

## **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:

**Ä**mter / amtsfreie Städte und Gemeinden

**A**ufgabenträger

**I**nteressenvertretungen inkl. Umweltverbände

**L**andesplanung

**P**olitik

**V**erkehrsunternehmen

## 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)	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist teilweise sinnentsprechend enthalten.</b> Der definierte Mindestreichbarkeitsstandard steht neben den Vorgaben zur Mindestbedienung in den einzelnen Netz kategorien 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	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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)	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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“	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	Allerdings stellte sich mir die Frage nach den An- und besonders Abfahrtszeiten bei Ganztagsangeboten in Schulen- die in begründeten Fällen mit dem ÖPNV	<b>Kenntnisnahme.</b> 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 Amtsbereichs Barth zur Erstellung des Nahverkehrsplanes zukommen lassen.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Die Hinweise werden nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Die Hinweise werden nicht berücksichtigt.</b> Siehe Abwägung der Stellungnahme der Gemeinde Trillwillershagen oben.
	Lüdershagen: Schließt sich der Kritik Trinwillershagens an bzw. stellt dieselben Fragen.	<b>Die Hinweise werden nicht berücksichtigt.</b> Siehe Abwägung der Stellungnahme der Gemeinde Trillwillershagen oben.
	Divitz-Spoldershagen, Fuhendorf, Kenz-Küstrow, Löbnitz, Pruchten, Stadt Barth: keine Anmerkungen	<b>Kenntnisnahme.</b>
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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
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).	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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)	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt bzw. ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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>



<b>Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Abwägung</b>
		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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> 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)	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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)	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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)	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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?)	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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	<b>Kenntnisnahme.</b> 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!	<b>Kenntnisnahme.</b>
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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>

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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten bzw. wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. / Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinntensprechend enthalten.</b></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><b>Die Hinweise sind bereits sinntensprechend enthalten.</b></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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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"> <li>▪ Appelshof</li> </ul>	<p><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Vgl. Einführung Rufbusangebot in Kapitel 4.6.6</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Groß Lehmhagen</li> <li>▪ Jessin</li> <li>▪ Klein Lehmhagen</li> <li>▪ Stoltenhagen</li> </ul>	
	<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"> <li>▪ Grelenberg</li> <li>▪ Heidebrink</li> <li>▪ Hohenwarth</li> <li>▪ Vietlipp</li> </ul> <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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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 Schifflinienverkehr 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 5.2.4 ergänzt.</p> <p><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten.</b> 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><b>Kennntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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"> <li>1) wettbewerbsfähige Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Verkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindungen</li> <li>▪ Vermeiden von Umwegen</li> <li>▪ Busbeschleunigung (behinderungsfreie Fahrt)</li> <li>▪ hohe Anschlussqualität (kurze Übergangszeiten, abgestimmte Fahrpläne)</li> <li>▪ optimierte Zugangswege</li> </ul> </li> <li>2) eine hohe und durchgängige Servicequalität — d.h. attraktive, zuverlässige und geschlossene Reiseketten <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ lange Betriebszeiten (inkl. Abend / Wochenende)</li> <li>▪ hohe Angebotsdichte (Takt)</li> <li>▪ Pünktlichkeit und sichere Anschlüsse</li> </ul> </li> <li>3) geringe Nutzungshürden - d.h. ein verständliches Angebot, einfache Nutzung <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ leicht merkbarer Fahrplan (Takt, Regelmäßigkeit)</li> <li>▪ verständliche, logische Netzgestaltung</li> </ul> </li> </ol>	<p><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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 <b>Abstimmung zum Erreichen des Einvernehmens als Grundlage für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung selbstverständlich.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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 Haltestellenkonzept<sup>6</sup> des Landkreises unter Angaben zu Umsetzungshorizonten, zur Finanzierung und ggf. zu Ausnahmen in den konkreten Maßnahmenkatalog aufgenommen werden.</p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird sinnentsprechend berücksichtigt.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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<sup>z</sup> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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 &amp; 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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
		gebotener Sorgfalt ermittelt werden. Dieser Prozess sollte dann auch die gebotenen Abwägungen und Prüfungen aus naturschutzfachlicher Sicht beinhalten.
	<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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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"> <li>▪ eine Taktverdichtung der Radzfatz-Busse, alternativ: Fahrradgepäckträger an allen Bussen, somit Schaffung von Mobilitätsketten, um das Busfahren attraktiver zu gestalten</li> <li>▪ Umsteigesituation in Ostseebad Göhren bei Weiterfahrt in die Gemeinde Ostseebad Mönchgut verbessern (soweit erforderlich, siehe Vorschlag oben)</li> <li>▪ Sonderfahrten zu Großveranstaltungen (Silvester, Konzerte, etc.), damit die Gäste nicht nur hin, sondern auch zurückkommen</li> </ul>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Vgl. Kapitel 4.6.4, Stärkung des bestehenden Angebotes RADzfatz</p> <p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist teilweise sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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"> <li>▪ Ab Oktober 2021 baut der Landkreis die K 16 OD Zirkow aus. Ausbau der derzeitigen Haltestelle ist Bestandteil des Projektes.</li> <li>▪ Der Ortsteil Viervitz, liegt ca. 1,3 km von der Haltestelle entfernt.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	<b>Kenntnisnahme.</b> Die Hinweise werden im Zuge der im NVP-Entwurf definierten Prüfung berücksichtigt.
	3.6 Gemeinde Lancken-Granitz  Keine ergänzenden Hinweise der Gemeinde Lancken-Granitz.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	4 Schülerverkehr	<b>Kenntnisnahme.</b>

