

Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 - 2019

ENTWURF

Oktober 2013

Erarbeitet für:
Landkreis Vorpommern-Rügen
Carl-Heydemann-Ring 67
18437 Stralsund

Erarbeitet durch:
PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel, Brohm & Markgraf
Scharnweberstraße 56
D - 10247 Berlin
Fon 030. 29 66 80 60 · Fax 030. 29 66 80 61
www.pbv-berlin.de · mail@pbv-berlin.de

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage und Grundlagen	3
1.1	Aufgabe und Inhalt des Nahverkehrsplans	3
1.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	5
2.	Bestandsaufnahme und Analyse	10
2.1	Strukturelle Rahmenbedingungen	10
2.1.1	Raum- und Siedlungsstruktur	10
2.1.2	Einwohnerstruktur und –entwicklung	13
2.1.3	Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur	16
2.1.4	Pendlerverflechtungen	17
2.1.5	Schulstruktur	18
2.1.6	Tourismus	19
2.2	Netz- und Angebotsstruktur Öffentlicher Personennahverkehr	20
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	20
2.2.2	Regionaler Busverkehr	21
2.2.3	Städtischer Busverkehr	21
2.2.4	Alternative Bedienungsformen	30
2.2.5	Wasserverkehr	30
2.2.6	Verknüpfungspunkte	31
2.2.7	Angebote mit Nachbarräumen	32
2.2.8	Verkehrsnachfrage	32
2.3	Organisatorische Rahmenbedingungen	33
2.3.1	Organisationsstruktur und Kooperationsformen des ÖPNV	33
2.3.2	Verkehrsunternehmen	33
2.3.3	Tarifstruktur	34
2.3.4	Marketing, Information und Öffentlichkeitsarbeit	34
2.4	Mängelanalyse	34
3.	Definition von Qualitätsstandards	36
3.1	Ziele und Grundsätze	36
3.2	Bedienungsqualität	37
3.2.1	Grundlagen	37
3.2.2	Erreichbarkeit zentraler Orte	37
3.2.3	Mindestbedienungsstandards	39
3.3	Beförderungsqualität	43
3.3.1	Umwelt- und Klimaschutz	43
3.3.2	Fahrzeug- und Personalstandards	43
3.3.3	Tarif und Vertrieb	44
3.3.4	Information und Marketing	44
3.3.5	Beschwerdemanagement	45
3.3.6	Barrierefreier Zugang	46

4.	Konzeptionelle Entwicklung	47
4.1	Regionaler Busverkehr	47
4.2	Städtischer Busverkehr	48
4.3	Verknüpfungen	50
4.4	Alternative Bedienungsformen	51
4.5	Verkehrsangebote mit Nachbarräumen	52
4.6	Linienbündelung	52
4.7	Tarifliche Rahmenbedingungen	52
4.8	Investitionsbedarf	53
4.9	Maßnahmen- und Handlungskonzept	53
5.	Künftige Organisation und Finanzierung	54

1. AUSGANGSLAGE UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabe und Inhalt des Nahverkehrsplans

Im Ergebnis der Landkreisneuordnung in Mecklenburg-Vorpommern übernimmt der Landkreis Vorpommern-Rügen die Aufgabenträgerschaft für den *Öffentlichen Personennahverkehr* (ÖPNV) für das Gebiet der ehemaligen Landkreise

- Nordvorpommern und
- Rügen sowie
- der ehemals kreisfreien Hansestadt Stralsund.

Nach dem geltenden *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern* (ÖPNVG M-V) haben die Landkreise als Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Dieser Forderung kommt der Landkreis Vorpommern-Rügen mit dem Kreistagsbeschluss vom 27.02.2012 zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes nach. Die für die bisherigen Gebietskörperschaften Landkreis Nordvorpommern, Landkreis Rügen und kreisfreie Hansestadt Stralsund erstellten Nahverkehrspläne wurden in unterschiedlichen Zeiträumen (zwischen 1997 und 2007) erstellt. Mit der Kreisgebietsreform ist eine Harmonisierung dieses Planes geboten. Zudem wurden mit Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) am 1. Januar 2013 (s. auch Kapitel 1.2) die Anforderungen an den Nahverkehrsplan sowie dessen Reichweite präzisiert.

Vor diesem Hintergrund wird für den neuen Landkreis ein Nahverkehrsplan erstellt, der die neue Kreisstruktur berücksichtigt und darin einen wirtschaftlichen und nachfrageorientierten ÖPNV sichern soll.

Der Nahverkehrsplan muss dabei in den aktuellen Rechtsrahmen, der sich aus dem EU-Recht sowie dem Personenbeförderungsgesetz ergibt, eingebettet werden.

Das ÖPNVG M-V schreibt für den Nahverkehrsplan folgende Mindestinhalte vor:

- Bestand und künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes
- Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen
- Finanzierung des ÖPNV
- Organisation des ÖPNV

Diese Mindestinhalte werden im vorliegenden Nahverkehrsplan um weitere Eckpunkte ergänzt, aus denen sich für den neu gebildeten Landkreis entsprechende politische und planerische Rahmenvorgaben ableiten lassen.

Konkret werden gegenwärtig verschiedene ÖPNV-Fragestellungen im Landkreis Vorpommern-Rügen behandelt. Dazu zählen u.a.

