheiten für die Bürger in schwach besiedelten Bereichen einrichten. Der Betrieb aber sollte auch eine Mischform in der Finanzierung werden! Der Landkreis ist also ausdrücklich auf der Grundlage dieses Planes aufgefordert, die Mitfinanzierung über eine Wirtschaftlichkeitsberechnung zu prüfen.</p>	<p>Anerkennung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, erfolgt und somit keine neue Maßnahme des NVP darstellt.</p> <p>Kenntnisnahme. In Kapitel 2.2.7 wird der derzeitige Status quo im Landkreis bezüglich alternativer Mobilitätsangebote und hierbei auch der Einsatz von Bürgerbussen beschrieben. Bürgerbusse sind grundsätzlich alternative Mobilitätsangebote, die durch (freiwilliges) bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt (vgl. auch Kapitel 4.2.2).</p> <p>In Kapitel 4.3 werden die Vorgaben des NVP zum Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV definiert. Flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Angebotsformen abzugrenzen, da der Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des sonstigen ÖPNV hat (vgl. auch Tabelle 33 in Kapitel 4.3).</p> <p>Der Landkreis sieht zur Verbesserung der Erreichbarkeit im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz vor, die Einrichtung von Rufbuslösungen in stärkerem Umfang wie bisher und durch Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) umzusetzen (vgl. Kapitel 4.6.6). Da mit der Formulierung „flexible Bedienformen“ im NVP immer eine Form des sonstigen ÖPNV gemeint ist (und keine alternativen Mobilitätsangebote wie z.B. Bürgerbusse), soll die Einrichtung und Finanzierung von neuen flexiblen Bedienformen (in Form von On Demand-Verkehren, vgl. Kapitel 4.4.2 und 4.6.6) gemäß § 42 PBefG erfolgen. Der Landkreis beabsichtigt daher nicht, Bürgerbusse über öffentliche Dienstleistungsaufträge zu organisieren bzw. zu finanzieren (vgl. Kapitel 4.4.2).</p> <p>Kenntnisnahme. Der NVP kann als strategischer Rahmenplan eine detaillierte Darstellung des derzeitigen sowie des anzustrebenden Ausbaus einzelner</p>
	<p>Seite 63, 2.3.6: Erfreulich ist, dass die Städte Bad Sülze und Tribsees als Verknüpfungspunkte angegeben sind. Es erfolgt in der Nahverkehrsplanung</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP kann als strategischer Rahmenplan eine detaillierte Darstellung des derzeitigen sowie des anzustrebenden Ausbaus einzelner</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>allerdings nur eine Darstellung. Es wird kein Wort darüber verloren, wie der derzeitige Ausbaustand ist und welcher Ausbaustand erreicht werden soll.</p>	<p>Haltestellen nicht leisten. Hierfür hat der Landkreis Vorpommern-Rügen ein Haltestellenkonzept erarbeiten lassen auf welches verwiesen wird.</p>
	<p>Aus unserer Stellungnahme vom 26.02.2020 möchten wir wiederholen, dass darüber nachgedacht werden sollte, die drei aktuell bestehenden Betriebshöfe durch kleinere dezentrale Betriebshöfe zu ergänzen. Damit könnten die Wege für die Beschäftigten (Busfahrer u.a.) reduziert werden, auch die Fahrstrecken für die Busse zurück in die Betriebshöfe könnten reduziert werden. Zu diesem Vorschlag sollte eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgen.</p>	<p>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP definiert grundsätzliche Qualitätsanforderungen wie z.B. zur Qualität des Betriebsablaufs. In Kapitel 5.2.1 werden hierzu folgende Anforderungen definiert: „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 [...] Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.“ Eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit verschiedener Optionen ist dabei allerdings nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>
	<p>Seite 64 Seite 65, 2.4.1: Dass es besondere Angebote in unserer Region über: Schülerfreizeitkarten oder Schülerferientickets oder aber auch flexible TouristenTickets NVP geben muss, ist sicher unumstritten. Wichtig ist, dass dargestellt wird, dass die Ortstarife und Angebote wie: „Bus frei“ auch von denen (Kommunen u.a.) finanziert werden, die diese Angebote bieten wollen. Die Ausfinanzierung dieser Angebote ist ausdrücklich darzustellen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Detaillierungsgrad der Darstellungen orientiert sich am Regelungscharakter des NVP als strategischer Rahmenplan. Eine eindeutig formulierte Aufschlüsselung von Kostenbestandteilen einzelner Tarifmaßnahmen bzw. Tarifangebote ist nicht vorgesehen. Es wird jedoch in Kapitel 7.1.1 in Abbildung 33 bei den wesentlichen Finanzierungsinstrumenten für den sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen im Bereich der weiteren wesentlichen Finanzierungsquellen dargestellt, dass Einnahmen aus Elementen der Drittnutzerfinanzierung (z.B. umlagefinanzierte Gästekarten wie „Bus frei“) sowie Kostenbeiträge von Kommunen zu den Finanzierungsquellen gehören. Darüber hinaus wird z.B. im Rahmen der Erläuterungen zum Tourismusnetz sowie der Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte darauf hingewiesen, dass diese möglichst auch unter Beteiligung weiterer Akteure mitfinanziert werden (Drittfinanzierung) sollen (vgl. Kapitel 4.2.2, 4.6.1 und 4.6.4).</p>
	<p>Seite 72, 3.2: Die statistische Angabe, dass nur 7 % den ÖPNV nutzen, muss durch eine Untersuchung vervollständigt werden, wie man dieser Entwicklung entgegenwirken will. Wenn die Angebote im ländlichen Bereich immer weiter zurückgefahren werden, wird es auch keine Umkehr in dem Verhalten der Bürger geben. Deshalb an dieser Stelle noch einmal unsere Forderung, dass sich der Landkreis auch aus der Finanzierung der alternativen Angebote (Bürgerbus u. a.) nicht herauszieht.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP ist als strategischer Rahmenplan nicht für detaillierte Untersuchungen bezüglich des Modal Splits und der Veränderung der Modal Split-Anteile vorgesehen, so dass hier auf die Aussagen der Studie Mobilität in Deutschland zurückgegriffen wird. Der Landkreis bekennt sich durch die formulierten verkehrspolitischen Ziele (vgl. Kapitel 1.3) jedoch zu dem Ziel der Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) von derzeit ca. 43 % auf mindestens 50 % bis zum Jahr 2035.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		<p>Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV setzt sich somit das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten. Dabei berücksichtigt er jedoch gleichzeitig den im ÖPNVG M-V vorgegebenen Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 2 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Des Weiteren kann der Landkreis mit dem vorliegenden NVP nur Vorgaben zur Förderung des sonstigen ÖPNV als Teil des Umweltverbundes machen, da er nicht für das gesamte Kreisgebiet zuständiger Straßenbaulastträger ist und somit nur begrenzt Einfluss auf die Förderung von Fuß- und Radverkehr nehmen kann. Durch Vorgaben z.B. zur Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad möchte der Landkreis jedoch auch soweit möglich die Förderung des Radverkehrs unterstützen (vgl. Kapitel 5.1.5).</p> <p>Bezüglich des Hinweises zur Finanzierung alternativer Angebote wird auf die Abwägung dieser Stellungnahme weiter oben verwiesen.</p>
	<p>Seite 110, 4.4.3: „Der Landkreis gewährt eine uneingeschränkte, integrierte Anbindung touristische Ziele mit dem ÖPNV.“ Wie definiert sich in diesem Zusammenhang der Begriff „touristische Ziele“? Wir möchten an dieser Stelle die Angebote im Küstenvorland ansprechen. Das sind in unserem Amtsbereich das Freibad in Kirch Baggendorf, das Salzmuseum Bad Sülze, die Wasserwanderrastplätze in Tribsees und Nehringen, der Kurpark in Bad Sülze. Das Angebot wird ergänzt durch die vielen Möglichkeiten, die Radwege entlang der Salzwiesen oder aber der Flüsse Recknitz und Trebel zu nutzen.</p> <p>Grundsätzlich die Frage: Haben die Planer die Region im Küstenvorland (außer vielleicht den Vogelpark) hier tatsächlich mit betrachtet?</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP definiert als strategischer Rahmenplan Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV für den gesamten Landkreis. Bei der Erstellung des NVP wurden alle Bereiche des Landkreises gleichwertig betrachtet und miteinbezogen und z.B. auch in Form der Mobilitätsdialoge eingebunden (z.B. Durchführung Mobilitätsdialog Amt Franzburg-Richtenberg, Stadt Grimmen, Amt Recknitz-Trebeltal, Gemeinde Süderholz am 15.06.2020 in Tribsees mit Teilnahme des Amtes Recknitz-Trebeltal). Grundsätzlich sind Maßnahmen des NVP wie z.B. die Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfat (vgl. Kapitel 4.6.4) dabei nicht nur auf die Tourismusschwerpunktregionen im Bereich der Küsten beschränkt, sondern können auch in anderen Bereichen des Landkreises, wie z.B. auch im Bereich des Amtes Recknitz-Trebeltal, geprüft werden.</p> <p>Touristische Ziele im Sinne des NVP sind dabei als Ziele mit einer relevanten Nachfrage im Bereich Tourismus (also insbesondere auch durch Gäste des Landkreises) zu verstehen. Freizeitziele sind Ziele mit einer relevanten Nachfrage im Bereich der Freizeitgestaltung (also insbesondere auch durch Einwohnende des Landkreises). Ein Ziel kann dabei als Freizeit- und Tourismusziel auch gleichzeitig für Einwohnende und Gäste Relevanz besitzen.</p> <p>Eine Anbindung touristischer Ziele mit dem ÖPNV kann auf verschiedene Arten sichergestellt werden, dazu zählen sowohl eine Anbindung über die Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II, Stadt- bzw. Ortsverkehre, Ergänzungsnetz oder</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
		Tourismusnetz, als auch eine Anbindung im Rahmen des geplanten On Demand-Verkehrs (Netzebene Ergänzungsnetz).
	Seite 113: Ab wann ein Schüler Anrecht auf den Schülertransport aufgrund der Entfernungen zu der Schule hat, sollte im Angebot nicht verschlechtert werden. Alle Überlegungen sollten darauf gerichtet sein, diese Ansprüche zu erweitern. Gleiches gilt für die Schulwegzeiten, auch hier sollte es nur Änderungen der Gestalt geben, dass die Ansprüche der Schüler erweitert und nicht verschlechtert werden.	Kenntnisnahme. Die in Kapitel 4.5 „Vorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und die Anbindung von Schulstandorten“ definierten Standards führen nicht zu einer Verschlechterung bestehender Angebote der Schülerbeförderung. Der Nahverkehrsplan bezieht sich bei der Definition der Vorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern dabei u.a. auf die Inhalte der Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung und Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V.
	Seite 116: Erfreut haben wir zur Kenntnis genommen, dass die Haltestellen in Tribsees und Bad Sülze in das Hauptnetz I aufgenommen wurden und somit zu den landesbedeutsamen Buslinien gehören. In diesem Zusammenhang sei noch einmal wiederholt, dass der Ausbau dieser Verknüpfungspunkte unbedingt Teil der weiteren Planungen des Landkreises sein muss. Soweit die Städte Bad Sülze und Tribsees dabei unterstützen können, sei an dieser Stelle die Mitwirkung ausdrücklich zugesagt.	Kenntnisnahme.
	Seite 118-120, 4.6.4: Die Verbesserung der Anbindung von weiteren touristischen Zielen wird genannt – auch Trebel und Recknitz. Mehr nicht! Die Radrund- und -fernwege führen durch den Amtsbereich des Amtes Recknitz-Trebeltal, so dass Untersuchungen erforderlich sind: Wie bringt man die Radwanderer mit dem ÖPNV in den Amtsbereich auf diese Abschnitte der Rund- und Fernwege? In welchen Taktungen? Es geht wohl insbesondere um die Radfahrer, die nicht 80 km und mehr pro Tag fahren können oder wollen. Wenn an den Verknüpfungspunkten in unserem Amtsbereich die Radabstellanlagen geschaffen werden, könnte die Entwicklung in den Grundzentren Bad Sülze und Tribsees auch befördert werden. Die Gäste könnten die Museen besuchen oder sich in den gastronomischen Einrichtungen stärken. Kleine Geschäfte hätten vielleicht auch in unserer Region wieder eine Chance. Regionalproduzenten würden profitieren.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Der NVP kann als strategischer Rahmenplan keine detaillierten Untersuchungen bezüglich Radwandernden und anderen Touristengruppen leisten, so dass dementsprechende Untersuchungen nicht Bestandteil des NVP sind. Die Ausgestaltung kann erst nach NVP-Beschluss im Zusammenwirken aller Partner erfolgen. Es wird darauf verwiesen, dass entsprechend eines vorangegangenen Hinweises die Maßnahme touristisches Mobilitätsmanagement als Kapitel 4.4.5 eingefügt wurde. In diesem Zusammenhang können dann auch konkrete Untersuchungen zu unterschiedlichen Touristengruppen wie z.B. Radwanderern in der erforderlichen Detaillierung konkretisiert werden. Der NVP als Rahmenplan ist dazu jedoch nicht vorgesehen. Grundsätzlich sind Maßnahmen des NVP wie die Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfat (vgl. Kapitel 4.6.4) dabei nicht nur auf die Tourismusschwerpunktregionen im Bereich der Küsten beschränkt, sondern können auch in anderen Bereichen des Landkreises, wie z.B. auch im Bereich des Amtes Recknitz-Trebeltal, geprüft werden.
	Seite 127, 4.6.10: Dem Amt Recknitz-Trebeltal, als Träger der Schulen, ist sehr an der Anbindung des Ortsteils Redderstorf an den Schülerverkehr gelegen.	Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten. In Kapitel 4.6.10 ist der Prüfauftrag der ÖPNV-Anbindung des Ortsteils Redderstorf der Stadt Bad Sülze,

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Der Ort entwickelt sich zunehmend zu einem Wohnort für junge Familien und dieser Entwicklung muss mit dem sicheren Transport und damit Unterstützung der Selbständigkeit der jungen Heranwachsenden Rechnung getragen werden. Der Schülerverkehr muss auch den Ortsteil Redderstorf sehr kurzfristig bedienen! Hier müssen Wege gefunden werden, den Ortsteil in den Linienplan zu integrieren. Sollten bauliche Maßnahmen notwendig werden, sind diese mit der Kommune abzustimmen.</p>	<p>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) enthalten. Im Rahmen eines möglichen On Demand-Verkehrs ist darüber hinaus das Gebiet der Stadt Bad Sülze (inkl. ihrer Ortsteile) als mögliche weitere Umsetzungsphase definiert (vgl. Abbildung 30 in Kapitel 4.6.6).</p>
	<p>Seite 127, 4.6.10: Trotz Zuzuge von jungen Leuten wird es immer so bleiben: Wir sind Heimat für die ältere Generation und wollen uns dieser Herausforderung stellen. Es ist vorgesehen, ein Ärztehaus in der Goethestraße in Tribsees zu errichten und dazu brauchen wir auch einen zusätzlichen Haltepunkt des ÖPNV in der Goethestraße in Tribsees. Das dürfte keine große Investitions Herausforderung sein, die Kommune und Landkreis V-R kurzfristig (mit Fertigstellung des Ärztehauses) umsetzen werden. Das sollte verpflichtend in die Nahverkehrsplanung 2021 aufgenommen werden.</p>	<p>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten. In Kapitel 4.6.10 ist der Prüfauftrag der Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle im Bereich Tribsees, Goethestraße zur Anbindung des geplanten medizinischen Dienstleistungszentrums enthalten. Bei positiver Prüfung und Einrichtung der Haltestelle durch die Stadt Tribsees wird eine Bedienung dieser Haltestelle mit den in diesem Bereich verkehrenden Linien des sonstigen ÖPNV erfolgen. Darüber hinaus ist im Rahmen eines On Demand-Verkehrs die Stadt Tribsees als Umsetzungsphase II definiert, so dass eine verbesserte Anbindung des Ärztehauses aus den Ortsteilen der Stadt hergestellt wird (vgl. auch Abbildung 30 in Kapitel 4.6.6).</p>
	<p>Seite 127, 4.6.10: Wir sind an anderer Stelle der Stellungnahme bereits auf die Problematik eingegangen: Das Freibad Kirch Baggendorf muss in die Verkehrsplanung des Landkreises aufgenommen werden. Saisonal muss die Anbindung über den ÖPNV oder über einen Zuschuss in einen Bürgerbuss gesichert werden. Obwohl viele Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad zum Schwimmbad kommen, bleibt ein Großteil auf den Transport durch die Eltern angewiesen. Dass auch diese Kinder, unabhängig von den Arbeitszeiten der Eltern die Möglichkeit haben, das Freibad von Mai bis Ende August zu nutzen, ist unser Anspruch, den der Landkreis unbedingt unterstützen sollte. Hier haben wir einen sicheren Schwimmbetrieb, der durch das unermüthliche Engagement der DLRG möglich geworden ist. Ein saisonaler Streckenbetrieb im direkten Umland zu den täglichen Schließzeiten würde hier eine Lösung darstellen.</p>	<p>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten. In Kapitel 4.6.10 ist der Prüfauftrag eine 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) enthalten. Im Rahmen eines On Demand-Verkehrs ist darüber hinaus das Gemeindegebiet der Gemeinde Gransebieth als Umsetzungsphase II definiert (sowie die nördlich angrenzenden Gemeinden Gremersdorf-Buchholz und Splietsdorf des Amtes Franzburg-Richtenberg als Umsetzungsphase III) (vgl. auch Abbildung 30 in Kapitel 4.6.6).</p>
Stadt und Amt Ribnitz-	<p>S. 99 ff., Stadt- bzw. Ortsverkehr Ribnitz-Damgarten</p> <p>Geplante Fertigstellung des Bernstein-Resort-Pütnitz mit der Ansiedlung von Center Parcs etc. mit einer Kapazität von bis zu 3200 Betten ab 2025/2026,</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten wird jedoch teilweise berücksichtigt. Es erfolgt eine Ergänzung des voraussichtlich geplanten Jahres der Inbetriebnahme (vgl. Kapitel 4.2.7 und 4.6.9).</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
Damgarten; 10.09.2021	dabei ankunfts- und abfahrtsbezogene Taktanpassung für die Umsteigestelle Bahnhof Ribnitz West und/oder Damgarten zur Anbindung des Resorts auch für zahlreiche Tagesgäste	
	Taktverbesserung bei der Verknüpfung der Linien 202 und 210 am Bahnhof Ribnitz	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Haltestelle Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof wurde als Verknüpfungspunkt sowohl zwischen SPNV und sonstigem ÖPNV als auch innerhalb des sonstigen ÖPNV definiert (vgl. Kapitel 5.1.3). Damit soll auch eine Verknüpfung und Anschlusssicherung zwischen den Linien der Netzebenen Hauptnetz I (Linie 210) und II (Linie 202) erfolgen.
	Erweiterung der Abfahrten der Linie 210 nach 19 Uhr (vor allem im Sommer)	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Durch die festgelegte Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.2) und die definierten Mindestbedienvorgaben ist auf der Netzebene Hauptnetz I (welcher die Linie 210 zugeordnet ist) mindestens eine Bedienung von ca. 05:00 - 20:00 Uhr (Mo-Fr) bzw. ca. 08:00 - 20:00 Uhr (Sa, So/Feiertag) vorgesehen. Diese Vorgaben werden durch die geplante Überlagerung des Tourismusnetzes ergänzt. Dieses sieht für die Linie 210 in der Saison einen Bedienzeitraum von ca. 09:00 - 22:00 Uhr vor.
	Wiederinbetriebnahme der Bus - Verbindung nach „Hohe Düne“	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Im NVP wird die Verbindungsrelationen Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz – Rostock Hohe Düne sowohl als Hauptnetz II als auch zusätzlich als Tourismusnetz definiert.
	Verbesserung der Anbindung der umliegenden ländlichen Gemeinden an den Wochenenden	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.6.9 Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden ist ein entsprechender Prüfauftrag enthalten: 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)“. Darüber hinaus soll die Einführung von On Demand-Verkehren im Bereich des Amtes Ribnitz-Damgarten geprüft werden (vgl. Kapitel 4.6.6).
	Berücksichtigung aller Wohngebiets- und Infrastrukturentwicklungsmaßnahmen gem. Stellungnahme vom 11. März 2020	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die aufgeführten B-Pläne zu Wohn- und Gewerbegebieten wurden berücksichtigt (vgl. u.a. Prüfauftrag in Kapitel 4.6.9: „Prüfung der Möglichkeiten der verbesserten Erschließung einzelner Siedlungs- und Gewerbe-bereiche der Stadt Ribnitz-Damgarten (insbesondere Bereich Richard-

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>Wohngebiete: B-Pläne 79,81,94, 95,100,101,103,104 Gewerbe: B-Pläne 54, 56, 97</p>	<p>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.“).</p>
	<p>Vorbereitende Prüfung zur Schaffung von ÖPNV-Schiffsverbindungen über die Ribnitzer See/ Saaler Bodden u. a. zur wasserseitigen Verknüpfung des Bernstein-Resort-Pütznitz mit dem Stadtteil Ribnitz, dem Hafen Dierhagen, dem Hafen Wustrow, dem Hafen Althagen sowie dem Hafen Born</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegeketten, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p>
<p>Stadt Sassnitz; 28.07.2021</p>	<p>Die Stadt Sassnitz hat sich sehr intensiv mit dem vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes des Landkreises Vorpommern-Rügen auseinandergesetzt.</p> <p>Erfreut haben wir festgestellt, dass die in den vergangenen Jahren zwischen uns getätigten Bemühungen zur angebotsorientierten Erschließung der Stadt Sassnitz nunmehr dauerhaft ihre Grundlage im Nahverkehrsplan gefunden haben und darauf aufbauend auch die direkte Verbindung zwischen dem Rügener Ring und dem Bahnhof über die Merkelstraße nach Abschluss des grundhaften Ausbaus der Merkelstraße dauerhaft angestrebt wird.</p> <p>Hinsichtlich der Taktung werden seitens der Stadt Sassnitz die Mindestbedienvorgaben für nicht ausreichend erachtet. Hier sollte die als Empfehlung dargestellte optimale Bedienung angestrebt werden.</p> <p>Auch der vorgesehene Prüfauftrag (vgl. Kapitel 4.2.4) auf Bedienung der Verbindungsrelation Sagard/Lietzow-Mukran West-Dubnitz/Mukran wird</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Mindestbedienvorgabe wird beibehalten. Es kann jedoch im Rahmen der in Kapitel 4.2.7 vorgeschlagenen „optimalen Bedienung“ eine einzelvertragliche Vereinbarung zwischen der Stadt Sassnitz und dem Landkreis bzw. den Verkehrsunternehmen zu über den in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienstandard hinausgehende verkehrliche Bedarfe abgeschlossen werden (vgl. Kapitel 7.1.6 Mitfinanzierung von Verkehren über Mindestbedienstandard).</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>seitens der Stadt Sassnitz unterstützt. Angesichts der angestrebten Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandortes Sassnitz-Mukran-Lietzow als eines von vier im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern festgelegten landesweit bedeutsamen gewerblichen und industriellen Großstandorten ist die Einbindung in den öffentlichen Nahverkehr immens wichtig.</p> <p>Hinsichtlich der unter Punkt 1.2.5. aufgeführten Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzeptionen ist anzumerken, dass durch die Gemeinden Breege, Glowe, Lohme und Sagard sowie die Stadt Sassnitz Ende 2020 ein Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) beschlossen worden ist, welches ebenfalls Berücksichtigung im Nahverkehrsplan finden sollte. Das IREK finden Sie wie folgt:</p> <p>https://www.bplanservices.de/bplanpool/document/4688/download/Integriertes%20Regionales%20Entwicklungskonzept.pdf</p>	
<p>Hansestadt Stralsund; 08.09.2021</p>	<p>Anbei erhalten Sie die Stellungnahmen der Hansestadt Stralsund zur Erstellung des Nahverkehrsplans des Landkreises Vorpommern-Rügen.</p> <p>Hierzu noch zwei allgemeine Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Zusammenhang mit dem aktuellen Nahverkehrsplan besteht eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Landkreis Vorpommern-Rügen, der VVR mbH und der Hansestadt Stralsund, welche eine jährliche Zahlung zur Aufrechterhaltung des optimalen Bedienstandards enthält. Die Leistungen des optimalen Bedienstandards finden sich (mit leichten Abweichungen) in dem vorliegenden Entwurf zum Nahverkehrsplan wieder. Daher geht die Hansestadt Stralsund davon aus, dass mit Rechtskraft der Fortschreibung des Nahverkehrsplan diese Zuschussfinanzierung entfällt. 	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des Konzeptes in der Aufzählung in Kapitel 1.2.5 sowie im Literaturverzeichnis.</p> <p>Kenntnisnahme. Der Landkreis sichert grundsätzlich die Finanzierung der im neuen Nahverkehrsplan definierten Mindestbedienvorgaben ab. Dies gilt auch für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund. Es ist jedoch zu beachten, dass eine stufenweise Umsetzung der definierten Mindestbedienvorgaben angestrebt wird, so dass nicht von einer vollständigen Umsetzung der im Nahverkehrsplan definierten Mindestbedienvorgaben unmittelbar mit Beschluss des Nahverkehrsplans auszugehen ist (vgl. hierzu Kapitel 4.6.1 „Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit“ sowie Kapitel 7.1.2 „Kostenschätzung Mehrbedarf zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben“).</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Einführung des Richtungsknotenkonzeptes erfordert eine nicht unerhebliche Änderung der Linienführung und der Bedienungshäufigkeit auf einzelnen Relationen, die im Entwurf zum Nahverkehrsplan nicht enthalten sind. Ich bitte um Bestätigung, dass bei Umsetzung des Konzeptes eine 	<p>Kenntnisnahme. Im Erarbeitungsprozess zum NVP und in den Mobilitätsdialogen, wurde deutlich, dass Anpassungen des Richtungsknotenkonzeptes an die weiterentwickelten Randbedingungen wie etwa Erschließung Bereich Feldstraße/Tribseer Wiesen etc. erforderlich sind. Da Ergebnisse einer Anpassung bisher nicht vorliegen, fokussiert der NVP-Entwurf auf die ausreichend konkrete Formulierung verbesserter</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>entsprechend kurzfristige erneute Überarbeitung des Nahverkehrsplans zur Einführung des Richtungsknotenkonzeptes in Aussicht gestellt werden kann.</p> <p>- Die Einführung des Richtungsknotenkonzeptes (geplante Realisierung Ende 2023 in Abhängigkeit der Fördermittelbereitstellung) erfordert eine nicht unerhebliche Änderung der Linienführung und der Bedienhäufigkeit auf einzelnen Relationen, die im Entwurf zum Nahverkehrsplan (noch) nicht enthalten sind. Hieraus ergibt sich der Bedarf zum Zeitpunkt der Umsetzung des Konzeptes den Nahverkehrsplan kurzfristig dementsprechend anzupassen.</p>	<p>Mindestbedienvorgaben. Diese berücksichtigen auch Hinweise aus dem Online-Beteiligungsverfahren. Die dargestellten Vorgaben sind ausdrücklich so gestaltet, dass eine spätere Anpassung an ein umzusetzendes Richtungsknotenkonzept möglich bleibt. Eine separate Zusage für eine kurzfristige Fortschreibung des NVP ist daher aus Sicht des Landkreises entbehrlich.</p> <p>Der Landkreis wirbt jedoch dafür, bei einer Umsetzung des Richtungsknotenkonzeptes auf die Vielzahl entstehender Umsteigerfordernisse zu verzichten. Eine separate Zusage für eine kurzfristige Fortschreibung des NVP ist daher aus Sicht des Landkreises entbehrlich.</p>
	<p>Kapitel 4.2.6 Tabelle 21, Seite 88</p> <p>- Im Zuge der Gemeindebeteiligung hat die Hansestadt Stralsund auf die erforderliche Verstärkung des Linienverkehrs in der Barther Straße hingewiesen. Hierzu liegt auch ein entsprechender Bürgerschaftsbeschluss vor. Der Entwurf sieht diese Anbindung nur als Prüfauftrag vor. Die Hansestadt Stralsund weist nochmal mit Nachdruck auf den Bedarf der Verbindung hin, die wichtig für eine kurze Anbindung des Stadtteils Grünhufe an den Hauptbahnhof und die Altstadt ist und daher in die Kategorie Hauptkorridor II aufzunehmen ist. Dies auch vor dem Hintergrund, dass mit der vorgesehenen Änderung der Linienführung der Linie 6 die geplante Linie 2 die derzeitige Verbindung der Linie 6 vom Hauptbahnhof zum Hafen übernimmt.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Die Einschränkung „Prüfauftrag“ bleibt zunächst erhalten.</p>
	<p>- Positiv zur Kenntnis genommen wurde die Errichtung einer neuen Buslinie 5 – wenn auch nur als Prüfauftrag –, die mit Einbindung des Landratsamtes wieder eine kurze Anbindung zwischen Ostseecenter und Altstadt ermöglicht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>- Bezüglich der Anbindung der Wohngebiete Kleiner Wiesenweg über die Straße Tribseer Wiesen sollte bereits im Verfahren geklärt werden, ob die Anbindung über die Linie 4 erfolgt (entspricht Abstimmungsstand zwischen HST und VVR) und/oder über die geänderte Linienführung der Linie 6 (bisher nur als „ggf.“ dargestellt). Die Klärung ist deshalb zeitlich dringend, da gegenwärtig die Planung für den Umbau der Einmündung Feldstraße/Tribseer Wiesen zu einem Kreisverkehr läuft, um eine Wendemöglichkeit für die Busse der Linie 4 zu schaffen. Bei einer Anbindung ausschließlich über die Linie 6</p>	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten. Eine Festlegung sollte nach der bereits o.g. Anpassungen des Richtungsknotenkonzeptes an die weiterentwickelten Randbedingungen getroffen werden. Da Ergebnisse einer Anpassung bisher nicht vorliegen, ist die Darstellungsform nicht konkreter möglich. Dennoch wird dadurch eine ausreichend konkrete Formulierung verbesserter Mindestbedienvorgaben sichergestellt.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>könnte der Umbau der Einmündung entfallen mit erheblichen Kosteneinsparungen für die Stadt.</p>	
	<p>Kapitel 4.6.7 Seite 122 Bitte ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Anbindung an den geplanten neuen Bahnhofpunkt Andershof. <p>(Die Stadt plant hierzu, vom Bahnhofpunkt Andershof eine neue Straßenverbindung zur Greifswalder Chaussee in Höhe Kreuzung Deviner Weg zu errichten, um die Erreichbarkeit des neuen Bahnhofpunktes zu verbessern.)</p>	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt. In Kapitel 4.8 wird die geplante Errichtung einer neuen SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd in Höhe der Andershofer Dorfstraße thematisiert. Es erfolgt dabei eine entsprechende Ergänzung der ÖPNV-Anbindung als Prüfauftrag in Kapitel 4.6.7.</p>
	<p>Kapitel 5.2.4 Folgende Ergänzung werden vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Job-Tickets - Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Semestertickets für Studierende der Hochschule Stralsund 	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt. Es werden entsprechende Prüfaufträge in Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität ergänzt.</p>
	<p>Kapitel 5.4.2 oder 5.4.3 Einsatzbereich für automatisierten, schienengebundenen ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stralsund: Nutzung Bestandsgleis Nördliche Hafeninself (Ozeaneum) – P+R-Parkplatz Mahnkesche Wiese (- Hauptbahnhof) <p>(Die Maßnahme dient der Stärkung des P+R-Verkehrs und soll somit zur verkehrlichen Entlastung der Altstadt in der Urlaubssaison beitragen. Hierzu soll das vorhandene Betriebsgleis der SWS Seehafen verwendet werden. Voraussetzung für die Realisierung ist die Verlagerung der SWS Seehafen aus dem Nordhafen, so dass eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich ist. Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt zunächst, unter Verwendung von Fördermitteln eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen.)</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. In Kapitel 4.8 Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs erfolgt eine Ergänzung der Strecke Nördliche Hafeninself (Ozeaneum) – P+R-Parkplatz Mahnkesche Wiese (– Hauptbahnhof) als Vorschlag eines möglichen ersten Einsatzszenarios für automatisierten und/oder autonomen SPNV. Der Hinweis wird nicht in Kapitel 5.4 ergänzt, da es sich bei der vorgeschlagenen Strecke um SPNV handelt und der Landkreis nicht Aufgabenträger des SPNV ist. Dies ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Der Hinweis kann daher nur als weiterer Wunsch an den Aufgabenträger des SPNV formuliert werden (vgl. Kapitel 4.8).</p>
<p>Amt West-Rügen; 10.09.2021</p>	<p>Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Vorpommern Rügen nehmen wir wie folgt nochmals Stellung und wiederholen teilweise unsere Argumente. Wie schon bei der Beratung am 24.06.2021 in Stralsund angebracht, bitten wir möglichst in der Planung zu berücksichtigen:</p>	<p>Kennntnisnahme.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	Die Anbindung des Zentralortes Samtens durch den ÖPNV sollte intensiver erfolgen. Es muss den Bewohnern des Amtes West Rügen, auch außerhalb des Schülerverkehrs, zu den allgemeinen Sprechzeiten ermöglicht werden den Verwaltungssitz in Samtens mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und auch wieder zu verlassen.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Neben den definierten Verbindungsrelationen des Hauptnetzes II (z.B. Bergen – Samtens – Garz und Gingst – Samtens (Prüfung), vgl. Kapitel 4.2) zur Anbindung von Samtens soll die Einführung eines On Demand-Verkehrs im Bereich des Amtes West-Rügen geprüft werden (vgl. Kapitel 4.6.6). Dieses würde sowohl das ÖPNV-Angebot an sich verbessern als auch die Erreichbarkeit des Verwaltungssitzes Samtens aus den angrenzenden Gemeinden und Ortsteilen heraus verbessern.
	Am Bahnhof Samtens (SPNV) sind keine Parkmöglichkeiten. Hier wäre die Möglichkeit den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den ÖPNV weiter auf die Schiene zu verlagern. Durch Schaffung entsprechender Angebote könnte der MIV eingeschränkt werden.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.1 Verkehrsträgerverknüpfung, Anschlusssicherung und Weiterentwicklung intermodaler Mobilität und hier insbesondere im Unterkapitel 5.1.6 wird auf den Bereich Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV (inkl. Taxi) eingegangen. Es wird definiert, dass aus Sicht des Landkreises die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt wird. Dies gilt auch für die SPNV-Zugangsstelle Samtens, Bahnhof, die darüber hinaus auch als wichtiger Verknüpfungspunkt im Landkreis ausgewiesen wird (vgl. Tabelle 37 in Kapitel 5.1.3).
	In der Haupturlaubszeit sollte eine Direktverbindung bei Ankunft der Fernzüge von den Bahnhöfen Stralsund und Bergen zu den Urlaubszentren und dem ÖPNV in den Häfen erfolgen. Die Fahrpläne der Reedereien sind darauf abzustimmen. Grundlegend wäre dafür ein Kombiticket geeignet.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Es ist eine Verknüpfung bzw. Anschlusssicherung zwischen Schiffsverkehr und sonstigem ÖPNV an der Zugangsstelle Schaprode vorgesehen (vgl. Tabelle 37 in Kapitel 5.1.3).
	An den Übergangsstellen ÖPNV Bus – Schiff (Stralsund / Schaprode) sind die Fahrpläne anzupassen und ausreichend Umsteigezeit zu planen.	Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten. Es ist eine Verknüpfung bzw. Anschlusssicherung zwischen Schiffsverkehr und sonstigem ÖPNV an der Zugangsstelle Schaprode vorgesehen (vgl. Tabelle 37 in Kapitel 5.1.3). Die Zugangsstelle Stralsund, Hafen ist dagegen nicht als Verknüpfungspunkt zwischen Schiffsverkehr und sonstigem ÖPNV definiert, da die Verbindungsrelationen Stralsund – Hiddensee bzw. Stralsund – Altefähr durch den Landkreis (im Gegensatz zur Verbindungsrelation Schaprode – Hiddensee) nicht als ÖPNV angesehen werden.
	Grundsätzlich wird auf die weitere Umstellung des ÖPNV auf umweltverträgliche Antriebe hingewiesen.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.4.1 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards wird u.a. die Maßnahme „Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV“ beschrieben. Der Landkreis

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<p>In der Haupturlaubszeit soll ein Nachtbus aus den Oberzentren, Kulturzentren oder den Seebädern, angepasst bei Veranstaltungen, in die Randgebiete angeboten werden.</p>	<p>Der Landkreis Vorpommern-Rügen setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten.</p> <p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Ein Angebot im Nachtverkehr ist aus Sicht des Landkreises zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht als Mindestbedienvorgabe erforderlich. Es besteht jedoch die Möglichkeit, derartige Verkehre umzusetzen, wenn eine Bestellung durch Finanzierungspartner sichergestellt werden kann.</p>
<p>Gemeinde Ostseebad Wustrow; 07.09.2021</p>	<p>Bessere Abstimmung mit dem Zugangebot in Ribnitz-Damgarten: Wichtig für Pendler und Reisende. Unnötige Wartezeiten durch schlecht getaktete Relationen verlängern die Reisezeit und machen das Gesamtangebot unattraktiv.</p> <p>Bessere Anbindung an touristische Attraktionen: Touristische Ziele bspw. auf dem Festland sind nur durch umständliches und oft schlecht getaktetes Umsteigen in Ribnitz zu erreichen. Das macht öffentliches Anreisen z.B. zum Freiluftmuseum Klockenhagen, zum Vogelpark Marlow, nach Graal-Müritz etc. unattraktiv.</p> <p>Vereinfachte Fahrpläne: Wünschenswert wären feste Abfahrtszeiten zu festen Minutenzeiten, um das Fahrplanverständnis zu verbessern.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Im NVP werden zur Thematik der Anschlusssicherung zwischen sonstigem ÖPNV und SPNV Vorgaben getroffen (vgl. Kapitel 5.1 sowie auch definierte wichtige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV in Tabelle 37). Diese Qualitätsvorgaben gelten auch für die ÖPNV-Linien im Bereich der SPNV-Zugangsstelle Ribnitz-Damgarten West.</p> <p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte wird ein entsprechender Prüfauftrag zur 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) formuliert. Dabei wird u.a. auch die 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 als Prüfauftrag definiert. Des Weiteren wird die Haltestelle Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof als Verknüpfungspunkt innerhalb des sonstigen ÖPNV aufgeführt, so dass hier zwischen den Linien des sonstigen ÖPNV eine Anschlusssicherung mit attraktiven Umsteigebeziehungen erfolgen soll (vgl. Kapitel 5.1.3).</p> <p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Durch die Vorgabe der Einführung von Taktverkehren (vgl. Kapitel 4.2) sollen feste Abfahrtszeiten (im Takt) eingeführt werden, welche auch zu einer einfacheren Merkbarkeit des Fahrplans führen.</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
Gemeinde Zarrendorf (über Amt Niepars); 02.09.2021	Herr Röver bemängelt, dass es dem Anschein keine aktive Busverbindung von Zarrendorf in Richtung Stralsund gibt, sowie keine bestehende Busverbindung a.R. Stralsund nach Zarrendorf.	Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten. Die Verbindungsrelation Zarrendorf – Stralsund wird grundsätzlich durch den SPNV (RE 5) bedient, so dass keine direkte Parallelbedienung durch den sonstigen ÖPNV erfolgen kann (vgl. Kapitel 4.2.6). Allerdings wird neben dieser Direktverbindung in Kapitel 4.2.6 auch die Verbindungsrelation Stralsund – Lüssow – Wendorf – Zarrendorf als Verbindung im Stadt-Umland-Verkehr Hansestadt Stralsund definiert, welche über die Netzebene Ergänzungsnetz ggf. mit ergänzendem On Demand-Verkehr) bedient werden soll.
	Weiterhin sind die Busfahrten für Kinder aus der Gemeinde Zarrendorf, welche die Schule in Franzburg besuchen, zu lang. Bei der Rückfahrt von der Schule in die Gemeinde, soll die Aufenthaltszeit, welche an der Schule verbracht wird um den Heimweg anzutreten, deutlich verkürzt werden. Herr Röver sieht eine Benachteiligung der Kinder darin, dass die Kinder, die schon den längsten Schulweg haben, auch den längsten Heimweg, inklusiver langer Wartezeit an der Schulbushaltestelle in Franzburg haben.	Kenntnisnahme. Maßgeblich sind die jeweilig geltenden Satzungsvorgaben der Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung und Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg nach § 113 Abs. 2 SchulG M-V. Es wird auch auf die weiteren Erläuterungen im Kapitel 4.5 Vorgaben für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und die Anbindung von Schulstandorten verwiesen.
	Bereits im vorangegangenen Dialog aus dem Jahr 2020, wurde durch Herrn Röver angemerkt, die Bushaltestelle „Zur Mühle“ umzubennen, da dort seit Jahren keine Mühle mehr existiert. Stattdessen sollte man den Namen „Am Bahnhof“ oder „Feuerwehr“ verwenden. Genauso wenig aussagekräftig ist der Name der Bushaltestelle Zarrendorf Abzweig. Auch hier sollte eine Änderung erfolgen. Möglich wäre: Zarrendorf, Abzweig Ahrendsee.	Kenntnisnahme. Die Hinweise wurden 2020 im Rahmen der Fahrplankonferenz aufgenommen und an das Verkehrsunternehmen VVR weitergeleitet. Dieses wird unabhängig von den Festlegungen des NVP eine entsprechende Prüfung der Umbenennung der Haltestelle „Zarrendorf, Mühle“ in „Zarrendorf, Bahnhof“ bzw. „Zarrendorf, Feuerwehr“ sowie der Haltestelle „Zarrendorf, Abzweig“ in „Zarrendorf, Abzweig Ahrendsee“ durchführen.