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"> <li>▪ Nutzung Schülerverkehr - Dienstag &amp; Donnerstag = Rügenmarkt Thiessow</li> </ul> <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"> <li>▪ Fahrradbusse (RADzfat) fahren leer an der Haltestelle der Schule (Ulmenallee) vorbei und lassen die Schülerinnen und Schüler stehen, warum?</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	<p><b>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</b></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"> <li>▪ morgens: Anfahrt der Schule zum Schulbeginn 08:00 Uhr</li> <li>▪ 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</li> </ul> <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><b>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</b></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"> <li>▪ Schulbeginn: 08:30 Uhr</li> <li>▪ Schulschlusszeiten: 12:15 Uhr (5. Stunde), 13:55 Uhr (7. Stunde), 14:35 Uhr (8. Stunde) und 16:20 Uhr (10. Stunde)</li> <li>▪ 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</li> </ul> <p>Zwingender Überprüfungsbedarf der Einhaltung der Schülerbeförderungs-Qualitätskriterien ist auf folgenden Relationen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garz — Putbus – CJD</li> <li>▪ Klein-Zicker – CJD</li> <li>▪ Gingst - CJD</li> </ul>	<p><b>Diese Hinweise werden direkt zur weiteren Befassung an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.</b></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 16.06.2021/10 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><b>Abwägung der Rödl GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft</b></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"> <li>▪ Bestand und künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebots</li> <li>▪ Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen</li> <li>▪ die Finanzierung des ÖPNV</li> </ul> <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"> <li>▪ 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"> <li>⇒ 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.</li> </ul> </li> <li>▪ Sie behaupten weiter, dass auch der am 13.03.2015 abgeschlossene Dienstleistungsauftrag zwischen dem Landkreis und der Verkehrsgesellschaft</li> </ul>

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>	

<b>Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Abwägung</b>
	<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"> <li>▪ Welche konkreten Wünsche und Anregungen sollten aus Ihrer Sicht bei der Weiterentwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden?</li> <li>▪ Bitte benennen Sie in Ihrer Kommune liegende Arbeitsplatz-, Einzelhandels-, Freizeit- und Tourismusschwerpunkte, die besonders ÖPNV-relevant sind.</li> <li>▪ Bitte benennen Sie etwaige Wohnbau-, Gewerbeentwicklungs- und Tourismusplanungen, die bereits jetzt bei der ÖPNV-Planung mitgedacht werden müssten.</li> <li>▪ Gleichzeitig bitten wir Sie in Abstimmung mit der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen GmbH (VVR) um Ihre Hinweise zum aktuellen</li> </ul>