- Vollständige Integration der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Hansestadt Stralsund in den Landkreis Vorpommern-Rügen
- Fusion der drei im unmittelbaren bzw. mittelbaren Eigentum des Landkreises Vorpommern-Rügen befindlichen Verkehrsunternehmen Kraftverkehrsgesellschaft Ribnitz-Damgarten mbH (KVG), Rügener Personennahverkehr GmbH (RPNV), SWS Nahverkehr Stralsund GmbH (SWS NV)
- Konsequentes Zusammenführen der bisherigen ÖPNV-Angebote in ein einheitliches Netz
- Vereinheitlichung der ÖPNV-Tarife für den Fahrgast
- Stetige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

- Vorbereitung der Neuerteilung von Liniengenehmigungen

Diese Punkte werden soweit erforderlich gleichfalls im Nahverkehrsplan aufgegriffen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Nahverkehrsplan

- die politische Willensbekundung zur zukünftigen Entwicklung des ÖPNV im Bereich des Aufgabenträgers darstellt,
- die Leitlinien zur Gestaltung, u. a. Anforderungen, Ziele und Vorgaben zur Planung und Steuerung des ÖPNV festlegt,
- die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und damit die konkreten Anforderungen des Aufgabenträgers an das Verkehrsangebots (§ 8 Abs. 3 PBefG) definiert,
- den Aufgabenträger dabei unterstützt seine Möglichkeiten der ÖPNV-Steuerung auszuschöpfen,
- mit dem in diesem beschriebenen Verkehrsangebot der Genehmigungsbehörde als Orientierung dient (Messlatte) (§ 8 Abs. 3a sowie § 13 Abs. 2a und 2b PBefG),
- das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit des Angebots bis zum 1. Januar 2022 formuliert (§ 8 Abs. 3 PBefG) und Ausnahmen begründet.

Die Rolle des Aufgabenträgers als zentraler Gestalter des ÖPNV wird durch das neue PBefG und dessen Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestärkt. Die Genehmigungsbehörde unterstützt den Aufgabenträger (§ 8 Abs. 3a PBefG) und kann Genehmigungen versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht den im Nahverkehrsplan beschriebenen Anforderungen des Verkehrsangebots entspricht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Darüber hinaus ist der Aufgabenträger zur frühzeitigen Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen und zur Anhörung von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Fahrgastvertretern verpflichtet (§ 8 Abs. 3a PBefG). Diesem Umstand wurde durch ein umfangreiches Beteiligungsverfahren Rechnung getragen. Folgende Gremien wurden über den jeweils aktuellen Bearbeitungsstand informiert und in die Diskussion einbezogen:

- ÖPNV-Beirat des Landkreises Vorpommern-Rügen bestehend aus jeweils einem Mitglied der im Kreistag Vorpommern-Rügen vertretenen Fraktionen, Integrationsbeauftragten des Landkreises für Menschen mit Behinderungen, je einem Vertreter des Seniorenbeirates, Fahrgastverbandes, Tourismusverband, der Arbeitsgruppe der Verkehrsunternehmen, des Kreiselterrates sowie des Runden Tisches „Mobilität“
- Arbeitsgruppe Verkehrsunternehmen bestehend aus Vertretern der Kraftverkehrsgesellschaft Ribnitz-Damgarten mbH, Rügener Personennahverkehr GmbH, SWS-Nahverkehr Stralsund GmbH, Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern GmbH, DB Regio AG, Usedomer Bäderbahn GmbH, Pressnitztalbahn GmbH und Weiße Flotte GmbH
- Arbeitsgruppe Verwaltung bestehend aus Vertretern des Landratsamtes (Fachdienst 02 Stabsstelle für Regionalentwicklung, Fachdienst 12 Finanzen, Fachdienst 23 Schulverwaltung, Fachdienst 42 Planung), der Ämter und amtsfreien Gemeinden.

Die Fachhochschule Stralsund wurde gleichfalls eingebunden. Außerdem wurde im April 2012 im Rahmen von 8 Vor-Ort-Terminen allen Gemeinden und Ämtern die Möglichkeit eingeräumt, sich über den Stand des Nahverkehrsplans zu informieren und ihre Anregungen, Hinweise und Wünsche zur Weiterentwicklung des ÖPNV dem Aufgabenträger gegenüber zu äußern. Diese umfängliche frühzeitige Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans stellt einen vollkommen neuen Planungsansatz dar.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Die Erstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Vorpommern-Rügen fällt in eine Zeit neuer rechtlicher Rahmenbedingungen. Dies betrifft insbesondere das Personenbeförderungsgesetz, mit Gültigkeit ab 1. Januar 2013, mit dessen Novellierung die Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf nationales Recht übertragen wurden.

Mit der Novellierung des PBefG sind neue Anforderungen an die Aufgabenträger gestellt. Dies hat u. a. auch Konsequenzen für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Die für den Landkreis Vorpommern-Rügen relevanten Inhalte und Änderungen werden im Folgenden dargestellt.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Folgenden: VO 1370) legt seit ihrem Inkrafttreten am 3. Dezember 2009 fest, wann und unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden (hier: der Landkreis Vorpommern-Rügen) einem Verkehrsunternehmen eine Ausgleichsleistung und/oder ein ausschließliches Recht für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Gegenstand der VO 1370 ist damit die Vorgabe, wie Aufgabenträger gemeinwirtschaftliche Aufgaben im ÖPNV kompensieren können.

Die VO 1370 enthält klare Regeln, wie die Vergabe von Verkehrsleistungen geschehen kann. Die beiden Kernpunkte der Verordnung sind demnach:

1. Die Verordnung macht Aussagen dazu, wo allgemeines Vergaberecht gilt und wo die Wettbewerbsregeln der Verordnung greifen. Im Anwendungsbereich der Verordnung gibt es klare Vorgaben, welche Verkehre wettbewerblich zu vergeben sind und welche wettbewerblich oder direkt vergeben werden können.
2. Jegliche Ausgleichsleistung muss – unabhängig davon, ob gemäß dem allgemeinen Vergaberecht oder der Verordnung, ob direkt oder wettbewerblich vergeben – transparent fixiert und kommuniziert werden. Das wesentliche Element der neuen Pflichten für den Aufgabenträger ist die Fixierung der Rechte und Pflichten in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (öDA) ist das wesentliche Instrument des Aufgabenträgers. Er dient in erster Linie der Sicherstellung einer Verkehrsbedienung, die höherwertiger oder preisgünstiger ist als diejenige, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte (Art. 1 Abs. 1 VO 1370). Diese – ausreichende – Verkehrsbedienung ist jeweils vom Aufgabenträger zu definieren und im Nahverkehrsplan entsprechend differenziert aufzuführen.