Aufgabenträger

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
Land Mecklenburg-Vorpommern und VMV; 10.09.2021	Seite 22 Absatz-Überschrift Verknüpfung und Vernetzung „Weitere Optimierung der Fahrzeiten des Integralen Taktfahrplanes (ITF)“ Der Landkreis ist nicht Aufgabenträger für den SPNV. Hinweise zum ITF werden aber gerne entgegengenommen. ITF des SPNV geht im Deutschlandtakt auf, unabgestimmte Optimierungen sind daher nicht möglich.	Kenntnisnahme. Es handelt bei Seite 22 (Kapitel 1.2.3) um Ziele und Rahmenvorgaben des LEP M-V und des RREP VP welche Relevanz für den Landkreis haben und daher hier als Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung dargestellt werden. Der Landkreis ist nicht Aufgabenträger des SPNV und führt daher im NVP nur relevante Inhalte der übergeordneten Planungen auf.
	Seite 25 „Abstimmung und Kooperation mit Verkehrsverband zur Verbesserung des Angebotes“ Welche Institution ist der „Verkehrsverband“ genau?	Kenntnisnahme. Es handelt bei Seite 25 (Kapitel 1.2.4) um die Wiedergabe wesentlicher Inhalte der Integriertem Ländlichem Entwicklungskonzepte für die Region Nordvorpommern sowie die Insel Rügen. Der NVP gibt dabei nur inhaltliche Formulierungen der Konzepte wieder (vgl. Seite 128 des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes (ILEK) für die Region Nordvorpommern sowie Seite 124 des Integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes für die Insel Rügen).
	Seite 29 „Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.)“ Dabei sollte nicht nur die "Kurkarte" (Zeitkarte mit unbegrenzter Fahrtenzahl) eine Rolle spielen. Ergänzend wären beispielsweise Inklusivangebote zu prüfen	Kenntnisnahme. Die Formulierung des verkehrspolitischen Ziel des Landkreises sieht u.a. die Möglichkeit von kombinierten Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung zur stärkeren Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote vor. Die Nennung stellt dabei keine abschließende Aufzählung dar, dieses wird durch die Verwendung von „etc.“ dargestellt.
	Seite 47 Tabelle 9 „RE 10 Stralsund – Greifswald – Züssow“ Einzelne Fahrten der RE10 verkehren von bzw. bis Rostock. Linie bitte als RE10 Rostock – Stralsund – Züssow bezeichnen.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur bzw. Ergänzung zu „RE 10 (Rostock –) Stralsund – Greifswald – Züssow“.
	Seite 82 ff. Tabelle 16 („Verbindungsrelation im Hauptnetz I“) auf Seite 82 in Verbindung mit Tabelle 17 auf Seite 83 („Mindestbedienvorgaben im Hauptnetz I“) sowie Tabelle 32 („Verbindungsrelationen und empfohlene Bedienqualität Netzebene Tourismusnetz, Verkehrszeitraum Mo-So“) Als Mindestanforderung das jetzige Mengengerüst an Fahrten definieren (WU Darßbahn und mögliche politische Auswirkungen nach IBN Darßbahn)	Kenntnisnahme. Da der Landkreis nicht Aufgabenträger des SPNV ist, werden in Kapitel 4.2 grundsätzliche Vorgaben zur Angebotsqualität insbesondere für den sonstigen ÖPNV definiert Hinweise zum SPNV sind daher nur als Wunsch des Landkreises an den Aufgabenträger des SPNV zu verstehen. Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV sieht dabei für die Verbindungsrelation des sonstigen ÖPNV Prerow – Zingst – Barth einen Mindestbedienstandard von 60 Minuten als verkehrlich angemessen an.

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>Seite 98 „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“</p> <p>Zu berücksichtigen ist die Lage der zukünftigen Verkehrsstationen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Im NVP ist definiert, dass die mögliche Entwicklung von „Ortslinien“ grundsätzlich abhängig und in Abstimmung mit der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027) erfolgen soll. In Kapitel 4.2.7 wird für die Haltestelle Zingst, Bahnhof darauf hingewiesen, dass diese abhängig und in Abstimmung mit der geplanten Inbetriebnahme der Darßbahn (vgl. im Jahr 2027) noch zu definieren ist. Für den Bereich der Gemeinde Prerow wird die Haltestelle Prerow, Barmer Klinik/Alter Bahnhof als ÖPNV-Haltestelle im Bereich der zukünftigen SPNV-Zugangstelle angenommen. Die beiden Haltestellen Prerow, Bahnhof und Zingst, Bahnhof sind dabei als Verknüpfungspunkte definiert (vgl. Kapitel 5.1.3).</p>
	<p>Seite 99 „Mo-Fr [...] 5 Fahrtenpaare je Verbindungsrelation“</p> <p>5 Fahrtenpaare pro Tag dürften nach Inbetriebnahme der Darßbahn nicht mehr ausreichen: Der Ortsbus (Zubringer zur Darßbahn) sollte einen ähnlichen Takt haben.</p> <p>Innerstädtisch durch Ortslinien ersetzen</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis definiert grundsätzlich Mindestbedienvorgaben für die Stadt- und Ortsverkehre als ausreichende Verkehrsbedienung (vgl. Kapitel 4.2.7). Darüber hinaus wird ein Orientierungswert für eine optimale Bedienung für eine perspektivische innerstädtische Bedienung ausgewiesen (Prüfauftrag, empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8).</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine Anpassung der Formulierung der Überschrift von Tabelle 28 zu „innerörtliche Bedienung“.</p>
	<p>Seite 108 ff. Alternative Angebotsformen und Mobilitätsmanagement</p> <p>Zusätzlich zu empfehlen: Niedrigschwellige und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsberatung für Um- und Zugezogene (noch keine Gewohnheit für den Weg mit dem Auto) sowie für Touristen. Das bestehende ÖV-Angebot bzw. das bestehende Angebot im Umweltverbund ist oftmals besser als sein Ruf</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Dies sind Beispiele aus dem Bereich Mobilitätsmanagement, die bei der Umsetzung der Maßnahme mitgedacht werden können. Eine Konkretisierung der Aussagen ist dazu nicht erforderlich.</p>
	<p>Seite 111 „Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge“</p> <p>Ergänzung: „inklusive E-Fahrräder“</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des Punktes zu „Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge inklusive E-Fahrräder“.</p>
	<p>Seite 116 4.6.3</p> <p>Die Einordnung der kurzen rügeninternen Buslinien als landesbedeutsame Linien ist für uns nicht nachvollziehbar. Hier wären auch tiefgründigere Untersuchungen zu Auswirkungen auf den SPNV notwendig. Gemäß ILVP sind landesbedeutsame Linien als Linien von überregionaler Bedeutung definiert. Damit fielen nur noch Greifswald Sanitz und Greifswald-Neubrandenburg</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis greift den Ansatz landesbedeutsamer Linien aus dem ILVP MV auf, der bisher nicht weiter konkretisiert wurde. Es wurden zudem keine Linien definiert, sondern Verbindungsrelationen, die überregional Bedeutsam sein können. Daher ist der gesamte Ansatz als Vorschlag zur weiteren Konkretisierung durch das Land und die Landkreise und kreisfreien Städte zu verstehen.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>darunter, wobei Greifswald-Stralsund und Stralsund-Neubrandenburg bereits durch eine SPNV-Linie bedient wird. Seite 117 („Möglichkeit von Verbindungen innerhalb der Landkreise aber auch kreisgrenzen- oder landesgrenzenübergreifend“): Landesbedeutsame Buslinien sind überregionale (landkreisübergreifende) Angebote. Stärkung Taktverkehre im Landkreis sind landkreisbezogene Angebote.</p>	
	<p>Seite 117 „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.“ Es sind die Grundsätze der EU-Richtlinie 1370/2007 zu berücksichtigen</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Sofern landesbedeutsame Buslinien umgesetzt werden, erfolgt dabei selbstverständlich eine Berücksichtigung der Grundsätze der EU-Richtlinie 1370/2007.</p>
	<p>Seite 119 „Die Kooperation zwischen sonstigem ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen soll ausgebaut werden.“</p> <p>Guter Ansatz: Alternative zur Fahrradmitnahme im ÖPNV-Fahrzeug (wirkt Kapazitätsproblemen im Freizeitverkehr entgegen)</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Seite 120 „Verbesserung der ÖPNV-Fahrgastinformation bezüglich touristischer Angebote (z.B. RADzfat) [...]“</p> <p>ggf. auch "touristisches Mobilitätsmanagement" betreiben: Beispielsweise bei stark ausgelasteten ÖPNV-Fahrzeugen und Linien auch ein attraktives alternatives Mobilitätsangebot (z. B. Fahrrad) machen</p>	<p>Kenntnisnahme. Touristisches Mobilitätsmanagement wird in den Vorgaben des NVP mitgedacht, so dass keine separate Formulierung erforderlich ist.</p>
	<p>Seite 126 Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des Inselhafens Prerow zum Anschluss an die geplante Schifffahrtslinie nach Dänemark (Inbetriebnahme vsl. 2023),</p> <p>Was folgt aus der Schifffahrtslinie nach Dänemark? Nennenswerte überregionale/internationale Verkehrsströme?</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis wird im Rahmen des NVP prüfen, ob und wie eine ÖPNV-Anbindung des Inselhafens Prerow erfolgen kann (vgl. Kapitel 4.6.9). Fahrgastzahlen können erst nach Inbetriebnahme der Schifffahrtslinie als unterstützende Grundlage herangezogen werden.</p>
	<p>Seite 130 4.8</p> <p>„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 Rapit Transit (BRT) oder</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aufgrund der thematischen Zugehörigkeit zur Maßnahme der Reaktivierung der Darßbahn wird die Aufführung der Idee einer spurgeführten oder ähnlichen, straßengebundenen, innovativen Angebotsform, z.B. als elektrisch betriebene Bus Rapit Transit (BRT) oder Spurbuslösung, im Anschluss an die</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>Spurbuslösung, im Anschluss an die zu reaktivierende Darßbahn auf der Verbindungsrelation (Zingst –) Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal Müritz umgesetzt werden kann“</p> <p>Die zu prüfende Verbindung Prerow – Graal-Müritz ist kein SPNV und ist an dieser Stelle entbehrlich, zumal der Vorschlag unter 5.4.3 (S. 164) nochmals erscheint.</p>	<p>zu reaktivierende Darßbahn auf der Verbindungsrelation (Zingst –) Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal Müritz in Kapitel 4.8 beibehalten.</p>
	<p>„Der Landkreis spricht sich für die Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten einer S-Bahnverbindung Rostock – Stralsund aus“ [...] „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“</p> <p>Es wäre zu erläutern, ob die Forderung nach einer S-Bahn Rostock – Stralsund ergänzend zur Forderung nach einem stündlichen Grundtakt auf der RE9 aufgemacht wird oder die genannten Forderungen substitutiv zu verstehen sind. Sofern es sich um einander ergänzende Forderungen handelt, ist zu erläutern, wie RE9 und S-Bahn differenziert werden sollen (Haltekonzeption, Reisezeiten, Knoteneinbindung...) Einführung einer S-Bahn-Verbindung Rostock – Stralsund infrastrukturbedingt nicht realisierbar. Ebenso ist ein 60-min-Takt der RE9 zwischen Rostock und Stralsund nicht umsetzbar.</p> <p>Für die Forderung des Landkreises nach einem ganzjährigen, täglichen 60-Minuten-Grundtakt der RB 26 hätten wir gerne eine Begründung. Zudem wäre diese Forderung zwingend mit einer Anpassung des Angebotes im straßengebundenen ÖPNV zu flankieren, um relationsbezogenen Parallelverkehr zu vermeiden. Nach Auffassung der VMV sollte ein zwischen Bergen und Lauterbach ein zwischen Bahn und Bus abgestimmtes Angebot bestehen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Forderung der Umsetzung von verbesserten Schienenangeboten ist Teil der verkehrspolitischen Wünsche des Landkreises und wird zur weiteren Bearbeitung an den Aufgabenträger Land Mecklenburg-Vorpommern adressiert, da die Planung des SPNV Sache des Landes ist. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass eine „Untersuchungen zur Entwicklung eines Ausbaukonzeptes für den Schienennahverkehr in der Region Rostock“ vorgesehen ist, die zumindest bis zum Bereich Ribnitz-Damgarten gedacht werden soll. Ein „Weiterdenken“ bis Stralsund ist daher naheliegend und auch unter Berücksichtigung der Errichtung der Darssbahn sachgerecht..</p>
	<p>„(Wieder-)Einrichtung einer SPNV-Zugangsstelle im Bereich Pantelitz“ [...] „(Wieder-)Aufnahme der Bedienung der SPNV-Zugangsstelle Kummerow“</p> <p>Für die Wiedereinrichtung von Halten in Pantelitz und Kummerow sehen wir keinen Bedarf. Der Bedarf wäre mit Prognosen zur Entwicklung nachfragerelevanter Faktoren nachzuweisen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Forderung der Umsetzung von verbesserten Schienenangeboten ist Teil der verkehrspolitischen Wünsche des Landkreises und kreisangehöriger Gemeinden und wird zur weiteren Bearbeitung an den Aufgabenträger Land Mecklenburg-Vorpommern adressiert, da die Planung des SPNV Sache des Landes ist. Wir gehen davon aus, dass das Land entsprechende</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
		Prognosen bei der nachhaltigen Weiterentwicklung öffentlicher Verkehrsangebote auf der Schiene mitdenken wird.
	<p>„Errichtung einer neuen SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd in Höhe der Andershofer Dorfstraße“</p> <p>Die Zugangsstelle zum SPNV in Stralsund Andershof befindet sich bereits in Planung. Zusätzliche Systemhalte auf der Strecke Rostock -Stralsund im Untersuchungsgebiet sind aufgrund der Infrastruktursituation für RE9/RE10 derzeit nicht möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Maßnahme wird beibehalten. Über die in Planung befindliche SPNV-Zugangsstelle Andershof Süd hinausgehende weitere SPNV-Zugangsstellen auf der SPNV-Strecke Stralsund – Rostock werden durch den Landkreis derzeit nicht gefordert.</p>
	<p>Seite 131, 4.8 Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen</p> <p>„Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen“</p> <p>Wie sich der barrierefreie Ausbau auf die Aufenthaltsqualität auswirkt, erschließt sich uns nicht.</p>	<p>Kenntnisnahme. Barrierefreiheit wirkt neben dem Abbau von Nutzungshemmnissen zweifelsfrei auch auf die Modernisierung und Vereinfachung der Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems. Aus Sicht des Landkreises ist ein Zusammenhang von barrierefreiem Ausbau, Qualitätsverbesserungen und mithin auch Verbesserungen der Aufenthaltsqualität (u.a. durch bessere Beleuchtung, stufenfreie Zuwegungen, etc.) nachvollziehbar.</p>
	<p>„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“</p> <p>Mit Ausnahme der Schmalspurbahnen verfügen alle Fahrzeuge des SPNV in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen. Bei der RÜBB ist die Ausrüstung mit einem Hublift für drei Wagen in Vorbereitung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die aus Sicht des Landkreises bestehende Anforderung wird beibehalten, da noch nicht alle Fahrzeuge des SPNV die barrierefreie Nutzung des SPNV durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen sicherstellen.</p>
	<p>„Ausbau der Strecke Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow für eine Geschwindigkeit von 120 km/h“</p> <p>Ausbau Stralsund-Bergen-Lietzow auf 120 km/h unrealistisch. Der verantwortliche Bund hat Ausbau im Rahmen D-Takt abgelehnt; Ausbau auf 100 km/h geplant</p>	<p>Kenntnisnahme. Die aus Sicht des Landkreises bestehende Anforderung zum Ausbau der Strecke Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow für eine Geschwindigkeit von 120 km/h wird beibehalten.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>S. 136, 5.1.5 Fahrradmitnahme im SPNV</p> <p>„Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV“</p> <p>Die VMV sieht die vorhandenen Kapazitäten als ausreichend an. Ein weiterer Ausbau von Fahrradkapazitäten im SPNV geht zu Lasten des Sitzplatzangebotes, da die Länge der Züge durch die Bahnsteige begrenzt wird (nach Umbau der Fahrzeuge des RE9/RE10, in zukünftigen Ausschreibungen wird das Land, insbesondere RE3 und RE5 ab Dezember 2026, im Rahmen der kapazitiven und infrastrukturellen Randbedingungen die Mitnahmekapazitäten ausweiten).</p>	<p>Kenntnisnahme. Die aus Sicht des Landkreises bestehende Anforderung wird beibehalten.</p>
	<p>S.137, 5.1.6</p> <p>„Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Rügen wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt.“</p> <p>Sind hier die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemeint? Oftmals sind bahneigene Flächen nicht vorhanden oder schon verkauft. Ggf. sollten die Gemeinden auch genannt werden.</p> <p>Die Ausrüstung der SPNV-Zugangsstellen obliegt nicht dem Betreiber der Infrastruktur. Hier sind die Kommunen gefordert. Eine Zusammenarbeit ist selbstverständlich anzustreben.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es erfolgt eine Konkretisierung der Formulierung zu „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.“</p>
	<p>S. 144, 5.2.4</p> <p>„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 des sonstigen ÖPNV eingesetzt werden könnten“</p> <p>Bei der Ausweitung des Kur- bzw. Gästekartenansatzes sind die Auswirkungen auf den SPNV zu betrachten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Seite 145</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>Kurzfristig: Einführung des Angebots „City-Tickets“ der DB AG für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund</p> <p>Guter Ansatz auch für den Tourismus: Angebot einer unkomplizierten Anreise bis vor die Hoteltüre (vgl. Gästekarte: Erst bei Einchecken in der Unterkunft erhältlich). Hierzu müsste vom zuständigen Aufgabenträger der VVR als derzeitigem Leistungserbringer im Stadtverkehr Stralsund der Auftrag erteilt werden, mit der DB Verhandlungen führen.</p>	
	<p>S. 145, 5.2.4 „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“</p> <p>Allgemein: Kunden wertschätzen ein Produkt erst dann (verbunden mit dem Anspruch auf eine zuverlässig gute Produktqualität), wenn sie einen entsprechenden Beitrag hierzu leisten.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Prüfung Machbarkeit kostenloser ÖPNV (inkl. SPNV):</p> <p>Hier wäre vorab eine Abstimmung mit den Aufgabenträger des SPNV notwendig. Ein kostenloser ÖPNV/SPNV erscheint uns nicht sinnvoll.</p> <p>Der Aufgabenträger SPNV sieht einen kostenlosen ÖPNV nicht vor</p>	<p>Kenntnisnahme. Es handelt sich um einen vorgesehenen Prüfauftrag. Bei der Prüfung soll auch Rücksprache mit dem Aufgabenträger des SPNV gehalten werden.</p>
	<p>Seite 146 „Der Landkreis Vorpommern-Rügen beabsichtigt bis spätestens zum Jahr 2035 den derzeitigen Wabentarif zu einem entfernungs-basierten 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.“</p> <p>Entbehrlich, da zeitlicher Betrachtungsraum weit über Gültigkeit NVP. Im Übrigen unklar warum Wabentarif keine Grundlage für die Umsetzung eines Verbundtarifs.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis definiert im NVP auch langfristig wirkende Ziele und hält diese Maßnahme nicht für entbehrlich. Es wird hier nicht geschrieben, dass ein Wabentarif ungeeignet sei, sondern dass ein Entfernungstarif geeignet ist.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>S. 147 „Elektronischer bzw. webbasierter Vertrieb erfolgt nur für einige Fahrausweise des Schienenverkehrs wie etwa Ländertickets der Deutschen Bahn AG.“ Das ist so nicht richtig. Es sind sämtliche Fahrausweise des C-Tarifs webbasierend beispielsweise auch Einzelfahrscheine der DB von Bergen nach Binz im Netz erhältlich. Auch die RÜBB bietet einen Fahrkartenverkauf im Internet an.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung in Kapitel 5.2.4.</p>
	<p>S. 149/150 „Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden“</p> <p>Die Stationen der DB Station&Service AG sind mit dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Anforderung bezieht sich nicht auf die SPNV-Zugangsstellen selbst sondern auf Haltestellen des sonstigen ÖPNV, die sich in der Nähe von SPNV-Zugangsstellen befinden und bei denen eine Anschlusssicherung zwischen SPNV und sonstigem ÖPNV erfolgen soll.</p>
	<p>S. 156 ff, 5.3.2 „Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit“</p> <p>Für den SPNV gilt die TSI PRM.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die in Kapitel 5.3 dargestellte Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV bezieht sich vor allem auf den sonstigen ÖPNV, da der Landkreis Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV ist.</p>
	<p>Seite 164 5.4.3 „Spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen“ (betrifft gesamtes Kapitel 5.4.3)</p> <p>Der Absatz sollte überarbeitet werden. Man könnte aus den Formulierungen ein angedachtes Parallelangebot ableiten, dass die Darßbahn entbehrlich erscheinen lässt. Letzter Absatz Streichen, konkurrierende Ansätze sind im Sinne der WU Darßbahn schädlich und daher nicht akzeptabel.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Aufgrund der thematischen Zugehörigkeit zur Maßnahme der Reaktivierung der Darßbahn wird die Aufführung der 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 auf der Verbindungsrelation (Zingst –) Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal Müritz bereits in Kapitel 4.8 beschrieben. Darüber hinaus wird in Kapitel 5.4.3 die Idee der spurgeführten oder ähnliche straßengebundenen, innovative Angebotsformen erneut aufgegriffen. Es handelt sich dabei nicht um ein Parallelangebot, sondern um eine mögliche Ergänzung der Darßbahn ab Zingst bzw. Prerow (sobald die Inbetriebnahme der Strecke bis Prerow erfolgt ist). Alternativ kann es sich auch um einen Vorläuferbetrieb handeln, so dass keine schädlichen Aussagen erkennbar sind. Eine entsprechende punktuelle Präzisierung des Begriffs „Vorläuferbetrieb“ wird daher zur Vermeidung von Missverständnissen eingefügt.</p>
	<p>Seite 174, 7.1.5 „Anforderungen an das Land Mecklenburg-Vorpommern“ (gesamtes Kapitel 7.1.5)</p> <p>Die Verwendung/Verteilung der Mittel nach RegG obliegt dem Land. Insofern gehört eine Forderung nach Dynamisierung von Zuschüssen nicht in den Nahverkehrsplan.</p>	<p>Kenntnisnahme. Dies ist zutreffend. Das Ziel einer Dynamisierung besteht dennoch aus kreislicher Sicht, so dass ein entsprechender Vorschlag unterbreitet wird. Vergleichbare Dynamisierungen existieren z.B. in Schleswig-Holstein oder Brandenburg. Zur Stärkung des gesamten ÖPNV-Systems sollten aus Sicht des Landkreises Regionalisierungsmittel auch dem sonstigen ÖPNV zugeführt werden.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	Das ganze Kapitel sollte gestrichen werden. Regionalisierungsmittel sind im Wesentlichen dem SPNV zuzuführen.	
	<p>Seite 150 „Über Störungen im Betriebsablauf, Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen</p> <p>☒ internetbasiert (z.B. über https://vvr.verbindungssuche.de/index.php) [...] zu informieren“</p> <p>Die entsprechenden Auskünfte sollten idealerweise auch über alle weiteren „gängigen“ Reiseauskunftsmedien (EFA MV, bahn.de bzw. DB-Navigator) abrufbar sein.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise enthalten wird jedoch berücksichtigt. Die beispielhafte Nennung von https://vvr.verbindungssuche.de/index.php stellt kein Ausschlusskriterium weiterer Reiseauskunftsmedien dar. Es erfolgt jedoch zur Klarstellung eine entsprechende Anpassung und Ergänzung der Textstelle.</p>
	<p>Seite 153/154 „Die durch die Verkehrsunternehmen zu erfüllenden Mindestanforderungen an Ausstattungselemente und Wartung von Haltestellen sind (S. 153):</p> <p>☒ Haltestellenmast mit Haltestellenschild, ☒ Fahrplankästen mit Fahrplänen und Informationen zu Anschlüssen“ [...]</p> <p>„Haltestellenschild inkl. Haltestellenname“ (S. 154, Tabelle 38, Zeile 2)</p> <p>Bei Haltestellen an Zugangsstellen zum SPNV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SEV-Logo anbringen oder die Möglichkeit dafür schaffen. - Zusätzlich zu den Vorrichtungen für die Fahrpläne für die regulären Busangebote: Platz für SEV-Fahrpläne bereitstellen. Außerhalb der SEV-Zeiten könnte dieser auch anderweitig (z.B. Werbung für Tarifangebote) genutzt werden 	<p>Kenntnisnahme. Dies Art der verbindlichen Vorgaben zum Schienenersatzverkehr von SPNV-Linien sind Teil der Aufgabenträgerverantwortung des Landes Mecklenburg-Vorpommern und werden daher nicht durch den Landkreis Vorpommern-Rügen definiert.</p>
	<p>Seite 189, A2 „RE 10 Stralsund – Greifswald – Züssow“</p> <p>RE9, RE10 Einzelne Fahrten der RE10 verkehren im Abschnitt Rostock – Stralsund als Verdichter</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur bzw. Ergänzung zu „RE 10 (Rostock –) Stralsund – Greifswald – Züssow“.</p>
Landkreis Mecklenburgische	Seite 64 Abschnitt 2.4.1 Tarife und Tarifkooperationen i. V. m. Seite 146 „Mittel- bis langfristig: Weiterentwicklung des derzeitigen Wabentarifs zu einem Entfernungstarif“	<p>Kenntnisnahme. Es wird hier nicht geschrieben, dass ein Wabentarif ungeeignet sei, sondern dass ein Entfernungstarif geeignet ist. Wabentarife sind (wie z.B. im VBB) sehr wohl geeignet, so dass unterschiedliche Vorgehensweisen möglich sind. Sofern früh auch elektronische Tarife mitgedacht werden, besteht auch die</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
<p>Seenplatte; 19.08.2021</p>	<p>Hier wird ausgeführt, dass der vorhandene Tarif von seiner Grundarchitektur her dazu geeignet ist, um als Grundlage für die Weiterentwicklung zu einem Verbundtarif mit tariflicher Integration von Bus, Bahn und Schiffsverkehren herangezogen zu werden.</p> <p>Auf Seite 146 wird die Weiterentwicklung des derzeitigen Wabentarifs zu einem Entfernungstarif als mittel- bis langfristige Maßnahme genannt. Bedeutet das, dass der hier genannte zu entwickelnde Entfernungstarif auch eine Anpassung im Hinblick auf die Weiterentwicklung eines Verbundtarifes nach sich zieht, siehe auch Maßnahme Seite 147 Langfristig: Einführung eines landesweiten Verbundtarifs. Die Forderung nach einem landesweiten Verbundtarif wird vom LK MSE unterstützt. Bisher wurde hier davon ausgegangen, dass der Wabentarif eine gute Voraussetzung für die Einführung eines solchen Tarifes bildet. Könnte dies als erster Schritt gesehen werden und die Weiterentwicklung zum „modernerer“ Entfernungstarif als ein 2. Schritt?</p>	<p>Möglichkeit, flexibel Übergänge zwischen unterschiedlichen Tarifphilosophien herzustellen.</p>
	<p>Seite 108 Abschnitt 4.3 Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigen ÖPNV</p> <p>Modelle ILSE-Bus und Rufbussystem des LK LUP erscheinen als besonders geeignet für den Einsatz im Landkreis VR</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Seite 110, 4.4.3 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr</p> <p>Spalte Gelegenheitsverkehr, erster Punkt: Beinhaltet Gelegenheitsverkehr nach § 46 PBefG nicht mehr als nur touristischen Verkehr? Oder sollen hier nur Aussagen für den touristischen Verkehr (Tourismusnetz) getroffen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt: Gemeint sind grundsätzlich alle Gelegenheitsverkehre in Form des Ausflugsverkehrs entsprechend den geltenden Bestimmungen des Personenbeförderungsrechts. Dies wird entsprechend präzisiert.</p>
	<p>Seite 116, 4.6.3 Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien</p> <p>Der Landkreis MSE unterstützt diese Forderung, siehe Fortschreibung des NVP 2021-2026 des LK MSE.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Seite 131 Sicherung und Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs</p> <p>Der Landkreis MSE unterstützt die Forderung nach einer Fernverkehrsanbindung Berlin-Neubrandenburg-Stralsund, siehe auch Fortschreibung des NVP 2021-2026 des LK MSE. Ebenfalls wird die Forderung</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>eines Ausbaus der Geschwindigkeit auf der Strecke Stralsund-Neubrandenburg-Berlin unterstützt.</p> <p>Seite 147 Abschnitt Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität</p> <p>Der Landkreis MSE unterstützt ebenfalls perspektivisch die Einführung eines landesweiten Verbundtarifes im Land Mecklenburg-Vorpommern, siehe auch NVP 2021-2026 des LK MSE.</p> <p>Seite 174-175 Abschnitt Anforderungen an das Land M-V</p> <p>Die Hinweise auf Erhöhung und Anpassungen der Landeszuweisungen zur Stärkung zukunftsfähiger und weiterentwickelter Mobilitätsangebote wird unterstützt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Landkreis Rostock und rebus GmbH; 09.09.2021</p>	<p>Seite 35, Ein- und Auspendler</p> <p>In diesem Absatz werden die umfangreichen Pendlerbeziehungen zwischen dem Landkreis Vorpommern-Rügen und dem Landkreis Rostock sowie der Hansestadt erläutert, ohne auf die bestehenden tariflichen Probleme hinzuweisen. Wir empfehlen eine entsprechende Ergänzung zur Problemlage und der Benennung von Lösungsansätzen.</p> <p>Seite 64, Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing</p> <p>In diesem Absatz werden eine Vielzahl von Tarif aufgeführt jedoch bestehende tarifliche Probleme bei gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehren sowie mögliche Lösungsansätze nicht benannt.</p> <p>Seite 84 Sonstiger ÖPNV / neue Linienangebote</p> <p>Im Bereich zwischen dem Dierkower Kreuz – Hohe Düne bzw. Graal-Müritz wird gegenwärtig das Angebot im Zuge der Fortschreibung des gemeinsamen NVP überplant. Notwendige Abstimmungen sollten zeitnah zwischen den AT und den VU erfolgen.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es handelt sich in Kapitel 2.1.3 um die Analyse und Darstellung der derzeit bestehenden Pendelströme. Hinweise auf bestehende tarifliche Problemlagen und daraus resultierende Prüfaufträge oder Maßnahmen werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. Hier wird folgender Prüfauftrag ergänzt: „Kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“.</p> <p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es handelt sich in Kapitel 2.4.1 um die Analyse und Darstellung der derzeit bestehenden Tarife und Tarifkooperationen. Hinweise auf bestehende tarifliche Problemlagen und daraus resultierende Prüfaufträge oder Maßnahmen werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. Hier wird folgender Prüfauftrag ergänzt: „Kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der Umsetzung bzw. Vorbereitung der Umsetzung von Maßnahmen des NVP werden die notwendigen Abstimmungen der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen erfolgen. Dies gilt auch für die Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz – Rostock Hohe Düne.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>Die geplante Wiederaufnahme der Verbindung zwischen Graal-Müritz und Hohe Düne durch die VVR begrüßen wir. Ein Erfolg wäre aber aus unserer Sicht nur möglich, wenn auch das seit vielen Jahren bestehende Tarifproblem gelöst wird.</p> <p>Auch für die geplante Bedingung der Strecke Marlow – Bentwisch (– Rostock) durch die VVR sind zeitnah Abstimmungen zwischen den AT und VU notwendig sowie eine tarifliche Lösung mit dem VVW anzustreben.</p> <p>Eine kurzfristige Lösung könnte eine bilaterale Vereinbarung zwischen VVR und VVW mit gegenseitiger Anerkennung der Fahrausweise sein. Die bessere und nachhaltigere Lösung wäre auch aus unserer Sicht der auf Seite 147 geforderte landesweite Verkehrsverbund. Diese Forderung findet sich auch als erklärtes Ziel des Landes im ÖPNV-Gesetz M-V wieder und wird vom Landkreis Rostock unterstützt.</p> <p>Seite 116 Die geplante Aufnahme einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz durch die VVR begrüßen wir. Dies setzt eine Abstimmung zwischen den AT und VU voraus. Das zuvor genannte Tarifproblem besteht auch in diesem Bereich und erfordert Lösungsansätze, wie z.B. ein landesweiter Verkehrsverbund. Siehe Seite 147.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Hinweise auf bestehende tarifliche Problemlagen und daraus resultierende Prüfaufträge werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. So wird dort neben dem bestehenden Prüfauftrag „Langfristig: Einführung eines landes-weiten Verbundtarifs“ ein weiterer Prüfauftrag ergänzt: „kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“.</p> <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der Umsetzung bzw. Vorbereitung der Umsetzung von Maßnahmen des NVP werden die notwendigen Abstimmungen der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen erfolgen. Dies gilt auch für die Verbindungsrelation Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz. Ein möglicher Lösungsansatz für die tarifliche Problematik wird mit dem Prüfauftrag der Einführung eines landesweiten Verbundtarifs thematisiert (vgl. Kapitel 5.2.4)</p>
Verkehrsverbund Warnow (VVW); 30.09.2021	Seite 64 Pkt. 241: Das Ostsee-Ticket der DB wurde im Juni 2021 eingestellt.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine entsprechende Forderung der Wiederauflage des Ostseetickets wird in Kapitel 5.2.4 eingefügt. Darüber hinaus wird das Ostseeticket in Kapitel 2.4.1 entfernt.
	Seite 66 letzter Absatz: Das MV-Ticket gilt innerhalb MVs in keiner Straßenbahn und keinem Bus (im HVV und im polnischen Stettin hingegen schon); Initiative zur Integration des sÖPNV in MV begrüßenswert	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der Darstellung in Kapitel 2.4.1.
	Seite 67 Erster Absatz: Das Ostsee-Ticket der DB wurde im Juni 2021 eingestellt.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine entsprechende Forderung der Wiederauflage des Ostseetickets wird in Kapitel 5.2.4 eingefügt. Darüber hinaus wird das Ostseeticket in Kapitel 2.4.1 entfernt.
	Seite 84 Prüfauftrag zum Hauptnetz II	Kenntnisnahme. Die Berücksichtigung dieser Relation erfolgt auf Basis des durchgeführten Dialogs mit den kreisangehörigen Kommunen. Hierzu wurden umfangreiche Veranstaltungen („Mobilitätsdialog Nahverkehrsplan“) durchgeführt, in

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	<p>Woher rührt für die Relation Marlow – Bentwisch (- Rostock) der Prüfauftrag der Zuordnung zum Hauptnetz II? (Begründung)</p>	<p>deren Ergebnis entsprechende Hinweise durch den Landkreis aufgenommen wurden. Die weitere Prüfung ist noch durchzuführen und soll nach Beschluss des NVP im Einvernehmen mit den benachbarten Aufgabenträgern, dem Verkehrsverbund Warnow und Verkehrsunternehmen in beiden Verkehrsräumen durchgeführt werden.</p>
	<p>Seite 130 Reaktivierung Darßbahn. Warum nicht auch Prüfung einer Trassenverlängerung von Graal-Müritz via Ahrenshoop nach Prerow, statt nur Bus Rapid Transit (BRT) bzw. Spurbus, (siehe auch S. 23). Die Verbindung über Graal-Müritz hätte die direkte Schienenanbindung Fischland/Darß/Zingst an den Rostocker Hbf und darüber hinaus (z.B. Bad Doberan) ohne unattraktives und reisezeitverlängerndes Umsteigen in Velgast zur Folge. Gleichzeitig würde die Stichstrecke ab Rövershagen nach Graal-Müritz erheblich aufgewertet werden. Im Rahmen der Überlegungen zur Erschließung des Darßes sollten innovative Antriebsformen auf der Schiene geprüft werden (Elektrifizierung, Hybrid, Wasserstoff, ...).</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Dies ist aktuell nicht Gegenstand der kreislichen Überlegungen.</p>
	<p>Seite 130 Einführung einer S-Bahn Rostock – Stralsund</p> <p>Ein hochfrequentiertes S-Bahn-Angebot benötigt den Streckenausbau Rostock – Stralsund.</p> <p>Eine starke Schiene als Rückgrat des ÖPNV ist grds. zu unterstützen, geplante Angebotserhöhungen können dazu beitragen, den zweigleisigen Ausbau Rostock – Stralsund voranzutreiben (VDE Nr.1)</p> <p>Ein hochfrequentiertes S-Bahn-Angebot würde die starken Verflechtungen (insb. Pendler) zwischen Ribnitz-Damgarten und Rostock abdecken (siehe S. 35)</p> <p>SPNV ist grds. Landesthema, der Ausbau Infrastruktur liegt beim Bund. Hier gilt es das Thema an entsprechender Stelle zu platzieren.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Neben der Forderung nach der Einführung einer S-Bahn-Verbindung zwischen Rostock und Stralsund wird in Kapitel 4.8 im Bereich „Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr“ er weitere zweigleisige Ausbau der Strecke Rostock – Stralsund inkl. Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h als Maßnahme definiert.</p>
	<p>Seite 145 Tarifanerkennung: Ausgestaltung von Übergangstarif bzw. Tarifanerkennung von/nach Ribnitz-Damgarten</p> <p>Seite 146 eTarif: Vorschlag zur Erörterung von Tarif- und Vertriebskooperation von VR und VVW.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Hinweise auf bestehende tarifliche Problemlagen und daraus resultierende Prüfaufträge werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. So wird dort neben dem bestehenden Prüfauftrag „Langfristig: Einführung eines landesweiten Verbundtarifs“ ein weiterer Prüfauftrag ergänzt: „kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“.</p>

Aufgaben-träger	Inhalt	Abwägung
	Gemeinsame Nutzung von Mobile Ticketing inkl. Echtzeitauskunft für Gelegenheitsfahrgäste und Stammkund/-innen denkbar.	
	Seite 147 Langfristig: Einführung eines landesweiten Verbundtarifs Ein landesweiter Verbundtarif ist langfristig zu begrüßen, jedoch ist die Sicherstellung der Finanzierung von Durchtarifizierungsverlusten (DTV) und eine leistungsgerechte Einnahmearbeitung vorab zu klären.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Hinweise werden ergänzt.
	Seite 147 Digitale Vertriebswege: Gemeinsame Nutzung von Mobile Ticketing inkl. Echtzeitauskunft und Störungsinformationen für Gelegenheitsfahrgäste und Stammkund/-innen denkbar. Erweiterung für neue Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing, E-Scooter) in heutige VVW-Systeme möglich.	Kenntnisnahme.
	Seite 166: Bei Aufgaben VU (Betreiber) steht „Mitwirkung bei der Tarifgestaltung“ – wer ist für die Tarifgestaltung verantwortlich/wer führt durch/wer wirkt mit/wer wird informiert? – klare Rollendefinition bei den einzelnen Aufgaben	Der Hinweis wird berücksichtigt. Für die Tarifgestaltung ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich. Dies wird entsprechend präzisiert.
	Seite 174 Verbundförderung: Eine Erörterung von Kooperationsmöglichkeiten zwischen dem VVW und dem Landkreis Vorpommern-Rügen/VVR erscheinen zielführend z.B. Tarif, Fahrgastinformation, Vertrieb, Marketing, flexible Bedienformen wie z. B. das Anrufbussystem „rubi“ bei rebus; könnte für einzelne Relationen/Räume (Ribnitz-Damgarten / Marlow) oder auch für das gesamte Gebiet von Interesse sein.	Kenntnisnahme.
	Seiten 32, 147 bzw. grds. Aufgrund der starken Verflechtungen zwischen Ribnitz-Damgarten und der Region Rostock ist die Erweiterung des Gebietes des Verkehrsverbundes Warnow (VVW) auf den Bereich zu prüfen oder zumindest tariflich vorhandene Hürden abzubauen.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Hinweise auf bestehende tarifliche Problemlagen und daraus resultierende Prüfaufträge werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. So wird dort neben dem bestehenden Prüfauftrag „Langfristig: Einführung eines landesweiten Verbundtarifs“ ein weiterer Prüfauftrag ergänzt: „kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“.