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"> <li>▪ Gemeinde Putgarten hat mit Schreiben vom 27.02.2020 von der Möglichkeit zur Beteiligung Gebrauch gemacht.</li> <li>▪ Ebenso hat die Regionale Schule Altenkirchen mit Schreiben vom 07.02.2020 eine Rückmeldung gegeben, nicht jedoch die Gemeinde selbst.</li> </ul> <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"> <li>▪ 14.06.2020 Mobilitätsdialog Amt Altenpleen, Amt Miltzow, Amt Niepars, Hansestadt Stralsund, Gemeinde Altefähr</li> <li>▪ 15.06.2020 Mobilitätsdialog Amt Franzburg-Richtenberg, Stadt Grimmen, Amt Recknitz-Trebeltal, Gemeinde Süderholz</li> <li>▪ 16.06.2020 Mobilitätsdialog Stadt Barth, Amt Darß/Fischland, Stadt Marlow, Amt und Stadt Ribnitz-Damgarten, Gemeinde Zingst</li> <li>▪ 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</li> <li>▪ 07.09.2020 Mobilitätsdialog Bergen auf Rügen, Buschvitz, Parchtitz, Patzig, Putbus, Ralswiek, Rappin, Sehlen und Biosphärenreservat Südost-Rügen</li> <li>▪ 08.09.2020 Mobilitätsdialog Glowe, Lietzow Lohme, Sagard und Sassnitz</li> <li>▪ 09.09.2020 Mobilitätsdialog Altefähr, Garz, Gustow, Poseritz, Samtens und Ramin</li> <li>▪ 09.09.2020 Mobilitätsdialog Baabe, Binz, Göhren, Lancken-Granitz, Mönchgut, Sellin und Zirkow</li> <li>▪ 24.09.2020 Mobilitätsdialog Dreschvitz, Gingst, Insel Hiddensee, Kluis, Neuenkirchen, Schaprode, Trent und Ummanz</li> </ul> <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"> <li>▪ Anschreiben an Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landkreises (Gemeinden sollten über Ämter eingebunden werden) sowie alle weiteren zu berücksichtigenden TÖB.</li> <li>▪ Als Zeitraum für die TÖB-Beteiligung waren ursprünglich sechs Wochen vorgesehen (17. Juni 2021 – 31. Juli 2021).</li> <li>▪ Herr Landrat Dr. Kerth kam einer schriftlichen Bitte um Verlängerung dieses Zeitraumes nach und erweiterte die Frist bis einschließlich 11. September 2021.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ Beteiligung Amt Nord-Rügen:</li> <li>▪ Es wurde die vorliegende Stellungnahme vom 09.09.2021 über Herrn RA Schüler zur Kenntnis gegeben; eine weitere Stellungnahme liegt nicht vor.</li> </ul> <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"> <li>▪ 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</li> <li>▪ 24.06.2021 Mobilitätsdialog Fischland-Darß-Zingst &amp; östliches Nordvorpommern</li> <li>▪ 24.06.2021 Mobilitätsdialog Stralsund &amp; westliches Nordvorpommern</li> </ul> <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 &amp; 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.<sup>1</sup> Eine klagefähige Rechtsposition begründet Benehmen nur, wenn dies ausdrücklich in dem entsprechenden Gesetz normiert ist.<sup>2</sup> 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>

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

<sup>2</sup> 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"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ Die in § 7 ÖPNVG M-V zwingend vorgesehenen Aussagen zur Nachfrageentwicklung seien missachtet, die vorgenannte Buslinie würde keine Nachfrage befriedigen.</li> <li>▪ 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"> <li>⇒ 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.“</li> </ul> </li> </ul>