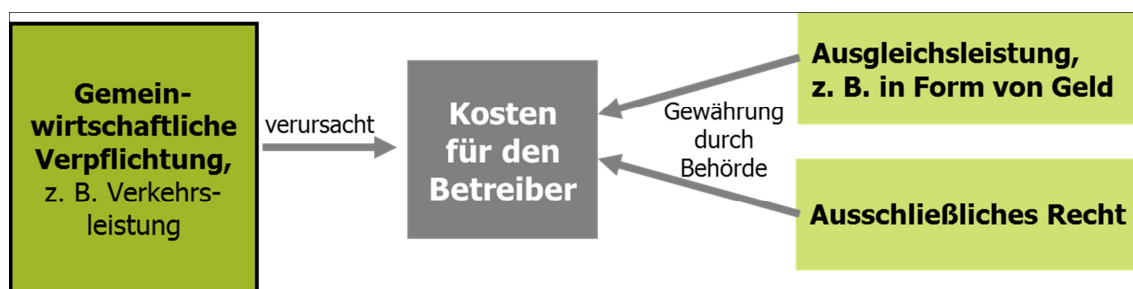


Abbildung 1: Anwendung von ausschließlichem Recht in VO 1370 (Quelle: KCW GmbH Berlin)

Der öDA entspricht in seiner Form einer Übereinkunft des Aufgabenträgers (der zuständigen Behörde) mit einem Betreiber des öffentlichen Dienstes. Anhand des öDA wird der Betreiber mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten betraut und erhält hierfür finanzielle Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte. Der öDA kann aus einem oder mehreren rechtsverbindlichen Akten bestehen. Er kann auch die Bedingungen enthalten, unter denen die zuständige Behörde die Verkehrsdienstleistungen

selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistung beauftragt (Art. 2 lit. I VO 1370).

Der öDA muss neben der Definition der zu erbringenden Leistungen objektiv und transparent die Parameter darlegen, anhand derer die Ausgleichsleistung berechnet wird und/oder die Ausschließlichkeit (Art und Umfang) gewährleistet wird. Eine übermäßige Ausgleichsleistung ist dabei zu vermeiden. Die Laufzeit des öDA ist befristet und beträgt höchstens 10 Jahre für Busverkehrsdienste (Art. 4 Abs. 1 und 3 VO 1370).

Abweichend vom „Regelfall öDA“ können Allgemeine Vorschriften zur Festsetzung und Finanzierung von Höchsttarifen (= Ausgleich für die Beförderung bestimmter Personengruppen (z. B. Schüler) zu einem Höchsttarif) alternativ oder kumulativ zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag erlassen werden (Art. 3 Abs. 2 VO 1370).

Die Vergabe eines öDA ist vom Grundsatz her wie folgt geregelt:

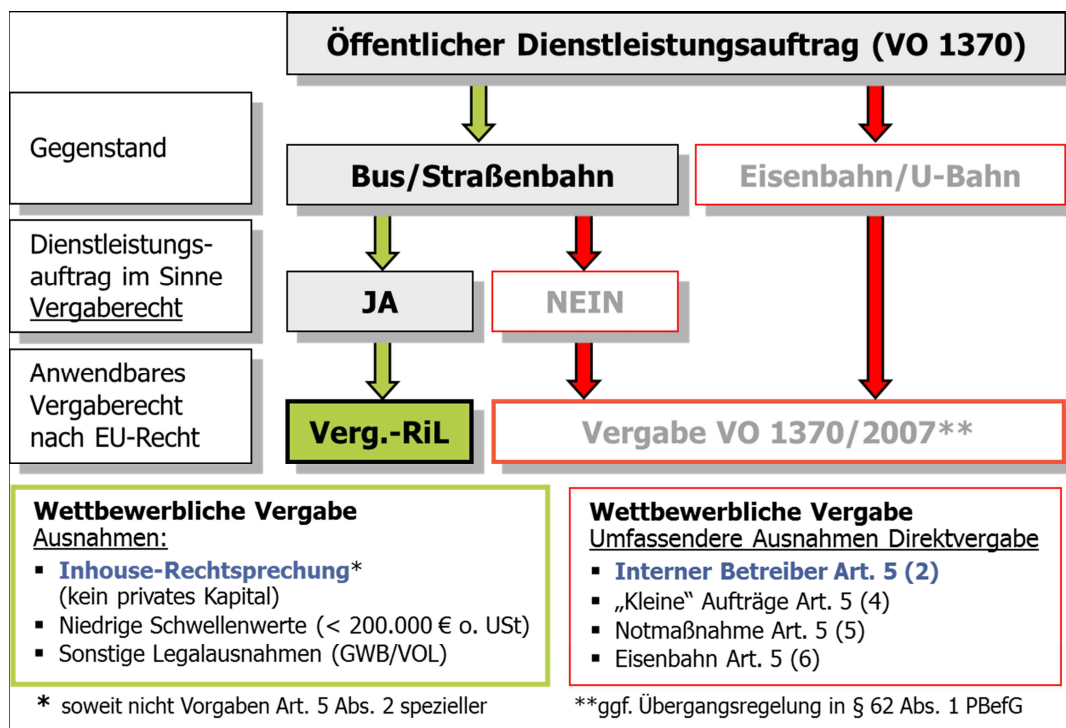


Abbildung 2: Einordnung des öDA nach VO 1370 (Quelle: KCW GmbH Berlin)