Interessenvertretungen inkl. Umweltverbände

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
ADFC, Regionalgruppe Stralsund-Rügen; 07.09.2021	<p>Allgemeine Hinweise: Den detaillierten Hinweisungen und Anmerkungen stellen wir folgende allgemeine Hinweise voran:</p> <p>1. Der vorliegende Beteiligungsentwurf stellt eine Auflistung bereits vorhandener Analysen, Konzeptionen und Plänen dar und formuliert Wünsche und allgemeine Vorstellungen. Insgesamt ist er kein Plan, denn es mangelt ihm an vielen Stellen an konkreten verbindlichen Vorgaben hinsichtlich Inhalt, Termin, Finanzierung und Verantwortlichkeit. Die Auflistung bzw. das auszugsweise Abschreiben von Plänen und Konzepten übergeordneter Verwaltungen und/oder Regierungsstellen am Anfang ist unnötig. Das führt nur zu einer textlichen Ausweitung des Umfangs. Sofern es überhaupt notwendig ist, sollten diese Vorgaben in einer Anlage aufgelistet und mit einer Quellenangabe versehen werden. Im Dokument selbst kann dann darauf Bezug genommen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP definiert gegenüber dem derzeitigen Verkehrsangebot ein deutlich ausgeweitetes Angebots- und Qualitätsniveau, auch wenn im Land Mecklenburg-Vorpommern nach wie vor nicht der Grundsatz des ÖPNV als Pflichtaufgabe umgesetzt wurde. Der NVP entspricht einer ambitionierten verkehrspolitischen Ausrichtung und beinhaltet eine deutliche Herausforderung an die finanzielle Umsetzungsperspektive. Im Weiteren hat sich der Landkreis jedoch auch an den Zielen und Grundsätzen des ÖPNVG M-V zu orientieren, so dass trotz der klar proaktiven Ausrichtung im NVP der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit immer mit zu berücksichtigen ist. Da es sich bei einem NVP um einen strategischen Rahmenplan handelt, muss dieser die Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigen, so dass die zusammenfassende Darstellung der relevanten Dokumente aus der Raumordnung und Landesplanung (z.B. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern) unentbehrlich ist. Ebenso ist der Integrierten Landesverkehrsplan als Grundlage heranzuziehen, so dass dessen relevante Inhalte im NVP wiederzugeben sind.</p>
	<p>2. Bereits die Rahmenvorgaben sind an vielen Stellen weder inhaltlich noch terminlich konkret und es sind überwiegend keine Verantwortlichkeiten festgelegt worden. Diese fehlende Konkretheit setzt sich in den nachfolgenden Kapiteln an vielen Stellen fort. Es sind eindeutig formulierte, inhaltlich und zeitlich fixierte Projekte und Maßnahmen aufzunehmen und die für deren Realisierung verantwortlichen Stellen zu benennen.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der Detaillierungsgrad der Darstellungen orientiert sich am Regelungscharakter des NVP als strategischer Rahmenplan. Eine eindeutig formulierte, inhaltlich und zeitlich fixierte Festlegung von Maßnahmen ist nicht vorgesehen. Der NVP definiert gegenüber dem derzeitigen Verkehrsangebot ein deutlich ausgeweitetes Angebots- und Qualitätsniveau, auch wenn im Land Mecklenburg-Vorpommern nach wie vor nicht der Grundsatz des ÖPNV als Pflichtaufgabe umgesetzt wurde. Der NVP entspricht einer ambitionierten verkehrspolitischen Ausrichtung und beinhaltet eine deutliche Herausforderung an die finanzielle Umsetzungsperspektive. Im Weiteren hat sich der Landkreis jedoch auch an den Zielen und Grundsätzen des ÖPNVG M-V zu orientieren, so dass trotz der klar proaktiven Ausrichtung im NVP der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit immer mit zu berücksichtigen ist.</p>
	<p>3. Es sind keine Leitlinien voran gestellt worden, deren Umsetzung vorrangig verfolgt werden muss und auf die sich die einzelnen Maßnahmen und Vorhaben entsprechend beziehen. Solche Leitlinien könnten z.B. sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung eines umwelt- und klimafreundlichen Nahverkehrs im Landkreis Vorpommern-Rügen. 	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 1.3 werden die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landkreises formuliert, welche als Grundlage des Handelns und der in Kapitel 4 und 5 definierten Vorgaben, Maßnahmen und Qualitätskriterien dienen.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrangige Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Verkehrsmittel mit geringster Umweltbelastung. • Aufbau eines Verkehrsverbundes im gesamten Landkreis unter Einbeziehung benachbarter Landkreise hinsichtlich Technik, Organisation und Tarifen. • Gewährleistung der Versorgung aller Ortschaften im ländlichen Raum im Rahmen des ÖPVN • Konsequente Verknüpfung von ÖPVN und individuellem Nahverkehr • Gewährleistung des Schülernahverkehrs in Abstimmung mit den Schulverwaltungen. • Verbesserung und Gewährleistung des ÖPVN und des individuellen NV für die Urlauber 	
	<p>4. Der bereits gegenwärtig hohe Bedarf an touristischem Nahverkehr wird unzureichend berücksichtigt. Im Jahre 2020 wurden allein auf Rügen und Hiddensee 1,1 Millionen Urlauber statistisch erfasst. Dem steht eine Einwohnerzahl von 63.000 Personen auf Rügen gegenüber. Das bedeutet, dass sich dort im Laufe eines Jahres 17,5mal mehr Urlauber aufhielten als die Insel Einwohner hat. Diesem Umstand muss konzeptionell Rechnung getragen werden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der hohen touristischen Nachfrage in Teilen des Landkreises wie z.B. auf der Insel Rügen, der Insel Hiddensee oder der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst wird u.a. durch die Einführung des Tourismusnetzes Rechnung getragen, dass in Ergänzung der definierten Netzebenen Hauptnetz I und II teilweise 30-Minuten-Takte auf stark nachgefragten Verbindungsrelationen vorsieht (vgl. Kapitel 4.2).</p>
	<p>Seite: 20 Absatzüberschrift: Rahmenvorgaben</p> <p>Die Rahmenvorgaben sind häufig zu unverbindlich formuliert, z.B. Ländliche Räume sollen... / Stadt-Umland-Räume sollen...</p> <p>An Stelle dieser unverbindlichen Formulierungen sind verbindlichere zu wählen, z.B. ...sind zu gewährleisten...</p> <p>Gleiches trifft auf viele Stellen im Text des Planes zu.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 20 (Kapitel 1.2.3) um Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung (insbesondere des LEP M-V und des RREP VP), welche Relevanz für den Landkreis haben und daher hier als Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung inkl. deren Formulierung dargestellt werden.</p> <p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>
	<p>S.: 22 Absatz: Integrierte Mobilitätssicherung</p> <p>An Stelle der Formulierung „Anstreben eines barrierefreien ÖPVN-Systems“ ist zu formulieren „Herstellen eines...“</p> <p>Mittelfristige Bildung einer ÖPNV-Kooperation... Das ist zu konkretisieren und mit einem Zieldatum zu versehen, z.B. ...bis 2025</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 22 (Kapitel 1.2.3) um Ziele und Rahmenvorgaben des LEP M-V und des RREP VP, welche Relevanz für den Landkreis haben und daher hier als Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung dargestellt werden. Die Formulierungen geben Inhalte des LEP M-V und des RREP VP wieder und können daher nicht angepasst werden.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>...langfristiges Ziel gemeinsamen Verkehrs- und Tarifverbundes... Das ist ebenfalls zeitliche zu fixieren, z.B. ...bis 2028</p>	<p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>
	<p>S.: 22 Verknüpfung und Vernetzung</p> <p>Die Formulierung „Verdichtung der Zugangsstellen ist unverständlich. Es ist exakt zu formulieren, was damit gemeint ist.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 22 (Kapitel 1.2.3) um Ziele und Rahmenvorgaben des LEP M-V und des RREP VP welche Relevanz für den Landkreis haben und daher hier als Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung dargestellt werden. Die Formulierung gibt einen Inhalt des LEP M-V und des RREP VP wieder und kann daher nicht angepasst werden.</p> <p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>
	<p>S.: 23 Absatz: Wie vor</p> <p>Es sind Park+Bike-Anlagen in der Rahmenvorgabe nicht enthalten. Sie sind in den Plan mit aufzunehmen.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 23 (Kapitel 1.2.3) um Ziele und Rahmenvorgaben des LEP M-V und des RREP VP welche Relevanz für den Landkreis haben und daher hier als Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung dargestellt werden. Es können keine Themen ergänzt werden, die nicht Inhalt des LEP M-V und des RREP VP sind. Der NVP thematisiert den notwendigen Ausbau von B+R-Anlagen z.B. in Kapitel 5.1.5.</p> <p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>
	<p>S.: 24 Absatz: 1.2.4. Berücksichtigung d. int. Landes-VP</p> <p>Zitat: „Auf die Festlegung konkreter Erreichbarkeitsvorgaben wird verzichtet.“</p> <p>Eine solche Verfahrensweise ist unakzeptabel. Ein Plan ohne konkrete inhaltliche und terminliche Vorgaben verfehlt seinen Zweck grundsätzlich. Allgemeine Formulierungen wie z.B. „zumutbare Ziele“ und „vertretbare Kosten“ sind ebenfalls zwecklos.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 24 (Kapitel 1.2.4) um wesentliche verkehrspolitische Leitlinien des Integrierten Landesverkehrsplans mit Bezug zum vorliegenden NVP sind. Dieser gibt keine konkreten Erreichbarkeitsvorgaben vor. Der vorliegende NVP hingegen definiert konkrete Erreichbarkeitsvorgaben für Haltestellen des Landkreises (vgl. Kapitel 4.1 Vorgaben zur Erschließungsqualität).</p> <p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>
	<p>S.: 26 Abs.: Klimaschutzkonzept HST</p> <p>Die Zielstellung zur Senkung der CO2-Emissionen im Stadtgebiet alle 5 Jahre um 10% ist nicht ausreichend. Das würde bedeuten, die Emissionen erst bis ca. 2045 zu halbieren. Vor dem Hintergrund des raschen Klimawandels sind wesentlich kürzere Zeiträume notwendig.</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es handelt bei Seite 26 (Kapitel 1.2.5 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten) um wesentliche Inhalte des Klimaschutzkonzeptes der Hansestadt Stralsund. Daher können keine inhaltlichen Anpassungen vorgenommen werden.</p> <p>Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die jeweiligen Aufgabenverantwortlichen adressiert.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Es wird als angemessen erachtet, die Senkung der CO₂-Emission bis 2030 auf 80% des Ausgangswertes in 2020 zu erreichen. Außerdem ist klar darzustellen, wie diese Daten ermittelt werden.</p>	
	<p>S.: 29 Abs.: Modal-Split-Anteil</p> <p>Die Zielstellung der Steigerung von derzeit 43% auf 50% bis 2035 ist zeitlich zu straffen. Eine Zielstellung von 50% bis 2025 und 75% bis 2030 wird für notwendig erachtet.</p> <p>Ein Anteil von 50% CO₂-freier Fahrzeugflotte bis 2035 ist zu langfristig. Diese Zielstellung muss in den nächsten 5 Jahren, d.h. bis 2026 erreicht werden. Bis 2030 ist u.E. ein Anteil von 75% und bis 2035 von 100% zu erreichen.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Der Landkreis als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV setzt sich das Ziel, den ÖPNV möglichst umwelt- und Klimaschutzfördernd zu gestalten. Dabei berücksichtigt er jedoch gleichzeitig den im ÖPNVG M-V vorgegebenen Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 2 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Des Weiteren kann der Landkreis mit dem vorliegenden NVP nur Vorgaben zur Förderung des sonstigen ÖPNV als Teil des Umweltverbundes machen, da er nicht für das gesamte Kreisgebiet zuständiger Straßenbaulastträger ist und somit nur begrenzt Einfluss auf die Förderung von Fuß- und Radverkehr nehmen kann. Durch Vorgaben z.B. zur Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad möchte der Landkreis jedoch auch soweit möglich die Förderung des Radverkehrs unterstützen (vgl. Kapitel 5.1.5). Darüber hinaus erfordert die Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO₂-neutrale Fahrzeuge einen erheblichen Investitionsaufwand (vgl. Kosten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben in Tabelle 42 in Kapitel 5.4.1), so dass die Umstellung zeitlichen Vorlauf bedarf. An den formulierten Zielstellungen wird daher festgehalten.</p>
	<p>Die Fortsetzung der Bestrebungen zu einer vollständigen Barrierefreiheit ist viel zu unkonkret. Vielmehr muss es lauten „Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahre ...“</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Grundsätzlich dürfen für eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV 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. Die Infrastrukturseitige Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit von Haltestellen/Zugangsstellen ist dabei z.B. Aufgabe des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers, so dass der Landkreis hier aufgrund der nicht bestehenden Zuständigkeit sowie der unterschiedlichen finanziellen Situation der Straßenbaulastträger keine konkreten zeitlichen Vorgaben machen kann. An den formulierten Zielstellungen wird daher festgehalten.</p>
	<p>S.: 58 Abs.: 2.3.2. Zugangsstellen (Bahnhöfe...)</p> <p>Der HAUPTBAHNHOF Stralsund verfügt über keinen Fahrstuhl, in welchem Fahrräder transportiert werden können. Der vorhandene Fahrstuhl ist zu klein</p>	<p>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Die Bereitstellung ausreichend dimensionierter Fahrstühle zum Transport von Fahrrädern ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	dimensioniert. Der Fahrstuhl ist umgehend zu vergrößern, sodass Fahrräder, darunter auch E-Bikes, damit befördert werden können.	Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an das Land Mecklenburg-Vorpommern als zuständigen Aufgabenträger des SPNV adressiert.
	S.: 81 Abs.: 4.1.1. Mindesterschließung Die Mindestvorgaben..., das nicht unterschritten werden soll. Es ist zu formulieren ...das nicht zu unterschreiten ist.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Soll-Formulierung ist aus Sicht des Landkreises hier geeignet. Etwaige Präzisierungen werden im Instrument der Vorabbekanntmachung umgesetzt, die Grundlage zur Formulierung verkehrsvertraglicher Vorgaben – vsl. auf Basis eines öDA – sind.
	S.: 87 Abs.: 4.2.6. Relationen HST Auf die Anordnung einer reduzierten Geschwindigkeit soll, ... verzichtet werden. Diese allgemeine Forderung ist zu streichen. In der Relation Olof-Palme-Platz/Hafen/Ozeaneum/Wasserstraße ist, wie für die gesamte Altstadt notwendig, eine 30 km/h – Zone einzurichten. Als Alternative wird gefordert, dass der gesamte Durchgangsverkehr aus der Altstadt herausgenommen und z.B. über die Relation Frankendamm/Karl-Marx-Straße/Knieperwall um die Altstadt herumgeführt wird.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der NVP enthält Vorgaben zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV. Dabei sollte zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität die ggf. geplante Einführung einer verkehrsberuhigten Zone (=Schrittgeschwindigkeit) im Bereich Olaf-Palme-Platz – Hafen – Ozeaneum – Wasserstraße nicht umgesetzt werden. Die Formulierung wird daher beibehalten.
	S.: 119 RADzfat Das Angebot ist mit 4 Linien a´ 1 Bus mit Anhänger für 12 Räder, 1x pro Tag in der Urlaubssaison, völlig unzulänglich. Der südliche Teil von Rügen wird überhaupt nicht bedient. Ein Bestellsystem ist u. W. nicht eingerichtet worden, sodass es dem Zufall unterliegt, ob die Radfahrenden mit dem jeweiligen Bus mitgenommen werden können. Es sind konkrete Maßnahmen zum Ausbau des Systems in den Plan aufzunehmen.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte wird als Maßnahme die Stärkung und Ausweitung des Angebotes RADzfat formuliert. Eine über die dargestellte Formulierung (Nennen z.B. der Prüfung zusätzlicher Radbusse auf der Linie 21 Göhren – Klein Zicker oder der Linie 202 Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz) hinausgehende Konkretisierung ist nach Beschluss des NVP im Rahmen der Umsetzung dieses strategischen Rahmenplans sinnvoll.
	S.: 122 Abs.: 4.6.7. Richtungsknotenkonzept Die einzurichtenden Richtungsknoten (z.B. Hbf., Knieperdamm, Werftkreisel, Prohn) sind mit geschützten und sicheren Fahrradabstellanlagen, sowie mit Ladestationen für E-Bikes in bedarfsgerechtem Umfang auszustatten.	Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP. Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die Hansestadt Stralsund als zuständigen Straßenbaulasträger adressiert.
	S.: 135 Abs.: ÖPVN/Fahrrad - Verknüpfung	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt bzw. ist bereits sinnentsprechend enthalten. Bei dem angesprochenen Satz handelt es sich um eine Bewertung bzw. Feststellung des Status quo der Verknüpfung von sonstigem ÖPNV und Fahrrad, so dass die