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>

<b>Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Abwägung</b>
	<p>Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen bzw Umweltrassen notwendig machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Binz - Jagdschloss Granitz - Sellin, Granitzer Straße</li> <li>▪ ...</li> <li>▪ Ortslage Putgarten</li> <li>▪ Verknüpfungspunkt Altenkirchen, Schule</li> </ul> <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 vorhandenen 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 Bediengebiet 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	Die Stadt Putbus begrüßt, dass die vorhandenen Haltepunkte erhalten bleiben und damit das Nahverkehrsnetz, wie abgestimmt fortgeführt wird.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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,	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 4.6.8 ergänzt.
	Im Amtsbereich von Putbus wird weiterhin die „Konkurrenz“ von Bus und Bahn befürwortet.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist so nicht zutreffend.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> Der NVP kann als strategischer Rahmenplan eine detaillierte Darstellung des derzeitigen sowie des anzustrebenden Ausbaustandes 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><b>Kenntnisnahme.</b> Der NVP kann als strategischer Rahmenplan eine detaillierte Darstellung des derzeitigen sowie des anzustrebenden Ausbaustandes einzelner</p>

Ämter / amtsfreie Städte und Gemeinden	Inhalt	Abwägung
	allerdings nur eine Darstellung. Es wird kein Wort darüber verloren, wie der derzeitige Ausbaustand ist und welcher Ausbaustand erreicht werden soll.	Haltestellen nicht leisten. Hierfür hat der Landkreis Vorpommern-Rügen ein Haltestellenkonzept erarbeiten lassen auf welches verwiesen wird.
	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.	<b>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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).
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.

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 Straßenbaustarträger 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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-Trebel, Gemeinde Süderholz am 15.06.2020 in Tribsees mit Teilnahme des Amtes Recknitz-Trebel). 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-Trebel, 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist sinnersprechend bereits enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten wird jedoch teilweise berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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)	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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“	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><a href="https://www.bplanservices.de/bplanpool/document/4688/download/Integriertes%20Regionales%20Entwicklungskonzept.pdf">https://www.bplanservices.de/bplanpool/document/4688/download/Integriertes%20Regionales%20Entwicklungskonzept.pdf</a></p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es erfolgt eine entsprechende Ergänzung des Konzeptes in der Aufzählung in Kapitel 1.2.5 sowie im Literaturverzeichnis.</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"> <li>- 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.</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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"> <li>- Die Einführung des Richtungsknotenkonzeptes erfordert eine nicht unerhebliche Änderung der Linienführung und der Bedienhäufigkeit auf einzelnen Relationen, die im Entwurf zum Nahverkehrsplan nicht enthalten sind. Ich bitte um Bestätigung, dass bei Umsetzung des Konzeptes eine</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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 (bislang 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><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten.</b> 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"> <li>- Sicherstellung der Anbindung an den geplanten neuen Bahnhofpunkt Andershof.</li> </ul> <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><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt.</b> 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"> <li>- Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Job-Tickets</li> <li>- Kurzfristig: Prüfung der Einführung eines Semestertickets für Studierende der Hochschule Stralsund</li> </ul>	<p><b>Die Hinweise werden berücksichtigt.</b> 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"> <li>- Stralsund: Nutzung Bestandsgleis Nördliche Hafeninself (Ozeaneum) – P+R-Parkplatz Mahnkesche Wiese (- Hauptbahnhof)</li> </ul> <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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kennntnisnahme.</b></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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Bessere Abstimmung mit dem Zugangebot in Ribnitz-Damgarten:</b> Wichtig für Pendler und Reisende. Unnötige Wartezeiten durch schlecht getaktete Relationen verlängern die Reisezeit und machen das Gesamtangebot unattraktiv.</p> <p><b>Bessere Anbindung an touristische Attraktionen:</b> 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><b>Vereinfachte Fahrpläne:</b> Wünschenswert wären feste Abfahrtszeiten zu festen Minutenzeiten, um das Fahrplanverständnis zu verbessern.</p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist sinnentsprechend bereits enthalten.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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?	<b>Kenntnisnahme.</b> 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	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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)	<b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p>
	<p>Seite 145</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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 webbasiert beispielsweise auch Einzelfahrscheine der DB von Bergen nach Binz im Netz erhältlich. Auch die RüBB bietet einen Fahrkartenverkauf im Internet an.</p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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&amp;Service AG sind mit dynamischer Fahrgastinformation ausgerüstet.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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 <a href="https://vvr.verbindungssuche.de/index.php">https://vvr.verbindungssuche.de/index.php</a>) [...] 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><b>Der Hinweis ist bereits teilweise enthalten wird jedoch berücksichtigt.</b> Die beispielhafte Nennung von <a href="https://vvr.verbindungssuche.de/index.php">https://vvr.verbindungssuche.de/index.php</a> 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"> <li>- SEV-Logo anbringen oder die Möglichkeit dafür schaffen.</li> <li>- 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</li> </ul>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt:</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p>
	<p>Seite 131 Sicherung und Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs</p> <p>Der Landkreis MSE unterstützt die Forderung nach einer Fernverkehrs-anbindung Berlin-Neubrandenburg-Stralsund, siehe auch Fortschreibung des NVP 2021-2026 des LK MSE. Ebenfalls wird die Forderung</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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	<b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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 Einnahmeverteilung vorab zu klären.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b>  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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b>  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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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"> <li>• Gestaltung eines umwelt- und klimafreundlichen Nahverkehrs im Landkreis Vorpommern-Rügen.</li> </ul>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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>



Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorrangige Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Verkehrsmittel mit geringster Umweltbelastung.</li> <li>• Aufbau eines Verkehrsverbundes im gesamten Landkreis unter Einbeziehung benachbarter Landkreise hinsichtlich Technik, Organisation und Tarifen.</li> <li>• Gewährleistung der Versorgung aller Ortschaften im ländlichen Raum im Rahmen des ÖPVN</li> <li>• Konsequente Verknüpfung von ÖPVN und individuellem Nahverkehr</li> <li>• Gewährleistung des Schülernahverkehrs in Abstimmung mit den Schulverwaltungen.</li> <li>• Verbesserung und Gewährleistung des ÖPVN und des individuellen NV für die Urlauber</li> </ul>	
	<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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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 CO<sub>2</sub>-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% CO<sub>2</sub>-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><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> 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 CO<sub>2</sub>-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><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b> Es wird angeregt, dass der Hinweisgeber die Hinweise an die Hansestadt Stralsund als zuständigen Straßenbaulasträger adressiert.
	S.: 135 Abs.: ÖPVN/Fahrrad - Verknüpfung	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt bzw. ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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 (CO<sub>2</sub>-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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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"> <li>• Gäste sind mit dem Tarifsystem vollkommen überfordert</li> <li>• 17 Preisstufen</li> <li>• Netzwaren entsprechen nicht den Mobilitätsnachfragen in touristischen Erlebnisräumen (zum Beispiel Binz/Pora – Sassnitz)</li> </ul> <p>Soll</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• umgehende – in 2022 – einzuführende Flextarife/Flextickets (Oyster und Yaniq)</li> <li>• Verbundtarife für Bus + Bahnen + Schiffen</li> <li>• tatsächlicher Verkehrsverbund aller Mobilitätsanbieter</li> <li>• Trennung beschleunigter touristischer Verkehre von klassischen ÖPNV-Bus-Angebot (siehe Punkt touristische Regio-Verkehre)</li> </ul> <p>Mit dem geplanten Nahverkehrsplan müssen in Sachen Klimaschutz nicht nur die Tarife und Tickets flexibler gestaltet werden. In nicht-Last-Zeiten/Randzeiten sollen die starren Taktungen von On-Demand-Diensten abgelöst werden – beispielsweise per App buchbaren eShuttle-Bussen.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt.</b> 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>