Das auf der VO 1370 aufbauende deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde im Jahre 2012 novelliert, ist am 01. Januar 2013 in Kraft getreten und hat die bisherigen Regelungen an das geltende EU-Recht angepasst. Folgende wesentliche Regelungen beinhaltet es:

- Die Aufgabenträger können die Instrumente der VO 1370 zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen nutzen (Vereinbarungen von öDA, Festsetzung allgemeiner Vorschriften etc.).
- Der Aufgabenträger wird ermächtigt, im Rahmen des öDA ein ausschließliches Recht gem. VO 1370 zu gewährleisten.
- Direktvergaben gemäß der VO 1370 sind zugelassen. Das Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe einer Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs. 3 VO 1370) wird in Grundzügen ausgestaltet.
- Die Rolle des Aufgabenträgers als zentraler Gestalter des ÖPNV wird gestärkt, die Genehmigungsbehörde unterstützt (siehe Abb.3).

- Die Aufgabenträger definieren und konkretisieren die ausreichende Verkehrsbedien-
nung in der Regel im Nahverkehrsplan. Zur Absicherung von Auftragsverkehren
sind die daraus resultierenden Anforderungen in der obligatorischen Vorabbe-
kanntmachung transparent zu machen.
- Eigenwirtschaftliche Verkehre haben weiterhin Vorrang (dort, wo es sie noch gibt)
und werden von Verkehren auf Grundlage eines öDA (Auftragsverkehre) durch die
neue Definition der Eigenwirtschaftlichkeit sowie durch ein verfahrensmäßiges Stu-
fenverhältnis eindeutig voneinander abgegrenzt. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrs-
leistungen dann, wenn deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichslei-
stungen auf Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 und 3 VO
1370 und sonstigen Unternehmenserträge, soweit diese keine Ausgleichsleistungen
für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Art. 3 Abs. 1 nach VO
1370 darstellen, gedeckt wird und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.
- Die Genehmigungsbehörde hat jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmi-
gungen unter Angabe von Linienführung, Geltungsdauer und Antragsfristen zu ver-
öffentlichen (§ 18 neu PBefG) und eigenwirtschaftliche Verkehre im Genehmi-
gungswettbewerb zu vergeben (§ 13 Abs. 2b neu).

Die Rolle des Aufgabenträgers als zentraler Gestalter des ÖPNV wurde durch die Novellie-
rung des PBefG insgesamt gestärkt. Es bleibt beim Nebeneinander von Aufgabenträgern und
Genehmigungsbehörden, jedoch wird das Genehmigungsverfahren besser mit dem (beab-
sichtigten) Verfahren zur Vergabe eines öDA des Aufgabenträgers verzahnt. Die Verfahrens-
schritte unterscheiden danach, ob der Aufgabenträger als zuständige Behörde einen öffent-
lichen Dienstleistungsauftrag direkt oder wettbewerblich vergeben will oder ob er davon
ausgeht, dass die ausreichende Verkehrsbedien-
ung eigenwirtschaftlich, das heißt ohne Zu-
schuss aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und ohne ausschließliches Recht
erbracht werden wird.

Aufgabenträger	Genehmigungsbehörde
<p>§ 8 Abs. 3 neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgabenträger sind für die Sicherstellung einer <u>ausreichenden Bedienung</u> der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig ▪ Aufgabenträger definiert dazu im <u>NVP</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anforderungen an Umfang und Qualität ▪ Umweltqualität ▪ Vorgaben für die verkehrsmittel- übergreifende Integration der Verkehrsleistungen ▪ unter Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen; <u>vollständige Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022</u> <p>§ 8a/§ 8b neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vergabe von Auftragsverkehren, Gewährung ausschließlicher Rechte 	<p>§ 8 Abs. 3a neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>wirkt</u> an der Erfüllung der dem AT obliegenden Aufgabe <u>mit</u> ▪ Hat dabei NVP zu berücksichtigen, der unter frühzeitiger Beteiligung der vorhandenen Unternehmer und unter Anhörung bestimmter Interessenvertreter (§ 8 Abs. 3 Satz 6) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet <p>§ 18 neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Veröffentlicht jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen <p>§ 13 2b neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Veranstaltet Genehmigungswettbewerb (im Fall mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge) <p>§ 13 2c neu</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüft auf Antrag des Aufgabenträgers die subjektiven und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen bereits im Vergabeverfahren

Abbildung 3: Rollen von Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörde nach PBefG (Quelle: KCW GmbH)

Im ÖPNVG M-V sind die folgenden wesentlichen rechtlichen Grundlagen für die Erstellung des Nahverkehrsplans fixiert:

- „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV im Sinne von § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes und im Sinne von § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes ..., ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis.“ (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V) Damit sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für die Bus- und Straßenbahnverkehre auf ihrem jeweiligen Gebiet.
- „Die Planung des ÖPNV liegt in der Verantwortung des jeweiligen Aufgabenträgers. Er entscheidet über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV.“ (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 haben einen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes aufzustellen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die regionale Entwicklung des ÖPNV.“ (§ 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen haben sich die benachbarten Aufgabenträger ... abzustimmen. Dabei ist Benehmen mit den betroffenen Regionalen Planungsverbänden herzustellen.“ (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V)

Aus den genannten Bestimmungen heraus ergibt sich, dass der Nahverkehrsplan

- dem Ziel der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung dient,
- grundlegende Entscheidungen über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV im jeweiligen Wirkungskreis trifft und
- den Rahmen für die regionale ÖPNV-Entwicklung darstellt.

Aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV in der Region Vorpommern ist das Schulgesetz Mecklenburg-Vorpommern¹ ebenfalls zu berücksichtigen:

- „Die Schule gestaltet den Unterricht und seine Organisation selbstständig und eigenverantwortlich.“ (§ 4 Abs. 7 SchulG M-V)
- „Ein Anspruch auf Aufnahme in eine Schule des Primarbereiches sowie in eine berufliche Schule besteht nur an der örtlich zuständigen Schule.“ (§ 45 Abs. 1 Satz 3 SchulG M-V)
- „Die Landkreise sind Träger der Schülerbeförderung in ihrem Gebiet. Die Schülerbeförderung zählt zu ihrem eigenen Wirkungskreis.“ (§ 113 Abs. 1 SchulG M-V)
- „Die Landkreise haben für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler vom Beginn der Schulpflicht bis zum Ende
 1. der Jahrgangsstufe 12 der allgemein bildenden Schulen sowie der Jahrgangsstufe 13 des Fachgymnasiums,
 2. des Berufsgrundbildungs- und des Berufsvorbereitungsjahres und
 3. der ersten Klassenstufe der Berufsfachschule, die nicht die Mittlere Reife oder einen gleichwertigen Abschluss voraussetzt,eine öffentliche Beförderung für Schülerinnen und Schüler der örtlich zuständigen Schulen durchzuführen oder für den Fall, dass eine solche nicht durchgeführt wird, die notwendigen Aufwendungen dieser Schülerinnen und Schüler oder ihrer Erziehungsberechtigten für den Schulweg zur örtlich zuständigen Schule zu tragen.“ (§ 113 Abs. 2 SchulG M-V)

¹ Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz – SchulG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2010 (GVBl. M-V 17/2010 S. 462)

- „Die aus der Neuregelung der Beförderungspflicht gegebenenfalls entstehenden Mehrkosten für die Kommunen werden durch das Land im Zusammenwirken mit den kommunalen Landesverbänden spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ermittelt und ausgeglichen.“ (§ 113 Abs. 5 SchulG M-V)

Mit der Einführung der Selbständigen Schule und freien Schulwahl bilden sich stärker als bisher regionale Schülerströme über die bisherigen Kreisgrenzen hinaus - hauptsächlich zu den bisherigen kreisfreien Städten – heraus. Allerdings ist hierbei der § 113 Abs. 2 SchulG M-V zu berücksichtigen, der die Trägerschaft des Schülerverkehrs auf die Beförderung zur örtlich zuständigen Schule beschränkt. Eine wesentliche Grundlage für die Organisation, Durchführung und Finanzierung des Schülerverkehrs bildet die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Weiterhin sind folgende rechtliche Veränderungen zu beachten:

- Ab dem Jahre 2012 gilt die Fortschreibung der Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“.
- Das „Gesetz zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze (FAG)“ in seiner jeweils gültigen Fassung stellt ein wesentliches Mittel zur Finanzierung des ÖPNV dar. Dabei bildet die Einwohnerzahl einen wesentlichen Schlüssel für die Zuweisung von Finanzmitteln seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern an die Landkreise und kreisfreien Städte.
- Das seit dem 20. September 2010 rechtskräftige Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern ist als Rechtsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern gleichfalls maßgeblich zu beachten. „Das Gesamtsystem des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) in der Planungsregion soll zur Gewährleistung einer angemessenen Mobilität und zur Steigerung der Attraktivität gesichert und weiter ausgebaut werden.“ Dieser Programmansatz ist mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive schrittweise umzusetzen.
- Kreistagsbeschluss des damaligen Landkreises Nordvorpommern zum Wiederaufbau der „Darßbahn“ Barth – Zingst – Prerow.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der „ÖPNV-Landesplan 2002-2007“ entsprechend dem ÖPNVG M-V bis zu einer Fortschreibung weiterhin gültig ist und damit Grundlage für die Nahverkehrspläne der einzelnen Gebietskörperschaften bildet.

Der Nahverkehrsplan sollte für einen Planungszeitraum von mindestens 5 Jahren gültig sein. Für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Nahverkehrsplans bestehenden ÖPNV-Leistungen besteht grundlegend bis zur Neuvergabe der Leistungen Bestandsschutz. Daher wird der Nahverkehrsplan seine volle Wirkung mit Inkrafttreten des neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrages erzielen.

Für den vorliegenden Nahverkehrsplan haben die rechtlichen Anforderungen zur Folge, dass zum einen die vom Aufgabenträger definierten Verkehrsleistungen sowie ihre Anforderungen ausführlich beschrieben werden, zum anderen auf die Barrierefreiheit der Verkehre hingewirkt wird und die vorhandenen Unternehmer sowie Interessensvertreter frühzeitig beteiligt werden. Somit wird sichergestellt, dass die Anforderungen des Aufgabenträgers für die Genehmigungsbehörde deutlich sind.

Für den Verkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen bedeuten die neuen Präzisierungen im PBefG, dass die hier zu erbringenden Verkehrsleistungen kaum eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Eine Direktvergabe an das landkreiseigene fusionierte Verkehrsunternehmen, hervorgegangen aus den ehemaligen Unternehmen KVG, RPNV und SWS NV, ist jedoch unter den in der VO 1370 genannten Fällen möglich.

2. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Landkreis Vorpommern-Rügen besitzt eine Fläche von ca. 3.190 km². Bei 223.718 Einwohnern (31.12.2012) ergibt sich daraus eine Bevölkerungsdichte von ca. 70 Einwohnern je km². Zentrum des 2011 gebildeten Landkreises ist die Hansestadt Stralsund mit ca. 57.357 Einwohnern. Hier ist auch der Verwaltungssitz. Der Landkreis mit seinen Ämtern und amtsfreien Gemeinden ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

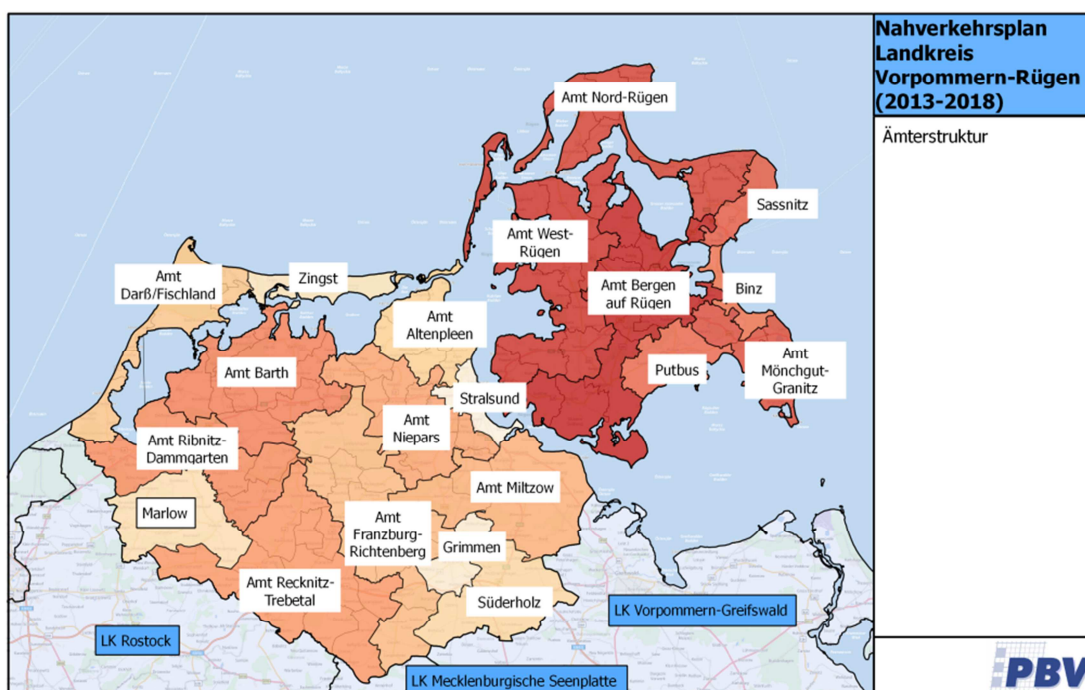


Abbildung 4: Ämter und amtsfreie Gemeinden

Neben der Hansestadt Stralsund bestehen im Landkreis weitere 7 amtsfreie Gemeinden:

- Grimmen, Stadt: 9.965 Einwohner
- Sassnitz, Stadt: 9.498 Einwohner
- Binz: 5.146 Einwohner
- Marlow, Stadt: 4.668 Einwohner
- Putbus, Stadt: 4.294 Einwohner
- Süderholz (Sitz: Poggendorf): 3.984 Einwohner
- Zingst: 3.030 Einwohner

Weiterhin existieren 12 Ämter mit amtsangehörigen Gemeinden und Städten. Die hier bestehenden Zuordnungen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Amt	Sitz der Amtsverwaltung	Weitere Amtsangehö- rige Städte und Ge- meinden	Einwohner [2012]
Altenpleen	Altenpleen	Groß Mohrdorf, Klausdorf, Kramerhof, Preetz, Prohn	7.119
Barth	Barth, Stadt	Bartelshagen II b. Barth, Divitz-Spoldershagen, Fuh- lendorf, Karnin, Kenz- Küstrow, Löbnitz, Lüdersha- gen, Pruchten, Saal, Trinwil- lershagen	15.251
Bergen auf Rügen	Bergen auf Rügen, Stadt	Buschvitz, Garz/Rügen, Stadt, Gustow, Lietzow, Parchtitz, Patzig, Poseritz, Ralswiek, Rappin, Sehlen	20.647
Darß/Fischland	Born a. Darß	Ahrenshoop, Dierhagen, Prerow, Wieck a. Darß, Wustrow	6.641
Franzburg- Richtenberg	Franzburg, Stadt	Glewitz, Gremersdorf- Buchholz, Millienhagen- Oebelitz, Papenhagen, Rich- tenberg Stadt, Splietsdorf, Velgast, Weitenhagen, Wen- disch Baggendorf	8.075
Miltzow	Sundhagen	Elmenhorst, Wittenhagen	7.014
Mönchgut-Granitz	Baabe	Gager, Göhren, Lancken- Granitz, Middelhagen, Sellin, Thiessow, Zirkow	6.927
Niepars	Niepars	Groß Kordshagen, Jakobs- dorf, Kummerow, Lüssow, Neu Bartelshagen, Pantelitz, Steinhagen, Wendorf, Zar- rendorf	9.342
Nord-Rügen	Sagard	Altenkirchen, Breege, Drans- ke, Glowe, Lohme, Putgar- ten, Wiek	8.004
Recknitz-Trebeltal	Tribsees, Stadt	Bad Sülze Stadt, Dettmanns- dorf, Deyelsdorf, Drechow, Eixen, Grammendorf, Gransebieth, Hugoldsdorf, Lindholz	8.780
Ribnitz-Damgarten	Ribnitz-Damgarten, Stadt	Ahrenshagen-Daskow, Schlemmin, Semlow	18.126
West-Rügen	Samtens	Altefähr, Dreschvitz, Gingst, Insel Hiddensee, Kluis, Neu- enkirchen, Ramin, Schapro- de, Trent, Ummanz	9.850

Tabelle 1: Ämter im Landkreis Vorpommern-Rügen

Aus raumordnerischer Sicht verfügt der Landkreis Vorpommern-Rügen über folgende zentrale Orte:

- **Oberzentrum:** Hansestadt Stralsund (gemeinsames Oberzentrum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald)
- **Mittelzentrum:** Bergen auf Rügen, Grimmen, Ribnitz-Damgarten
- **Grundzentrum:** Baabe, Bad Sülze, Barth, Binz, Franzburg, Garz (Rügen), Marlow, Putbus, Richtenberg, Sagard, Samtens, Saßnitz, Sellin, Tribsees, Zingst
- **Siedlungsschwerpunkt:** Ahrenshagen-Daskow, Ahrenshoop, Altenkirchen, Altenpleen, Breege, Born a. Darß, Dierhagen, Dranske, Gingst, Glowe, Göhren, Grammendorf, Insel Hiddensee, Middelhagen, Niepars, Prerow, Süderholz, Sundhagen, Velgast, Wittenhagen, Wieck, Wustrow

Die räumliche Verteilung der einzelnen Zentren im Kreisgebiet ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

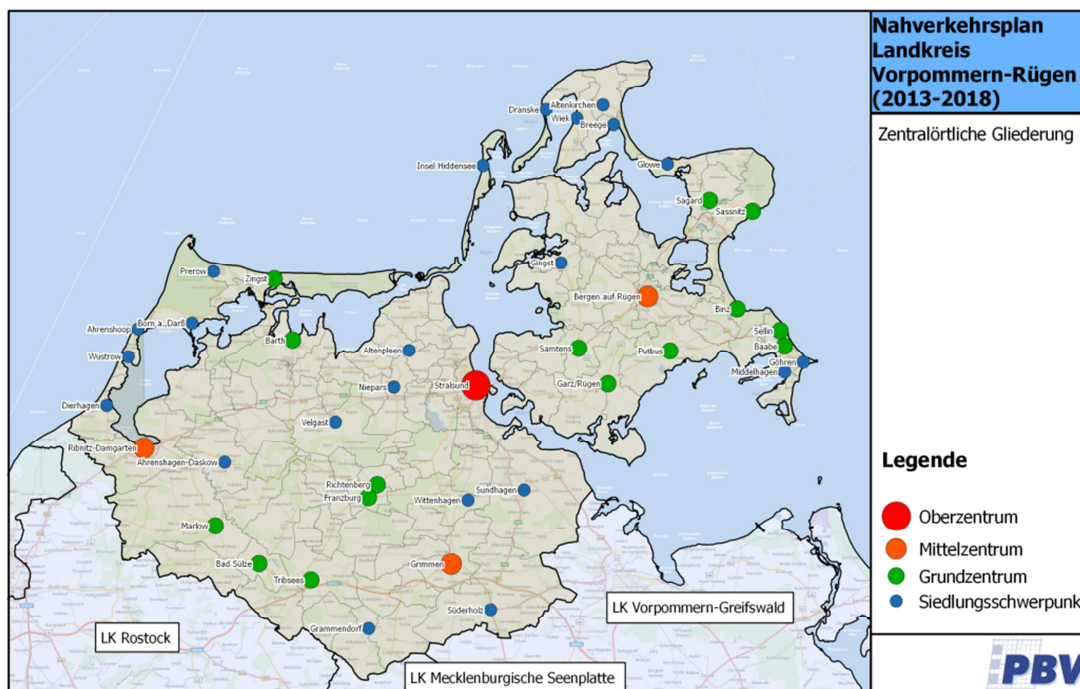


Abbildung 5: Zentralörtliche Gliederung

Aus Sicht des ÖPNV ist positiv zu sehen, dass derzeit die Mittelzentren an das Oberzentrum Stralsund durch den Schienenpersonennahverkehr im 1-h-Takt angebunden sind.

2.1.2 Einwohnerstruktur und -entwicklung

Die Einwohnerzahlen sind seit Beginn dieses Jahrtausends in den damaligen Landkreisen und der kreisfreien Hansestadt Stralsund weiterhin zurückgegangen (s. Abbildung 6).

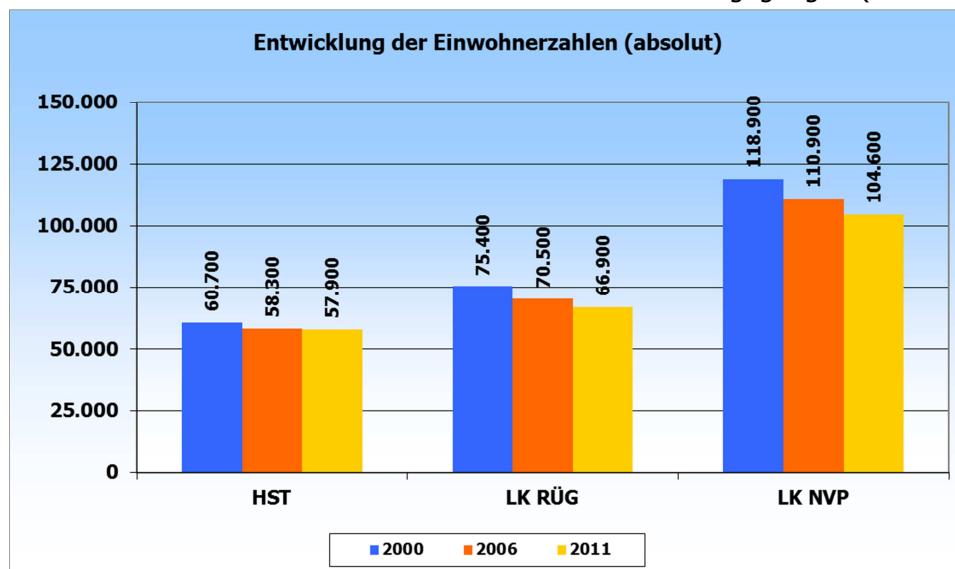


Abbildung 6: Entwicklung der Einwohnerzahlen (absolut) 2000-2011

Auf das Gesamtgebiet des heutigen Landkreises Vorpommern-Rügen ergaben sich danach für die Referenzjahre folgende Einwohnerzahlen:

- 2000: 255.000 Einwohner
- 2006: 239.700 Einwohner
- 2011: 229.400 Einwohner
- 2012: 223.718 Einwohner²

Damit sank die Einwohnerzahl von 2000 bis 2011 um 25.600 (Rückgang um ca. 10 %).