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Die Formulierung „Fahrrad/ÖPVN spielt eine ausbaufähige Rolle ist zu ändern in „Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPVN ist generell herzustellen.“</p> <p>Das betrifft nicht nur den Aufbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen, Haltestellen und Knotenpunkten, sondern auch die Mitnahmemöglichkeiten in den Verkehrsmitteln Bus und Bahn. An allen Bushaltestellen, die sich in der Nähe oder unmittelbar an Einmündungen von Straßen befinden, welche zu kleineren Ortschaften führen, die nicht in den Buslinienverkehr integriert sind, sind stets Fahrradabstellvorrichtungen aufzustellen.</p>	<p>Formulierung beibehalten wird. Der Landkreis fördert jedoch, im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegekettens zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele, die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV und erklärt dieses Ziel auch im vorliegenden NVP (vgl. Kapitel 5.1.5).</p>
	<p>S.: 147 Abs.: Verbundtarif</p> <p>Die Schaffung eines Verbundtarifes ist nicht als perspektivische Aufgabe anzusehen, sondern ist als eine vordringliche Aufgabenstellung für Politik und Verwaltung und als solche mit konkreten Ziel- und Zeitvorgaben in den Plan aufzunehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Einrichtung eines Verbundtarifes war im ersten Schritt bereits Gegenstand einer Machbarkeitsuntersuchung. Das Ziel wird weiterverfolgt. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass sowohl die weitere tarifliche Ausrichtung des Landes (vgl. ILVP MV: langfristige perspektivische Einführung eines landesweiten Verbundtarifes im Land Mecklenburg-Vorpommern / Prüfung der Umsetzung eines landesweiten SPNV-Tarifs) aber auch innovative Ansätze etwa aus der Initiative Deutschland-Tarif mitgedacht werden müssen.</p>
	<p>S.: 157 Abs.: Mindestanf. an Barrierefreiheit., TAB 39</p> <p>Die Mitnahme von falt- und Klappfahrrädern ist in die Aufzählung in TAB 39 aufzunehmen und in den Bussen sicher zu stellen. (Handgepäck)</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Tabelle 39 enthält u.a. die „Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern“ als eine Maßnahme des Bereiches Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen. Der Punkt „schweres Gepäck“ umfasst dabei alle Arten von (Hand-)Gepäck und somit auch zusammengefaltete falt- und Klappfahrräder.</p>
	<p>S. 162 Abs.: Pilotprojekt alternative Antriebe</p> <p>Die Einführung von Bussen mit E-Motor ist zu beschleunigen (CO₂-Reduzierung, Lärm- und Abgasverringerung, Senkung Instandhaltungsaufwand an den Fahrzeugen). Dafür sind die technischen Voraussetzungen, insbesondere der Aufbau von Schnellladestationen, zu schaffen. Das erfordert einen vergleichsweise geringen Infrastrukturaufwand. Es können dabei auch Synergieeffekte im Rahmen des allgemeinen Ausbaus der Ladeinfrastruktur erwartet werden. Die Ausrichtung des Pilotprojektes auf Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb wird als nicht zweckmäßig angesehen. Die Herstellung von</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Wasserstoff erfordert hohen Energieaufwand und die Busse sind mit 600 T€ pro H2-Hybrid-Fahrzeug die teuersten im Vergleich (TAB 42)</p> <p>S.: 170/171 Abb.: 33 Ko.-Mehrbedarf</p> <p>Die Kosten-Nutzen-Rechnungen sind wesentlich exakter und belastbarer zu gestalten.</p> <p>Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die konkretere Formulierung der Maßnahmen, Projekte und Verantwortlichkeiten.</p> <p>Damit werden zugleich die rechtzeitige Vorbereitung der Projekte sowie die Beantragung von Fördermitteln besser gewährleistet.+</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Der Landkreis füllt seine gesetzlichen Pflichten entsprechend ÖPNVG M-V aus. Die verkehrspolitisch wünschenswerten Umsetzungen sind nach derzeitigem Ermessen nicht ausschließlich allein auf Basis der verfügbaren Haushaltsmittel im eigenen Wirkungskreis leistbar (vgl. § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V), so dass hier ein transparenter Ansatz für alle Beteiligten Partner genutzt wird, um auf etwaige Finanzerfordernisse hinzuweisen. Etwaige konkrete Beteiligungen einzelner Finanzierungspartner werden zudem nicht im NVP geregelt, sondern sind jeweils durch vertragliche Vereinbarungen zu hinterlegen. Dies setzt voraus, dass alle Partner die entsprechenden finanziellen Ressourcen absichern können und wollen und beinhaltet damit auch die vorher erforderliche haushaltsmäßige Befassung im Falle der Kommunen.</p>
<p>Eigenbetrieb Binzer Bucht Tourismus (gemeinsam mit Stellungnahme der Gemeinde Ostseebad Binz); 10.09.2021</p>	<p>S. 30 Gliederung 2 Raumordnung</p> <p>Der NVP setzt auf Zahlen- und Datenmaterial einer Raumordnungsplanung, die aus den 90er Jahren ist. Die Raumordnung ist veraltet und bildet die aktuellen Gegebenheiten des Lebens-, Funktions- und Entwicklungsraum Insel Rügen nicht mehr ab. Im Ortsteil Prora beispielsweise hat sich ein komplett neuer Lebens-, Funktions- und Entwicklungsraum gebildet.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis hat die jeweilig geltenden Grundlagen der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Es wird der jeweils verfügbare Datenstand herangezogen. Da in der Tat einzelne Grundlagen bereits lange gültig sind, wird in den Bereichen der wesentlichen Entwicklungsindikatoren selbstverständlich auf die jeweils aktuellen Daten aufgesetzt. Aus Gründen des Bearbeitungsablaufs sind hierbei überwiegend die Referenzjahre 2019 oder 2020 eingeflossen, zum Teil auch abweichend.</p>
	<p>Grundkennzahlen Übernachtungen/Ankünfte</p> <p>Der NVP setzt auf falschem und unvollständigem Zahlenmaterial auf. Insbesondere die Übernachtungsdaten (und damit Gästeankünfte) sind deutlich um plus 30 Prozent höher als der NVP als Grundlage angibt. Weiterhin sind im NVP einzig Einheiten gewerblicher Betriebe ab 9 Betten erfasst. Der gesamte Parahotellerie-/Graumarkt ist nicht abbildet. Die Zahlengrundlagen divergieren im Bettenbereich um circa plus 30.000 Betten/Insel und bei den Übernachtungen um plus 2 Mio. Übernachtungen/Insel. Für Binz und Prora sind die Veränderungsbereiche in analogen Größen anzusetzen.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die dargestellten Daten basieren auf den angegebenen Quellen (hier: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020): Statistische Berichte. Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin.). Die Daten werden in der Tat in Beherbergungsbetrieben erhoben, die über mindestens 10 Schlafgelegenheiten verfügen. Belastbare Angaben zu allen anderen Beherbergungsbetriebe liegen uns nicht vor.</p> <p>Entsprechend dem Hinweis werden wir unter der Tabelle und dem korrekten Quellennachweis eine Anmerkung einfügen, dass in Beherbergungsbetrieben mit weniger als 10 Schlafgelegenheiten weitere Übernachtungen stattfinden, die einen geschätzten Aufschlag von bis zu 30 % führen können.</p>
	<p>Kommunales Abgabengesetz/Kurorte- und Erholungsgesetz</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung der Textstellen im NVP.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Das KAG M-V ist anders als im NVP mittlerweile schon geändert. Das Kurorte- und Erholungsgesetz ebenso.</p> <p>S. 46 Gliederung 2.2.2 Entlastung Straße und Beschleunigung durch SPNV</p> <p>Dem NVP fehlt die tatsächliche innovative Komponente zur Vernetzung der Mobilität. Diese kann sich aus unserer Sicht nur durch eine Entlastung der straßenorientierten Mobilität hin zu Schiene und Schiff entwickeln. Beispielgebend kann die Erschließung von touristischen Regionen in der Schweiz sein. So sind die Schmalspurbahnen im Appenzell oder dem Kanton Jura als weitere Mobilitätsachse ((Hinzunahme des bestehenden Schienennetzes des Landkreises V-R (Rasender Roland)) zwischen den Orten Putbus, Binz, Sellin, Baabe und Göhren auszubauen und zu forcieren.</p> <p>S. 52 Gliederung 2.2.3 Eigenständige Ortsverkehre</p> <p>Im NVP heißt es dazu: „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 –</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Der NVP definiert gegenüber dem derzeitigen Verkehrsangebot ein deutlich ausgeweitetes Angebots- und Qualitätsniveau, auch wenn im Land Mecklenburg-Vorpommern nach wie vor nicht der Grundsatz des ÖPNV als Pflichtaufgabe umgesetzt wurde (wie zum Beispiel aktuell in Rheinland-Pfalz umgesetzt). Der NVP verfolgt dabei entgegen früherer Philosophien eine stärker angebotsorientierte anstelle einer überwiegend nachfrageorientierte verkehrspolitische Ausrichtung und beinhaltet damit verbunden auch eine deutliche Herausforderung an die finanzielle Umsetzungsperspektive. Im Weiteren hat sich der Landkreis jedoch auch an den Zielen und Grundsätzen des ÖPNVG M-V zu orientieren, so dass trotz der klar proaktiven Ausrichtung im NVP der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im kommunalen Handeln als Landkreis immer mit zu berücksichtigen ist.</p> <p>Die Forcierung des Ausbaus des SPNV erfolgt durch das Land als zuständiger Aufgabenträger. Der NVP definiert in Kapitel 4.8 Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs. Die Anregung zum Ausbau und zur Beschleunigung des Netzes der Schmalspurbahn Lauterbach – Putbus – Binz – Sellin – Baabe – Göhren wird im Abschnitt „Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr“ ergänzt.</p> <p>Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegekettens, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die verwendete Bezeichnung „eigenständiger Ortsverkehr“ soll verdeutlichen, dass die betreffenden Kommunen nicht nur über gemeindeübergreifende Linienverkehre des</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Prora Jugendherberge – Binz Großbahnhof – Prora Wohnmobil-Oase und bindet u.a. auch den Bereich Prora Naturerbe Zentrum/Baumwipfelpfad an.“ Die eigenständigen Ortsverkehre sind keine Rechtsbegrifflichkeit und haben tatsächlich keine Abgrenzung zum Linienverkehr.</p> <p>Die Linien 27, 22, 24 sind aufgrund der geänderten Daten der Raumordnung (Prora) im Grundtakt anzupassen. Die grundsätzliche Taktung einer 4er Umlauf der Linie 27 soll auf einen verbindlichen 8er-Takt mit Gegenläufern aufgrund des wachsenden Wohn- und Arbeitsstandortes Prora als Grundtakt im NVP festgeschrieben werden.</p>	<p>sonstigen ÖPNV erschlossen werden, sondern auch durch Linien des sonstigen ÖPNV, die nur im Bereich des Gemeindegebiet verkehren.</p> <p>Es handelt sich in Kapitel 2.2.3 um die Analyse und Darstellung der derzeit bestehenden Angebote im sonstigen ÖPNV. Zukünftige Anforderungen an die Mindestbedienung, u.a. für die Stadt bzw. Ortsverkehre, werden in Kapitel 4.2 dargestellt.</p>
	<p>S. 64 Gliederung 2.4 Netzkonzeption</p> <p>Ist</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gäste sind mit dem Tarifsystem vollkommen überfordert • 17 Preisstufen • Netzwaren entsprechen nicht den Mobilitätsnachfragen in touristischen Erlebnisräumen (zum Beispiel Binz/Pora – Sassnitz) <p>Soll</p> <ul style="list-style-type: none"> • umgehende – in 2022 – einzuführende Flextarife/Flextickets (Oyster und Yaniq) • Verbundtarife für Bus + Bahnen + Schiffen • tatsächlicher Verkehrsverbund aller Mobilitätsanbieter • Trennung beschleunigter touristischer Verkehre von klassischen ÖPNV-Bus-Angebot (siehe Punkt touristische Regio-Verkehre) <p>Mit dem geplanten Nahverkehrsplan müssen in Sachen Klimaschutz nicht nur die Tarife und Tickets flexibler gestaltet werden. In nicht-Lastzeiten/Randzeiten sollen die starren Taktungen von On-Demand-Diensten abgelöst werden – beispielsweise per App buchbaren eShuttle-Bussen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Es handelt sich in Kapitel 2.4 um die Analyse und Darstellung der derzeit bestehenden Tarifangebote im sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen.</p> <p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten. Zukünftige Anforderungen an die Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität werden in Kapitel 5.2.4 dargestellt. In diesem werden u.a. auch die Maßnahmen wie „Kurzfristig: Chancen von ÖPNV-Tarifen für touristische Zielgruppen nutzen“ oder „Kurzfristig: Verbesserung der Kommunikation bezüglich bestehender Angebote und gegenseitiger Tarifierkennung“ definiert.</p>
	<p>S. 124 Gliederung 4.6.8 Touristische Regio-Verkehre (Süd-Nord und Ost-West-Verbindungen)</p> <p>Die touristischen Nachfragen sind insbesondere als separierte (eigen-) wirtschaftliche Verkehre zu ordnen und nicht in die bestehenden Linien zu integrieren. Die Verbindung von touristisch-verdichteten Orten und Regionen</p>	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt. Der NVP führt als Bestandteil der zukünftigen Netzkonzeption die Netzkategorie Tourismusnetz ein, um in touristisch-verdichteten Orten und Regionen verbesserte Erschließungen zu ermöglichen. Die Organisation von separaten Angeboten wird dabei nicht als zielführend angesehen, da ein Gesamtangebot des ÖPNV eine integrierte Organisation erfordert. Eine optimierte Angebotsgestaltung ist</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>sind zukünftig mit Schnellbus oder Expressbus oder Direktbus-Angeboten als beschleunigte Regionalbus (Regiobus) im öffentlichen Personennahverkehr zu fahren. Die Beschleunigung soll durch eine Haltestellenbedienung mit größeren Stationsabständen und außerdem durch die Benutzung von direkten Wegen (Mobilitäts- und Umweltrassen) erreicht werden. Beispiele sind die Expressbusse in Berlin oder die Schnellbusse der Westfälischen Verkehrsgesellschaft.</p>	<p>dennoch möglich, so dass in Kapitel 4.2.8 unter der Überschrift „Linienverkehre in stark touristisch geprägten Regionen“ eine entsprechende Formulierung ergänzt wird. Umsetzung von Relationen im Tourismusnetz unter Anwendung beschleunigter, direkter und durchgebundener Linienführungen mit Schnellbuscharakter. Als Beispiele werden dazu Verbindungsrelationen wie Göhren – Baabe – Sellin – Binz – Prora – Sassnitz – Königsstuhl oder aber Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – Ahrenshoop – Born a. Darß – Wieck a. Darß – Prerow – Zingst – Barth genannt, wobei dies keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.</p>
	<p>S. 135 Gliederung 5.1.4</p> <p>Entlastung Straße hin zu einer maritimen ÖPNV-Linienschiffahrt</p> <p>Analog zur verkehrlichen Erschließung der Insel Hiddensee muss eine Linienschiffahrt umgehend und sofort für eine deutliche Entlastung der Straßen der Bäderküste Sorge tragen. Eine Bäderlinie soll die Orte Göhren, Sellin, Binz, (Neubau Seebrücke: Prora), Sassnitz und perspektivisch (Neubau Seebrücke: Baabe, Königstuhl und Kap Arkona) verbinden. So wird ein deutlicher und tatsächlicher Beitrag zur Entlastung der Straße geleistet.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegekettens, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p>
	<p>S. 150 Gliederung 5.2.6 Ausstattung- und Flottenstandards</p> <p>Die Ausstattungsanforderungen betreffen insbesondere die touristischen Regio-Verkehre mit beschleunigten Verbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 Sterne-Reisebus-Standard • Klimatisierung • USB-Ladung • verbesserte Schallisolierung • hochwertige Bestuhlung 	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise enthalten. Darüber hinaus wird er nicht berücksichtigt. Der NVP definiert bereits umfangreiche Vorgaben, um eine hohe Qualität der Fahrzeuge des ÖPNV, die zudem die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen haben, im gesamten Bedienegebiet zu erreichen. Dies beinhaltet u.a. Vorgaben zur Klimatisierung etc. Der Einsatz einer separaten Flotte an Fahrzeugen mit besonders hervorgehobenen Reisebus-Standard ist aus Sicht des Landkreises jedoch nicht die Zielstellung, die als verbindliche Vorgabe zu definieren ist.</p>
	<p>S. 152 Gliederung 5.2.6 Klimafreundlichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • alternative Antriebe und Flottenumbau mit festen Zielgrößen definieren und insbesondere in belasteten Regionen sofort einsetzen • Pilotanwendungen alternativer Antriebe und autonomes Fahren zwischen Binz und Prora sowie zum Jagdschloss ff. 	<p>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten bzw. wird teilweise umgesetzt. Es gelten die Vorgaben aus der Clean Vehicles Directive und des daraus resultierenden SaubFahrzeugBeschG, die mit dem NVP verzahnt werden.</p> <p>Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung der Strecke Binz – Jagdschloss Granitz als eines der möglichen ersten Einsatzszenarios für automatisierte und/oder autonome ÖPNV-Anwendungen (vgl. Kapitel 5.4.2).</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>S. 172 Gliederung 7.1.4 Kurabgabe als Allheilverfinanzierung</p> <p>Die einschränkende Finanzierung und der Fokus auf die einzige Finanzierungsquelle Kurabgabe für eigentliche ÖPNV-Aufgaben ist nicht zukunftsorientiert. Sinnvolle Flextarife, On-Demand-Mobilität und Thementickets sind Voraussetzung für flankierende Drittmittelfinanzierungen aus touristischen Abgaben.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Der Landkreis sieht in Modellen der sogenannten Drittnutzerfinanzierung aber auch in umlagebasierten Modellen wie Gästekarten Möglichkeiten, die derzeitige Finanzierung des ÖPNV zielgerichtet weiterzuentwickeln. Dabei stellen Finanzierungen unter Einbeziehungen von Kurabgaben einen möglichen Baustein dar. Dieser kann und wird jedoch keine Vollfinanzierung absichern können, sondern ist als ein ergänzendes Element zu verstehen. Die Formulierung wird entsprechend präzisiert, damit der Mitfinanzierungscharakter deutlich wird.</p> <p>Der Landkreis beinhaltet zudem bereits konkrete Ansätze zur Umsetzung von On-Demand-Mobilität und zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Tarife</p>
	<p>MV-Card: Der Exkurs „Modellregionen“ führt zu einer massiven Benachteiligung der Reiseregion Insel Rügen. Der NVP ist dahingehend interessensausgleichend und unbenachteiligend zu orientieren, dass Nicht-Modellregionen entweder ebenso beteiligt werden.</p> <p>Technologie: Sämtliche technische Systeme, insbesondere der Kassensysteme müssen mit den touristischen Melde- und Gästekartensystemen kompatibel sein. Hintergründe sind die Abrechnungen, das Monitoring, Auslastungsmessungen sowie die Maßnahmen der Besucherlenkung.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Hinweis auf die bestehende Modellregion ist nicht als Benachteiligung zu verstehen. Der Landkreis unterstützt Gästekartenansätze grundsätzlich im gesamten Kreisgebiet. Die Formulierung zur Initiative des Landes, einen landesweiten einheitlichen GästeCard-Ansatz umzusetzen wird entsprechend präziser dargestellt.</p>
<p>Biosphärenreservatsamt Südost-Rügen; 08.09.2021</p>	<p>S. 30 2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen</p> <p>Bei der Betrachtung der Raum- und Verwaltungsstrukturen wurde das Biosphärenreservat Südost-Rügen nicht berücksichtigt.</p> <p>Das Biosphärenreservat Südost-Rügen wurde u.a. mit dem Ziel unter Schutz gestellt, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter und der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes durch die Entwicklung von praktischen Modellen ökologischer Landnutzung in Landwirtschaft, Waldwirtschaft, Fischerei, Erholungs- und Verkehrswesen unter Berücksichtigung landschaftstypischer historischer Siedlungs- und Landnutzungsformen zu erhalten. Mit dieser Zielstellung und dem Entwicklungs- und Gestaltungsanspruch eines Biosphärenreservats ist das Biosphärenreservat Südost-Rügen ausdrücklich als Modellregion für zukunftsweisende Mobilitätsprojekte des ÖPNV geeignet. Dieser Sachverhalt sollte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Betrachtung der Raum- und Verwaltungsstrukturen erfolgt aufbauend auf den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung zur zentralörtlichen und raumstrukturellen Gliederung des Landkreises. Hierbei erfolgt keine Darstellung von Schutzgebieten, daher werden in Kapitel 2.1.1 weder das Biosphärenreservat Südost-Rügen, noch die im Landkreis vorhandenen Nationalparke aufgeführt.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Seite 41 2.1.5 Freizeit und Tourismus, Freizeit- und Touristische Schwerpunkte</p> <p>In der Abbildung 8 wurden Tourismusräume im Landkreis Vorpommern-Rügen dargestellt, wobei zwischen Tourismusschwerpunkträumen und Tourismusräumen unterschieden wurde. Als Quelle für die Daten wurde der Regionale Planungsverband angegeben.</p> <p>Diese Darstellung ist nicht korrekt. Die raumordnerischen Festsetzungen zur regionalen Freiraumstruktur, zu denen auch die Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräume gehören, können der Karte des Regionalen Raumentwicklungsprogrammes Vorpommern entnommen werden. So erstreckt sich beispielsweise der Tourismusschwerpunktraum nicht vollständig über die gesamte Ostküste, sondern wird von anderen Freiraumstrukturen wie u.a. Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege (z.B. Granitz und Zicker Berge) unterbrochen. Diese Darstellung ist daher korrekturbedürftig.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der eingefärbten Bereiche für Tourismusschwerpunkt- und -entwicklungsräume in Abbildung 8.</p>
	<p>Seite 94 Ortsverkehr Binz</p> <p>Gemäß Entwurf des Nahverkehrsplans soll vor allem in Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage eine Verstärkung des ÖPNV-Angebotes erfolgen. Dies soll ausdrücklich auch die Anbindung von Verkehrszielen wie dem Jagdschloss Granitz durch den sonstigen ÖPNV beinhalten.</p> <p>Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die Verbindungsrelation Binz – Jagdschloss Granitz nicht erforderlich sowie nicht genehmigungsfähig. Die Trasse führt durch das Naturschutzgebiet „Granitz“, welches darüber hinaus den Schutzstatus eines Europäischen Vogelschutzgebietes und eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung“ besitzt. Ein möglicherweise erforderlicher Straßenbau ist naturschutzfachlich nicht genehmigungsfähig. Die Anbindung der Ortslage Binz an das Jagdschloss Granitz erfolgt darüber hinaus bereits durch einen privaten Betreiber, der auch flexible auf Zeiten mit ausgeprägter touristischer Nachfrage durch eine engere Taktung und den Einsatz einer höheren Fahrzeuganzahl reagieren kann. Damit ist eine funktionierende Alternative vorhanden und ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht genehmigungsfähig.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Ziele in Deutschland insgesamt, aber auch im Land Mecklenburg-Vorpommern, ist der ÖPNV als Lösungsansatz zur nachhaltigen Gestaltung von Mobilität zweifelsfrei anerkannt. Auch die Anbindung von Zielen im Bereich Freizeit und Tourismus ist hier im Sinne eines integrierten Ansatzes mit zu berücksichtigen, zumal auch hier verschiedene Nutzergruppen wie etwa Beschäftigte etc. angesprochen werden sollen. Der Landkreis geht davon aus, dass das Biosphärenreservatsamt Südost-Rügen als öffentlicher Verwaltungsträger diese Ziele grundsätzlich unterstützt und damit auch aktiv zur Stärkung des ÖPNV beitragen möchte.</p> <p>Die Verbindungsrelation Binz – Jagdschloss Granitz ist als Teil des Gesamtnetzes des ÖPNV im Landkreises hierbei ebenso wie andere Verbindungsrelationen zu berücksichtigen und wird bereits heute durch den ÖPNV auf Basis einer behördlich genehmigten Linienkonzession betrieben. Ein Infrastrukturausbau wird im NVP nicht gefordert.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass bei der Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft durch das Biosphärenreservatsamt Südost-Rügen zudem einheitliche Maßstäbe gegenüber dem ÖPNV einerseits und allen anderen Formen des Fahrzeugverkehrs andererseits angewendet werden, damit das durch den Landkreis</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
		formulierte Ziel koordinierter Angebote aus ÖPNV und anderen Verkehrsformen greifen kann.
	<p>Seite 95 f. Ortsverkehr Göhren inkl. Gemeinde Mönchgut</p> <p>Gemäß Entwurf des Nahverkehrsplans wird die innerörtliche Verbindungsrelation von Göhren mit der Erschließung von Ortsteilen der Gemeinde Mönchgut in einem gemeinsamen verkehrlichen Zusammenhang gedacht. Dem dargestellten Verlauf der Verbindungsrelation ist zu entnehmen, dass im/am Thiessower Hafen das Erfordernis der Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle besteht.</p> <p>Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im/am Thiessower Hafen wird ausdrücklich begrüßt, um den zahlreichen Rügenmarktbesuchern eine attraktive Anreise-Alternative zum MIV zu bieten und diesen zu reduzieren.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Weiter soll gemäß Entwurf des Nahverkehrsplans als Prüfauftrag 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.</p> <p>Diese Trassenführung wäre mit einem Straßenbau und der damit einhergehenden Zerschneidung der Baaber Heide verbunden. Aufgrund dieses Eingriffs in Natur und Landschaft muss diese Trassenführung aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt werden.</p> <p>Darüber hinaus wurde und wird der Göhrener Weg bereits langjährig als mehrfach ausgewiesener Rad- und Wanderweg genutzt. Derzeit verlaufen folgende touristische Rad- und Wanderwege auf dem Göhrener Weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10 • Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute) • Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg • Regionale Radwege: Rügen Rundweg • Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren <p>Mit einem Straßenbau und der Realisierung der geplanten Nutzung als für den sonstigen ÖPNV nutzbaren Trasse würde in eine seit Jahrzehnten gut funktionierende touristische Struktur eingegriffen, ohne für diese eine zumutbare bzw. umsetzbare Alternative anzubieten. Darüber hinaus sollte berücksichtigt</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>werden, dass die Zahl der Wanderer und Radfahrer in den letzten Jahren wieder einen wesentlichen Zuwachs erfahren hat.</p> <p>Seite 103 Ortsverkehr Sellin inkl. Gemeinde Baabe</p> <p>Wie bereits dargestellt, soll gemäß Entwurf des Nahverkehrsplans als Prüfauftrag 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.</p> <p>Diese Trassenführung wäre mit einem Straßenbau und der damit einhergehenden Zerschneidung der Baaber Heide verbunden. Aufgrund dieses Eingriffs in Natur und Landschaft muss diese Trassenführung aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt werden.</p> <p>Darüber hinaus wurde und wird der Göhrener Weg bereits langjährig als mehrfach ausgewiesener Rad- und Wanderweg genutzt. Derzeit verlaufen folgende touristische Rad- und Wanderwege auf dem Göhrener Weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10 • Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute) • Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg • Regionale Radwege: Rügen Rundweg • Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren <p>Mit einem Straßenbau und der Realisierung der geplanten Nutzung als für den sonstigen ÖPNV nutzbaren Trasse würde in eine seit Jahrzehnten gut funktionierende touristische Struktur eingegriffen, ohne für diese eine zumutbare bzw. umsetzbare Alternative anzubieten. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass die Zahl der Wanderer und Radfahrer in den letzten Jahren wieder einen wesentlichen Zuwachs erfahren hat.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>
	<p>Seite 104 4.2.8 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Tourismusnetz</p> <p>Der Tabelle 32 kann die Verbindungsrelation: Bergen – Serams – Sellin – Göhren – Klein Zicker mit einem geplanten 60-Min-Takt und einem Bedienzeitraum von 09:00 – 22:00 Uhr entnommen werden.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Bei den dargestellten Angaben handelt es sich um Empfehlungen. Im Zusammenwirken mit den verbindlichen Mindestbedienvorgaben des Hauptnetzes I resultiert auf dem Abschnitt Bergen – Serams – Sellin – Göhren eine Überlagerung, die aus Hauptnetz I und Tourismusnetz zu zwei Fahrten je Stunde führt. Eine Weiterführung dieser Überlagerung zwischen Göhren und Klein Zicker wird aus Sicht des Landkreises durch die Ausprägung des Tourismusnetzes als Empfehlung nicht ausgeschlossen, stellt jedoch höhere</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Für diese Verbindungsrelation sollte geprüft werden, ob in den Hauptverkehrszeiten die Taktung auf einen 30-Min-Takt analog der Verbindungsrelation Serams – Binz – Sassnitz – Königsstuhl erhöht werden kann, um den „Badeverkehr“ an die Außenstrände besser zu bedienen und den MIV-Anteil zu reduzieren.</p>	<p>Anforderungen an die Absicherung der Finanzierbarkeit an alle erforderlichen Mitfinanzierungspartner von Angeboten oberhalb der Mindestbedienvorgaben.</p>
	<p>Für die Verbindungsrelation Binz – Granitz (- Sellin) wird im Entwurf des Nahverkehrsplans der Hinweis gegeben, dass die Umsetzung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens im Bereich Binz – Sellin die Voraussetzung für die Realisierung dieser Verbindungsrelation sei.</p> <p>Die Umsetzung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens vom Jagdschloss Granitz durch die Granitz nach Sellin wird aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt (siehe Ausführungen zu Kapitel 4.7 ÖPNV-Beschleunigung).</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es handelt sich zunächst um eine zu prüfende Option, da aus Sicht des Landkreises eine Nutzung oder auch ein behutsamer Ausbau vorhandener Straßen und Wege zunächst im Rahmen einer Lösungsfindung alle Möglichkeiten zu diskutieren sind. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann nach Beschluss des NVP in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>
	<p>Seite 105 4.2.8 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Tourismusnetz</p> <p>Die Prüfung der Zuordnung der Verbindungsrelation Putbus – Lonvitz – Posewald – Zirkow – Serams zum Tourismusnetz wird ausdrücklich begrüßt, um den ÖPNV auch in dieser Region der Insel Rügen zu stärken.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Seite 116 4.6.3 Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien</p> <p>Es sollte geprüft werden, ob der Vorschlag der landesbedeutsamen Verbindungsrelation Bergen – Serams – Sellin – Göhren um die Relation Thiessow erweitert werden kann, um den „Badeverkehr“ an die Außenstrände besser zu bedienen und den MIV-Anteil zu reduzieren.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Funktion Badeverkehr wird aus Sicht des Landkreises voraussichtlich nicht geeignet sein, um als Argument gegenüber dem Land eine Mitfinanzierung zur Schaffung des Netzes an landesbedeutsamen Buslinien wirksam zu werden. Es handelt sich bei den genannten Beispielen jedoch nicht um eine abschließende Liste, sondern um erste Vorschläge, um eine breitere Finanzierungsbasis im Land und damit im Landkreis zu erreichen.</p>
	<p>Seite 119 Kooperation mit weiteren (touristischen) Verkehrsträgern</p> <p>Gemäß Entwurf des Nahverkehrsplans soll die Kooperation zwischen sonstigen ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen sowie den Anbietern von (touristischen) Schiffsverkehren ausgebaut werden. Diese allgemeine Absichtserklärung wird ausdrücklich begrüßt. Der Entwurf des Nahverkehrsplans enthält dazu jedoch keine konkreten Umsetzungsvorschläge und</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Eine über die im NVP formulierten Maßnahmen des Ausbaus der Kooperation zwischen sonstigen ÖPNV und den Anbietern von Radverleihsystemen sowie den Anbietern von (touristischen) Schiffsverkehren hinausgehende Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen und Lösungsansätzen ist nicht vorgesehen, sondern ist vielmehr nach erfolgtem Beschluss des NVP innerhalb der Laufzeit zu verfolgen.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Lösungsansätze. Diese sollten erarbeitet und Bestandteil des Nahverkehrsplanes werden.</p>	<p>Es wird jedoch unter Berücksichtigung weiterer Stellungnahmen ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegekettten, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p>
	<p>Seite 119 Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfat</p> <p>Bei der Prüfung der Möglichkeiten und einer Stärkung und Ausweitung dieses Angebotes sollte der enorm gewachsene Anteil an Pedelecs und deren bauartbedingte Transportanforderungen (Gewicht und Handling) stärker berücksichtigt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Formulierung wird sinnentsprechend ergänzt.</p>
	<p>Seite 129 4.7 ÖPNV-Beschleunigung</p> <p>Notwendige bauliche Maßnahmen zur Umsetzung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Vorpommern-Rügen</p> <p>Hier wird das Erfordernis verschiedener baulicher Maßnahmen im Landkreis zur Errichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Umwelttrassen dargestellt.</p> <p>Zu den vorgestellten ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw. Umwelttrassen gehören u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße • Baabe – Göhren (Göhrener Weg) • Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196. <p>Die Nutzung und der damit verbundene Straßenausbau dieser Trassen wird aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt.</p> <p><u>Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße</u></p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält.</p> <p>Es handelt sich bei der Relation Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße bzw. beim Göhrener Weg zunächst um zu prüfende Optionen, da aus Sicht des Landkreises eine Nutzung oder auch ein behutsamer Ausbau vorhandener Straßen und Wege zunächst im Rahmen einer Lösungsfindung alle Möglichkeiten zu diskutieren sind. Ebenso ist hier keine zusätzliche Verkehrsstrasse gemeint. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann nach Beschluss des NVP in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Diese Verbindungsrelation würde durch das Naturschutzgebiet „Granitz“ welches gleichzeitig als Europäisches Vogelschutzgebiet DE 1647-401 „Granitz“ und als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung DE 1647-303 „Granitz“ ausgewiesen ist, führen.</p> <p>Der mit der Trassenführung verbundene Eingriff in diese nationalen und europäischen Schutzgebiete sowie in Natur und Landschaft ist naturschutzfachlich nicht genehmigungsfähig. Darüber hinaus wurden in der Granitz über mehrere Jahrzehnte Rad- und Wanderwege etabliert und somit eine touristische Struktur geschaffen, die der Erholung dient. Eine zusätzliche Verkehrsstrasse ist mit dieser vorhandenen Struktur nicht vereinbar.</p>	
	<p><u>Baabe – Göhren (Göhrener Weg)</u></p> <p>Aufgrund des Eingriffs in Natur und Landschaft mit auch der die Zerschneidung des Waldgebietes der Baaber Heide einhergeht, muss diese Trassenführung aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt werden.</p> <p>Darüber hinaus wurde und wird der Göhrener Weg bereits langjährig als mehrfach ausgewiesener Rad- und Wanderweg genutzt. Derzeit verlaufen folgende touristische Rad- und Wanderwege auf dem Göhrener Weg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10 • Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute) • Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg • Regionale Radwege: Rügen Rundweg • Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren <p>Mit einem Straßenbau und der Realisierung der geplanten Nutzung als für den sonstigen ÖPNV nutzbaren Trasse würde in eine seit Jahrzehnten gut funktionierende touristische Struktur eingegriffen, ohne für diese eine zumutbare bzw. umsetzbare Alternative anzubieten. Darüber hinaus sollte berücksichtigt werden, dass die Zahl der Wanderer und Radfahrer in den letzten Jahren wieder einen wesentlichen Zuwachs erfahren hat.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>
	<p><u>Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196:</u></p> <p>Die Trassenführung der angesprochenen Ausweichstrecke entlang der B 196 ist nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht definiert und abgestimmt worden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Es wird im NVP zur Thematik einer Ausweichstrecke entlang der B 196 keine Trassenführung beschrieben, sondern aus Sicht des Landkreises der Handlungsbedarf festgestellt, dass eine Ausweichstrecke entlang der B 196 im</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Daher kann hier zu dieser Trassenführung noch keine Aussage getroffen und keine Festlegung als Umwelttrasse vorgenommen werden.</p>	<p>Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196 erforderlich sei.</p>
	<p>Seite 136 Fahrradmitnahme im SPNV Grundsätzlich sollte die Fahrradmitnahme im SPNV kostenlos angeboten werden. Das Bundesland Thüringen beispielsweise bietet diese Möglichkeit seit mehreren Jahren in allen Zügen des Nahverkehrs an.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Landkreis ist nicht Aufgabenträger des SPNV, so dass er hierzu im NVP keine Vorgaben treffen kann.</p>
	<p>Seite 153 ff. 5.2.7 Infrastrukturqualität Haltestellen Zur Grundausstattung einer Haltestelle sollte eine einfache Fahrradabstellmöglichkeit (Fahrradbügel) gehören.</p>	<p>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.1.9 wird als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation eine Haltestelle des sonstigen ÖPNV mit Radabstellanlage vorgeschlagen. Da der Landkreis formale in den meisten Fällen keine Zuständigkeit besitzt, da er bei den meisten Haltestellen nicht der Straßenbaulastträger ist, kann eine Fahrradabstellmöglichkeit in Kapitel 5.2.7 nicht als Grundelement einer Haltestelle aufgeführt werden. Da es sich um verschiedene Verkehrsmodi handelt, erfolgt die Berücksichtigung der Verknüpfung von sonstigem ÖPNV und Fahrrad in Kapitel 5.1 Verkehrsträgerverknüpfung, Anschlusssicherung und Weiterentwicklung intermodaler Mobilität.</p>
	<p>Seite 162 Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV Hier wurden Gebiete dargestellt, die sich aus Sicht des Landkreises für eine Pilotanwendung mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen in besonderer Weise eignen. Grundsätzlich ist das Biosphärenreservat Südost-Rügen als Modellregion für die Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV sehr gut geeignet (siehe auch Ausführungen zu 2.1.1).</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
	<p>Unter den vorgeschlagenen Streckenbereichen befindet sich auch die Verbindungsrelation Linie 28 Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin). Aus den bereits dargestellten Gründen (siehe Ausführungen zu 4.7 ÖPNV-Beschleunigung) kann dieser Verbindungsrelation aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zugestimmt werden. Diese Verbindungsrelation ist daher aus der Vorschlagsliste zu streichen.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Wie oben dargestellt, handelt sich bei der Relation Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße zunächst um eine zu prüfende Option, da aus Sicht des Landkreises im Rahmen einer Lösungsfindung alle Möglichkeiten zu diskutieren sind. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann nach Beschluss des NVP in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
<p>Blinden- und Sehbehinderten-Verein Mecklenburg-Vorpommern e.V.; 07.09.2021</p>	<p>1. Grundsätzliche Anmerkungen:</p> <p>a) Bei Berücksichtigung des von uns nachfolgend Benannten können wir dem zugesandten Dokument zustimmen;</p> <p>b) Eine Vielzahl der im Gliederungspunkt 5.3.3 aufgeführten und als vertretbar benannten Ausnahmen von der Verpflichtung zu einem barrierefreien Ausbau von Haltestellen eröffnet eine zu großen Spielraum für Abweichungen von den Zielstellungen des Entwurfes;</p> <p>c) Vermisst haben wir im Dokument noch Aussagen zur Gestaltung der Beziehung „Gehwege/Radwege/Nutzung durch E-Kleinstfahrzeuge“, so auch bezüglich Regelungen zum geordneten abstellen derselben nach deren Gebrauch.</p>	<p>a) Kenntnisnahme.</p> <p>b) Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aus fachlicher Sicht wird die Beibehaltung der aufgeführten Ausnahmen, die im Ergebnis der Arbeit der kommunalen Spitzenverbände als sachgerecht anzusehen sind. Damit wird dem Fakt Rechnung getragen, dass der Landkreis eine Entwicklungsrichtung vorgibt, die jedoch (überwiegend durch die kreisangehörigen Kommunen als Baulastträger) durch andere zu finanzieren und zu realisieren ist.</p> <p>c) Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>
	<p>2. Des Weiteren noch Mitzubeachtendes:</p> <p>2.1. Bei „Fahrzeugausstattung“:</p> <p>a) Möglichkeit von Kneeling;</p> <p>b) AWAS (Akustisches Fahrzeugwarnsystem) – Ausstrahlung speziellen Geräusches/speziellen Tones zur Gewährleistung der Wahrnehmbarkeit der Fahrzeuge für Sehbehinderte, da deren Mobilitätstraining auf die akustische Wahrnehmung – der Fahrgeräusche der Fahrzeuge ausgerichtet ist;</p> <p>c) Andockmöglichkeiten für Software zur Kommunikation zwischen Handy/Smartphone mit den Bussen, wie z.B. BusCare Modul;</p> <p>d) Außenansage Linien-Nummer und Fahrtziel an der vorderen Tür der Busse;</p> <p>e) Stationsansagen (Innen) für alle Haltestellen im Landkreis;</p> <p>f) Aufrechthaltung Grundversorgung in analoger Form für Fahrgäste welche die modernen Kommunikationsmöglichkeiten wie z.B. Handy/Smartphone usw. nicht nutzen können;</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</p> <p>a) In Kapitel 5.2.6 Fahrzeugqualität wird im Bereich „Zugang zum Fahrzeug“ definiert, dass die eingesetzten Fahrzeuge einen barrierefreien Zugang ermöglichen sollen. Die soll vorzugsweise durch Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Technologie mit Kneelingfunktion erfolgen.</p> <p>b) Die Einhaltung bestehender gesetzlicher Regelungen und Verordnungen ist bereits aus den Rechtsverordnungen heraus bindend und sind zu berücksichtigen.</p> <p>c) Anforderungen an Echtzeitinformationen ergeben sich aus den Kapiteln 5.2.4 und 5.2.5. In letzterem („Qualität der Fahrgastinformation“) wird definiert, dass Echtzeitinformationen auch akustisch übermittelt werden sollen um adäquate Lösungen für sehbehinderte Menschen zu bieten.</p> <p>d) + e) Für Akustische Informationen gilt die Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips. Vorgaben richten sich an die Information in den Fahrzeugen (vgl. Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit Kapitel 5.3.2 sowie Fahrzeugqualität in Kapitel 5.2.6). Außenansagen sind aus Gründen der Vermeidung von Lärmemissionen nicht vorgesehen (ebenso wir sprechende Haltestellen).</p> <p>f) Angaben zur Bereitstellung von Fahrgastinformationen sind in Kapitel 5.2.5 Qualität der Fahrgastinformation definiert. Hier werden auch Vorgaben zur Fahrplankommuni-</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>g) Wenn Ausstattung mit Dynamischen Schriftanzeigern, wie z.B. DFI, vorgesehen, so Mitausstattung mit Vorlesemöglichkeit auf Einzelanforderungen.</p>	<p>kation definiert (z.B. Bereitstellung analoger Fahrplanmedien). g) siehe Abwägung zu c).</p>
	<p>2.2. Bei „Gestaltung Bushaltestellen: a) Korrektur Verlegerichtung der Rippen bei Auffindestreifen zum Hinweis auf Lage Haltestelle in Hauptgehrichtung Gehweg; b) Korrektur Länge Einstiegsfeld von 0,90 m im 1,20 m; c) Ergänzung bei Ausstattung: - Gut visuell und gut taktil mit Blindenlangstock und Füßen wahrnehmbare Blindenleitsysteme; - Bei Sitzgelegenheiten: Höhe Sitzfläche 45-48 cm, anteilig mit Armlehnen; - Barrierefreie Bewegungs-/Durchfahrts-bereiche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen; - Keine Aushänge über Sitzgelegenheiten</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP baut auf das Haltestellenkonzept auf, das separat durch den Landkreis in Auftrag gegeben wurde.</p>
	<p>2.3. Bei „Tarif-/Beförderungsregelungen“: Aufrechthaltung der Sonderregelungen, dass Inhaber von SB-Ausweisen mit Wertmarke, welche im Streckenbereich Rostock/Stralsund wohnen, zwischen Rostock und Stralsund verkehrende IC auch ohne Aufpreis nutzen können.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>
	<p>2.4. Bei „Einschlägige planerische Grundlagen“: Ergänzungen um: - AWAS (Beschlüsse und Verordnungen in Umsetzung der Verordnung Nr. 540 (2014 des Europäischen Parlamentes und Rates vom 16. April 2014); - DIN 32975 Barrierefreie Gestaltung – Informationsgehalt, Gestaltung und Darstellungsformen von Karten; freie Gestaltung; - DIN 32986 Taktile Schriften – Anbringung von Brailleschrift und erhabener Profilschrift; - EDIN 23989 Barrierefreie Gestaltung Informationsgehalt, Gestaltung und Darstellungsmethoden von taktilen Karten.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Die Einhaltung bestehender gesetzlicher Regelungen und Verordnungen ist bereits aus den Rechtsverordnungen heraus bindend und sind zu berücksichtigen. Dies gilt unabhängig von einer Nennung der Grundlagen im Bereich „Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen“ in Kapitel 5.3.2.</p>
	<p>2.5. Bei „Lärmemission: Beachtung, dass die Fahrzeugwarngeräusche (AWAS) stets noch erhalten bleiben.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Einhaltung bestehender gesetzlicher Regelungen und Verordnungen ist bereits aus den Rechtsverordnungen heraus bindend und sind zu berücksichtigen.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>2.6. Bei „Zugangsstellen“:</p> <p>a) Bei DB-Bahnhof Binz: Noch erforderliche Ergänzungen um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lückenschluss im Blindenleitsystem zwischen dem des Bahnsteigbereiches und dem Eingang ins Bahnhofsgebäude; - Blindenleitstreifen innerhalb Gebäude bis zum Ausgang Bahnhofsvorplatz, mit Anbindung VIDEO-Reisezentrum (und bei diesem bis Anforderungstaster); - Sprachführung am Ticketautomaten/Einzelautomaten des VIDEO-Reisezentrums; - Blindenleistreifen vom Bahnhofsgebäude zum Behinderten-WC <p>b) Realisierung des von der DB AG geplanten Ausbaues der Bahnsteige, der Reisendenunterführung und der Blindensysteme des Bahnhofes Ribnitz-Damgarten.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Diese Anforderung ergibt sich aus den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.3). Eine haltestellenfeine Planung ist jedoch nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>
	<p>2.7. Bei „Verknüpfungspunkte“: Barrierefreie Umgestaltung des Verknüpfungspunktes ÖPNV/SPNV Ribnitz-Damgarten West, bezogen auf den Teil Bahnhofsvorplatz, anbindend an die Ausgänge des Bahnhofes, durch</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Blindenleitsysteme zum Taxistellplatz, zu den Bushaltestellen und FGU und WC; b) Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen; c) Behinderten-WC mit Zugangsmöglichkeit mit Euro-Schlüssel; d) Ausbau der erforderlichen Straßenquerungen als gesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“, gemäß den Empfehlungen der DIN 3298 	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Diese Anforderung ergibt sich aus den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.3). Eine haltestellenfeine Planung ist jedoch nicht Regelungsinhalt des NVP.</p>
<p>Industrie- und Handelskammer zu Rostock; 10.09.2021</p>	<p>Die IHK zu Rostock sieht die vorgelegte umfassende Analyse als gute Basis für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region Vorpommern-Rügen an. Von besonderer Bedeutung sind nach Ansicht der IHK neben der Fokussierung auf die Hauptverbindungen im ÖPNV die zielgruppenspezifische Weiterentwicklung von Angeboten im Stadt-Umland- und Pendlerverkehr sowie die Tourismusverkehre. Als eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Nahverkehrsplans wäre u.E. ein integriertes Verkehrskonzept erforderlich. Der Ansatz, das ÖPNV-Netz mit konkreten Bedienstandards weiterzuentwickeln, wird grundsätzlich begrüßt. Der Schülerverkehr ist gegenwärtig in vielen ländlich geprägten Regionen in M-V das einzige ÖPNV-Angebot. Verbesserungen durch neue Konzepte, wie die Etablierung eines landesweit bedeutsamen Busnetzes und Hauptlinien mit Zubringerfunktionen mit Orientierung am Plus-Bus-System, das bereits in anderen Regionen</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Deutschlands umgesetzt wurde, sehen wir als einen guten Ansatz zur Verbesserung der Angebotsqualität.</p> <p>Der ÖPNV und insbesondere auch der Busverkehr stehen vor großen Herausforderungen. Einerseits wächst der politische und gesellschaftliche Anspruch zur Ausweitung des ÖPNV-Angebotes und Anbindung in der Fläche, andererseits ist nicht absehbar, dass die dadurch entstehenden Mehrkosten durch Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel durch Bund bzw. Land in ausreichendem Maße ausgeglichen werden. Darüber hinaus werden in den nächsten Jahren massive Investitionen in neue Antriebstechniken erforderlich sein. Die Landkreise (auch der LK VR) werden jedoch unserer Einschätzung nach nur sehr eingeschränkt in der Lage sein, diese Mehrkosten aufzubringen. Ein wirtschaftlicher und bedarfsgerechter Betrieb wird daher trotz der beschriebenen erhöhten Anforderungen weiterhin im Fokus stehen müssen.</p> <p>Um bei begrenzten finanziellen Mitteln ein breites Angebot Vorhalten zu können, müssen die Rahmenbedingungen im Nahverkehrsplan so ausgerichtet werden, dass privatwirtschaftliche Angebote gesichert und entwickelt werden und eine kooperative Zusammenarbeit gefördert wird. Die Ausweitung des Busliniennetzes auf bestehende hochwertige Angebote im Gelegenheitsverkehr bewerten wir als äußerst kritisch, da bestehende Unternehmen in ihrer Existenz akut gefährdet werden. Das Engagement kommunaler Unternehmen sollte sich, soweit möglich, auf die Daseinsvorsorge beschränken.</p> <p>Auf einigen touristischen Destinationen haben sich Wegebahnen erfolgreich etabliert. Sie bieten ein attraktives auf die Zielgruppen zugeschnittenes Verkehrsangebot und können z.T. besser als herkömmliche Linienbusse in sensiblen Gebieten agieren. Darüber hinaus runden Wegebahnen das touristische Angebot ab und bereichern die Attraktivität der betreffenden Regionen in ganz entscheidendem Maße.</p> <p>Diese o.g. privatwirtschaftlichen Verkehrsangebote müssen zwingend in den Nahverkehrsplan einbezogen und ein integriertes Zusammenwirken zwischen Nahverkehr und touristischem Gelegenheitsverkehr entwickelt werden. Hier sieht die IHK zu Rostock dringenden Überarbeitungsbedarf.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. /Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten. Entsprechend § 2 Abs. 4 ÖPNVG M-V ist der ÖPNV unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Damit ist nicht gemeint, sich nur auf eine minimale Daseinsvorsorge zu beschränken, um eine privatwirtschaftliche Nutzenmaximierung in Marktsegmenten außerhalb des ÖPNV zu ermöglichen.</p> <p>Der NVP führt nicht zu einer Existenzgefährdung privatwirtschaftlicher Unternehmen im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs, da es sich hierbei funktional um unterschiedliche Produkte mit unterschiedlichen Märkten handelt. Das erwartete Wachstum im Wirtschaftsbereich Tourismus und die angestrebte Mobilitätswende erfordern, dass sowohl der ÖPNV ausgebaut wird als auch das z.B. erlebnisorientierte Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs nutzbar sind. Der NVP definiert daher bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen unterstützt.</p> <p>Überarbeitungsbedarf besteht im Weiteren nicht, da der eigentliche Regelungsinhalt des NVP der sonstige ÖPNV ist und eine Regulierung von Gelegenheitsverkehre in Form des Ausflugsverkehrs, der gerade nicht Bestandteil des ÖPNV ist, nicht zulässig ist.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
Nationalparkamt Vorpommern; 08.09.2021	Im räumlichen Geltungsbereich der Verordnungen über die Festsetzung der Nationalparke Vorpommersche Boddenlandschaft (vom 12. September 1990, GBl. DDR, Sonderdruck 1466, VorpBoddenNatPV MV) und Jasmund (vom 12. September 1990, GBl. DDR, Sonderdruck 1467, JasmundNatPV MV) ist gemäß § 4 Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungs-gesetz - NatSchAG M-V) das Nationalparkamt Vorpommern die zuständige Naturschutzbehörde.	Kenntnisnahme.
	In den Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft und Jasmund sind laut der Nationalparkverordnungen geeignete Maßnahmen bei der Verkehrs- und Besucherlenkung zu ergreifen, welche den Ruhecharakter des Gebietes stärker ausprägen (§ 5 Abs. 1 Nr. 2 e VorpBoddenNatPV MV, S 5 Abs. 1 Nr. 8 JasmundNatPV MV). Für den Nationalpark Jasmund gilt auch explizit den Kraftfahrzeugverkehr wesentlich zu beschränken (§ 5 Abs. 1 Nr. 8 JasmundNatPVMV). Dadurch stehe ich einer Weiterentwicklung und Verstärkung des ÖPNV im Landkreis allgemein positiv gegenüber, vor allem wenn sich dadurch der touristisch geprägte Individualverkehr in den beiden Nationalparks spürbar reduziert.	Kenntnisnahme.
	<p>Allgemeine Hinweise für beide Schutzgebietsregionen</p> <p><i>Einführung bzw. Ausweitung umlagefinanzierter Gästekarten-Modelle (Seite 118)</i></p> <p>Durch die Gästekarten, „FischlandCard“, „RügenCard“ oder „MVCARD“, wird ein Anreiz geschaffen das Kraftfahrzeug an der Unterkunft stehenzulassen und das Gebiet mit dem ÖPNV „kostenfrei“ zu erkunden. Dadurch kann das notwendige Zwischenziel erreicht werden, dass der Individualverkehr der Touristen nur auf das An- und Abreisen begrenzt wird und sich vor Ort nur mit dem ÖPNV fortbewegt wird. Dieses Projekt wird von mir unterstützt.</p>	Kenntnisnahme.
	<p><i>Prüfung der Möglichkeit eines kostenfreien ÖPNVs Vorpommern-Rügen (Seite 145)</i></p> <p>Die Möglichkeit eines kostenfreien ÖPNVs im Landkreis Vorpommern-Rügen, der nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische nutzbar ist, wird unterstützt. Bei attraktiven An- und Verbindungen, sowie guter Taktung des</p>	Kenntnisnahme.