Interessen-vertretungen	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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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>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"> <li>• 3 Sterne-Reisebus-Standard</li> <li>• Klimatisierung</li> <li>• USB-Ladung</li> <li>• verbesserte Schallisolierung</li> <li>• hochwertige Bestuhlung</li> </ul>	<p><b>Der Hinweis ist bereits teilweise enthalten. Darüber hinaus wird er nicht berücksichtigt.</b> 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 Bediengebiet 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"> <li>• alternative Antriebe und Flottenumbau mit festen Zielgrößen definieren und insbesondere in belasteten Regionen sofort einsetzen</li> <li>• Pilotanwendungen alternativer Antriebe und autonomes Fahren zwischen Binz und Prora sowie zum Jagdschloss ff.</li> </ul>	<p><b>Der Hinweis ist bereits teilweise sinnentsprechend enthalten bzw. wird teilweise umgesetzt.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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"> <li>• Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10</li> <li>• Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute)</li> <li>• Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg</li> <li>• Regionale Radwege: Rügen Rundweg</li> <li>• Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren</li> </ul> <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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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"> <li>• Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10</li> <li>• Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute)</li> <li>• Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg</li> <li>• Regionale Radwege: Rügen Rundweg</li> <li>• Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren</li> </ul> <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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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>

Interessenvertretungen	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 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>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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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"> <li>• Binz – Jagdschloss Granitz (- Sellin), Granitzer Straße</li> <li>• Baabe – Göhren (Göhrener Weg)</li> <li>• Ausweichstrecke entlang der B 196 im Zusammenhang mit der durch den Straßenbaulastträger geplanten und durchgeführten Sanierung der B 196.</li> </ul> <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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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"> <li>• Europäisches Radnetz: EuroVelo-Route EV10</li> <li>• Radnetz Deutschland: D-Route D2 (Ostseeküstenroute)</li> <li>• Radfernwege MV: Ostseeküsten-Radweg</li> <li>• Regionale Radwege: Rügen Rundweg</li> <li>• Lokaler Wanderweg: Wanderweg Baabe-Göhren</li> </ul> <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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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) <b>Kenntnisnahme.</b></p> <p>b) <b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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) <b>Der Hinweis ist nicht Regelungsinhalt des NVP.</b></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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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 Lärmmissionen 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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"> <li>- Lückenschluss im Blindenleitsystem zwischen dem des Bahnsteigbereiches und dem Eingang ins Bahnhofsgebäude;</li> <li>- Blindenleitstreifen innerhalb Gebäude bis zum Ausgang Bahnhofsvorplatz, mit Anbindung VIDEO-Reisezentrum (und bei diesem bis Anforderungstaster);</li> <li>- Sprachführung am Ticketautomaten/Einzelautomaten des VIDEO-Reisezentrums;</li> <li>- Blindenleistreifen vom Bahnhofsgebäude zum Behinderten-WC</li> </ul> <p>b) Realisierung des von der DB AG geplanten Ausbaues der Bahnsteige, der Reisendenunterführung und der Blindensysteme des Bahnhofes Ribnitz-Damgarten.</p>	<p><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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"> <li>a) Blindenleitsysteme zum Taxistellplatz, zu den Bushaltestellen und FGU und WC;</li> <li>b) Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen;</li> <li>c) Behinderten-WC mit Zugangsmöglichkeit mit Euro-Schlüssel;</li> <li>d) Ausbau der erforderlichen Straßenquerungen als gesicherte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“, gemäß den Empfehlungen der DIN 3298</li> </ul>	<p><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt. /Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	<p><b>Allgemeine Hinweise für beide Schutzgebietsregionen</b></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>	<b>Kenntnisnahme.</b>
	<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>	<b>Kenntnisnahme.</b>