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>ÖPNVs, würde diese Maßnahme den Verkehr auf den Straßen in den Schutzgebieten stark reduzieren.</p>	
	<p><i>Alternative Mobilitätsangebote (Seite 56)</i></p> <p>Um den Individualverkehr zu reduzieren, werden auch die Projekte wie „Carsharing“, Mitfahrbank oder Rufbus unterstützt. Vor allem im ländlichen Raum der Nationalparkregionen bieten sich solche Projekte an, bzw. werden dort schon durchgeführt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p><i>Optionen der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV (Seite 164)</i></p> <p>Die Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNVs auf den Teilstrecken Parkplatz Hagen - Königsstuhl, Dranske - Bug und Zingst – Sundische Wiese wird nicht unterstützt. Die Strecken sind kurvenreich und ohne Wildschutzzäune. Außerdem besteht momentan keine Verbindung zwischen den Strecken Dranske - Bug und Zingst - Sundische Wiese. Diese müssten erst neu erschlossen werden. Ein Bedarf wäre hier erst abzufragen und zu prüfen, ob eine Einrichtung wirklich notwendig ist. Wenn ein Bedarf notwendig ist, vor allem um den Individualverkehr zu beschränken, sollten hier nur alternative Antriebstechnologien zum Einsatz kommen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Da es sich um einen Prüfauftrag handelt, werden die genannten Hinweise während der Prüfung ebenfalls berücksichtigt werden.</p>
	<p>Hinweise zur Region Nationalpark Jasmund</p> <p><i>Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV (Seite 162)</i></p> <p>Zwingend zum Einsatz sollten alternative Antriebstechnologien kommen, um CO₂-neutral zu sein. Die Technologie sollte sowohl im Betrieb als auch in der Wartung emissionsfrei sein. Deswegen unterstütze ich auch das Pilotprojekt auf der Strecke vom Parkplatz Hagen zum Königsstuhl, welche sich sehr gut eignet. Ein Bus der mit Wasserstoff betrieben wird, ist im Betrieb komplett emissionsfrei, was für den Nationalpark Jasmund nur zu begrüßen ist.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV soll eine alternative Antriebstechnologie beinhalten, die CO₂-neutral ist.</p>
	<p>Hinweise zur Region Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft</p> <p><i>Ortsverkehre Prerow und Zingst (Seite 98)</i></p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Eine häufigere Taktung und das Projekt Ortslinien Prerow und Zingst werden unterstützt. Durch die Ortslinien haben die Touristen auch die Möglichkeit mit den ÖPNV in die Nähe der Nationalparkgrenze bzw. in den Nationalpark zu gelangen. Über dieses Projekt sollte auch unabhängig von der Darßbahn nachgedacht werden. Die Nutzung der Ortslinien wäre für die Region und Ortschaften eine große Entlastung. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass auch die An- und Verbindungen des ÖPNVs gut getaktet und attraktiv sind. Lange Wartezeiten und häufiges Umsteigen ist nicht attraktiv für Touristen. Wenn der ÖPNV verstärkt werden soll, muss auch darauf geachtet werden, dass Kapazitäten vorrätig sind, falls sich z.B. die Witterungsbedingungen ändern. Damit ist gemeint, dass Bahn oder Bus für die Strandtouristen zur Verfügung stehen, wenn es zu plötzlichen widrigen Witterungsänderungen kommt.</p>	<p>Entsprechend Kapitel 4.4.3 ÖPNV und Gelegenheitsverkehr unterstützt der Landkreis im Sinne eines sinnvollen Gesamtansatzes ein koordiniertes Angebot aus ÖPNV (gemäß § 42 PBefG), entsprechend Netzdefinition und Mindeststandards, und Gelegenheitsverkehr (gemäß § 43 PBefG).</p>
	<p>Alternative Antriebstechnologien sollten hierbei verstärkt zum Einsatz kommen, um CO2-neutral zu sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Technologien sowohl im Betrieb als auch in der Wartung emissionsfrei sind.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt. Die Stadt- bzw. Ortsverkehre Prerow und Zingst waren bisher im Bereich der Ausweitung nach Durchführung der Pilotanwendung enthalten (vgl. Kapitel 5.4.1). Sie werden jedoch als weitere mögliche Pilotanwendungen der ersten Stufe aufgenommen.</p>
	<p><i>Reaktivierung der Darßbahn (Seite 130)</i></p> <p>Die Reaktivierung der Darßbahn auf der Strecke Barth - Zingst - Prerow betrifft im Nationalpark nur den Bereich der Meinigenbrücke. Es sollte jedoch eine Schlechtwetterkapazität an Bus und Bahn einkalkuliert werden, wenn die Strandparkplätze zwischen Zingst und Prerow durch den Ausbau der Bahntrasse wegfallen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Für die Anschlussverbindung Prerow – Ahrenshoop – Dierhagen – Graal-Müritz kann lediglich eine straßengebundene Angebotsform (elektrisch betriebene Bus Rapid Transit oder Spurbahn) unterstützt werden. Jedoch sollte hier gründlich geprüft werden, ob eine weitere Nutzung auf der L21 möglich ist. Hier herrscht eine hohe Belastung durch Touristen, Einheimische und durch die Landwirtschaft (zwischen Born und Zingst im Mai-Oktober durch Vieh- und Futtertransport, landwirtschaftliche Großmaschinen). Eine Anschlussverbindung ist nur möglich, wenn der Individualverkehr beschränkt</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>wird und nur der ÖPNV genutzt wird. Bei guter Taktung und Anbindung wäre die Anschlussverbindung auch für den Berufsverkehr zu begrüßen.</p> <p>Bei der L21 sollte nicht nur das hohe Verkehrsaufkommen betrachtet werden, sondern auch die zukünftige Verkehrs- und Regionalplanung im südlichen Darßbereich im Zusammenhang mit Hochwasserschutzmaßnahmen.</p> <p>Eine Anschlussverbindung, die nicht straßengebunden ist, wo demnach der Bau und die Erschließung einer neuen Trasse notwendig ist, wird nicht unterstützt und abgelehnt. Dies wäre ein unvertretbar hoher Eingriff in den Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft, in das europäische Vogelschutzgebiet „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund" und in das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Darß".</p>	
	<p><i>Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinde - Inselhafen Prerow (Seite 126)</i></p> <p>Mit dem Bau des Inselhafens Prerow soll eine Schifffahrtslinie nach Dänemark betrieben werden. In der Genehmigungsplanung des Inselhafens Prerow ist ein Anleger für Fahrgastschiffe vorgesehen, mit der Option des Seebrückenverkehrs als auch einer Fährverbindung nach Dänemark. Als Teil der Genehmigungsplanung ist dies im Planfeststellungsbeschluss vom 24.03.2021 festgesetzt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Ich begrüße die vielen Projekte, die den ÖPNV stärken und, gleichzeitig dazu beitragen den touristischen Individualverkehr auf den inner- und außerörtlichen Straßen zu reduzieren.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Polizeiinspektion Stralsund; 08.07.2021 und Ergänzung vom 08.09.2021</p>	<p>Eine grundlegende Prüfung der eingestellten Unterlagen war seitens der Polizeiinspektion Stralsund zeit- und personalbedingt nicht möglich. Grundsätzlich bestehen keine Bedenken zu dem vorgesehenen Nahverkehrsplan. Es sollten aus hiesiger Sicht keine Haltestellen an stark frequentierten sowie anderen Stellen eingerichtet werden, die zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung des Straßenverkehrs führen würden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Nach Prüfung der per übersandtem Link bereitgestellten Unterlagen werden seitens der Polizeiinspektion Stralsund folgende Hinweise gegeben:</p>	

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>1. Grundsätzlich bestehen zu dem vorgestellten Nahverkehrsplan keine Bedenken.</p> <p>2. Bei der Einführung von „Stadtlinien“ sollten alle Stadtteile miteinbezogen werden.</p> <p>3. Nach Beendigung der Prüfung zur Neuerrichtung von Haltestellen und anschließender bestehender Planung sollte die Polizei erneut angehört werden.</p> <p>4. Grundsätzlich sollten keine Haltestellen an stark frequentierten oder anderen Stellen eingerichtet werden, an denen es zu zusätzlichen Verkehrsbeeinträchtigungen kommen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis ist bereits sinntensprechend enthalten. Grundsätzlich werden bei der Einführung von Linien des Stadt- bzw. Ortsverkehrs bzw. der Prüfung der Einführung von Linien des Stadt- bzw. Ortsverkehrs alle relevanten Verkehrsströme berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>PRO BAHN Landesverband Mecklenburg- Vorpommern e.V.; 09.09.2021</p>	<p>aus unserer Sicht handelt es sich um einen sehr guten Entwurf eines Nahverkehrsplanes.</p> <p>Das Grundkonzept des IGES Institut GmbH, Berlin, ist tadellos und wurde detailliert ergänzt, um regional erstellte Unterlagen, Pläne und Zielvereinbarungen. Die Summe an vorhandenen mobilitätsentscheidenden Erkenntnissen und Informationen ist groß.</p> <p>Und dennoch ist der Nahverkehrsplan Vorpommern-Rügen nur eine Momentaufnahme, wenn auch eine sehr professionelle und dies von einem Außenstehenden. Der Landkreis hat mit der Beauftragung zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes seine Schuldigkeit nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes getan. Dem Gedanken dem dieser Aufgabe zu Grunde liegt ist damit nur bedingt geholfen. Ziel eines jeden Nahverkehrsplan ist es das IST zu evaluieren und ein SOLL zu definieren. Das gelingt diesem Nahverkehrsplan sehr gut. Nur die Praxis des ÖPNV zeigt, dass der Weg zwischen IST und SOLL schwierig, steinig und gefühlt unendlich lang ist. Es bedarf einer regionalen Kompetenzstelle, unabhängig von den beauftragten Nahverkehrsunternehmen die stetige Entwicklung des regionalen ÖPNVs unter Einbeziehung der lokalen Entscheidungsträger und Kunden voranzutreiben. Die Jahreszeiten und die Veränderungen des Mobilitätsbedarfes vor-Ort zu erkennen und zu erleben. Das heißt auch mal den SEV zwischen Grimmen und Stralsund zu erleben oder den Stau vor dem Fischland oder den Fahrradweg zwischen Greifswald und</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Kritik an einer mangelnden Ortskenntnis der IGES Institut GmbH ist aus Sicht des Landkreises nichtzutreffend. Ein Rückschluss vom Bürostandort auf mangelnde regionale Ortskenntnis ist hier leider unsachlich und wird zur Kenntnis genommen.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Stralsund gefahren zu sein oder die Bushaltestelle in Marlow am Vogelpark gesehen zu haben.</p> <p>So gut der IGES-Nahverkehrsplan ist, er ist nur alle 5 Jahre einmal aktuell und es fehlt ihm die direkte Erfahrung. Diese Kritik ist schon unsere größte und uns ist klar, dass sie unfair ist, weil hier ein guter Nahverkehrsbericht erstellt wurde, aber Berlin ist weit weg von den täglichen Fahrgasterfahrungen in Vorpommern-Rügen.</p>	
	<p>Der zweite Punkt bei Durchsicht der Unterlage war die die fehlende Quellenlage. So wurde bspw. auf Seite 27 in den Fußnoten 16 und 24 verwiesen, diese Quellen stehen aber nicht öffentlich zur Verfügung. Gerade was die Weiterentwicklung von Fischland-Darß-Zingst angeht, sehen wir andere Weiterentwicklungswege als eine Eisenbahn nach EBO. Gerne hätten wir dazu unsere Vorstellungen fokussierter eingebracht. Für diesen Sachverhalt schlagen wir eine Diskussionsrunde mit agierenden vor Ort vor.</p>	<p>Kenntnisnahme. Das Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden ist öffentlich zugänglich und kann unter https://www.fischland-darss-zingst.de/fileadmin/2021/Abschlussbericht_Mobilita__tskonzept_FDZB_20210112__1_.pdf und das Richtungsknoten-Konzept unter https://www.stralsund.de/export/sites/hst/buerger/leben_in_stralsund/verkehr/Verkehrskonzepte/initiative_kombiniert_mobil/Broschuere-Stralsund-im-Takt.pdf eingesehen werden. Es wird angeregt, ggf. nicht öffentlich zugängliche Quellen bei den jeweiligen Auftraggebern durch den Hinweisgeber anzufragen.</p>
	<p>Der dritte und letzte Punkt sind die fehlenden Fahrgastzahlen. Wir bedauern die Entscheidung diese Zahlen nicht offen zu legen. Würde sich doch an diesen das Mobilitätsbedürfnis am deutlichsten abzeichnen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 3.3.1 wird das derzeitige Fahrgastaufkommen im sonstigen ÖPNV für das Jahr 2019 dargestellt.</p>
	<p>Fachlich gibt es nichts was wirklich zu beanstanden wäre nur für folgende Themen hätten wir uns ein paar Gedanken gewünscht.</p> <p>a. Reisezeiten, Reisezeiten für Hauptpendlerbeziehungen im Vergleich mit Untersuchungen zu Reisezeitreduzierungen. Fahren mit dem SPNV/ÖPNV dauert deutlich länger als im MIV. Die Akzeptanz einer längeren Fahrzeit im Nahverkehr liegt bei ca. +50% gegenüber dem eigenen Auto. Im LK Vorpommern-Rügen ist die Reisedauer meist +100%. Eine Hürde in der Akzeptanz und im Nutzungsverhalten. Die Reisegeschwindigkeiten müssen durch geeignete Maßnahmen signifikant erhöht werden. Welche sind notwendig, in welcher Zuständigkeit liegen diese und wann sind diese umsetzbar?</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>b. Erreichbarkeit/ Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV</p>	<p>Kenntnisnahme. In Kapitel 2.3.4 erfolgt die Analyse der Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen. Es handelt sich dabei um die Betrachtung der räumlichen Erschließung bzw. räumlichen Erreichbarkeit der</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Das Forschungsprogramm „Modelvorhaben der Raumordnung (MORO)“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, Bau und Heimat (BMI) durchgeführt. Untersucht wurde dabei auch die Erreichbarkeit von Bus und Bahn. Unter den Flächenlandkreisen schnitt Vorpommern-Rügen in MV noch am besten ab, aber weit unter dem Landesdurchschnitt und Bundesdurchschnitt. Die Barrieren zum ÖPNV sind groß und müssen weiter deutlich reduziert werden damit die verkehrswende im ländlichen Raum gelingt. Was haben gelesene flexible Bedienformen keine Beachtung in der Studie gefunden haben und dadurch sich Lage vor Ort anders darstellen kann als beschrieben. Jedoch verdeutlicht die Studie was gefühlt schon lange vorhanden war. Die pauschalen Aussagen in 2.3.4 zu dem Sachverhalt sollten nochmals kritisch hinterfragt werden. Quelle: https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/</p> <p>[GRAFIKEN]</p>	<p>Haltestellen des sonstigen ÖPNV und SPNV und nicht um die Anzahl der Abfahrten an den Haltestellen.</p>
	<p>c. Aufenthaltsqualität an Haltestellen unter besonderer Beachtung von Sauberkeit, Ausstattung (Sitzgelegenheit und Wetterschutz)</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP erhält in Kapitel 5.2.7 Infrastrukturqualität Haltestellen konkrete Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie (vgl. Tabelle 38).</p>
	<p>d. Ausstattung von Haltestellen und Fahrgastinformationen Kundeninformation an HP ist Teil der Fahrgastinformation im Kapitel 2.4.3. Jedoch sind an vielen HP keine Aushänge mehr zu sehen oder unlesbar, verwaschen vom Regen und gebleicht von der Sonne. Besser Dauerschilder mit einem QR-Code als Link zum Fahrplan und nächsten Abfahrten sollte es geben und eine möglichst kostenfreie Telefonnummer. Ein toller Fahrplanaushang ist eine mietfreie Werbefläche für sich und die Region.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP erhält in Kapitel 5.2.5 Vorgaben zur Qualität der Fahrgastinformation. Hierzu gehört u.a. auch die Vorgabe, dass die Verkehrsunternehmen verpflichtet sind für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung sicherzustellen.</p>
	<p>e. Flexible Bedienformen nach PBefG Die Novellierung des PBefG sollte genutzt werden um noch mehr freiere Bedienformen auszuprobieren, ohne Fahrplan, ohne Haltestellenzwang und mit offener Linienführung aber stets als Sammelsystem mit kurzfristiger Fahrtanmeldung. Eine Kooperation mit Sonderfahrdiensten ohne Linienfunktion, Schülerfahrdienst, Krankenfahrten etc. sollte dringend angestrebt werden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP erhält die Maßnahme Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV (vgl. Kapitel 4.6.6). Zur Verbesserung der Erreichbarkeit soll dabei im Bereich der Netzebene Ergänzungsnetz die Einrichtung von Rufbuslösungen in stärkerem Umfang wie bisher und durch Bedienformen mit höherer Flexibilität (On Demand) erfolgen.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>f. Schülerbeförderung Keine Aussage zu der Reisedauer der Schüler in den Bussen und Reisequalität, wie Sitzplatz oder Stehen. Zahlreich waren die Beschwerden der Eltern über den Schülerverkehr. Volle Busse, lange Fahrzeiten – Schülern wird das Fahren mit dem Bus schon vergraut bevor diese zu zahlende Kunden werden können. Die Erkenntnis das die Schüler die Fahrgäste von Morgen sind ist noch nicht da. Bitte umdenken!</p> <p>Die Betrachtung von Berufsschüler als Fahrgäste fehlt, dabei haben diese nun ein günstiges landesweites Ticket können es aber nicht nutzen weil die Anreise zur Schule grade Morgens mit dem ersten Zug schon nicht möglich ist.</p>	<p>Kenntnisnahme. Maßgeblich sind die jeweilig geltenden Satzungsvorgaben. Es wird auch auf die weiteren Erläuterungen im Kapitel 4.5 verwiesen.</p>
	<p>g. Situation am HP beim Schülerzustieg</p>	<p>Kenntnisnahme. Bezug zum NVP hier nicht klar.</p>
	<p>h. Carsharing ist kein Basisangebot der Mobilität, da hier ein Führerschein erforderlich ist und dieser an ein Mindestalter, gesundheitliche Eignung und einen Führerschein gebunden ist. Von der Politik gepuscht und umworben ist es kein universelles Angebot für Jedermann und entsprechend zu betrachten. Gleiches gilt für entsprechende Fahrradangebote.</p>	<p>Kenntnisnahme. Bezug zum NVP hier nicht klar.</p>
	<p>i. Tarif</p> <p>i. Fahrpreise: Die Fahrpreise sind gemessen im deutschlandweiten Vergleich teuer. Gemessen am regionalen Durchschnittseinkommen sehr teuer. Uns ist bekannt das ÖPNV letztendlich ein Zuschussgeschäft für den Aufgabenträger ist aber die hohen Kosten sind eine Akzeptanzhürde.</p> <p>ii. Semesterticket FH Stralsund: Könnte da ein Bedarf/ Potenzial bestehen?</p> <p>iii. Kostenlose Schülerbeförderung auch in der Freizeit</p> <p>iv. Landesnahverkehrstarif: Wie ist die Position des LL Vorpommern-Rügen zu einem landesweiten SPNV/ÖPNV-einheitlichen Tarif mit Durchtarifizierung?</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>j. FH Standort Stralsund: Keine Aussagen zu Studenten als Einpendler nach Stralsund?: Wie stellt sich der studentischer Mobilitätsbedarf dar (Sommer/ Winter)?</p>	<p>Kenntnisnahme. Daten nicht vorhanden.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	k. Etablierung von Expresslinien/ Landesbedeutsame Linien mit entsprechenden Merkmalen (analog Plusbus VBB)	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP erhält die Maßnahme Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien (vgl. Kapitel 4.6.3).
	l. Weiterentwicklung der Mobilität zwischen Zingst und Graal-Müritz/ Ribnitz-Damgarten durch eine Überlandstraßenbahn die im Wesentlichen durch die Kurtaxe getragen wird und kostenfrei ist für Gäste und Einheimische. Sie soll zur tatsächlichen Verkehrsverlagerung auf den Inselteilen führen in dem die Nutzung des eigenen Kfz nur noch am An- und Abreisetag notwendig erscheint. Mit einer Tram sind schnelle Reisezeiten möglich als mit dem Bus bei nahezu gleichen Haltestellenabständen (gute Feinerschließung) und viel Transportraum für die Mitnahme von Strand-sachen, Fahrrädern und sonstigem Sportgerät. Ein Ausbau der Buslinie kann nur ein erster Schritt sein.	Kenntnisnahme. Es wird auf Kapitel 4.8 verwiesen.
Seniorenbeirat der Hansestadt Stralsund, Arbeitsgemeinschaft „Altersgerechtes, barrierefreies Bauen und Umwelt“; 10.09.2021	Zu der dortigen Seite 87 - Absatz 3: „Der Bereich Ozeaneum/Hafen“ braucht „als weitere starke Achse“ eine Kleinbus-Verbindung vom Hbf. durch die Altstadt (Neuer Markt - Ozeaneum/Hafen - Alter Markt). Ihr Takt könnte sich in den Spätstunden am 0-Knoten der Züge orientieren.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Aus Sicht des Landkreises und auch im Ergebnis der bisherigen Planungen der Hansestadt Stralsund (Untersuchung zu einem Richtungsknotenkonzept) wird eine zusätzliche Achse nicht als Mindestbedienvorgabe zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung angesehen. Es ist jedoch möglich, zusätzliche Leistungen umzusetzen, wenn eine Finanzierungsbasis für Leistungen oberhalb der Mindestbedienvorgaben und der ausreichenden Verkehrsbedienung erreicht werden.
	- Absatz 4: „Eine schnelle Verbindung zwischen Viermorgen - Grünhufe Barther Str. - Hauptbahnhof“ mit der Fahrzeit von nur 9 Minuten (siehe derzeitige L.1 gegenüber 26 Min. der L.4) ist tatsächlich dringend erforderlich, kann sich aber nur im Halbstunden-Takt bewähren.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.
	- Absatz 7: „Ein direktes Angebot zwischen Ostsee-Center und Hauptbahnhof über die Rostocker Chaussee“ ist auch wegen der vielen und großen am Laufweg liegenden Geschäfte notwendig.	Kenntnisnahme.
	- letzter Absatz: Die Wasserstraße sollte nur für den ÖPNV und Anwohner/ Geschäfte (als 30 km-Zone) geöffnet bleiben (siehe die von der Stadt eingeholten Gutachten!).	Kenntnisnahme.
	- Zu den Tabellen S.88/89: Die Fahrpläne der Linien 3,4,6 am Strelapark Richtung Hauptbahnhof müssen wegen des regen Einkaufsverkehrs am	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Tabellen 21 und 22 stellen die definierten Verbindungsrelationen sowie die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund dar. Nach Möglichkeit sollten dabei die

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Samstag so entzerrt werden, dass sie in etwa einen Viertelstunden-Takt bilden.</p> <p>- Der Seniorenbeirat ist entschieden gegen Pläne, den werktäglichen Viertelstunden-Takt auf Stralsunds Haupt-Buslinien auszudünnen!</p> <p>Zur dortigen Seite 122</p> <p>- vorletzter Absatz: Die Neunutzung des Lokschuppens als Landratsstz wird inzwischen nicht mehr geplant.</p>	<p>Fahrpläne so gestaltet werden, dass eine attraktive Taktung entsteht. Dies muss jedoch im Rahmen der Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung umgesetzt werden, welche der NVP als strategischer Rahmenplan nicht leisten kann.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Ausdünnung der Taktverkehre in Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund ist nicht vorgesehen. Die im NVP definierten Mindestbedienvorgaben sehen für die Verbindungsrelationen der Kategorie Hauptkorridor I in der HVZ (ca. 05-18 Uhr) einen Mindesttakt von 15 Minuten vor (vgl. Kapitel 4.2.6).</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V.; 13.09.2021</p>	<p>S. 116, 4.6.3 Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien</p> <p>Wir würden es begrüßen die Linie 214 (Ribnitz-Damgarten – Saal – Barth) mit in die Liste aufzunehmen. Die Linien 210 und 214 erschließen die Ostseebäder und Erholungsorte der Halbinsel, das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten und das Unterzentrum Barth sowie die touristischen Entwicklungsräume im Küstenvorland. Geografisch gesehen ergeben diese beiden Linien eine Rundfahrt um den Bodden, die im Sinne des stetig steigenden Anteils an Aktivurlaubern und der Erschließung der Halbinsel Pütnitz mehr und mehr an Bedeutung gewinnen wird. Auch wenn die heutige Nutzung der Linie 214 noch nicht dem einer „Premiumlinie“ entspricht, bietet sie viel Potenzial für die touristische Nutzung in der Zukunft.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Es handelt sich bei den genannten Beispielen nicht um eine abschließende Liste, sondern um erste Vorschläge, um eine breitere Finanzierungsbasis im Land und damit im Landkreis zu erreichen. Daher wurden zunächst Relationen benannt, die unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus anderen Bundesländern hilfreich sind. Eine spätere Ausweitung der Diskussion auf die Relation Ribnitz-Damgarten – Saal – Barth ist aus Sicht des Landkreises dann aber möglich und wird unterstützt.</p>
	<p>S. 118, 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte</p> <p>Die Einführung der Netzkategorie „Tourismusnetz“ begrüßen wir sehr, weil dadurch die Potenziale der touristischen Personenbeförderung für alle transparent aufgezeigt werden und eine gemeinsame Erschließung ermöglicht wird. Eine Finanzierung durch die Tourismuswirtschaft über z. B. eine umlagefinanzierte Gästekarte sehen wir als reelle Möglichkeit.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Gern würden wir detaillierter erfahren, wie die Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Tourismuswirtschaft bei der Umsetzung des Tourismusnetzes aussehen soll.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP als strategischer Rahmenplan legt die Entwicklungsziele des Landkreises fest, zu denen auch die Einführung der Netzebene Tourismusnetz zur Stärkung der ÖPNV-Nutzung durch Gäste gehört. Die Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Tourismuswirtschaft sollte sich am Organisationsmodell erfolgreicher Gästekarten mit ÖPNV-Funktion orientieren.</p>
	<p>S. 118 und S. 144, Gästekarte Wir begrüßen die Erwähnung und die Unterstützung des Gästekarten-Ansatzes. Der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e. V. verbindet mit der fahrpreislosen Nutzung des ÖPNV über eine umlagefinanzierte Gästekarte eine große Chance für unsere Region und ein sehr gutes Angebot für unsere Gäste.</p> <p>Wir möchten aber bitten unsere regionale Gästekarte als „FDZ Card“ zu bezeichnen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung der Bezeichnung der regionalen Gästekarte im gesamten NVP-Dokument.</p>
	<p>S. 119, Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfat</p> <p>Der Ausbau von RADzfat (auf den Linien 210, 214, 202 und 204) sollte im Sinne des Fahrradtourismus umgesetzt werden. Interessant ist in diesem Zusammenhang die auf Seite 137 angesprochene Querfinanzierung durch die Tourismuswirtschaft. Hier würden wir uns mehr Details wünschen, wie eine solche Finanzierung aussehen könnte.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP als strategischer Rahmenplan legt die Entwicklungsziele des Landkreises fest. Hierbei werden u.a. strategischen Ziele zur Stärkung der ÖPNV-Nachfrage wie z.B. die Weiterentwicklung des Angebotes RADzfat und eine damit verbundene mögliche finanzielle Beteiligung durch die Tourismuswirtschaft beschrieben. Die Konkretisierung einer solchen Finanzierung kann jedoch nicht im NVP erfolgen, sondern erfolgt im Umsetzungsprozess nach Beschluss des NVP.</p>
	<p>S. 119, Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der touristischen Verkehre</p> <p>Vorschläge für die Umbenennung von Haltestellen im Verbandsgebiet zur besseren Orientierung für Gäste:</p> <p>Wieck Prerower Str. --> Wieck Mitte (oder Wieck Darßer Arche)</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung in Kapitel 4.6.4.</p>
	<p>S. 125, 4.6.9 Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden</p> <p>Anmerkung bezüglich: ÖPNV-Anbindung im Zusammenhang mit der vorgesehenen touristischen Entwicklung der Halbinsel Pütznitz</p> <p>Bei der Prüfung der Möglichkeiten zur ÖPNV-Anbindung des touristischen Gebietes auf der Halbinsel Pütznitz bitten wir darum, neben der ÖPNV-</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten und wird teilweise umgesetzt. Sowohl in Kapitel 4.2.7 als auch in Kapitel 4.6.9 wird auf die im Zusammenhang mit der vorgesehenen touristischen Entwicklung im Bereich des ehemaligen Flugplatzes Pütznitz notwendige ÖPNV-Anbindung der Halbinsel Pütznitz hingewiesen. Dabei sieht der NVP vor, die ÖPNV-Anbindung im Rahmen des Stadt- bzw. Ortsverkehrs Ribnitz-Damgarten abzusichern. Dieser wird am Verknüpfungspunkt Ribnitz-Damgarten West, Bahnhof (vgl. Kapitel 5.1.3) mit dem sonstigen ÖPNV (z.B. Hauptnetz I und Hauptnetz</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Anbindung an die Ortsteile der Stadt Ribnitz-Damgarten auch eine Prüfung einer möglichen ÖPNV-Anbindung der Halbinsel Pütnitz an touristische Schwerpunkte im Küstenvorland (z.B. in Richtung des Vogelparks Marlow) und im Bereich der Wasserverkehre vorzunehmen.</p>	<p>II) und dem SPNV verknüpft. Hierbei soll auch eine Verknüpfung mit Linien in touristische Schwerpunkte erfolgen (z.B. Linie 204 in Richtung Vogelpark Marlow).</p> <p>Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegekettens, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p>
	<p>S. 126, 4.6.9 Maßnahmen im Bereich Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden</p> <p>Anmerkung bezüglich: Prüfung der Möglichkeiten der Einführung zusätzlicher Früh- und Spätfahrten (...) auf den Verkehrskorridoren Ribnitz – Damgarten – Wustrow (– Prerow – Zingst) und Barth – Zingst – Prerow zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten des Tourismusgewerbes.</p> <p>Der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e. V. plädiert dafür diese Maßnahme von Anfang an im Nahverkehrsplan einzuplanen. Wie auf S. 37, Abbildung 6 des NVP ersichtlich, gibt es insbesondere von Barth nach Zingst, aber auch von Ribnitz-Damgarten auf die Halbinsel gemessen an der Einwohnerzahl starke Pendlerströme. Um die Halbinsel vom MIV zu entlasten, ist es wichtig, dass möglichst viele Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Durch den Wohnraummangel in den Ostseebädern, verlagern viele Arbeitnehmer ihren Wohnort in die Städte Barth sowie Ribnitz-Damgarten und pendeln mit dem MIV zur Arbeit. Wenn Arbeitnehmende in Gastronomie und Hotellerie den ÖPNV nutzen sollen, müssen Früh- und Spätfahrten angeboten werden, um pünktlich zur Schicht da zu sein bzw. nach der Schicht zurückzufahren. Bevor kein Angebot seitens des ÖPNV besteht, kann es auch zu keinem Umdenken bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern im Hotel- und Gastgewerbe kommen. Zusätzlich dazu ist eine Erweiterung der Fahrten in den Abendstunden auch für die An- und Abreise mit dem ÖPNV bei der Wahrnehmung von Veranstaltungsangeboten wünschenswert.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP definiert als strategische Rahmenplan u.a. die zukünftige Netzhierarchie für das Kreisgebiet. Dabei werden als wesentliche Planungsprämissen zur Festlegung von Netzhierarchie und Bedienungsstandards die Raumordnung, die Wohnbau- und Gewerbeflächenentwicklung, das mögliche Fahrgastpotenzial sowie die Berücksichtigung besonderer verkehrlicher Schwerpunkte herangezogen. Da der Landkreis Mindestbedienstandards für das gesamte Kreisgebiet definiert, bleiben die in Kapitel 4.2 definierten Mindestbedienstandards für die Netz-ebene Hauptnetz I sowie der in Kapitel 4.6.9 formulierte Prüfauftrag zu Möglichkeiten der Einführung zusätzlicher Früh- und Spätfahrten [...] auf den Verkehrskorridoren Ribnitz – Damgarten – Wustrow (– Prerow – Zingst) und Barth – Zingst – Prerow zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsplatzstandorten des Tourismusgewerbes bestehen. Durch die Einführung des Tourismusnetzes mit der Empfehlung eines Bedienzeitraum von ca. 09:00 - 22:00 Uhr mit einem 30-60-Min-Takt auf der Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Wustrow – (Prerow – Zingst – Barth) wird der formulierte Prüfauftrag unterstützt.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>S. 164, 5.4.3 Spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen</p> <p>Der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e. V. ist grundsätzlich offen für innovative Angebotsformen, mit der die Mobilität nachhaltiger und umweltschonender auf der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst gestaltet werden kann. Wir möchten an dieser Stelle nur darum bitten den Prüfungsprozess von vornherein transparent und für alle Anspruchsgruppen offen zu gestalten, damit eine etwaige Umsetzung erfolgreich durchgeführt werden kann.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>S. 167, Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten</p> <p>Im Bewusstsein, dass diese Zahlen für den VVR (oder für einen anderen Auftragsnehmer) von betriebswirtschaftlicher Relevanz sind, ist dieses Monitoring auch für den Tourismus interessant, um daraus Maßnahmen abzuleiten. Eine (Teil-)Veröffentlichung wäre für den Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e. V. wünschenswert.</p>	<p>Kenntnisnahme. Da es sich dabei um betriebsinterne Daten handelt, ist eine Veröffentlichung dieser nicht möglich.</p>
	<p>S. 118, S. 144 Da unsere Gästekarte noch keinen finalen Namen hat, möchten wir Sie bitten „FDZ Card“ als Platzhalter zu verwenden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung der Bezeichnung der regionalen Gästekarte im gesamten NVP-Dokument.</p>
	<p>S. 98, Ortsverkehre Prerow und Zingst</p> <p>Wir begrüßen es sehr, dass Ortsverkehre für Prerow und Zingst angedacht sind. Beide Orte arbeiten theoretisch und auch praktisch daran den Autoverkehr im Ortsbereich zu verringern. Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots würde nicht nur die Möglichkeit bieten sich besser innerhalb der Orte zu bewegen, sondern auch gleichzeitig eine schnellere Linie 210 zu etablieren, die mit einer geeigneten Verzahnung nur noch an den Außenhaltestellen halten müsste.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Weiterhin möchten wir auf den vorhandenen privaten Anbieter „Darssbahn Erlebnistouren“ hinweisen, der sowohl in Prerow wie auch in Zingst einen Ortsverkehr anbietet. Eine Verzahnung der Fahrpläne wäre im Sinne unserer Gäste wünschenswert.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Der NVP definiert bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen unterstützt, so dass dieser Aspekt bereits sinnentsprechend enthalten ist.</p>
	<p>Der Tourismusverband Rügen bedankt sich für die Möglichkeit, am Verfahren teilzunehmen. In unserer Stellungnahme konzentrieren wir uns auf Kernthemen, die wir für die Insel Rügen als übergreifend und von zentraler</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
Tourismusverband Rügen e.V.; 08.09.2021	Bedeutung erachten. Wir erheben nicht den Anspruch, die Stellungnahmen der einzelnen Orte und Gemeindeverbände zu ersetzen.	
	Grundsätzlich hätten wir vom Nahverkehrsplan erwartet, dass darin messbare Ziele mit konkreten Maßnahmen und deren zeitlichen Umsetzung sowie Finanzierungsaufwand definiert sind. Darüber hinaus fordern wir, dass grundsätzlich bei der Erschließungsqualität neben der Einwohnerzahl unbedingt auch touristische Daten (z.B. Anzahl der Schlafgelegenheiten vor Ort) einbezogen werden.	<p>Kenntnisnahme. Der NVP definiert in den Kapiteln 4 und 5 aus Sicht des Landkreises die Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV und orientiert sich in Art und Umfang der Darstellung an den gesetzlichen Vorgaben zur Nahverkehrsplanung. Die Maßnahmenumsetzung ist – soweit nicht anders angegeben – immer auf die Laufzeit des NVP bezogen. Angaben zum Finanzierungsrahmen sind ebenso enthalten.</p> <p>Touristische Kennzahlen werden im NVP berücksichtigt. Zudem wurde zur besseren Berücksichtigung touristischer ÖPNV-Nachfrage eine neue Netzkategorie eingeführt.</p>
	<p>Klimaschutz S. 29, S. 152, S. 162</p> <p>Wir begrüßen die Zielstellung bis 2035 die CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte voranzubringen (S. 29, verkehrspolitische Zielsetzungen). Wir regen jedoch an, dass im NVP definierte Ziel von 50% auf 75%-CO₂-Neutralität zu erhöhen. Zusätzlich ist das Ziel mit Aussagen zu hinterlegen, mit welchen Maßnahmen die Umsetzung erfolgen soll.</p> <p>Die Beschaffung von „sauberen Fahrzeugen“ wird lediglich angestrebt (S. 152, Umweltstandards). Die Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien (S. 162) begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings können Pilotprojekte immer nur ein erster Schritt sein. Erfahrungen wurden zudem schon in vielen anderen Regionen gesammelt, eine konkrete Berücksichtigung dieser in einen Maßnahmenplan muss schnellstmöglich erfolgen. Prioritär sollte die Anwendung in den Großschutzgebieten sein (Nationalpark, Biosphärenreservat).</p> <p>Insgesamt wird dem Klimaschutz vor dem Hintergrund seiner gesamtgesellschaftlichen Bedeutung und der Schlüsselrolle, die dabei dem ÖPNV zukommt, zu wenig Bedeutung beigemessen. Die Ziele erscheinen zu unambitioniert und wenig konkret.</p>	<p>Kenntnisnahme. Es wird auf die Umsetzung der Zielwerte aus der Clean Vehicles Directive und des daraus resultierenden SaubFahrzeugBeschG hingewiesen, so dass durch die bestehenden Rechtsnormen und den NVP-Entwurf die erforderlichen konkreten Vorgaben definiert werden.</p>
	Speziell die Wasserstofftechnologie in Kombination mit den vorhandenen Offshore-Energiegewinnungsanlagen bietet deutliches Potenzial, das in der Region in möglichst kurzer Zeit unbedingt konkret genutzt werden sollte.	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 5.4.1 wird u.a. auf das Bundesförderprogramm HyStarter hingewiesen, am dem der Landkreis teilnimmt. Hierbei wird auch die Möglichkeit einer Nutzung von Wasserstoff im sonstigen ÖPNV</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Sassnitz/Mukran bietet sich als Schnittstelle für eine Produktion von Wasserstoff und entsprechende Betriebsanlagen für den Fuhrpark an.</p>	<p>durch die Umstellung im Fahrzeugbereich auf Wasserstofftechnologie als Potenzialbereich untersucht.</p>
	<p>Umwelttrassen S. 128/129: Die Einführung von „Umwelttrassen“ in den genannten Gebieten lehnen wir ab.</p> <p>Gerade die aufgeführten Verbindungen Binz-Jagdschloss-Granitz-Sellin sowie Baabe-Göhren (Göhrener Weg) wären nur mit massiven Ausbaumaßnahmen in Wald-Naturräumen realisierbar. Bei der Granitz handelt es sich zusätzlich um ein Naturschutzgebiet. Hier ist seit vielen Jahren ein Gelegenheitsverkehr etabliert, der aus Gesichtspunkten des Klimaschutzes, der erlebnisorientierten Anfahrt und der Kompatibilität mit dem Fußgänger- und Radverkehr harmonisiert.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Zunächst wird die Idee von Umwelttrassen entfernt, da der NVP ohnehin Vorschläge zur ÖPNV-Bevorrechtigung, ÖPNV - Beschleunigung bzw. zur Schaffung einzelner stauunabhängiger Fahrtmöglichkeiten enthält. Bei den u.a. in Kapitel 4.2.7 und 4.7 genannten Bereichen mit Notwendigkeit von ÖPNV-Bevorrechtigungs- bzw. Beschleunigungsmaßnahmen wird die Verbindung Binz-Jagdschloss-Granitz-Sellin sowie im Bereich Baabe – Göhren jedoch weiterhin der Göhrener Weg als eine zu prüfende Option beibehalten. Inwieweit Lösungen gefunden werden, kann dann in einem gemeinsamen Prozess aller Beteiligten bzw. Betroffenen, der Baulastträger und der Verkehrsunternehmen mit gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten</p>
	<p>ÖPNV und Gelegenheitsverkehr S.110, S. 119: Etablierte touristische Verkehre als erlebnisorientierte Gästebeförderung müssen auch zukünftig Bestand haben. Daher begrüßen wir, dass der Landkreis auch in Zukunft ein koordiniertes Angebot unterstützt (S. 110). Auf S.119 (Kooperation mit weiteren (touristischen) Verkehrsträgern) fehlt der Gelegenheitsverkehr in der Auflistung.</p> <p>Der seit vielen Jahren etablierte und gut angenommene Gelegenheitsverkehr bietet eine erlebnisorientierte Mobilität, die in vielen Fällen bereits emissionsfrei und kompatibel zum Rad- und Fußverkehr eingesetzt wird. Statt diesen durch den Einsatz von Bussen zu ergänzen oder zu ersetzen, sollte aus unserer Sicht das Hauptaugenmerk der touristischen Linien in der Zubringung zu touristischen Hotspots aus den Quellgebieten in enger Taktung (halbständig in der Hochsaison) und als Direktverbindung („Schnellläuferlinien“: „Königsstuhl-Express“, „Kap Arkona-Express“, „Stralsund-Express“) erfolgen. Beispielhaft seien hier Putgarten/Kap Arkona, Hagen/Königsstuhl und Stralsund genannt. Ebenso wichtig ist die stärker informations- und erlebnisorientierte Kommunikation der Linien und der Fahrten an sich. Multimedia-Angebote sollten auf allen touristischen Linien Standard werden, um den Informations- und Erlebnisbedürfnis der Fahrgäste zu entsprechen.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. /Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten. Entsprechend § 2 Abs. 4 ÖPNVG M-V ist der ÖPNV unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Damit ist nicht gemeint, sich nur auf eine minimale Daseinsvorsorge zu beschränken, um eine privatwirtschaftliche Nutzenmaximierung in Marktsegmenten außerhalb des ÖPNV zu ermöglichen.</p> <p>Der NVP führt nicht zu einer Verdrängung privatwirtschaftlicher Unternehmen im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs, da es sich hierbei funktional um unterschiedliche Produkte mit unterschiedlichen Märkten handelt. Das erwartete Wachstum im Wirtschaftsbereich Tourismus und die angestrebte Mobilitätswende erfordern, dass sowohl der ÖPNV ausgebaut wird als auch das z.B. erlebnisorientierte Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs nutzbar sind. Der NVP definiert daher bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen unterstützt.</p> <p>Eine Kommunalisierung oder Enteignung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs wird im NVP entgegen der Formulierung der Stellungnahme nicht angestrebt und ist auch nicht möglich.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Es darf nicht sein, dass im Rahmen des Nahverkehrsplans wichtige Mobilitätsketten in Frage gestellt werden und vormals reine Gelegenheitsverkehre (touristisch orientiert) zukünftig als Linienverkehre ausgewiesen werden, um eine Verzerrung der gesetzlichen Grundlagen zu Lasten von Wirtschaftsunternehmen zu manifestieren.</p> <p>Im Klartext: Das Ändern von Gelegenheits- zu Linienverkehr kommt damit einer Kommunalisierung von Wirtschaftsunternehmen gleich, was als zukünftige staatliche Enteignung betrachtet werden muss. Dies ist nicht mit den Regularien des europäischen Wettbewerbsrechtes vereinbar und trägt nicht zur Qualitätssteigerung des touristischen Mobilitätssektors bei.</p> <p>Wünschenswert wäre begleitend oder vorrangig die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes der touristischen Region Rügen gewesen, um Bedarfs- und Nachfrageentwicklung angebotsseitig zu definieren.</p> <p>Die Verdrängung des bestehenden, funktionierenden Gelegenheitsverkehrs in der Granitz und am Kap Arkona durch Parallelverkehre ist zurückzunehmen.</p>	
	<p>Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad S. 135 ff</p> <p>Wir begrüßen, dass die Notwendigkeit dieser Verknüpfung erkannt wird. Für die Insel Rügen können wir jedoch keine konkreten neuartigen Maßnahmen erkennen. Es fehlt z.B. auch die Präzisierung/Konkretisierung zur Weiterentwicklung von RADzfat und die Aufnahme in den Maßnahmenkatalog (z.B. Anzahl der Nachrüstungen der Busse, Anzahl der Neuanschaffungen der Anhänger usw.)</p> <p>Die Ergänzung der Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen und Lademöglichkeiten für E-Räder an touristischen Hotspots sollte im NVP erfolgen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der NVP als strategischer Rahmenplan legt die Entwicklungsziele des Landkreises fest. Hierbei werden u.a. strategischen Ziele zur Stärkung der ÖPNV-Nachfrage wie z.B. die Weiterentwicklung des Angebotes RADzfat beschrieben. Die Konkretisierung der Vorgaben zu Anzahl an Fahrradanhängern, Anzahl der Nachrüstungen der Busse etc. erfolgt dann im Instrument der Vorabbekanntmachung oder bei den Festlegungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit den Verkehrsunternehmen.</p> <p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Auch wenn der Landkreis größtenteils nicht der zuständige Straßenbaulastträger ist und somit die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen nur anregen kann, wird in Kapitel 5.1.5 der Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV als wichtiges Entwicklungsziel in der Verknüpfung von sonstiger ÖPNV und Radverkehr definiert. Der Landkreis kann dabei jedoch im NVP als strategischen Rahmenplan keine Auflistung aller mit Fahrradabstellanlagen auszurüstenden Haltestellen aufstellen.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote S. 109</p> <p>Wir begrüßen, dass dieser Punkt mit aufgenommen wurde. Die konkrete Untersetzung mit Maßnahmen sowie die Einbeziehung der Bäderbahnen fehlen.</p> <p>Kostenfreier ÖPNV/Gästekarten S.118, S. 172 ff</p> <p>Dem ÖPNV kommt im Klimaschutz eine zentrale Rolle zu. Zudem wird in diesem eine Schlüsselrolle als Alternative zum Individualverkehr gesehen, der die Infrastruktur in den touristisch geprägten Regionen schon länger an die Belastungsgrenze und darüber hinaus bringt.</p> <p>Oberstes Ziel muss es deshalb sein, den fahrpreislosen Busverkehr (auch Schiff und Bahn) nach dem Vorbild des Ortsverkehrs in Binz/Prora, auf Mönchgut oder Juliusruh/Breege flächendeckend für die Insel Rügen/Stralsund kurz- bis mittelfristig umzusetzen.</p> <p>Barrierefreiheit S. 29: Im NVP fehlen bilanzierbare Ziele und Maßnahmenpakete und Zeithorizonte zur Umsetzung der Barrierefreiheit in Bezug auf die Fahrzeugflotte und den Ausbau der Haltestellen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Regelungsgegenstand des NVP ist der sonstige ÖPNV, so dass eine weitere Konkretisierung hier nicht vorgesehen ist. Vorgaben für Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs sind im NVP zudem nicht zulässig.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme. Es wird auf die Ausführungen in Kapitel 5 verwiesen, die alle erforderlichen Angaben im Rahmen eines NVP enthalten.</p>
VCD Nordost e.V.; 08.09.2021	Seite 28 ff 1.3.: Die hier genannten verkehrspolitischen Ziele für die Aufstellung des neuen NVP in Vorpommern-Rügen können angesichts der aktuellen klimapolitischen Herausforderungen, des weiteren Flächenverbrauches durch den Straßenverkehr, neuer Parkflächen sowie hoher Unfallzahlen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) überhaupt nicht überzeugen. Es fehlt im Gegensatz zu den zuletzt in anderen Bundesländern aufgestellten Nahverkehrsplänen (z.B. Schleswig-Holstein, Saarland) und den in der Mecklenburgischen Seenplatte und Vorpommern-Greifswald zuletzt beschlossenen Plänen komplett ein ambitionierter Ansatz für eine nachhaltige Mobilität und eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV in Vorpommern-Rügen. Deutlich wird dieser wenig ambitionierte Status-Quo-Ansatz nicht zuletzt durch die Festlegung, dass der Modal Split für den Umweltverbund von derzeit 43 % auf 50 % bis 2035! erhöht werden soll, ohne dass beschrieben wird, welchen quantitativen Beitrag der sonstige ÖPNV (VVR-Busverkehr) an dieser Steigerung haben soll.	Kenntnisnahme. Die entwickelte Netzhierarchie führt zu erheblichen Mehrleistungen und sorgt somit für einen deutlichen Angebotsausbau. Der Landkreis versucht somit trotz der im Land Mecklenburg-Vorpommern bisher nicht als Pflichtaufgabe definierten ÖPNV-Aufgabenträgerschaft im sonstigen ÖPNV eine deutliche Veränderung der Mobilitätspolitik in Richtung Ausweitung zu erreichen.

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Auf Bundesebene und durch die Verkehrsministerkonferenz der Länder wurde eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen als Zielwert bis 2030 empfohlen bzw. beschlossen. Somit hält der VCD Nordost e.V. die Festschreibung der Verdoppelung der Fahrgastzahlen des VVR von derzeit 11,7 Mio. UBf. auf 18,0 Mio. UBf. im Jahre 2025 (Zielwert 2030: 23,5 Mio. UBf.) für dringend erforderlich. Dabei sollte ein jährliches Controlling bzw. eine Berichterstattung über die Zielerreichung (Steigerung der VVR-Fahrgastzahlen p.a.) während der Laufzeit des NVP gegenüber dem Kreistag und der interessierten Öffentlichkeit erfolgen, um bei Bedarf mit weiteren Maßnahmen von Seiten des Aufgabenträgers gegenzusteuern.</p>	
	<p>Seite 72 ff 3.3.2: Die unter diesem Gliederungspunkt dargestellte Status-quo-Betrachtung auf Grundlage der in der integrierten Landesverkehrsplanung (z.B. der Bevölkerungsprognose, der Entwicklung von Schülerzahlen) sollten aufgrund der seit 2018 zu beobachtenden positiven Entwicklung durch erhöhten Zuzug korrigiert werden. Ferner sollte auch die angestiegene Zahl von Nebenwohnungsbesitzern Berücksichtigung finden. Bei einer Prognose der Fahrgastnachfrage der VVR sollte auch die touristische Nachfrage Eingang finden, so dass durch ein weiteres Wachstum der Übernachtungszahlen und des Tagestourismus sowie den im Kapitel 4 dieser Planung vorgesehenen Massnahmen für ein attraktives ÖPNV-Netz höhere Fahrgastzahlen (Zielwert: 2025: 18,0 Mio. UBf.) prognostiziert werden sollten.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Die beschriebene Methodik wurde aufbauend auf die dargestellten Ausgangsdaten angewendet. Eine separate Prognose von Ausgangsdaten ist im Rahmen des Leistungsumfangs des NVP leider nicht möglich.</p>
	<p>Seite 79 ff 4.2.: Als Ergänzung zur entwickelten Netzhierarchie für den sonstigen ÖPNV sollte nach dem Vorbild anderer Bundesländern eine Mobilitätsgarantie für den gesamten Landkreis Vorpommern-Rügen etabliert werden. Diese Mobilitätsgarantie sollte nach dem Vorbild des Landkreises Ludwigslust-Parchim und dem seit dem Jahre 2019 dort bestehenden Rufbussystem (On-Demand-Verkehr) umgesetzt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Die entwickelte Netzhierarchie führt zu erheblichen Mehrleistungen und sorgt somit für einen deutlichen Angebotsausbau. Mobilitätsgarantien werden aktuell in einigen Bundesländern diskutiert, wurden jedoch bisher in Deutschland nicht umgesetzt. Der Landkreis unterstützt sieht jedoch eine möglichst landesweite Initiative als zielführend an, fokussiert sich zunächst aber im Rahmen der eigenen Aufgabenverantwortung auf die rasche Angebotsentwicklung wie im NVP beschrieben.</p>
	<p>Kurzfristig sollte für den Landkreis Vorpommern-Rügen ein 120 Minuten-Takt für Ortschaften mit mehr als 100 Einwohner eingeführt werden; in größeren Ortschaften wird ein 60 Minuten-Takt und in Ortschaften mit SPNV-Anschluss eine Busanbindung (ggf. als On-Demand-Verkehr) als Zu- und Abbringer auch in Tagesrandlagen und am Wochenende angeboten.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Der Landkreis definiert im NVP einen deutlichen Angebotsausbau. Über die vertakteten Netzkategorien hinaus soll zudem ein Ausbau von On-Demand-Angeboten erfolgen (vgl. Kap. 4.6.6), um insbesondere auch kleine disperse Siedlungsstrukturen adäquat zu bedienen. Damit wird aus Sicht des Landkreises eine geeignetere Angebotsstruktur im Vergleich zu einem vorgegebenen Taktraster angestrebt.</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>Seite 87 f</p> <p>- Absatz 3: „Der Bereich Ozeaneum/Hafen“ braucht „als weitere starke Achse“ eine Kleinbus-Verbindung vom Hbf. durch die Altstadt (Neuer Markt - Ozeaneum/Hafen - Alter Markt). Ihr Takt könnte sich in den Spätstunden am O-Knoten der Züge orientieren.</p>	<p>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Aus Sicht des Landkreises und auch im Ergebnis der bisherigen Planungen der Hansestadt Stralsund (Untersuchung zu einem Richtungsknotenkonzept) wird eine zusätzliche Achse nicht Mindestbedienvorgabe zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung angesehen. Es ist jedoch möglich, zusätzliche Leistungen umzusetzen, wenn eine Finanzierungsbasis für Leistungen oberhalb der Mindestbedienvorgaben und der ausreichenden Verkehrsbedienung gefunden wird.</p>
	<p>- Absatz 4: „Eine schnelle Verbindung zwischen Viermorgen - Grünhufe - Barther Str. - Hauptbahnhof“ mit der Fahrzeit von nur 9 Minuten (siehe derzeitige L.1 gegenüber 26 Min. der L.4) ist tatsächlich dringend erforderlich, kann sich aber nur im (Halbstunden-) Takt bewähren.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</p>
	<p>- Absatz 7: „Ein direktes Angebot zwischen OstseeCenter und Hauptbahnhof über die Rostocker Chaussee“ ist auch wegen der vielen und großen am Laufweg liegenden Geschäfte notwendig.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>- letzter Absatz: Die Wasserstraße sollte nur für den ÖPNV und Anwohner/Geschäfte (als 30 km-Zone) geöffnet bleiben (siehe die von der Stadt eingeholten Gutachten!).</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Zu den Tabellen S.88/89: Die Fahrpläne der Linien 3,4,6 am Strelapark Richtung Hauptbahnhof müssen wegen des regen Einkaufsverkehrs am Samstag so entzerrt werden, dass sie in etwa einen Viertelstunden-Takt bilden.</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Tabellen 21 und 22 stellen die definierten Verbindungsrelationen sowie die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund dar. Nach Möglichkeit sollten dabei die Fahrpläne so gestaltet werden, dass eine attraktive Taktung entsteht. Dies muss jedoch im Rahmen der Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung umgesetzt werden, welche der NVP als strategischer Rahmenplan nicht leisten kann.</p>
	<p>Seite 120 ff 4.6.6: Unter diesem Gliederungspunkt sollte die Einführung eines kreisweiten On-Demand-Verkehrs (Rufbussystems) als Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs festgeschrieben werden. Mit dieser ergänzenden alternativen Bedienung wird auch eine Mobilitätsgarantie im gesamten Landkreis Vorpommern-Rügen an 365 Tagen im Jahr nach dem Vorbild des Landkreises Ludwigslust-Parchim etabliert.</p>	<p>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten. Die Einführung von On Demand-Verkehren im sonstigen ÖPNV als Bedienformen mit höherer Flexibilität ist vorgesehen und soll schrittweise erfolgen (vgl. Kapitel 4.6.6). Langfristig kann diese dabei auch auf alle Bereiche des Landkreises ausgeweitet werden kann.</p>
	<p>Seite 118 ff. 4.6.4: Die unter diesem Gliederungspunkt vorgeschlagenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der touristischen Verkehre sind ausdrücklich zu unterstützen und dementsprechend zeitnah umzusetzen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Bei dem geplanten Ausbau des Radzfatz-Angebotes (Fahrradmitnahme) sollte insbesondere das Angebotskonzept auf der Insel Rügen geändert werden, um</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt. Es erfolgt in Kapitel 4.6.4 eine Ergänzung des zweiten Satzes zu: „Ziel ist es dabei, das</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	eine dichtere Taktfolge (mindestens 2 Stunden-Takt) und eine Konzentration auf den Linienachsen zwischen Sassnitz und Putgarten über Lohme, Bergen und Ralswiek, Binz und Klein Zicker zu erreichen.	Angebot noch attraktiver zu gestalten, z.B. durch eine engere Taktung, und somit die Nutzung zu stärken“.
	<p>Durch eine gemeinsame Fahrradkarte VVR/ SPNV Rügen sollte nach dem Vorbild des Bernsteintickets ein Umsteigen zwischen dem Bus und Bahn auch bei der Fahrradmitnahme mit nur einem Ticket ermöglicht werden.</p> <p>Zur besseren Bekanntheit und höheren Nutzung des Radzfat-Angebotes auf Rügen sollte eine Kommunikationskampagne mit Unterstützung des Tourismusverbandes und der Gemeinden im Jahre 2022 ff. umgesetzt werden.</p>	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.6.4 wird bereits die Erstellung eines Vermarktungskonzeptes des Angebotes RADzfat als Maßnahme aufgeführt.
	Der VDC Nordost e.V. unterstützt ausdrücklich die vorgeschlagene Einführung bzw. Ausweitung des umlagefinanzierten Gästekarten-Modells in den Tourismusregionen Vorpommern-Rügens.	Kenntnisnahme.
	Da landesgesetzliche Regelungen fehlen, die die Gemeinden und Städte in Tourismusregionen verpflichten könnten, ein solches Kombiticketangebot (Kurkarte plus VVR-Ticket) obligatorisch anzubieten, sollte die Planung und Weiterentwicklung eines attraktiven Tourismusnetzes, z.B. auf Rügen und auf dem Darß, unabhängig von der Kooperationsbereitschaft der zuständigen Kommunen erfolgen. Somit ist ein 60 Minuten-Takt auf den Linien 20, 22 und 23 im Zeitraum von Mitte März bis Ende Oktober aufgrund der weiter wachsenden Urlauberzahlen auf Rügen vollkommen unzureichend. Zur Erinnerung: In den Jahren 2018 und 2019 wurde von Mitte Mai bis Mitte Oktober ein 20 Minuten-Takt auf den Linien 20, 22 und 23 angeboten.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. In Kapitel 4.2.8 Verbindungsrelationen und Mindestbedienvorgaben im Tourismusnetz wird für die Verbindungsrelation Bergen – Serams – Sellin – Göhren – Klein Zicker (Linie 20) ein 60-Min-Takt und für die Verbindungsrelation Serams – Binz – Sassnitz – Königsstuhl (Linien 22, 23) ein 30-Min-Takt als Bedienqualität empfohlen. Das Tourismusnetz ist dabei als Ergänzung zu den Netzebenen Hauptnetz I (Mindestbedienung Mo-Fr 60-Min-Takt) und II zu verstehen (Mindestbedienung Mo-Fr 120-180-Min-Takt), so dass sich für die genannten Verbindungsrelationen durch die Überlagerung faktisch eine engere Taktung von mindestens ca. 30 Minuten ergibt.
	Seite 120 ff. 4.6.5: Neben den genannten Gewerbegebieten ist insbesondere die ÖPNV-Bedienung des Gewerbegebiets und des Hafens Mukran/ Sassnitz ab 2022 deutlich zu verbessern, indem in der Zeit von 6 bis 21 Uhr die Linie 22 stündlich und ganzjährig eine direkte Anbindung über die Haltestelle Mukran Fährhafen wiederherstellt. Gleichzeitig ist die Haltestelle Mukran Fährhafen wieder unmittelbar vor dem Terminal des Fährhafens zu verlegen. Mit dieser Linienmaßnahme erhält ein Gewerbegebiet mit aktuell fast 1.000 Beschäftigten und ein Fährhafen mit bis zu vier täglichen An- und Abfahrten in Richtung Bornholm und Südschweden ein attraktives Busangebot.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten wird jedoch berücksichtigt. Sowohl in Kapitel 4.2.4 als auch in Kapitel 4.2.7 wird ein Prüfauftrag zur verbesserten Anbindung des Hafens Mukran formuliert. Es erfolgt jedoch noch die Ergänzung des Prüfauftrags in Kapitel 4.6.5.

Landesplanung

Landesplanung	Inhalt	Abwägung
Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern; 13.07.2021	Der vorgelegte Entwurf des Nahverkehrsplans ist nachvollziehbar und in sich schlüssig.	Kenntnisnahme.
	Seite 15, 20, 28 Absatz-Überschrift Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung insb. hinsichtlich des Zentrale-Orte-Systems, des Verkehrs, des Stadt-Umland-Raums Stralsund, der Ländlichen Räume und der Ländlichen GestaltungsRäume wurden berücksichtigt. Vereinzelt sind jedoch sprachliche und kartographische Ungenauigkeiten zu korrigieren.	Kenntnisnahme.
	Seite 31 Zentralörtliche und raumstrukturelle Gliederung Das für den Landkreis Vorpommern-Rügen zugrunde zu legende Regionale Raumentwicklungsprogramm ist das der Planungsregion Vorpommern (RREP VP), nicht das der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (RREP MS). Bitte die Abkürzung korrigieren.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der Abkürzung zu RREP VP.
	Seite 31 Tabelle 1; weiterhin Seiten 91, 92 Bad Sülze, Barth ... Zingst sind Grundzentren. Mit dem Übergang vom 4- zum 3-stufigen Zentrale-Orte-System gibt es in Mecklenburg-Vorpommern keine Unterzentren mehr. Bitte die Bezeichnung korrigieren.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der Bezeichnung als Grundzentren.
	Seiten 40/41 Tourismusräume Aus raumordnerischer Sicht wird die Bezeichnung Tourismusraum nicht durchgängig korrekt verwendet. Die Verschneidung von Tourismusschwerpunkt- und -entwicklungsräumen mit der Darstellung von Tourismusregionen oder Tourismusgemeinden ist zwar interessant, in der Folge die Darstellung der Tourismusräume nach Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) bzw. RREP VP, 2010, nicht korrekt. z.B. ist nicht die gesamte Insel Rügen als Tourismusedwicklungsraum (TER) ausgewiesen, entweder, weil die zugrunde gelegten Kriterien bei der Festsetzung des TER nicht erfüllt worden sind, oder weil eine andere Raumnutzung (z.B. Naturschutz) Vorrang hat.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der eingefärbten Bereiche für Tourismusschwerpunkt- und -entwicklungsräume in Abbildung 8.

Landesplanung	Inhalt	Abwägung
	<p>Seite 83 4.2.4 Hauptnetz II</p> <p>Die höherwertige raumordnische Festlegung ist die der Zentralen Orte, Siedlungsschwerpunkte sind nachrangig. Deshalb bitte ich zunächst die Zentralen Orte zu nennen und dann die Siedlungsschwerpunkte.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung des Satzes.</p>
	<p>Seiten 30, 42, 64, 121, 126</p> <p>Die Bezeichnung „Nordvorpommern“ wird für den (vollständigen) Bereich des Altkreises verwendet, manchmal jedoch auch abzüglich der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst sowie der Boddengemeinden. Bitte präzisieren Sie die Verwendung der Bezeichnung.</p>	<p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es erfolgt eine Korrektur der entsprechenden Textstelle auf der Seite 121 (Änderung der Bezeichnung von „Bereich Nordvorpommern“ zu „Region Nordvorpommern“) sowie eine Anpassung der Textstelle auf Seite 42 zu „Des Weiteren bestehen u.a. mit der Hansestadt Stralsund [...] weitere wesentliche Reiseziele im Landkreis“.</p> <p>Die weiteren, aufgeführten Seiten stellen jeweils Eigenbezeichnungen der VVR (Seite 64) bzw. des Altkreises Nordvorpommern (Seite 30) dar und werden daher beibehalten.</p> <p>Aufgrund der Anpassung der Bezeichnung „Bereich Nordvorpommern“ zu „Region Nordvorpommern“ auf Seite 121 wird auf Seite 126 die Bezeichnung „Bereich Nordvorpommern“ beibehalten. Somit wird „Bereich Nordvorpommern“ nur noch für die Region Nordvorpommern abzüglich des Bereiches Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden verwendet.</p>
	<p>Seite 146 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden die Empfehlungen der im Auftrag des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern für die Planungsregion Vorpommern erstellten Machbarkeitsstudie zur Schaffung eines ÖPNV-Verkehrsverbundes aufgegriffen. Diese Tatsache und der Prüfauftrag zur Ausweitung über die Kreisgrenzen hinweg bis auf die Landesebene hin werden ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock; 10.09.2021</p>	<p>für die Gelegenheit zur Stellungnahme möchte ich mich bedanken. Die in Ihrem Planentwurf enthaltenen allgemeinen Zielvorstellungen zur Entwicklung der öffentlichen Verkehrsangebote stimmen grundsätzlich überein mit den entsprechenden Festlegungen des Raumentwicklungs-programmes der Region Rostock vom August 2011. Dies gilt sowohl für die Entwicklung der Busangebote zwischen den Zentralorten und in den Tourismusschwerpunkträumen als auch für die von Ihnen formulierten Anforderungen an den SPNV in der Verantwortung des Landes.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Landesplanung	Inhalt	Abwägung
	<p>Für den Planungsverband Region Rostock bereiten wir gegenwärtig die Neuaufstellung des Regionalen Raumentwicklungsprogrammes vor. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere die Entwicklungsperspektiven des regionalen SPNV für einen langfristigen Planungshorizont bis etwa 2050 untersucht werden, sodass Flächen für eventuell erforderliche Ausbaumaßnahmen im Schienennetz gesichert werden können. Dabei wird auch die regionsübergreifende Verbindung Rostock—Stralsund betrachtet und im Hinblick auf die mögliche Einbeziehung in das regionale S-Bahnnetz bewertet werden müssen. Auch gehe ich davon aus, dass der Planungsverband im Ergebnis dieser Untersuchungen entscheiden wird, ob frühere Überlegungen zur Verlängerung der Graal-Müritzer Bahnstrecke in Richtung Prerow seitens der Region Rostock nochmals aufgegriffen und im Raumentwicklungsprogramm festgeschrieben werden sollten oder nicht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Bezüglich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und seiner ausgeprägten Verflechtung mit der Region Rostock möchte ich folgende Anregungen geben:</p> <p>1. Für die Verbindung von Ribnitz nach Graal-Müritz und Hohe Düne rege ich die Prüfung an, ob eine Einbeziehung in das von Ihnen vorgesehene Hauptnetz I gerechtfertigt werden kann.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt bzw. ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten. Nach Abstimmungen der Aufgabenträger Landkreise Rostock und Vorpommern-Rügen soll die Verbindungrelation Ribnitz – Graal-Müritz ganzjährig im Hauptnetz II (120-Min-Takt) liegen und nach Möglichkeit saisonal verdichtet werden womit sich für die Verbindungsrelation zumindest für die Saison ein 60-Min-Takt entsprechend dem Mindeststandard für Hauptnetz I ergibt.</p>
	<p>2. Außerdem sollte geprüft werden, ob die Schaffung eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt als kurz- bis mittelfristige Maßnahme in Ihren Nahverkehrsplan aufgenommen werden könnte. Aus meiner Sicht sollten entsprechende Überlegungen und Untersuchungen nicht ausschließlich an die langfristig mögliche Einführung eines landesweiten Verbundtarifes gekoppelt, sondern unabhängig davon vorangetrieben werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender, eigenständiger Prüfauftrag „Kurz- bis mittelfristig: Prüfung der Möglichkeiten eines Übergangstarifs für Fahrten aus dem Mittelbereich Ribnitz-Damgarten in das Tarifgebiet des VVW und umgekehrt“ ergänzt.</p>

Politik

Politik	Inhalt	Abwägung
Fraktion Bürger für Vorpommern-Rügen / Freie Wähler; 30.07.2021	den Entwurf eines Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern Rügen haben wir mit großem Interesse zur Kenntnis genommen. Hierzu möchten wir als Kreistagsfraktion BVR/FW folgende Hinweise und Anregungen geben:	Kenntnisnahme.
	1. Wir sprechen uns nachdrücklich dafür aus den Stadtverkehr in der Stadt Ribnitz-Damgarten zu erweitern bzw. zu verbessern. Hierzu erachten wir es als notwendig die Ortsteile Hirschburg, Klockenhagen, Altheide, Borg und Körkwitz in den Stadtverkehr zu integrieren.	Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Ortsteile der Stadt Ribnitz-Damgarten sollen neben der Bedienung durch die Netzebenen Hauptnetz I und II auch über zu prüfende Möglichkeiten der Einführung eines ÖPNV-Angebotes mit flexibler Bedienung zur Verbesserung der Anbindung der Ortsteile der Stadt Ribnitz-Damgarten.
	2. Die Fraktion BVR/FW spricht sich nachdrücklich dafür aus die Wegebahnen auf der Insel Rügen, welche für die verkehrstechnische Erschließung der touristischen Sehenswürdigkeiten auf der Insel Rügen seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag leisten, als wesentlichen Bestandteil des Nahverkehrs zu erhalten.	Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten. Entsprechend § 2 Abs. 4 ÖPNVG M-V ist der ÖPNV unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Der NVP definiert daher bereits, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen unterstützt. Regelungsgegenstand des NVP ist jedoch der sonstige ÖPNV, so dass eine weitere Konkretisierung hier nicht vorgesehen ist. Vorgaben für Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs sind im NVP zudem nicht zulässig
	3. Die Verkürzung der Taktzeiten und die Erweiterung der Abfahrtszeiten in den Morgen- und Abendstunden auf der Linie 210 wird durch die Fraktion grundsätzlich begrüßt. Allerdings sollten die Festlegungen zu den Umsteigepunkten in Prerow und Zingst nochmals überdacht werden. Wir halten die Haltestelle Mitte in der Gemeinde Born a. Darß als Umsteigepunkt besser geeignet. Weiterhin sollte auf der Linie 210 auch die Pause in der Mittagszeit überdacht werden. Diese halten wir insbesondere im Interesse eines ausgewogenen Schülerverkehrs für zu lang.	Kenntnisnahme. Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Hintergrund ist die geplante Inbetriebnahme der Darßbahn und die damit eingehende Einkürzung der Linie 210 auf die Verbindungsrelation Ribnitz-Damgarten – Dierhagen – Born – Prerow mit Anschlusssicherung an die Darßbahn in Prerow. Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Mindestbedienstandards entsprechend den Festlegungen in Kapitel 4.2.3 sehen einen ganzjährigen 60-Min-Takt auf der Verbindungsrelation der Linie 210 vor, welcher saisonal durch das Tourismusnetz verdichtet werden soll.
4. Die Fraktion BVR/FW spricht sich nachdrücklich für eine weitere Erhöhung der Attraktivität sowohl des ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße aus.	Kenntnisnahme.	

Politik	Inhalt	Abwägung
	<p>Hierzu sollte eine Verkürzung der Taktzeiten auf allen Linien und ein kostenfreier Nahverkehr im gesamten Kreisgebiet geprüft werden.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten. Auf einigen Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II werden durch die festgelegten Mindestbedienstandards bereits Verkürzungen der Taktzeiten erreicht. Mit den definierten Prüfaufträgen (vgl. Kapitel 4.6 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV) soll darüber hinaus die Taktverbesserung bzw. Einführung von Taktverkehren auf weiteren Linien geprüft werden.</p> <p>In Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität ist darüber hinaus bereits ein Prüfauftrag zur Prüfung der Möglichkeiten eines kostenfreien ÖPNV Vorpommern-Rügen enthalten. Dieser besagt, dass die Möglichkeiten einer kostenfreien ÖPNV-Nutzung (SPNV und sonstiger ÖPNV) im Landkreis Vorpommern-Rügen untersucht werden sollen. Hierzu soll ein Gutachten zur Prüfung der Machbarkeit erstellt werden.</p>
	<p>Darüber hinaus müssen unserer Auffassung nach unbedingt die Anbindungen an die Hansestädte Stralsund, Greifswald und Rostock wesentlich verbessert werden.</p> <p>Zwischen der Hansestadt Stralsund und Rostock regen wir eine S-Bahn Verbindung mit maximal 30 minütigen Taktzeiten an.</p> <p>Die Darß Bahn muß unbedingt realisiert werden.</p> <p>Dabei müssen aber auch die weiteren Anschlüsse über die Halbinsel bis nach Ribnitz-Damgarten, Graal-Müritz und Rostock betrachtet werden. Auch hier sollten kurze Taktzeiten von maximal 30 Minuten garantiert werden.</p>	<p>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</p> <p>Durch die festgelegte Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.2) sowie die in Kapitel 4.8 formulierten Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs soll auch eine verbesserte Anbindung der Hansestädte Stralsund, Greifswald und Rostock erreicht und sichergestellt werden.</p> <p>Darüber hinaus wird auch die Prüfung der Einführung einer S-Bahn-Verbindung Rostock – Stralsund sowie die Reaktivierung der Darßbahn durch den Landkreis befürwortet und im NVP-Entwurf entsprechend aufgegriffen (vgl. beides Kapitel 4.8).</p> <p>Die Thematik der Anschlusssicherung zwischen sonstigem ÖPNV und SPNV wird ebenfalls thematisiert (vgl. Kapitel 5.1 sowie auch definierte wichtige Verknüpfungspunkte mit dem sonstigen ÖPNV in Tabelle 37).</p>
	<p>5. Kurzfristig müssen durch den ÖPNV attraktive Anschlüsse an den Schienengebundenen Fernverkehr ermöglicht werden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Anschlusssicherung fokussiert sich insbesondere auf Anschlüsse zu Linien des sonstigen ÖPNV sowie des SPNV an SPNV-Zugangsstellen, wobei Anschlusssicherungen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten entsprechend Kapitel 5.1.2 vorgesehen werden. Sofern möglich und bezogen auf die Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung machbar, werden auch Anschlüsse an Fahrten des SPNV berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung in Kapitel 5.1.8.</p>

Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Inhalt	Abwägung
Jagdschloss-express und Ausflugsfahrten GmbH; 08.09.2021	<p>wie Ihnen bekannt ist, bin ich Betreiber diverser Wegebahnen unter anderem im Bereich Rügen. Der Betrieb der Wegebahnen erfolgt auf der Grundlage entsprechender Genehmigungen des Landkreises seit 1992.</p> <p>Nunmehr ist mir Ihr Entwurf eines Nahverkehrsplanes für den Landkreis Vorpommern-Rügen bekannt geworden. Bei Durchsicht der Planung musste ich feststellen, dass in Ihrem Entwurf die Gelegenheitsverkehre der im Planungsgebiet vielfältig operierenden Kleinwegebahnen nicht erwähnt werden. Ihre Existenz wird ignoriert. Damit wird der Eindruck erweckt, als wären diese Verkehre nicht vorhanden. Nach den Vorschriften des ÖPNV-Gesetzes Mecklenburg-Vorpommern sind in der Planung sämtliche Verkehre zu berücksichtigen.</p> <p>Ich darf Sie daher bitten, vor Beschlussfassung den Plan den gesetzlichen Erfordernissen anzupassen.</p>	<p>Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten. Entsprechend § 2 Abs. 4 ÖPNVG M-V ist der ÖPNV unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Regelungsgegenstand des NVP ist jedoch der sonstige ÖPNV, so dass eine Konkretisierung von Gelegenheitsverkehren in Form des Ausflugsverkehrs hier nicht vorgesehen ist. Vorgaben für Angebote im Gelegenheitsverkehr in Form des Ausflugsverkehrs sind im NVP zudem nicht zulässig</p> <p>Der NVP definiert daher, dass der Landkreis ausdrücklich koordinierte Angebote zwischen ÖPNV und anderen Verkehrsformen unterstützt, so dass alle Anforderungen an NVP-Inhalte auch hinsichtlich bestehender oder zukünftiger Gelegenheitsverkehre, auch in Form des Ausflugsverkehrs, erfüllt ist.</p> <p>Überarbeitungsbedarf besteht daher im Sinne der eingereichten Stellungnahme nicht.</p>
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH; 26.08.2021	<p>gesamtes Dokument: Die Haltestellennamen der VVR werden ohne Komma geschrieben. Richtig: „Binz Großbahnhof“ Falsch: „Binz, Großbahnhof“</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Schreibweise „Ort, Haltestellenname“ ist fachlich geläufig und wird daher unabhängig von der Eigen-Schreibweise der VVR im vorliegenden Dokument verwendet.</p>
	<p>gesamtes Dokument: Wir bitten darum die Abkürzung „NVP“ durchgängig durch „NVPL“ zu ersetzen. „NVP“ ist in unserem Landkreis durch „Nordvorpommern“ besetzt.</p>	<p>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. „NVP“ ist die fachlich geläufige Abkürzung für „Nahverkehrsplan“ und wird daher auch im Landkreis Vorpommern-Rügen genutzt. Darüber hinaus wird im Abkürzungsverzeichnis der Gebrauch der Abkürzung erläutert. „Nordvorpommern“ wird im vorliegenden Dokument nicht abgekürzt, so dass hier kein Konflikt vorliegt.</p>
	<p>Seite 29, Kapitel 1.3: Bitte um Ergänzung zu Punkt Erreichung von 50 % CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV bis zum Jahr 2030: „...von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben und Kraftstoffen...“</p>	<p>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten. Die Ergänzung ist bereits Bestandteil des Punktes.</p>
	<p>Seite 53, Kapitel 2.2.3: Zu Satz: „Im Bereich Fischland-Darß-Zingst verkehrt die Linie 210...“ Schreibweise des Ortes „Wieck“</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur der Schreibweise.</p>

Verkehrs- unternehmen	Inhalt	Abwägung
	Seite 64, Kapitel 2.4: Änderungsvorschlag: Der Tarif der VVR ist von seiner Grundarchitektur her dazu geeignet, <u>um als Verbundtarif die tarifliche Integration von Bahn-, Bus- und Schiffsverkehren herbeizuführen.</u>	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Kapitel 2.4 ist Teil der IST-Analyse und definiert keine zukünftigen Maßnahmen.
	Seite 70, Kapitel 2.4.4: Absatz: Fahrradmitnahme und sonstiger ÖPNV Wir schlagen vor, dass folgender Satz einen eigenen Absatz bekommt, sodass noch deutlicher herausgestellt wird, dass die Fahrradmitnahme (egal ob im Bus oder auf dem Anhänger) im Ermessen des Fahrers liegt.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es wird ein entsprechender Absatz eingefügt.
	Seite 81, Kapitel 4.2.2: Absatz: Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen: „Zusätzlich gelten Vorgaben im Rahmen der Schülerbeförderung (vgl. Kapitel 4.5).“ Wir bitten um die Ersetzung durch: „Gegebenenfalls abweichende Anforderungen, die sich aus der Satzung über die Schülerbeförderung ergeben, sind zu berücksichtigen.“	Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. Durch die bereits vorhandene Formulierung in Kapitel 4.5 ist die gewünschte textliche Ergänzung nicht erforderlich.
	Seite 86, Kapitel 4.2.5: Anmerkung unter Tabelle 20: Abkürzungserläuterung zu „EW“ steht bereits im Abkürzungsverzeichnis.	Kenntnisnahme.
	Seite 89, Tab. 22: Die Erwähnung der morgendlichen Bedienung am Sonntag im „Spätverkehr“ ist ungünstig.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Überschrift wird entsprechend ergänzt „Spätverkehr und Frühverkehr So & Feiertag“.
	Seite 91, Tab. 23 1) Bindestrich bei „Klein Kedingshagen“ entfernen 2) folgende Verbindungsrelation anpassen: Stralsund – Groß Kedingshagen – Klein Kedingshagen und Stralsund – Groß Kedingshagen – Schmedshagen	Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Korrektur.
	Seite 94, Tabelle 24: Aufnahme einer Definition für eine Ringfahrt (1 Ringfahrt = 2 Fahrtenpaare)?	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es wird im Text ergänzt, dass die Erschließung „in Form von einer Ringlinie“ vorgesehen ist. Damit ist die definierte Fahrtenfolge in Tabelle 24 so zu verstehen, dass beide Fahrtrichtungen einer Ringverbindung befahren werden.
	Seite 95, Tabelle 25: Anmerkung unter Tabelle: Ggf. Erwähnung der Abbringer- bzw. Zubringerfahrten an die Deutsche Bahn? (jetzt beispielsweise Fahrt um 07:48 Uhr ab Binz Großbahnhof; Abbringerfahrt vom ICE)	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. In Tabelle 25 werden die Mindestbedienvorgaben (ausreichende Verkehrsbedienung) sowie der Orientierungswert für eine optimale Bedienung (empfehlender Charakter als Teil des Tourismusnetzes, vgl. Kapitel 4.2.8) dargestellt. Hierbei ist zur Festlegung des Mindestbedienstandards zunächst unerheblich, ob einzelne Fahrten eine Zubringer- bzw. Abbringerfunktion zum

Verkehrs- unternehmen	Inhalt	Abwägung
		Fernverkehr übernehmen. Sofern möglich und bezogen auf die Fahr-, Dienst- und Umlaufplanung machbar, sollen jedoch auch Anschlüsse an Fahrten des SPFV berücksichtigt werden. Es erfolgt daher eine entsprechende Ergänzung in Kapitel 5.1.8.
	Seite 108, Kapitel 4.2.8: Dass das Tourismusnetz an eine „saisonale Bedienung“ geknüpft ist, wird nur in Abb. 22 erwähnt. Kann in diesem Kapitel nochmals konkret darauf hingewiesen werden?	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. In Kapitel 4.2.8 wird im Text vor der Abbildung 22 bereits auf den saisonalen Charakter des Tourismusnetzes hingewiesen („Die Netzkategorie Tourismusnetz zielt als Qualitätsempfehlung auf saisonal verdichtete bzw. saisonal zu verdichtenden Verbindungen für stark touristisch genutzte Relationen, die u.a. ebenfalls zumindest saisonal zu verbesserten innerörtlichen Erschließungen führen sollen.“). Es wird jedoch zusätzlich im Abschnitt „Linienverkehre in stark touristisch geprägten Regionen“ auf die saisonale Bedienung hingewiesen.
	Seite 108, Kapitel 4.3: Auflistung der Standards für flex. Bedienformen: Änderungsvorschlag gemäß unserer aktuellen Handhabung: „Mo – Fr bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtantritt“	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Um die Kundenfreundlichkeit zu erhöhen, wird an der Vorgabe einer Anmeldung bis spätestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn festgehalten.
	Seite 119, Kapitel 4.6.4: Absatz: Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der touristischen Verkehre: Zum Punkt Haltestellen Schaabe. Hinweis: Wurde bereits im Mai 2021 realisiert.	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Die Maßnahme wird beibehalten, die Formulierung wird jedoch entsprechend ergänzt („Einrichtung von bzw. Sicherung der zusätzlich eingerichteten Haltestellen [...]“).
	Seite 125, Kapitel 4.6.9: Zu Punkt: Prüfung der Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Haltestelle zwischen Ribnitz, Sportpalast und... Hinweis: Das Wohngebiet Damgartener Chaussee soll genau zwischen den beiden Haltepunkten der Haltestelle Ribnitz Sportpalast entstehen, d.h. die Anbindung ist gegeben.	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Entsprechend den Hinweisen der Stadt Ribnitz-Damgarten aus der Frühbeteiligung der Städte und Gemeinden zur Erstellung des Nahverkehrsplans wird das neue Wohngebiet Damgartener Chaussee östlich der Haltestelle Ribnitz, Sportpalast entstehen im Bereich des Supermarktes Norma in der Nähe B 105 bzw. L 181. Daraus ergibt sich der in Kapitel 4.6.9 beschriebene Prüfbedarf zur Sicherung der Erschließung, so dass der Prüfpunkt beibehalten wird.
	Seite 132, Kapitel 5.1.2: Zu Punkt: „Die Echtzeitdaten des ITCS sollen so gestaltet sein, dass...“ Vorschlag: „...dass sie mit einer zentralen Datendrehscheibe, zum Beispiel die der VMV, kompatibel sind.“	Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der langfristig angestrebten Einführung eines Verkehrsverbundes wird an der Formulierung der Kompatibilität mit der Datendrehscheibe der VMV festgehalten. Es erfolgt jedoch eine entsprechende Ergänzung zu „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.“
	Seite 143, Kapitel 5.2.4: Aufnahme des Hinweises zum Satz „Die Tarif- und Vertriebslandschaft im Landkreis Vorpommern-Rügen erfordert eine zeitgemäße Weiterentwicklung, die sowohl Kundenanforderungen aber auch	Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Regelung der Tarifüberprüfung erfolgt im Rahmen der vertraglichen Vorgaben z.B. im öDA. Daher wird diese Vorgabe hier nicht übernommen.