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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Da es sich um einen Prüfauftrag handelt, werden die genannten Hinweise während der Prüfung ebenfalls berücksichtigt werden.</p>
	<p><b>Hinweise zur Region Nationalpark Jasmund</b></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 CO<sub>2</sub>-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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Die Durchführung eines Pilotprojektes zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien im sonstigen ÖPNV soll eine alternative Antriebstechnologie beinhalten, die CO<sub>2</sub>-neutral ist.</p>
	<p><b>Hinweise zur Region Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft</b></p> <p><i>Ortsverkehre Prerow und Zingst (Seite 98)</i></p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Der Hinweis ist bereits sinntensprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> Das Mobilitätskonzept Fischland-Darß-Zingst und Boddengemeinden ist öffentlich zugänglich und kann unter <a href="https://www.fischland-darss-zingst.de/fileadmin/2021/Abschlussbericht_Mobilita__tskonzept_FDZB_20210112__1_.pdf">https://www.fischland-darss-zingst.de/fileadmin/2021/Abschlussbericht_Mobilita__tskonzept_FDZB_20210112__1_.pdf</a> und das Richtungsknoten-Konzept unter <a href="https://www.stralsund.de/export/sites/hst/buerger/leben_in_stralsund/verkehr/Verkehrskonzepte/initiative_kombiniert_mobil/Broschuere-Stralsund-im-Takt.pdf">https://www.stralsund.de/export/sites/hst/buerger/leben_in_stralsund/verkehr/Verkehrskonzepte/initiative_kombiniert_mobil/Broschuere-Stralsund-im-Takt.pdf</a> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinntensprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p>
	<p>b. Erreichbarkeit/ Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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: <a href="https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/">https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/</a></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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 gepusht und umworben ist es kein universelles Angebot für Jedermann und entsprechend zu betrachten. Gleiches gilt für entsprechende Fahrradangebote.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in Kapitel 5.2.4 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität ergänzt.</p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> Daten nicht vorhanden.</p>

Interessenvertretungen	Inhalt	Abwägung
	<p>k. Etablierung von Expresslinien/ Landesbedeutsame Linien mit entsprechenden Merkmalen (analog Plusbus VBB)</p> <p>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.</p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Der NVP erhält die Maßnahme Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien (vgl. Kapitel 4.6.3).</p> <p><b>Kenntnisnahme.</b> Es wird auf Kapitel 4.8 verwiesen.</p>
<p>Seniorenbeirat der Hansestadt Stralsund, Arbeitsgemeinschaft „Altersgerechtes, barrierefreies Bauen und Umwelt“; 10.09.2021</p>	<p>Zu der dortigen Seite 87</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 0-Knoten der Züge orientieren.</p>	<p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.</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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></p>
	<p>- 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.</p>	<p><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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</p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Die Tabellen 21 und 22 stellen die definierten Verbindungsrelationen sowie die Mindestbedienvorgaben für den Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund dar. Nach Möglichkeit sollten dabei die</p>

Interessen-vertretungen	Inhalt	Abwägung
	Samstag so entzerrt werden, dass sie in etwa einen Viertelstunden-Takt bilden.	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.
	- Der Seniorenbeirat ist entschieden gegen Pläne, den werktäglichen Viertelstunden-Takt auf Stralsunds Haupt-Buslinien auszudünnen!	<b>Kenntnisnahme.</b> 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).
	Zur dortigen Seite 122  - vorletzter Absatz: Die Neunutzung des Lokschuppens als Landratsstz wird inzwischen nicht mehr geplant.	<b>Kenntnisnahme.</b>
Tourismus- verband Fischland-Darß- Zingst e.V.; 13.09.2021	S. 116, 4.6.3 Empfehlung der Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien 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 Pütznitz 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.
	S. 118, 4.6.4 Weiterentwicklung touristischer Verkehre zur Anbindung touristischer Schwerpunkte  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.	<b>Kenntnisnahme.</b>

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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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. --&gt; Wieck Mitte (oder Wieck Darßer Arche)</p>	<p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten und wird teilweise umgesetzt.</b> 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 Pütznitz 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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>

Interessen-vertretungen	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><b>Kenntnisnahme.</b></p>
	<p>S. 167, Nachweis der Betriebsqualität bzw. Berichtspflichten</p> <p>Im Bewusstsein, dass diese Zahlen für den VVR (oder für einen anderen Auftragnehmer) 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b> 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 CO<sub>2</sub>-Neutralität der Fahrzeugflotte voranzubringen (S. 29, verkehrspolitische Zielsetzungen). Wir regen jedoch an, dass im NVP definierte Ziel von 50% auf 75%-CO<sub>2</sub>-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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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>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>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 (halbstündig 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>durch die Umstellung im Fahrzeugbereich auf Wasserstofftechnologie als Potenzialbereich untersucht.</p> <p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. /Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p> <p><b>Kenntnisnahme.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b> 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.

Interessenvertretungen	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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p>
	<p>Bei dem geplanten Ausbau des Radzfatz-Angebotes (Fahrradmitnahme) sollte insbesondere das Angebotskonzept auf der Insel Rügen geändert werden, um</p>	<p><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten, wird jedoch berücksichtigt.</b> 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>	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten wird jedoch berücksichtigt.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></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 Raumentwicklungsprogrammes 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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Kenntnisnahme.</b></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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt bzw. ist teilweise bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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:	<b>Kenntnisnahme.</b>
	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.	<b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten.</b> 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 Abfahrtzeiten 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>  <b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.  <b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>	

Politik	Inhalt	Abwägung
	<p>Hierzu sollte eine Verkürzung der Taktzeiten auf allen Linien und ein kostenfreier Nahverkehr im gesamten Kreisgebiet geprüft werden.</p>	<p><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b> 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><b>Die Hinweise sind bereits sinnentsprechend enthalten.</b></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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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
<p>Jagdschloss-express und Ausflugsfahrten GmbH; 08.09.2021</p>	<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><b>Der Hinweis ist bereit sinnentsprechend enthalten.</b> 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>
<p>Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH; 26.08.2021</p>	<p>gesamtes Dokument: Die Haltestellennamen der VVR werden ohne Komma geschrieben. Richtig: „Binz Großbahnhof“ Falsch: „Binz, Großbahnhof“</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>Seite 29, Kapitel 1.3: Bitte um Ergänzung zu Punkt <b>Erreichung von 50 % CO<sub>2</sub>-Neutralität der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV bis zum Jahr 2030</b>: „...von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben und Kraftstoffen...“</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><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> Die Schreibweise „Ort, Haltestellenname“ ist fachlich geläufig und wird daher unabhängig von der Eigen-Schreibweise der VVR im vorliegenden Dokument verwendet.</p> <p><b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> „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><b>Der Hinweis ist bereits sinnentsprechend enthalten.</b> Die Ergänzung ist bereits Bestandteil des Punktes.</p> <p><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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>	<b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> Kapitel 2.4 ist Teil der IST-Analyse und definiert keine zukünftigen Maßnahmen.
	Seite 70, Kapitel 2.4.4: Absatz: <b>Fahrradmitnahme und sonstiger ÖPNV</b>  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.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es wird ein entsprechender Absatz eingefügt.
	Seite 81, Kapitel 4.2.2: Absatz: <b>Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen:</b> „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.“	<b>Der Hinweis wird <u>nicht</u> berücksichtigt.</b> 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.	<b>Kenntnisnahme.</b>
	Seite 89, Tab. 22: Die Erwähnung der morgendlichen Bedienung am Sonntag im „Spätverkehr“ ist ungünstig.	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> Es erfolgt eine entsprechende Korrektur.
	Seite 94, Tabelle 24: Aufnahme einer Definition für eine Ringfahrt (1 Ringfahrt = 2 Fahrtenpaare)?	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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)	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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?	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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“	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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: <b>Weitere Maßnahmenansätze im Bereich der touristischen Verkehre:</b> Zum Punkt Haltestellen Schaabe. Hinweis: Wurde bereits im Mai 2021 realisiert.	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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.	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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.“	<b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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	<b>Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.</b> 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: <b>Mittel- bis langfristig: Einführung eines Verbundtarifs (eTarif)</b></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><b>Der Hinweis wird berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b> Die Verkehre sind bereits im NVP enthalten.</p> <p><b>Der Hinweis wird teilweise berücksichtigt.</b> 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><b>Kenntnisnahme.</b></p>