Verkehrsunternehmen	Inhalt	Abwägung
	<p>den wirtschaftlichen Anforderungen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger entspricht.“:</p> <p>„...Dies entspricht in der Regel einer jährlichen oder zweijährlichen Überprüfung des Tarifs auf seine Ergiebigkeit.“</p> <p>Seite 146, Kapitel 5.2.4: Absatz: Mittel- bis langfristig: Einführung eines Verbundtarifs (eTarif)</p> <p>Bitte Anpassung: „Der Tarif der VVR ist von seiner Grundarchitektur her dazu geeignet, um als Verbundtarif die tarifliche Integration von Bahn-, Bus- und Schiffsverkehren herbeizuführen.“</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Es erfolgt eine entsprechende Anpassung in Kapitel 5.2.4.</p>
<p>Weißer Flotte GmbH; 10.09.2021</p>	<p>1. Die ÖPNV-Fährverkehre wurden richtig und vollständig eingearbeitet. Dennoch wurde die ÖPNV-Bedeutung der Linien Wittower Fähre und Stralsund - Altefähre nicht ausreichend intensiv gewürdigt.</p> <p>2. Gerade im Hinblick auf eine starke touristische Ausrichtung des ÖPNV kommen den Gelegenheitsverkehren der Personenfähren im Bereich Mönchgut eine starke Entlastungsfunktion zu, die mittlerweile ÖPNV-Charakter aufweist und nicht eingearbeitet wurde.</p> <p>3. Unerlässlich ist aus unserer Sicht die Einrichtung einer seeseitigen ÖPNV-Verbindung zwischen den Seebrücken Binz, Sellin und Göhren. Diese Einrichtung wäre ein zentrales Element zur Verkehrsentslastung im Bereich Mönchgut-Granitz. Insofern bitten wir um Ergänzung, da die eindimensionale Ausrichtung des Nahverkehrsplans auf den Busbereich keine Innovationskraft und somit auch keine Entlastungswirkung in touristischen HotSpot-Regionen hat.</p> <p>Grundsätzlich fehlt für den Landkreis ein integriertes Verkehrsentwicklungskonzept, was aus unserer Sicht Basis für die Erarbeitung eines Nahverkehrsplanes sein sollte. Für die Erarbeitung eines solchen Konzeptes stehen wir jederzeit zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Verkehre sind bereits im NVP enthalten.</p> <p>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt. Es wird ein Prüfauftrag zur Schaffung von Schiffsverbindungen inkl. Verknüpfung mit dem ÖPNV im Kapitel 5.1.4 ergänzt. Ziel ist dabei die Schaffung intermodaler Wegeketten, 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. Im NVP werden aufbauend auf die Hinweise im TÖB-Verfahren beispielhafte Untersuchungsbereiche vorgeschlagen, die jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

VERMERK

Datum: 10.12.2021

Anlass: Pflicht zur Aufnahme von Wegebahnen in den neuen Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Vorpommern-Rügen

Verteiler: IGES Institut GmbH (Christoph Gipp und Annkatrin Nickels), Landkreis Vorpommern-Rügen

1 Ausgangslage und Fragestellung

Der Landkreis Vorpommern-Rügen lässt derzeit durch die Firma IGES Institut GmbH einen neuen NVP erarbeiten. Der Entwurfsprozess ist weit fortgeschritten, der derzeit vorhandene Entwurf umfasst mehr als 217 Seiten und beschreibt umfassend die verkehrsgeografische Ausgangslage des Planungsgebiets, die gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen im Landkreis, insbesondere die des ÖPNV sowie die geplanten Angebotsentwicklungen im ÖPNV. Im Landkreis werden vereinzelt auch sogenannte Wegebahnen von verschiedenen privaten Betreibern betrieben, deren Funktion im Wesentlichen in der Anbindung touristischer Ziele an öffentliche Parkplätze durch Nutzung öffentlicher Straßen besteht. Diese Wegebahnen sind nach § 48 Abs. 1 PBefG¹ als Ausflugsfahrten genehmigt, unterliegen damit keiner Betriebspflicht und keiner Tarifpflicht, gesetzliche Anforderungen an Barrierefreiheit bestehen nicht. Die Wegebahnen wurden in begleitend zur NVP-Erstellung durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen zur Konzeptionsphase des Nahverkehrsplans, hier konkret im Rahmen der im Juni und September 2020 durchgeführten Workshopreihe „Mobilitätsdialoge zum Nahverkehrsplan“, dargestellt und diskutiert. Im NVP-Entwurf wird diese Verkehrsart durch die Erwähnung von Gelegenheitsverkehren in Form der Ausflugsfahrten benannt, jedoch nicht für das Planungsziel berücksichtigt. Sie werden nicht als Teil des ÖPNV gewertet, so dass mit dem NVP die aus kreislicher Sicht vorgesehenen Verbindungsrelationen des sonstigen ÖPNV inklusive von Anbindungsmöglichkeiten zu touristischen Zielen definiert werden, die als Teil des ÖPNV (versehen mit „normaler“ Liniengenehmigung) anzusehen sein werden. Im

¹ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822).

Anhörungsverfahren und per anwaltlichem Schriftsatz wurde sich gegen die geplanten Busverkehre gewendet und verlangt, die planungsrelevante Aufnahme der Wegebahnen in den NVP dergestalt vorzunehmen, dass dann für parallel laufende Buslinien planerisch kein Raum mehr bleibt. Der Landkreis möchte darauf hin prüfen, ob er rechtlich verpflichtet ist, Wegebahnen in den neuen NVP in Form planerisch relevanten Verkehrs („Teil des ÖPNV“) aufzunehmen.

2 Rechtsgrundlage des NVP

Eine rechtliche Verpflichtung des Landkreises zur Berücksichtigung von Wegebahnen in einem NVP müsste sich aus Gesetz ergeben. Die Nahverkehrsplanung („Erstellung eines NVP“) ist in verschiedenen Gesetzen geregelt. Zum einen stellt das PBefG einen relevanten Rahmen dar, dort werden die generellen Verpflichtungen der zuständigen Aufgabenträger hinsichtlich der Förderung der Verkehrsbedienung und dem Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr definiert. Zum anderen regelt das ÖPNVG Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)² die Zuständigkeiten zur Erstellung eines NVP.

2.1 § 8 Abs. 3 Satz 2 ff PBefG

Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG sind die Aufgabenträger (als von den Ländern benannte Behörden) für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig.

In § 8 Abs. 3 Satz 2 ff PBefG werden dann weiter die grundsätzlichen Pflichten des zuständigen Aufgabenträgers bei Erlass eines NVP benannt:

„Der Aufgabenträger definiert dazu [zur Sicherstellung, s. vor; Einfügung OR] die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15.11.1995 (GVObI. M-V 1995, S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.05.2020 (GVObI. M-V S. 445).

Hauptgegenstände des NVP sind demgemäß örtlich-zeitliche Quantitäten (Linienführungen, Haltstellen, Bedienungszeiten und -häufigkeiten, Einsatz von Bedarfsverkehren) sowie Qualitäten (etwa Fahrzeuge).³ Große Relevanz hat die Sicherstellung eines barrierefreien Bedienungsangebots. Bezugsrahmen ist dabei stets der öffentliche Personennahverkehr § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG).

Grundsätzlich gilt bei der Aufstellung eines NVP das allgemeine planungsrechtliche Gebot der Abwägung gegensätzlicher Belange und Betroffenheiten.⁴ Zugleich gibt es keine einklagbare Gestaltungspflicht hinsichtlich der Inhalte eines NVP.⁵ Dies gilt schon deswegen, weil ein NVP nur „in der Regel“ erlassen werden muss, ein „planfreier“ Zustand also keineswegs ein rechtswidriger ist. Wird ein NVP aufgestellt, so müssten also die zuvor skizzierten Hauptgegenstände unter Vornahme der erforderlichen Abwägungen behandelt werden, ohne dass damit ein subjektives Recht verletzt werden könnte.

2.2 Rechtlicher Charakter Wegebahnen im ÖPNV-System

Fraglich ist nun, ob diese objektiv-rechtliche Pflicht dadurch verletzt wurde, dass Wegebahnen zwar im Erstellungsprozess des NVP berücksichtigt bzw. diskutiert wurden und Gelegenheitsverkehre in Form der Ausflugsfahrten Erwähnung im NVP-Entwurf finden, deren Existenz jedoch nicht in die Abwägungen zum Planziel eingeflossen sind. Dazu müssten die Wegebahnen Teil des öffentlichen Nahverkehrs sein.

2.2.1 Wegebahnen als Linienverkehr?

Gemäß § 8 Abs. 1 PBefG ist öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Als Maßstab gilt dabei eine Reiseweite von 50 Kilometern bzw. einer Stunde Reisezeit, die von der Mehrzahl der Beförderungsfälle nicht überschritten werden darf. Linienverkehr ist dabei der Verkehr, der nach § 42 PBefG genehmigt worden ist (Genehmigungspflicht: § 2 PBefG). Bereits Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG (etwa Werksverkehr, Markt- und Theaterfahrten) sind trotz Linienförmigkeit des Verkehrs wegen der nicht allgemeinen Zugänglichkeit nicht umfasst.⁶ Zwar dürften die Wegebahnen die Voraussetzungen des § 42 PBefG materiell-rechtlich erfüllen, jedoch ist einzig entscheidendes

³ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 46.

⁴ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 42.

⁵ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 49.

⁶ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 7.

Merkmal für eine Zuordnung die formale Rechtsgrundlage der erteilten Genehmigung. Eine Genehmigung nach § 42 PBefG liegt für die Wegebahnen gerade nicht vor. Die Wegebahnen sind daher nicht als Linienverkehr zu werten.

2.2.2 Wegebahnen als Taxi- oder Mietwagenverkehr?

Als Teil des ÖPNV ist gemäß § 8 Abs. 2 PBefG auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen anzusehen, der eine zuvor aufgeführte Verkehrsart (s. 2.2.1) ersetzt, ergänzt oder verdichtet. Dies muss allerdings auf eine konkrete Verkehrsrelation (Linie oder Linienteil) bezogen sein, eine Bestandslinie des ÖPNV im Linienverkehr ist also vorausgesetzt.⁷ Nur insoweit kann ein als Gelegenheitsverkehr zu klassifizierender Verkehr an den Rechtscharakter des Linienverkehrs heranreichen. Grundsätzlich ist Taxi- oder Mietwagenverkehr der Verkehr, der formal entsprechend genehmigt wurde. Die Genehmigung für Taxiverkehr ergibt sich aus § 47 PBefG, diejenige für Mietwagenverkehr aus § 49 PBefG. Solcher Art Genehmigungen liegen bei den Wegebahnen nicht vor.

2.2.3 Wegebahnen als gebündelter Bedarfsverkehr?

Da eine Genehmigung auch nicht gemäß § 50 PBefG für gebündelten Bedarfsverkehr vorliegt, kommt dieser hier ebenfalls nicht in Betracht.

2.2.4 Wegebahnen als Ausflugsfahrten?

Die Wegebahnen dürften vom Charakter her Ausflugsfahrten entsprechen. Als solche sind Fahrten zu bezeichnen, die ein Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsamen verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt (§ 48 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Die Fahrten der Wegebahnen sind von der zuständigen Genehmigungsbehörde als eben solche Ausflugsfahrten genehmigt.

2.3 Folgen der Einordnung der Wegebahnen als Ausflugsfahrten – keine zwingende Berücksichtigung in NVP

Da die Wegebahnen als Ausflugsfahrten im Sinne des § 48 Abs. 1 PBefG genehmigt worden sind, sind diese nicht Bestandteil des ÖPNV. Verkehre, die nicht dem ÖPNV zuzuordnen sind, sind schon dem Wortlaut nach nicht notwendiger Bestandteil von Nahverkehrsplänen. Wenn sich der Aufgabenträger aus freien Stücken dazu entscheidet, bestimmte Verkehre außerhalb des ÖPNV in seinen NVP aufzunehmen, dann kann er dies im Rahmen seiner planerischen

⁷ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 8.

Gestaltungsfreiheit vornehmen, ohne dass eine Rechtspflicht daraus erwächst, jede Form von Verkehr überhaupt bzw. mit Bezug zu jeweiligen Planungszielen zu erwähnen. Ein entsprechendes subjektives Recht dazu besteht weder aus grundrechtlichen und/der einfachgesetzlichen Abwehrrechten noch aus dem Gleichheitssatz (Art. 3 GG), da dem NVP schlicht der Charakter als Rechtsnorm bzw. als Verwaltungsakt fehlt.⁸ Spätere belastende Verwaltungsakte anderer Behörden mögen den NVP als Erwägungsgrundlage voraussetzen, er selbst entfaltet dadurch keine ein subjektives Recht verletzende Wirkung.

2.4 § 7 ÖPNVG M-V – Landkreis ist zuständige Behörde

Gemäß § 7 ÖPNVG M-V haben die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V einen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes aufzustellen. Der Nahverkehrsplan bildet dabei den Rahmen für die regionale Entwicklung des ÖPNV. Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V zuständiger Aufgabenträger, da von der Möglichkeit einer Delegation der Aufgabenträgereigenschaft auf eine kreisangehörige Gemeinde gemäß § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V zumindest mit Bezug zu Gemeinden, in denen Wegebahnen verkehren, kein Gebrauch gemacht worden ist. Damit bestehen auch keine formellen Bedenken gegen die Entscheidung des Landkreises, Wegebahnen im NVP nicht mit Planzielen verbunden aufzuführen sondern lediglich Gelegenheitsverkehre in Form der Ausflugsfahrten zu erwähnen.

Dagegen spricht auch nicht, dass gemäß § 2 Abs. 2 KV M-V die Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs zum eigenen Wirkungskreis der Gemeinden gehört. Durch die vorrangige, da speziellere Vorschrift des § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V wird die Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV klar den Landkreisen zugewiesen. Für eigenes Tätigwerden bleibt den kreisangehörigen Gemeinden daher (abgesehen vom hier nicht einschlägigen Ausnahmefall des § 3 Abs. 4 ÖPNVG M-V, s.o.) kein Raum.

Die Entscheidung über die Nichtberücksichtigung der Wegebahnen als Planungsziel des neuen NVP ist daher von der zuständigen Behörde getroffen worden.

⁸ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 43.

2.5 § 8 Abs. 3 Sätze 6 und 7 PBefG i.V.m. § 7 Abs. 4 ff. ÖPNVG M-V - Einhaltung der Verfahrensvorschriften

Der NVP ist auch nicht deswegen angreifbar, weil die planerische Nichtberücksichtigung der Wegebahnen unter bisheriger Missachtung der Verfahrensvorschriften für die Aufstellung eines NVP ergangen wäre. Die Verfahrensvorschriften sind bisher eingehalten worden.

§ 8 Abs. 3 Sätze 6 PBefG gebietet eine frühzeitige Beteiligung vorhandener Unternehmer bei der Planaufstellung. Auch nicht konzessionierte Unternehmer gehören dazu.⁹ Hinzu kommt die Beteiligung von Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie Fahrgastverbände (§ 8 Abs. 3 Satz 6 2. HS PBefG). Beteiligung bedeutet dabei die Gewährung von Gelegenheit zur Einflussnahme, etwa durch Anhörungen, Insbenedmensetzen und Abwägen geltend gemachter Interessen.¹⁰ Dabei sind die Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG). Dies ist im Rahmen eines umfassenden Anhörungsverfahrens mit Elementen wie einer Frühbeteiligung aller Ämter, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden des Landkreises, von zwei Workshopreihen „Mobilitätsdialoge zum Nahverkehrsplan“, einer öffentlichen Online-Befragung zur Nahverkehrsplanung und eines förmlichen Verfahrens zur Beteiligung Träger öffentlicher Belange aufbauend auf den konkreten Entwurf des NVP erfolgt, auch Betreiber von Wegebahnen konnten Stellung nehmen. Dazu wurde der Plan-Entwurf allen Trägern öffentlicher Belange öffentlich zugänglich gemacht. Ausdrücklich nicht erfordert ist eine Zustimmung der Angehörten.¹¹ Weitere Verfahrensvorgaben ergeben sich aus dem ÖPNVG M-V. Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind alle vorgeschriebenen Verfahrensschritte erfolgt:

- § 7 Abs. 4: Mit benachbarte Aufgabenträgern ist sich abzustimmen, ein Benehmen mit den regionalen Planungsverbänden ist herzustellen: Dies ist nach Auskunft von IGES Institut GmbH erfolgt. Hierbei ist festzuhalten, dass „Benehmen“ nicht mit „Zustimmung“ verwechselt werden darf (siehe Ausführung oben).
- § 7 Abs. 5: Die Aufgabenträger sollen sich eines ÖPNV-Beirates bedienen: Dies ist nach Auskunft von IGES Institut GmbH erfolgt.
- § 7 Abs. 6: Mit den betroffenen Gemeinden ist das Benehmen herzustellen: Dies ist nach Auskunft von IGES Institut GmbH erfolgt. Hierbei ist festzuhalten, dass „Benehmen“ nicht mit „Zustimmung“ verwechselt werden darf (siehe Ausführung oben).

⁹ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 51.

¹⁰ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 52.

¹¹ Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG – Kommentar, 2. Auflage, München 2014, § 8 Rz. 52.

- § 7 Abs. 7: Der Nahverkehrsplan wird von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen und ist anschließend beim Aufgabenträger zur kostenlosen Einsicht durch jedermann während der Sprechzeiten auszulegen: Dies ist nach Auskunft von IGES Institut GmbH nun vorgesehen.

Verfahrensfehler wurden im bisherigen Erstellungsprozess des NVP nicht begangen, daher ist eine Angreifbarkeit des NVP zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach nicht gegeben.

3 Abschließendes Fazit

Die bisherige Erstellung des NVP erfolgt durch die zuständige Behörde im Rahmen eines rechtmäßigen Verwaltungsverfahrens, dass alle Form- und Verfahrensvorschriften bisher eingehalten hat. Materiell-rechtlich legt ein NVP die Zielvorstellungen des Aufgabenträgers für den öffentlichen Personennahverkehr in seinem Zuständigkeitsgebiet für einen begrenzten Zeitraum fest. Da Wegebahnen als Ausflugsverkehr genehmigter Gelegenheitsverkehr nicht Bestandteil des ÖPNV sind, waren sie nicht als Teil des Planungszieles in den NVP aufzunehmen. Wegebahnen deskriptiv in einen NVP aufzunehmen ist nicht unzulässig, dies hat nur keinerlei nachfolgende Rechtswirkungen für den ÖPNV im Plangebiet, insbesondere mit Blick auf künftige Abwägungsentscheidungen der Genehmigungsbehörde.

Für die Rödl GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft
Hamburg, 10.12.2021

Jörg Niemann

Diplom-Jurist

Leiter Kompetenz-Center Mobilität

Oliver Ronnisch

Rechtsanwalt



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Stabsstelle Wirtschaftsförderg./ Regionalentwicklung

Vorlagen-Nr.:
BV/3/0318

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung	Vorberatung	17.01.2022			
Haushalts- und Finanzausschuss	Vorberatung	26.01.2022			
Kreisausschuss	Vorberatung	31.01.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Neustrukturierung der Wirtschaftsförderung - Mitgliedschaft im Verein für Regionalmarketing und -entwicklung Vorpommern

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den Kreistagsbeschluss KT 265-13/2021 vom 11. Oktober 2021 wie folgt zu ändern:

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird Gründungsmitglied im Verein für Regionalmarketing und -entwicklung Vorpommern.

Der Kreistag empfiehlt den Landrat und den Vorsitzenden des Wirtschaftsausschusses als Mitglieder im Vorstand des Vereins.

Stralsund, 6. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Mit Schreiben vom 1. November 2021 teilte der Landrat den Mitgliedern der interkommunalen Arbeitsgruppe mit, dass der Kreistag den Beschluss über die Gründungsmitgliedschaft des Landkreises Vorpommern-Rügen im Regionalmarketingverein Vorpommern unter der Bedingung gefasst hat, dass sich der Sitz des Vereins im Landkreis Vorpommern-Rügen befindet. Mit dieser Information erfolgte auch eine Abfrage zur Reaktion der Gremien unserer Partner und die eventuelle Bereitschaft zur nochmaligen Diskussion über den Vereinssitz bzw. Empfehlung für die weitere Vorgehensweise aus Sicht des Kreistages Vorpommern-Greifswald.

Im Ergebnis liegen nun drei schriftliche Stellungnahmen vor. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, der Landkreis Vorpommern-Greifswald und der Vorsitzende der Gesellschaftsversammlung der Wirtschaftsfördergesellschaft Vorpommern mbH sehen aufgrund ihrer Argumentation keine Notwendigkeit der erneuten Gremienbefassung und hoffen, dass die nun vorgetragene Argumentation die Mitglieder des Kreistages Vorpommern-Rügen überzeugen und der Beschluss zum Thema Vereinssitz nochmal überdacht wird.

Die wesentlichen Argumentationspunkte für den Vereinssitz in Greifswald sind:

1. Am Firmensitz der Wirtschaftsfördergesellschaft Vorpommern GmbH - Brandteichstraße 20 in Greifswald - stehen aufgrund der Reduktion der Geschäftstätigkeit und des Personals der Gesellschaft Büroräume für den Verein zur Verfügung, die zudem mit Technik ausgestattet sind. Daraus ergibt sich eine erhebliche Kosteneinsparung durch die Nutzung der bestehenden Infrastruktur.
2. Nach aktuellem Stand stammt die Mehrzahl der Gründungsmitglieder aus dem Landkreis Vorpommern-Greifswald.
3. Für den Verein wichtige Netzwerkpartner und Gründungsmitglieder haben ihren Hauptsitz in Greifswald, also räumlich gesehen im Zentrum von Vorpommern. Damit ist eine optimale Zusammenarbeit auch im persönlichen Austausch auf kurzem Wege möglich.

In der Folge wird auf die Forderung, den Sitz des Vereins innerhalb des Landkreises Vorpommern-Rügen anzusiedeln, verzichtet.

Anlagen:

keine

<u>Finanzielle Auswirkungen:</u>		<input type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto: 1140500.5642000	75.000,00 €
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr: 2023	75.000,00 €
	Haushaltsjahr: 2024	75.000,00 €
	Haushaltsjahr: 2025	75.000,00 €
Bemerkungen:		



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Finanzen

Vorlagen Nr.:
BV/3/0300/1

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Haushalts- und Finanzausschuss	Vorberatung	26.01.2022			
Kreisausschuss	Vorberatung	31.01.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Haushaltssatzung und Haushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Haushaltssatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023 mit ihren Bestandteilen und Anlagen.
2. Der Kreistag stellt den Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Abfallwirtschaft Vorpommern-Rügen für die Wirtschaftsjahre 2022/2023 fest.
3. Der Kreistag stellt den Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen für die Wirtschaftsjahre 2022/2023 fest.
4. Der Kreistag stellt den Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Infrastrukturverwaltungsbetrieb Vorpommern-Rügen für die Wirtschaftsjahre 2022/2023 fest.
5. Der Kreistag stellt den Wirtschaftsplan des Eigenbetriebes Rettungsdienst Vorpommern-Rügen für die Wirtschaftsjahre 2022/2023 fest.

Stralsund, 12. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Gemäß § 104 Abs. 3 Nr. 7 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) entscheidet der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Haushaltssatzung, den Haushaltsplan und den Stellenplan. Die vorliegende Haushaltssatzung basiert auf dem Orientierungsdatenerlass vom 29. November 2021 sowie auf den Ergebnissen des Kommunalgipfels vom 13. Dezember 2021, bekanntgegeben durch den geänderten Orientierungsdatenerlass vom 17. Dezember 2021. Mit den Ergebnissen des Kommunalgipfels und der korrigierten Steuerschätzung konnte die drohende Haushaltskonsolidierung des Landkreises für den Planungszeitraum abgewendet werden.

Die korrigierte Steuerschätzung führt auch dazu, dass sich die Einnahmen aus der Kreisumlage durch höhere Kreisumlagegrundlagen bei einem gleichbleibenden Kreisumlagehebesatz verbessern. Der vorgeschlagene und seit dem Jahr 2020 konstant gehaltene Kreisumlagehebesatz von 41,24 v. H. der Kreisumlagegrundlagen bleibt für die Jahre 2022 und 2023 unverändert.

Trotz der steigenden Erträge gelingt es dem Landkreis nicht jahresbezogen seinen Aufwand zu decken. Nur durch die guten Ergebnisse aus den Vorjahren kann der gesetzlich geforderte Haushaltsausgleich erreicht und somit eine Haushaltskonsolidierung verhindert werden. Der Gewinnvortrag im Ergebnishaushalt wird im Finanzplanungszeitraum mehr als halbiert. Neben dem Gewinnvortrag werden auch Kapitalrücklagenentnahmen im gesetzlich zulässigen Rahmen zur Ergebnisverbesserung eingesetzt. Im Finanzhaushalt wird der Vortrag über den Finanzplanungszeitraum fast vollständig aufgebraucht.

Wesentliche Ursachen für den fehlenden unterjährigen Haushaltsausgleich sind weiterhin steigende Sozialausgaben. So nimmt der kreisliche Anteil in den Bereichen Jugend und Soziales erneut zu. Zudem schlagen sich im Haushalt des Landkreises steigende Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen nieder. Insbesondere für die Bewältigung der großen anstehenden Aufgaben der Digitalisierung der Schulen und der Verwaltung sind in den kommenden Haushaltsjahren steigende Aufwendungen eingeplant. Für geplante Unterhaltungsaufwendungen und Betriebskosten waren Kostensteigerungen zu berücksichtigen. Durch die vom Kreistag angestrebten Änderungen zur Schülerbeförderung waren höhere Kosten in die Haushaltsplanung aufzunehmen.

Für das Haushaltsjahr 2022 wurden zudem Corona-bedingte Aufwendungen eingeplant, die voraussichtlich aufgrund angekündigter Kostenerstattungen durch das Land getragen werden. Momentan ist nicht absehbar, ob diesbezüglich ein vollständiger Kostenausgleich erfolgt und ob auch über das Jahr 2022 hinaus weitere Corona-bedingte Haushaltsbelastungen entstehen.

Die Infrastrukturpauschale wird in den Jahren 2022 bis 2024 vollständig und im Jahr 2025 anteilig zur Finanzierung der laufenden Aufwendungen und Auszahlungen eingesetzt. Dadurch hat sich der Kreditbedarf im investiven Bereich entsprechend um diesen Betrag erhöht. Der Einsatz der Infrastrukturpauschale auch für die Unterhaltung des Infrastrukturvermögens ist rechtlich zulässig und für den Haushaltsausgleich geboten.

Bedeutende Investitionsvorhaben in den kommenden Jahren sind die Errichtung des Berufsschulcampus, die Umsetzung der Standortkonzeptes am Verwaltungsstandort Stralsund und die Digitalisierung Schulen. Zur Absicherung aller geplanten investiven Vorhaben sind Kreditaufnahmen in den Jahren 2022 bis 2024 von insgesamt 79,5 Mio. EUR vorgesehen.

Im Vergleich zum Haushaltsjahr 2021 haben sich die Planstellen um 32,9 VZÄ auf 949,968 VZÄ erhöht. Im Haushaltsjahr 2023 kommen weitere zwei VZÄ Stellen hinzu. Mit dem Stel-

lenaufwuchs wird dem Aufgabenzuwachs, insbesondere durch die Aufgabenübertragung vom Bund bzw. vom Land, Rechnung getragen.

Bei vollständiger Planumsetzung wird sich die Liquidität des Landkreises um ca. 13,0 Mio. EUR verringern.

Trotz der negativen Haushaltsentwicklung ist mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 und dem dazugehörigen Finanzplanungszeitraum von einer gesicherten dauernden Leistungsfähigkeit (Bewertung nach RUBIKON) auszugehen.

Zu dieser Beschlussvorlage sind nunmehr in Ergänzung zu der BV/3/0300 als Anlagen der vollständige Plan für den Doppelhaushalt 2022/2023 einschließlich der erforderlichen Anlagen sowie die umfassende Abwägung der Kreisumlage beigefügt.

Anlagen:

Haushaltssatzung und Haushaltsplan 2022/2023:

Anlage 1 - Band 1-Haushaltsplan

Anlage 2 - Band 2-Stellenplan

Anlage 3 - Band 3-Wirtschaftspläne

Anlage 4 - Band 4-Abwägung Kreisumlage

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Änderungsantrag

Einreicher:
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR

Vorlagen Nr.:
A/3/0147

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Änderungsantrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR zur BV/3/0300/1

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen beschließt, das Produktsachkonto 5540600.5291001 „Landschaftsschutz, Artenschutz; Klima- und Lärmschutz“ (S. 350 im Haushaltsplan) für die 35 Naturschutzgebiete im Landkreis Vorpommern-Rügen für die Jahre 2022 und 2023 auf je 35.000 € zu erhöhen.

Begründung:

Die Kreisverwaltung schlägt vor, die 35 Naturschutzgebiete mit 15.000 € je Jahr zu unterstützen. Auf Grund der unzureichenden finanziellen Ausstattung der vergangenen Jahre konnten viele Investitionen nicht getätigt werden. Besteht eine der Kernaufgaben des Landkreises Vorpommern-Rügen doch darin, die Pflege und den Erhalt der Naturschutzgebiete sicherzustellen. Nur so kann ausreichend in u. A. Bänke, Zäune, Beschilderungen sowie Sicherungs- und Pflegemaßnahmen investiert werden. Mit den bisherigen 10.000 € bzw. nun angedachten 15.000 €, lassen sich zum Beispiel fehlende Informationstafeln, Bohlenwege, Nistkästen oder auch Mahden und Neuanpflanzungen nicht in ausreichendem Umfang realisieren. Vor allem regelmäßige Pflegemaßnahmen die zum Beispiel Magerstandorte durch Nährstoffentzug benötigen, müssen finanziell abgesichert sein. Mit der beantragten Summe kann der Landkreis 1000 € pro Jahr und je Naturschutzgebiet aufwenden.

gez. Dirk Niehaus
Kreistagsmitglied
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Änderungsantrag

Einreicher:
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR

Vorlagen Nr.:
A/3/0149

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Änderungsantrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR zur Beschlussvorlage BV/3/0300/1

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen beschließt, im Teilhaushalt 4 FD 43 (Fachdienst Bau und Planung)

- im Produkt 5420000 Kreisstraßen (Seite 345) die laufenden Auszahlungen im Plan 2022 und im Plan 2023 um jeweils 225.000 € zu erhöhen,

und

- im Produkt 5111500 Kreisentwicklung, Verkehrsplanung, Umsetzung und Steuerung von Planung (Seite 339) das Konto 5625003 Gutachten, Studien und Konzepte, Fortsetzung, Umsetzung von Wegekonzepten um jeweils (für die Jahre 2022 und 2023) 25.000 € zu erhöhen.

Begründung:

Nur mit zusätzlichen finanziellen Mitteln für Eigenanteile des Landkreises Vorpommern-Rügen kann das Radwegenetz ausgebaut und damit ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende geschaffen werden.

Zum Produkt 5420000 Kreisstraßen heißt es im Haushaltsplan (Seite 345) unter Ziele:

„Erweiterung des Radwegenetzes des Landkreises Vorpommern-Rügen bis zum 31. Dezember 2023 um 1,4 km“ (siehe auch die Veränderung des Bestands des Radwegenetzes des LK V-R (Seite 345) von 2021 58,033 km auf 2023 59,433 km). Das ist ein Armutszeugnis!!

Nach dem im Mobilitätsausschuss vorgestellten Radwegekonzept (RWK) des Landkreises werden erst ab 2024 (!) lediglich 125.000 EURO als Eigenanteil des Landkreises für Radwegemaßnahmen jährlich eingeplant werden (Seite 45 des RWK). Die Mobilitätswende darf jedoch nicht erst 2024 starten, sondern muss jetzt beginnen. Dafür müssen - neben dem erforderlichen Personal (siehe weiterem Änderungsantrag) - auch die erforderlichen Eigenanteile des Landkreises in den Haushalt eingeplant werden. Denn es ist zu erwarten, dass auch die Förderprogramme des

Bundes nach dem Wechsel der Bundesregierung verstärkt werden.

Bei einem geschätzten Eigenanteil von 10% können nach dem vorgestellten Radwegekonzept lediglich Radverkehrsprojekte in einem Gesamtumfang von 1,25 Mio. € durchgeführt werden. Damit könnten die im Radwegekonzept aufgelisteten Maßnahmen nicht innerhalb der avisierten 6 (!) Jahre fertiggestellt werden. Vielmehr würde in etwa die doppelte Zeit benötigt werden. Denn nur für den Ausbau an den Kreisstraßen (ohne Bundesstraßen) fallen Kosten von ca. 15,8 Mio. € für 39,5 km Kreisstraßen an (vgl. Seite 44 RWK). Mit einem Eigenanteil von 125.000 € jährlich können jedoch lediglich Maßnahmen in einem Umfang von 1,25 Mio. € hergestellt werden; in 6 Jahren mithin von 7,5 Mio. €. Der Ausbau allein der geplanten Maßnahmen dauert voraussichtlich daher eher 12 Jahre!

Hinzu kommt, dass mit diesem Radwegekonzept noch lange nicht alle Kreisstraßen mit Radwegen versorgt wären. Allein in den im Radwegekonzept untersuchten sogenannten Nahbereichen der Zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte befinden sich 136 km Kreisstraßen, an denen zurzeit 48 km (35%) Radwege bestehen. Es fehlen allein hier nicht die 39,5 km des Radwegekonzepts, sondern mehr als die doppelte Streckenzahl, nämlich 88 km. Würde nur das Radwegekonzept linear fortgeschrieben werden, bräuchte man (erst ab dem Jahr 2024) ca. 25 Jahre um diese Radwege zu errichten, also eine ganze Generation!).

Übrigens insgesamt hat der Landkreis sogar 323,5 km Kreisstraßen (Seite 3 RWK). Für die weitere Errichtung bräuchte man also etwa noch eine weitere Generation.

Deshalb müssen wir jetzt damit anfangen!!

Deshalb muss der Betrag auf 250.000 € jährlich verdoppelt werden. Wir schlagen vor, diese Summe auf die im Antrag genannten Produkte zu verteilen.

gez. Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Änderungsantrag

Einreicher:
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR

Vorlagen Nr.:
A/3/0150

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Änderungsantrag der Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR zur Beschlussvorlage BV/3/0300/1

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen beschließt, im Stellenplan

im Fachdienst Bau und Planung

im Bereich 43.10 Tiefbau 2 Stellen (E11) für Tiefbau-Ingenieur:innen

und

im Bereich 43.40 Planung 2 Stellen (E 11) für Verkehrsplaner:innen (Mobilitätsmanager:innen) zusätzlich einzustellen.

Begründung:

Nur mit zusätzlichem Personal kann die Mobilitätswende geschafft werden.

Bei der Vorstellung des Radwegekonzeptes des Landkreises im Mobilitätsausschuss wurde sinngemäß mitgeteilt, dass mit dem bestehenden Personal nicht mehr als die bisher geplanten Projekte umgesetzt werden könnten. Nach dem Radwegekonzept sollen erst ab 2024 lediglich 125.000 € als Eigenanteil des Landkreises für Radwegemaßnahmen jährlich eingeplant werden. Die Mobilitätswende darf jedoch nicht erst 2024 starten, sondern muss jetzt beginnen. Dafür muss auch das erforderliche Personal bereitgestellt werden.

Auch können nach dem Radwegekonzept (erst ab 2024) bei einem geschätzten Eigenanteil von 10% lediglich Radverkehrsprojekte in einem Gesamtumfang von 1,25 Mio. € durchgeführt werden. Damit könnten die im Radwegekonzept aufgelisteten Maßnahmen nicht innerhalb der avisierten 6 (!) Jahre fertiggestellt werden. Vielmehr würde etwa die doppelte Zeit benötigt werden. Eine Erhöhung des jährlichen Eigenanteils auf 250.000, - €, wie wir ihn in einem weiteren Änderungsantrag zum Haushalt beantragen, würde jedoch nicht ausreichen, um das im Radwegekonzept anvisierte Ziel zu erreichen. Vielmehr bedarf es auch des erforderlichen Personals, um alle geplanten Maßnahmen zeitnah zu realisieren.

Hinzu kommt, dass für die Umsetzung der anstehenden Mobilitätswende die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsangebote sicherzustellen ist, um das Ziel, den Anteil des sonstigen öffentlichen Nahverkehrs und des Umweltverbundes insgesamt am Modal Split deutlich zu erhöhen, zu erreichen. Der zum Beschluss anstehende Nahverkehrsplanentwurf (BV 3/0322/1) bildet hierfür neben dem Radwegekonzept sowie einer zu erwartenden Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Landes- und Bundesebene eine weitere und wesentliche Grundlage. Die Umsetzung und regelmäßige Evaluierung des Nahverkehrsplans (NVP), die notwendige regelmäßige Überprüfung des Zielerreichungsstandes der verschiedenen Maßnahmen im NVP und Radwegekonzept, die anstehenden Vorbereitungsarbeiten zur Vergabe des ÖDA im Jahre 2025 sowie der mit all diesen Maßnahmen verbundene erhebliche Koordinierungs- und Kommunikationsaufwand im Rahmen der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Ebenen (Ämter, Gemeinden, Verkehrsbetrieb, Förderinstitute, Bundes-, Landes- Kreispolitik, TÖB und Bevölkerung) bedingen einen erheblichen zusätzlichen Personalaufwand, ohne den eine ambitionierte und strukturierte Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht in dem zeitlichen Rahmen leistbar sein wird, der erforderlich ist. Dies ist auch deswegen absehbar, da sowohl die Erstellung des Haltestellenkonzeptes, als auch die Ausarbeitung der Beschlussvorlage zum Nahverkehrsplan deutlich länger gedauert haben, als zu Beginn der jetzigen Kreistagslegislatur vorgesehen. Gegenüber den damaligen Planungen liegen wir mehr als ein Jahr hinter dem Zeitplan und Stand jetzt (24.02.2022) wird der Beschluss zum Nahverkehrsplan aufgrund weiteren Beratungsbedarfes im politischen Raum noch auf sich warten lassen.

Als Beispiel für die Einrichtung eines „Amtes für Mobilität“ sei hier die Hansestadt Rostock genannt: https://rathaus.rostock.de/de/amt_fuer_mobilitaet/311156

www.rostock.de/mobil

gez. Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion B90/GRÜNE/FR



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Recht und Kommunalaufsicht

Vorlagen Nr.:
BV/3/0324

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreistag Vorpommern-Rügen	Zustimmungsrecht	28.02.2022			

Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche in der Gemeinde Neuenkirchen - hier: Hafen Grubnow

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Dem Antrag der Gemeinde Neuenkirchen auf Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche im Bereich des Wasserwanderrastplatzes Seglerhafen Grubnow wird zugestimmt.

Der maßstabsgerechte Lageplan des Fachdienstes Kataster und Vermessung vom 13. Oktober 2021 Antr.-Nr. 21LVM0127 ist Bestandteil des Beschlusses.

Stralsund, 27. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Mit Schreiben vom 12. Januar 2022 hat die Gemeinde Neuenkirchen auf der Grundlage des Gemeindevertreterbeschlusses vom 25. Oktober 2021 die Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche im Bereich des Wasserwanderrastplatzes Seglerhafen Grubnow beim Innenministerium beantragt.

Eine Inkommunalisierung erfolgt gem. § 11 Abs. 1 KV M-V aus Gründen des öffentlichen Wohls. Diese liegen insbesondere dann vor, wenn hoheitliche Aufgaben das Vorhandensein gemeindlicher und kreislicher Gebietshoheit erfordern.

Der Wassersport- und Heimatverein Grubnow e.V. hat von der Gemeinde Neuenkirchen Gebäude sowie den Anlegesteg gepachtet. Diese Steganlagen stehen sowohl einheimischen Sportbootfahrern als auch Gastliegern zur Verfügung. Weiterhin hat die Gemeinde östlich der Steganlagen Aufschüttungen vorgenommen, dessen Ziel die Erweiterung des Freizeitangebotes durch Schaffung eines Badebereiches war. Dieser ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich.

Die Inkommunalisierung ist erforderlich, da die Gemeinde ordnungsbehördlich tätig werden möchte. Gleichwohl ist die Inkommunalisierung Voraussetzung für die noch einzuholende Genehmigung gem. § 6 Abs. 1 WVHaSiG M-V.

Da sich mit der Inkommunalisierung der bisher gemeindefreien Wasserfläche neben der Gemeinde- auch die Kreisgrenze nach § 11 Abs. 5 KV M-V ändert, ist der Landkreis gem. § 11 Abs. 1 Satz 2 KV M-V i.V.m. § 104 Abs. 3 Ziffer 13 KV M-V hinsichtlich der beabsichtigten Inkommunalisierung vorher anzuhören.

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan vom 13. Oktober 2021

Anlage 2: Lageplan vom 13. Oktober 2021 mit Orthofoto

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		

Lageplan

Vermessungsstelle:

Landkreis Vorpommern-Rügen
Fachdienst Kataster und Vermessung

(erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
im Maßstab 1:2000)

Antrags Nr. 21LVM0127

angefertigt am: 13.10.2021

Gemeinde Neuenkirchen

durch: A.Finn
Dipl.-Ing (FH)

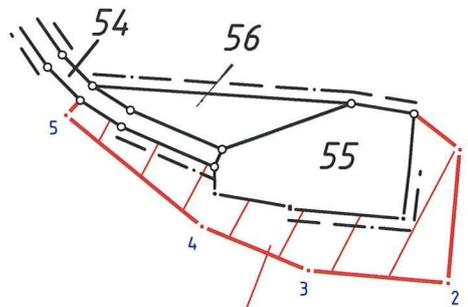
Gemarkung Grubnow

Flur 1

Koordinatenliste zur Inkommunalisierung
im Bereich des Wasserwanderrastplatzes Grubnow
(Koordinatenreferenzsystem: ETRS89 mit UTM-Abbildung)

Punktnummer	East	North
1	33393510.545	6046122.055
2	33393507.871	6046086.845
3	33393471.013	6046089.832
4	33393442.908	6046101.100
5	33393406.885	6046130.055

Gemeinde Neuenkirchen
Gemarkung Grubnow
Flur 1



Inkommunalisierungsfläche im Bereich
des Wasserwanderrastplatzes Grubnow
ca. 1652 qm

Lebbiner Bodden

Gemäß § 34 Absatz 1 des Gesetzes über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen - Geoinformations- und Vermessungsgesetz (GeoVermG M-V) - vom 16.12.2010 (GVObI. M-V S. 713, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22.05.2018 (GVObI. M-V S. 193, 204) wird die Genehmigung für die Veröffentlichung und Umarbeitung des Ausschnitts aus der Liegenschaftskarte in der Gemarkung Grubnow (Gemeinde Neuenkirchen), Flur 1 zum Zwecke einer Inkommunalisierung im Bereich des Wasserwanderrastplatzes Grubnow erteilt.

Stralsund, 13.10.2021



Lageplan

Vermessungsstelle

Landkreis Vorpommern-Rügen
Fachdienst Kataster und Vermessung

(erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
im Maßstab 1:2000)

Antrags Nr. 21LVM0127

angefertigt am 13.10.2021

Gemeinde Neuenkirchen

durch A Finn
Dipl.-Ing. (FH)

Gemarkung Grubnow

Flur 1





Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Recht und Kommunalaufsicht

Vorlagen Nr.:
BV/3/0328

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreistag Vorpommern-Rügen	Zustimmungsrecht	28.02.2022			

Inkommunalisierung gemeindefreier Land- und Wasserflächen im Bereich des Fähranlegers - Wittower Fähre Süd

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Dem Antrag der Gemeinde Trent auf Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche im Bereich des Fähranlegers - Wittower Fähre Süd wird zugestimmt.

Der maßstabsgerechte Lageplan des Fachdienstes Kataster und Vermessung vom 27. Mai 2021 Antr.-Nr. 21LVM0067 ist Bestandteil des Beschlusses.

Stralsund, 10. Februar 2022

Carmen Schröter
- 1. Stellvertreterin des Landrates -

Begründung:

Mit Schreiben vom 01. Februar 2022 hat die Gemeinde Trent auf der Grundlage des Gemeindevertreterbeschlusses vom 13. Oktober 2021 die Inkommunalisierung einer gemeindefreien Land- und Wasserfläche im Bereich des Fähranlegers - Wittower Fähre Süd beim Innenministerium beantragt. Die Flächen sind im beiliegenden Lageplan mit „Fläche B“ und „Fläche C“ durch Schraffur gekennzeichnet.

Der Amtsausschuss des Amtes West-Rügen hat dem Antrag der Gemeinde Trent auf Inkommunalisierung für den Bereich des Fähranlegers am 14. Dezember 2021 zugestimmt.

Eine Inkommunalisierung erfolgt gem. § 11 Abs. 1 KV M-V aus Gründen des öffentlichen Wohls. Diese liegen insbesondere dann vor, wenn hoheitliche Aufgaben das Vorhandensein gemeindlicher und kreislicher Gebietshoheit erfordern.

Die Wittower Fähre ist eine Fährverbindung für Fußgänger und Fahrzeuge zwischen der Nord- und Südseite der Insel Rügen. Es ist beabsichtigt, den Fährverkehr fortzuführen.

1997 wurde auf Grund einer Zerlegungsvermessung das Flurstück 23 in der Flur 2 der Gemarkung Vaschvitz gebildet, ohne dass es dem Gemeindegebiet zugehörig war. Für die bereits im Jahre 1997 ohne erforderliche Gebietshoheit begonnene Baumaßnahme im Bereich des Fähranlegers (Fußweg, Spundwand) ist zur Herstellung eines rechtssicheren Zustands (auch aus ordnungsrechtlicher Sicht) eine Inkommunalisierung geboten.

Die darüber hinaus errichteten Anlagen auf der Wasserfläche (Anleger, Dalben), die durch den Fährverkehr genutzt werden, bedürfen ebenfalls einer Inkommunalisierung. Infolge dessen die Gemeinde ordnungsbehördlich tätig werden kann.

Da sich mit der Inkommunalisierung der bisher gemeindefreien Wasserfläche neben der Gemeinde- auch die Kreisgrenze nach § 11 Abs. 5 KV M-V ändert, ist der Landkreis gem. § 11 Abs. 1 Satz 2 KV M-V i.V.m. § 104 Abs. 3 Ziffer 13 KV M-V hinsichtlich der beabsichtigten Inkommunalisierung vorher anzuhören.

Anlagen:

- Lageplan 21LVM0067 des FD Kataster und Vermessung vom 27. Mai 2021

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		

Lageplan

Vermessungsstelle

Landkreis Vorpommern-Rügen
Fachdienst Kataster und Vermessung

erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
im Maßstab 1:2000

Blatt 1 von 1

angefertigt am 27.05.2021

Antrags Nr. 21LVM0067

durch: A.Finn
Dipl.-Ing (FH)

Gemeinde Trent

Gemarkung Vaschvitz

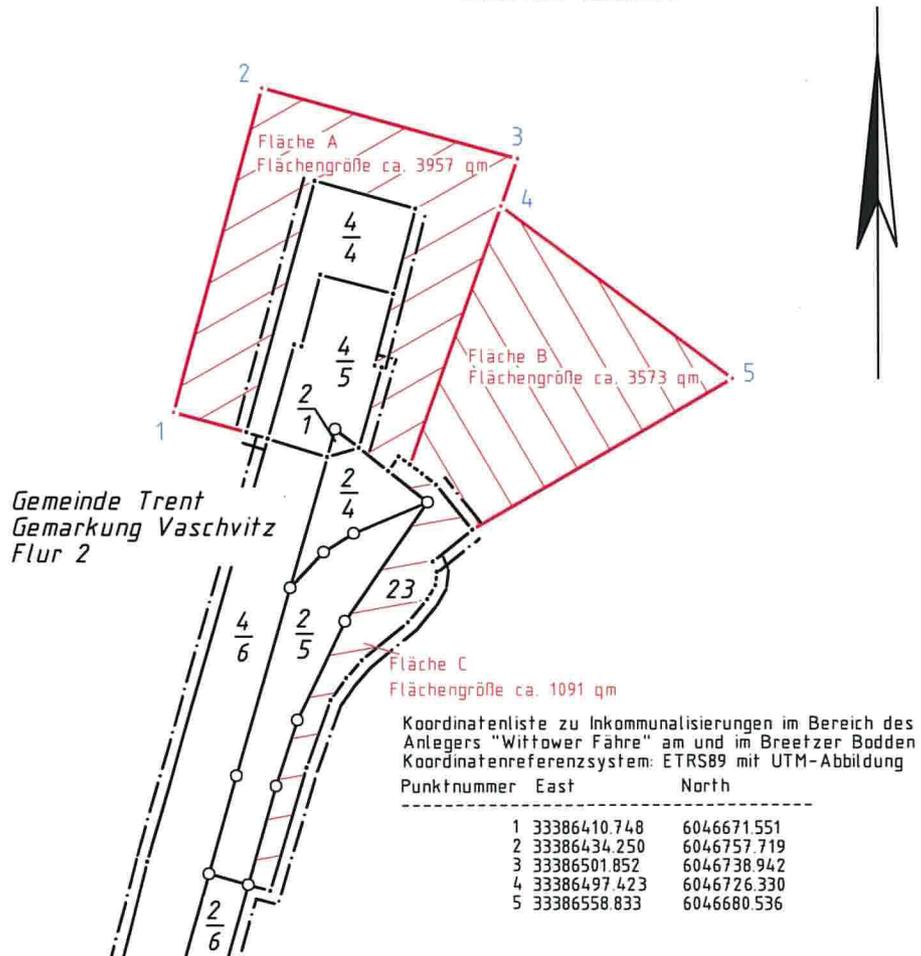
Flur 2

Fläche A:
bereits erfolgte Inkommunalisierung vom 04.08.1997
(noch nicht katastriert)

Fläche B
Inkommunalisierungsfläche "Anleger Wittower Fähre"

Fläche C
Inkommunalisierung des bereits katastrierten Flurstückes 23
in der Gemarkung Vaschvitz, Flur 2

Breetzer Bodden



Gemäß § 34 Absatz 1 des Gesetzes über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen - Geoinformations- und Vermessungsgesetz (GeoVermG M-V) - vom 16.12.2010 (GVODI. M-V S. 713, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22.05.2018 (GVODI. M-V S. 193, 204) wird die Genehmigung für die Veröffentlichung und Umarbeitung des Ausschnitts aus der Liegenschaftskarte, Gemarkung Vaschvitz, Flur 1 zum Zwecke der Gemeindegebietsänderung im Bereich des Anlegers "Wittower Fähre" am und im Breetzer Bodden erteilt.

Stralsund, 27.05.2021



Lageplan

Vermessungsstelle:

Landkreis Vorpommern-Rügen
Fachdienst Kataster und Vermessung

(erstellt auf Grundlage der Liegenschaftskarte
im Maßstab 1:2000)

Blatt 1 von 1

angefertigt am: 27.05.2021

Antrags Nr. 21LVM0067

durch: A Finn
Dipl.-Ing (FH)

Gemeinde Trent

Gemarkung Vaschvitz

Flur 2

Fläche A:
bereits erfolgte Inkommunalisierung vom 04.08.1997
(noch nicht katastriert)

Fläche B
Inkommunalisierungsfläche "Anleger Wittower Fähre"

Fläche C
Inkommunalisierung des bereits katastrierten Flurstückes 23
in der Gemarkung Vaschvitz, Flur 2

Breetzer Bodden

Gemeinde Trent
Gemarkung Vaschvitz
Flur 2

Fläche A
Flächengröße ca. 3957 qm

33 336 6046
(2019)

Fläche B
Flächengröße ca. 3573 qm

Fläche C
Flächengröße ca. 1091 qm

Koordinatenliste zu Inkommunalisierungen im Bereich des
Anlegers "Wittower Fähre" am und im Breetzer Bodden
Koordinatenreferenzsystem: ETRS89 mit UTM-Abbildung

Punktnummer	East	North
1	33386410.748	6046671.551
2	33386434.250	6046757.719
3	33386501.852	6046738.942
4	33386497.423	6046726.330
5	33386558.833	6046680.536



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Gesundheit

Vorlagen Nr.:
BV/3/0276

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Annahme einer Spende der Sparkasse Vorpommern zur Förderung der Präventionsarbeit im Jahr 2022

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Die Annahme einer Spende der Sparkasse Vorpommern in Höhe von 10.000,00 EUR zur Unterstützung der Präventionsarbeit im Landkreis Vorpommern-Rügen.

Stralsund, 27. Januar 2022

gez. Dr. Stefan Kerth
- Landrat -

Begründung:

Gemäß § 120 in Verbindung mit § 44 Absatz 4 der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern und § 12 Absatz 1 Nummer 13 der Hauptsatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen entscheidet der Kreisausschuss über die Annahme von Spenden von über 100 Euro bis 1.000 Euro. Ab einer Höhe von 1.000,00 EUR entscheidet der Kreistag über die Annahme von Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen erhält zur Unterstützung der Präventionsarbeit eine Spende der Sparkasse Vorpommern-Rügen in Höhe von 10.000,00 EUR für Präventionsprojekte in 2022. Diese Projekte werden durch den Kommunalen Präventionsrat unterstützt, durchgeführt und begleitet.

Anlagen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:		<input type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen: Die Erträge werden im Haushalt des Landkreises im PSK 4140100.5629003 vereinnahmt.		



Beschlussvorlage

Federführender Fachdienst:
FD Personal, Organisation, IT

Vorlagen Nr.:
BV/3/0329

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	beraten in der Sitzung			
		am	dafür	dagegen	enthalten
Kreisausschuss	Vorberatung	21.02.2022			
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022			

Ermächtigung des Landrates bzgl. des Einsatzes der Leiterin des FD Rechnungsprüfung sowie der Prüfer/innen für die Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag ermächtigt den Landrat, die Leiterin und die Prüfer/innen des Rechnungsprüfungsamtes zur Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht einzusetzen.

Stralsund, 10. Februar 2022

Carmen Schröter
- 1. Stellvertreterin des Landrates -

Begründung:

Mit dem Gesetz zur Stärkung der Impfprävention gegen COVID-19 und zur Änderung weiterer Vorschriften im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie hat der Gesetzgeber die einrichtungsbezogene Impfpflicht für Beschäftigte in bestimmten Bereichen eingeführt. Beschäftigte beispielsweise in Kliniken, Pflegeheimen, Arztpraxen, Rettungsdiensten usw. müssen ab dem 15. März 2022 ihrem Arbeitgeber einen Nachweis über eine abgeschlossene Impfung, einen Genesenennachweis oder ein ärztliches Attest, dass sie nicht geimpft werden können, vorlegen. Arbeitgeber haben das zuständige Gesundheitsamt zu informieren, wenn die Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt werden oder Zweifel an der Echtheit oder Richtigkeit der vorgelegten Nachweise bestehen. Dem Landkreis als Träger des öffentlichen Gesundheitsdienstes obliegt die Kontroll- und Aufsichtsfunktion zur Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht.

Gegenwärtig arbeitet das Land Mecklenburg-Vorpommern in Zusammenarbeit mit den Landkreisen und kreisfreien Städten an einer einheitlichen Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht. Im Rahmen des Abstimmungsprozesses mit dem Land wurden auch Fragen hinsichtlich der personellen Ressourcen diskutiert. Für die Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht wird erfahrenes Verwaltungspersonal benötigt. Entsprechendes Personal steht im Fachdienst Gesundheit aufgrund des hohen Infektionsgeschehens nicht zur Verfügung. Auch aus anderen Bereichen der Kreisverwaltung wird bereits im Fachdienst Gesundheit unterstützt, sodass keine weiteren personellen Ressourcen zur Verfügung stehen. Deshalb soll in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres, Bau und Digitalisierung ein Einsatz der Bediensteten des Rechnungsprüfungsamtes zur Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht erfolgen.

Gemäß § 2 Abs. 5 KPG M-V dürfen der Leiter und die Prüfer des Rechnungsprüfungsamtes eine andere Stellung in der Kreisverwaltung nur innehaben, wenn dies mit ihren Prüfungsaufgaben nach dem KPG M-V vereinbar ist. Unstrittig ist, dass die Bekämpfung der Corona-Pandemie und damit der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung Vorrang vor sonstigen Aufgaben, wie der örtlichen und überörtlichen Prüfung, hat. In derartigen Fällen ist eine Kompensation im Ausnahmefall auch mit Personal aus der Rechnungsprüfung zulässig.

Der Einsatz der Leiterin und die Prüfer/innen des Rechnungsprüfungsamtes bedarf aufgrund der besonderen rechtlichen Stellung nach dem KPG M-V der Beschlussfassung durch den Kreistag.

Es wird sichergestellt, dass die Aushilfstätigkeit der Prüfer/innen des Rechnungsprüfungsamtes zeitlich auf das notwendige Maß beschränkt ist und im Hinblick auf die Kosten des anderweitigen Personaleinsatzes vorrangig Mitarbeiter/innen der überörtlichen Prüfung herangezogen werden.

Anlagen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:		<input checked="" type="checkbox"/> keine haushaltsmäßige Berührung
Gesamtkosten:		
Finanzierung		
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan:	Produkt/Konto:	
über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME	
Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
	Haushaltsjahr:	
Bemerkungen:		

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Änderungsantrag

Einreicher:
Kreistagsfraktion DIE LINKE

Vorlagen Nr.:
A/3/0148

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Änderungsantrag der Kreistagsfraktion DIE LINKE zur BV/3/0329

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag ermächtigt den Landrat, die Leiterin und die Prüfer/innen des Rechnungsprüfungsamtes zur Umsetzung der einrichtungsbezogenen Impfpflicht einzusetzen. Die Ermächtigung wird mit einer Verlängerungsoption zeitlich bis zum Termin der Kreistagssitzung am 27. Juni 2022 begrenzt.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

gez. Christian Latendorf
Fraktionsvorsitzende
Kreistagsfraktion DIE LINKE

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP

Vorlagen Nr.:

A/3/0141

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP: „Aufhebung der 2G+ Regel für die Gastronomie-, Beherbergungs-, Kultur- und Dienstleistungsbetriebe“

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern Rügen spricht sich für eine zeitnahe Aufhebung der 2 G+ Regel für die Gastronomie-, Beherbergungs-, Kultur- und Dienstleistungsbetriebe noch vor den Osterfeiertagen im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern aus.
2. Der Landrat wird gebeten, sich entsprechend der Beschlussfassung unter Punkt 1, gegenüber der Landesregierung für eine Aufhebung dieser teilweise wettbewerbsverzerrenden und die Unternehmen in ihrer Existenz gefährdenden Corona Regeln einzusetzen

Begründung:

Das Land Mecklenburg-Vorpommern gehört seit geraumer Zeit zu den Bundesländern mit den restriktivsten Corona Regeln in der Bundesrepublik Deutschland. Viele Nachbarländer und Bundesländer in direkter Nachbarschaft haben sich längst dazu entschieden solche restriktiven Regelungen aufzuheben bzw. wurden diese gar nicht erst ein geführt. Auch die richterliche Rechtsprechung stellt diese restriktiven Regelungen zunehmend in Frage, insbesondere auch wegen dem fehlenden Nachweis einer konkreten Gefährdung. Grade durch die Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, aber auch durch die Betriebe in der Kultur und Dienstleistungsbranche wurden bereits in der Vergangenheit hervorragende Hygienekonzepte erarbeitet und umgesetzt. Zwischenzeitlich ergibt sich auch für viele Unternehmen in unserem Landkreis bedingt durch die restriktiven Corona Regeln und die daraus resultierenden Wettbewerbsverzerrungen eine Existenzgefährdung. Die von der Bundes- bzw. Landesregierung angebotenen Corona Hilfen sind in keiner Weise dazu geeignet die durch die restriktiven Regeln entstandenen Verluste auszugleichen.

gez. Mathias Löttge
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BVR/FW

gez. Gerd Scharmberg
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BfS/FDP

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP

Vorlagen Nr.:

A/3/0142

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BfS/FDP: "Schaffung von Planungssicherheit für die Kultur- und Veranstaltungsbranche"

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen spricht sich nachdrücklich für Corona Regeln in MecklenburgVorpommern aus, die der Kultur-, Sport- und Veranstaltungsbranche bei der Durchführung von Open-Air Veranstaltungen die dringend notwendige Planungssicherheit garantieren.
2. Der Kreistag Vorpommern-Rügen erachtet es, bereits zum jetzigen Zeitpunkt, als notwendig konkrete Aussagen zur Durchführbarkeit und zu den möglichen Besucherzahlen für Open-Air Veranstaltungen zu treffen
3. Der Landrat wird gebeten entsprechend seiner Möglichkeiten, auf die Landesregierung Einfluss zu nehmen, um klare Regeln zu treffen, welche die notwendige Planungssicherheit garantieren.

Begründung:

Die Veranstalter von Open-Air Veranstaltungen haben bekannter maßen extrem lange Vorlaufzeiten bei der Organisation. Bereits jetzt müssen, wenn die Veranstaltungen gut werden sollen, die entsprechenden Verträge z. B. für die Werbung und Ausstattung geschlossen und mit den Proben begonnen werden. Auch der Kartenvorverkauf muss jetzt kurzfristig beginnen. Damit gehen die Veranstalter finanzielle Verpflichtungen ein, welche nur im Falle der sicheren Durchführung der Veranstaltung refinanziert werden können. Noch fehlen den Betrieben der Veranstaltungs- und Kulturbranche und den Vereinen für die Saison 2022 jegliche Perspektiven und Sicherheiten, was für viele eine existenzielle Bedrohung darstellt. Grade die vielen Veranstaltungen in den Städten und Gemeinden tragen maßgeblich zu einem touristischen Gesamtangebot sowie zur Freizeitgestaltung und Gesunderhaltung der Bürgerinnen und Bürger in unserem Landkreis bei.

gez. Mathias Löttge
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BVR/FW

gez. Gerd Scharmberg
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BfS/FDP

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktionen BVR/FW, BFS/FDP, CDU

Vorlagen Nr.:

A/3/0143

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktionen BVR/FW, BFS/FDP, CDU: "Sicherung von Standorten für Unternehmen der maritimen Wirtschaft in der Hansestadt Stralsund und im Landkreis Vorpommern-Rügen"

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag Vorpommern-Rügen bekennt sich zum Erhalt und zur Entwicklung der maritimen Wirtschaft am Standort der Hansestadt Stralsund und im weiteren Landkreis Vorpommern-Rügen
2. Der Kreistag Vorpommern-Rügen unterstützt nachdrücklich die Absicht der Hansestadt Stralsund, zur Standortsicherung für maritime Unternehmen durch die Errichtung eines maritimen Gewerbeparks auf dem Werftgelände.
3. Der Landrat wird aufgefordert dieses Vorhaben entsprechend seiner Möglichkeiten zu unterstützen und sich gegenüber der Bundesregierung und der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, für eine Realisierung des Vorhabens, entsprechend zu engagieren.

Begründung:

Die maritime Wirtschaft muss in Mecklenburg-Vorpommern und im Landkreis Vorpommern-Rügen, als wichtige Schlüsselindustrie eine Zukunft haben. Mit der Ansiedlung von Unternehmen auf dem geplanten Gewerbepark durch die Hansestadt Stralsund würde diesem wichtigen Ansinnen Rechnung getragen. Durch die Ansiedlung von Unternehmen auf dem Gewerbepark könnten nach Einschätzung der kommunalen Vertreter der Hansestadt Stralsund mehr Arbeitsplätze als bisher im Bereich der maritimen Wirtschaft entstehen und die entsprechenden Fachkräfte im Landkreis gehalten werden. Der Schiffbau und die Schiffsinstandsetzung könnten am Standort Stralsund und damit in unserem Landkreis auch nach der Insolvenz der MV-Werften eine Zukunft haben.

gez. Mathias Löttge
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BVR/FW

gez. Gerd Scharmberg
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BFS/FDP

gez. Benjamin Heinke
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion CDU

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktion SPD

Vorlagen Nr.:

A/3/0144

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktion SPD: "Angebots-Ausbau vor Tarifmaßnahme"

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Für die Verbesserung des ÖPNV im Landkreis soll der Grundsatz „Angebots-Ausbau vor Tarifmaßnahme“ gelten.

Zugunsten dieses Grundsatzes ist die Erstellung des Gutachtens zum kostenlosen Nahverkehr im Landkreis zurückzustellen.

Begründung:

Es ist sicherzustellen, dass bevor umfassende Tarifmaßnahmen ergriffen werden, der gesamte Landkreis in einem angemessenen Maß hinsichtlich des öffentlichen Nahverkehrs ausgebaut wird, sodass alle Bewohner überhaupt die Möglichkeit hätten von den neuen Tarifen zu profitieren.

Zusätzlich steht die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) in Zukunft durch Umsetzung der Clean Vehicle Directive vor zusätzlichen Herausforderungen und Kosten welche zur Zeit noch nicht genau bezifferbar sind.

Insofern würde ein solches Gutachten zum derzeitigen Zeitpunkt kein reales Bild des notwendigen Bedarfs darstellen.

Die Weiterführung der Erstellung des beschlossenen Gutachtens würde für den Landkreis ca. 60.000,00 € Kosten verursachen, ohne dass hierbei ein Nutzen ersichtlich wäre.

Es ist jedoch bereits jetzt ersichtlich, dass zum derzeitigen Zeitpunkt ein kostenloser Nahverkehr Zusatzkosten für den Landkreis in Höhe von 9 Mio. Euro verursachen würde. Dies würde bedeuten, dass die Kreisumlage für Städte und Gemeinden erheblich erhöht werden müsste. Hierbei noch nicht berücksichtigt sind die bereits angeführten Kosten bei einem angemessenen Ausbau des Nahverkehrs sowie die Kosten aufgrund der Umsetzung der Clean Vehicle Directive.

gez. Kristine Kasten
Fraktionsvorsitzende
Kreistagsfraktion SPD

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/FR, BVR/FW

Vorlagen Nr.:

A/3/0145

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktionen B90/DIE GRÜNEN/FR; BVR/FW: "Finanzielle Mittel für den notwendigen Eigenanteil zum Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie für ein Rügen-Museum"

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Vorpommern-Rügen beschließt in Fortsetzung des Kreistagsbeschlusses vom 11.10.2021 den Eigenanteil zum Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie für ein Rügen-Museum aus Mitteln des Haushalts 2022 bereitzustellen. Die Inhalte der zu erbringenden Machbarkeitsstudie befinden sich in der Anlage dieses Antrages.

Begründung:

Eine Machbarkeitsstudie ist notwendig zur Klärung einer Reihe von offenen Fragen, z.B. zum inhaltlichen Profil, zum Standort, zur Trägerschaft, zu Möglichkeiten der Finanzierung (s. Anlage). Eine Beantwortung dieser Fragen mittels einer professionellen Machbarkeitsstudie ist ein notwendiger und folgerichtiger Schritt zur Umsetzung des Beschlusses vom 11.10.2021.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit M-V hat in Aussicht gestellt, eine Machbarkeitsstudie zu fördern und schätzt die Kosten auf ca. 70.000 €. Dafür ist ein Eigenanteil des Landkreises von 20% erforderlich, das sind ca. 15.000 €.

Der Verein INSULA RUGIA e.V. ist grundsätzlich bereit, die Trägerschaft für das Erarbeiten der Machbarkeitsstudie zu übernehmen.

gez. Dr. Carmen Kannengießer
Kreistagsmitglied
Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR

gez. Mathias Löttge
Fraktionsvorsitzender
Kreistagsfraktion BVR/FW

Anlagen:

- Eckpunkte für eine Machbarkeitsstudie zum Rügen-Museum

Anlage

zum Antrag „Finanzielle Mittel für den notwendigen Eigenanteil zum Erarbeiten einer Machbarkeitsstudie für ein Rügen-Museum“

Eckpunkte für eine Machbarkeitsstudie zum Rügen-Museum

1. Was ist eine Machbarkeitsstudie und warum ist sie notwendig?

Eine Machbarkeitsstudie ist ein wichtiges Instrument, das Entscheidungsträgern „eine objektive und auf einer ausführlichen Analyse beruhenden **Entscheidungsgrundlage** an die Hand gibt. Insbesondere bei **Neugründungen**...soll die Studie abklären, ob die von...den politischen Entscheidern und der interessierten Öffentlichkeit gewünschten und erhofften Potentiale tatsächlich gegeben und welche positiven Veränderungseffekte zu erwarten sind. Die Studie soll aber nicht nur die **tatsächliche Machbarkeit** abklären, sondern auch **Entwicklungsoptionen** aufzeigen, die das Museum zukunftsfähig machen.“¹

Der Fund des Silberschatzes von Schaprode im April 2018 gab den Anstoß, erneut über ein Rügen-Museum nachzudenken, in dem die Vielfalt und die Besonderheiten des historischen und kulturellen Erbes der Insel in Beziehung zum regionalen Umfeld einem breiten Publikum erschlossen werden sollen. Im Ergebnis mehrjähriger Diskussion werden im RUGIA Rügen-Jahrbuch 2022 fünf Argumente für die Notwendigkeit eines solchen Museums genannt:

- 1) Ein Rügen-Museum stiftet Identität,
- 2) ein Rügen-Museum wertet die Tourismusregion auf,
- 3) ein Rügen-Museum schafft Synergien,
- 4) ein Rügen-Museum verbindet mit Landschaft,
- 5) ein Rügen-Museum lässt Gegenwart verstehen und weist in die Zukunft,

sowie eine Reihe von Besonderheiten der Insel aufgeführt, „die jede für sich ein Alleinstellungsmerkmal darstellen und in ihrer Gesamtheit und Kombination einzigartig in Deutschland sind.“²

Folgende Themen werden als überregional bedeutsam und näherer Betrachtung und Darstellung für Wert befunden:

- Kreide, Gletscher, Meeresspiegel,
- Rügen und der Ostseeraum,
- Hünengräber, Burgwälle und Schatzfunde,
- mittelalterliche Kirchen,
- Schlösser, Parks und Herrenhäuser,
- historische Kartenwerke von Lubin bis Hagenow,
- Malerinseln Rügen, Hiddensee und Vilm,
- Tourismus und Bäderarchitektur,

¹ Landesstelle für die nichtstaatlichen Museen in Bayern: Die museumsfachliche Machbarkeitsstudie – eine Grundlagenermittlung für die Zukunftsfähigkeit von Museen. Eine Arbeitshilfe.

<https://www.museen-in-Bayern.de/fileadmin/Daten/Landesstelle/Downloads/Machbarkeitsstudie.pdf>

² Knapp, H. D., Kannengießer, C., Kannengießer, W., Piechocki, R., Schmidt, I., Dietrich, P., Ruchhöft, F. (2021): Rügen braucht ein „Rügen-Museum“. RUGIA Rügen-Jahrbuch 2022, S. 94-102.

- Putbus als Residenzstädtchen,

Als nächster Schritt ist eine museumsfachliche Machbarkeitsstudie erforderlich, die diese Vorschläge auf ihre Sinnhaftigkeit und Machbarkeit prüft, offene Fragen beantwortet und Empfehlungen gibt, ob und ggf. wie ein Rügen-Museum Wirklichkeit werden kann.

2. Welche Fragen soll die Machbarkeitsstudie für ein Rügen-Museum beantworten?

- 1) Wie ist die Situation der bestehenden musealen Einrichtungen auf Rügen zu bewerten?
- 2) Braucht Rügen wirklich ein „zentrales“ Rügen-Museum?
- 3) Welche Themen sind von überregionalem Interesse und geeignet für eine attraktive Darstellung in einem modernen Rügen-Museum?
- 4) Welcher Raumbedarf besteht für eine museale Aufbereitung dieser Themen?
- 5) Welches Besucherpotential ist auf Rügen und in Vorpommern vorhanden bzw. zu erwarten?
- 6) Welche Voraussetzungen muss der Standort erfüllen, welche Orte kommen dafür grundsätzlich in Frage und welcher kann empfohlen werden?
- 7) Welche Modelle einer Trägerschaft kommen grundsätzlich in Frage und welches Modell sollte weiterverfolgt werden?
- 8) Welche Rolle können bzw. sollen Sammlungstätigkeit und Forschung spielen?
- 9) Welche Kosten für Aufbau, Einrichtung und Betrieb sind zu erwarten?
- 10) Welche Förderprogramme (EU, Bund, Land, Stiftungen) kämen in Betracht und an welche Bedingungen wären diese geknüpft?
- 11) Mit welchen Wirkungen auf Rügen und die Region Vorpommern ist zu rechnen?
- 12) Welche Kooperationsmöglichkeiten bestehen und welche Synergien zu erwarten?

3. Wie sollte die Machbarkeitsstudie strukturiert sein, um die gestellten Fragen zu beantworten?

In Anlehnung an die o.g. Arbeitshilfe wird folgende (vorläufige) Struktur zugrunde gelegt werden:

1. Bestandsaufnahme und Situationsanalyse

1.1 Museen und Museale Einrichtungen auf Rügen

(Name, Ort, Themen-Schwerpunkt, Sammlung, Forschung, Trägerschaft; Besucherzahl der vergangenen fünf Jahre, Personalbestand)

1.2 Museen in der Region Vorpommern (Festland)

(Auswahl von Museen mit mehr als 20.000 Besuchern/Jahr)

1.3 Kooperationen und Netzwerke

(z.B. Museumsverband, Kunst- und Kulturrat, Medien incl. Fachzeitschriften, Museumskonferenzen)

1.3 Sammlungsanalyse

(in welchen Museen oder Sammlungen befinden sich bedeutende Fundstücke und Werke von bzw. über Rügen, Identifikation herausragender Objekte)

1.4 Besucher-/Zielgruppen-Analyse und Besucherpotential

(Einwohner*³, Schulen und Kitas auf Rügen, Tagestouristen, Feriengäste,

³ * geschlechtsneutrale Formulierung als generisches Maskulinum

Tourismusentwicklung der vergangenen fünf Jahre, Trends)

1.5 Analyse kultur-touristischer Angebote auf Rügen und im Landkreis Vorpommern-Rügen

2. Inhaltliches Profil und Leitbild

- 2.1 Allgemeines Heimatmuseum
- 2.2 Archäologisches Museum
- 2.3 Kunstmuseum
- 2.4 Rügen-Museum mit Schwerpunktthemen, Einbeziehung von Objekten in der Landschaft und Vernetzung mit bestehenden musealen Einrichtungen
(Darstellung der grundsätzlich denkbaren Varianten und des Für und Wider)
- 2.5 Rügen-Museum als Prozess und Netzwerk
- 2.6 Vergleichende Auswertung und Empfehlung

3. Standort und Gebäude

- 3.1 Notwendige Voraussetzungen des Ortes für den Aufbau des Rügen-Museums
(Verkehrsanbindung, vorhandene Infrastruktur, Attraktivität, Verfügbarkeit eines Gebäudes bzw. Grundstücks, Position der Kommune)
- 3.2 Bergen
- 3.3 Saßnitz
- 3.4 Putbus
- 3.5 Vergleichende Auswertung und Empfehlung

4. Trägermodell

- 4.1 Öffentliche Trägerschaft (Land, Landkreis, Kommune)
- 4.2 Private Trägerschaft (Stiftung, Verein, gGmbH)
- 4.3 „Public-Privat-Partnership“
- 4.4 Vergleichende Auswertung und Empfehlung

5. Raum- und Flächenkonzept

- 5.1 Raum- und Flächenbedarf
(Ausstellungsräume, Foyer, Shop, Büros, Sanitär, Café, museumspädagogische Werkstatt, Magazin, Veranstaltungsraum, Lagerraum, Freiflächen)
- 5.2 Bauliche Struktur
(Umbau und Sanierung eines vorhandenen Gebäudes, Neubau, Energie-Effizienz, Ver- und Entsorgung)
- 5.3 Sicherheitsaspekte

6. Finanzierungsmöglichkeiten

- 5.1 Förderprogramme für die bauliche Errichtung bzw. Umbau eines bestehenden Gebäudes
(Planungs- und Genehmigungsphase, Bauphase)
- 5.2 Förderprogramme für Entwicklung und Aufbau der Ausstellungen
(Planung, Umsetzung und Ausstattung)
- 5.3 Finanzierungsmodell für laufenden Betrieb

7. Kostenschätzung

- 7.1 Voraussichtliche Planungskosten
- 7.2 Voraussichtliche Baukosten
- 7.3 Voraussichtliche Ausstellungskosten
- 7.4 Voraussichtliche Betriebskosten

8. Schritte und Zeitrahmen

- 8.1 Planungsphase (Bau und Ausstellung)
- 8.2 Bauphase Gebäude
- 8.3 Aufbauphase Ausstellung

9. Erwarteter Nutzen für die Insel Rügen, den Landkreis Vorpommern-Rügen und die Region Vorpommern

10. Ergebnis und zusammenfassende Empfehlungen

Landkreis Vorpommern-Rügen

3. Wahlperiode

Antrag

Einreicher:

Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN/FR

Vorlagen Nr.:

A/3/0146

Status: öffentlich

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungstermin
Kreistag Vorpommern-Rügen	Entscheidung	28.02.2022

Antrag der Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR: "Förderung der Jugend- und Sozialarbeit erhalten"

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

1. Der Kreistag stellt fest, dass die Jugend- und Schulsozialarbeit ein unverzichtbarer Bestandteil sozialpädagogischer Begleitung und Hilfen in der Schule und in der Jugendarbeit ist und aktuell keine Erkenntnisse dazu vorliegen, dass Teile der derzeitigen Angebote verzichtbar sind.
2. Der Kreistag fordert die Landesregierung daher dazu auf, die Förderung sowohl der Jugend- wie auch der Schulsozialarbeit ab 2023 mindestens in bisheriger Höhe aufrecht zu erhalten und Kostensteigerungen bei der Förderung zu berücksichtigen.
3. Zusätzliche Bedarfe etwa bei der Schulsozialarbeit insbesondere im ländlichen Raum sollen durch die Landesregierung zusätzlich finanziert werden.
4. Der Kreistag appelliert an die Landesregierung und den Landtag, die Finanzierung der Jugend- und Schulsozialarbeit ab 2023 zu verstetigen und zu sichern und die mit der Finanzierung aus dem europäischen Sozialfonds verbundene Begrenztheit und Unsicherheit zu beenden.

Der Landrat wird beauftragt, der Landesregierung wie auch dem Landtag MV die o.g. Forderungen und Feststellungen in schriftlicher Form mitzuteilen und eine Stellungnahme zu erbitten.

Begründung:

Laut öffentlicher Berichterstattung sollen die Mittel für die durch das Land weitergereichten Mittel für die Jugendsozialarbeit zukünftig deutlich reduziert werden. In der Folge droht, dass Stellen etwa für Streetworker oder in den Jugendclubs nicht mehr finanziert werden können. Hintergrund ist eine geplante Umschichtung der Fördermittel auf die Schulsozialarbeit.

gez. Anett Kindler
Kreistagsmitglied
Kreistagsfraktion B90/DIE GRÜNEN/FR