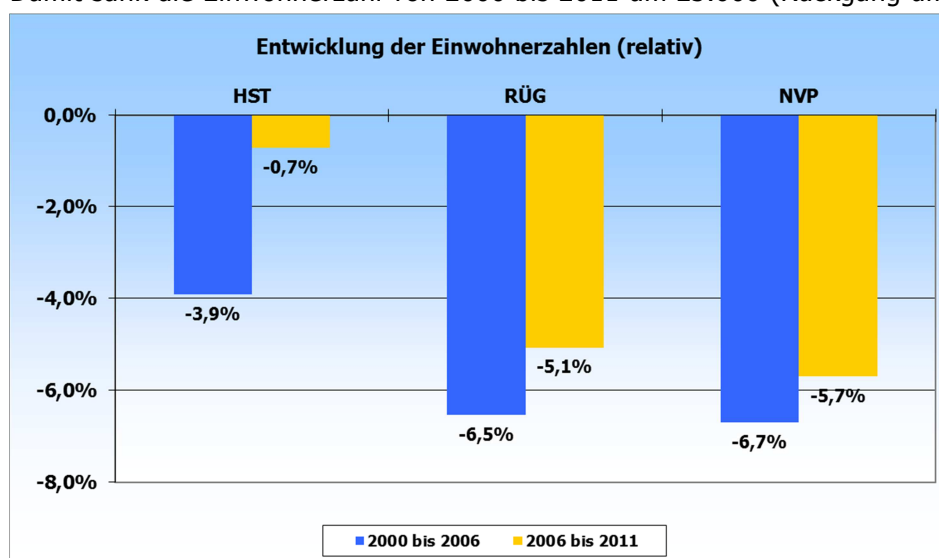


Abbildung 7: Entwicklung der Einwohnerzahlen (relativ) 2000-2011

² Der Rückgang der Einwohnerzahl von 2011 zu 2012 um 5.682 Einwohner (ca. 2,5 %) ist auch ein Ergebnis der Volkszählung 2011.

Die Abbildung 7 zeigt, dass dabei die Entwicklung sehr heterogen verlief. In der Hansestadt Stralsund konnte der Rückgang zwischen 2006 und 2011 nahezu gestoppt werden, während in den damaligen Landkreisen die Einwohnerzahlen dazu im Vergleich weiterhin deutlicher zurückgingen. Bezogen auf die einzelnen Gemeinden ergibt sich folgendes Bild.

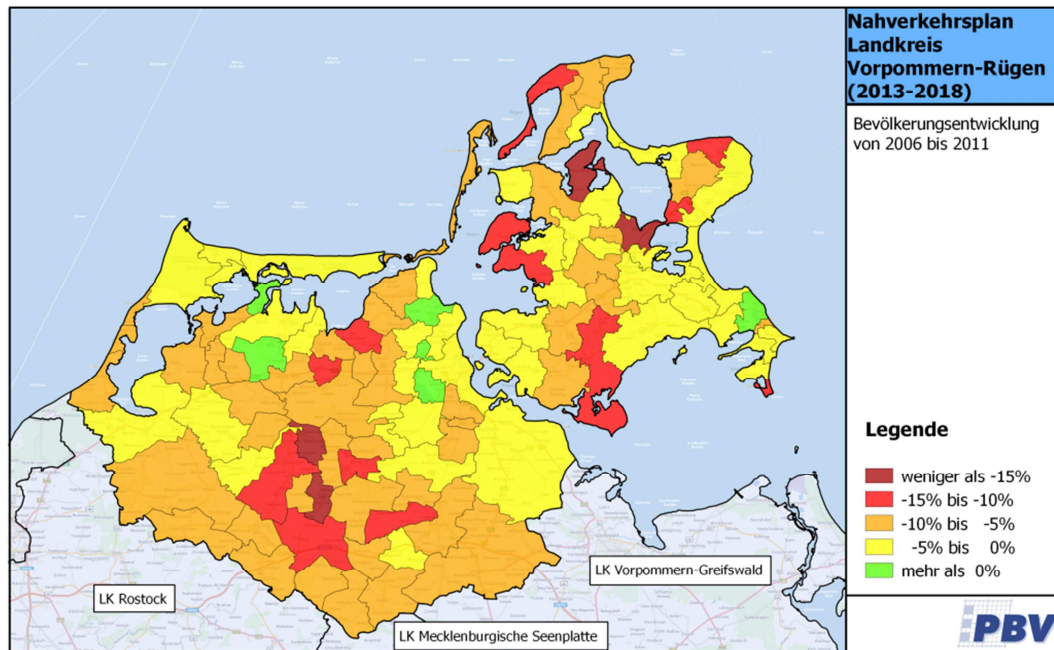


Abbildung 8: Entwicklung der Einwohnerzahlen je Gemeinde 2006 – 2011 (relativ)

Deutlich erkennbar ist die positive Entwicklung im Umland der Hansestadt Stralsund. Dies unterstreicht die besondere Bedeutung der Hansestadt Stralsund für die Region.

Für die weitere Ausrichtung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes ist die Prognose der Entwicklung der Einwohnerzahlen von Bedeutung. Die Oberste Landesplanungsbehörde Mecklenburg-Vorpommerns hat im November 2012 folgende auf kreislicher Basis beruhende allgemeine Abschätzung veröffentlicht.

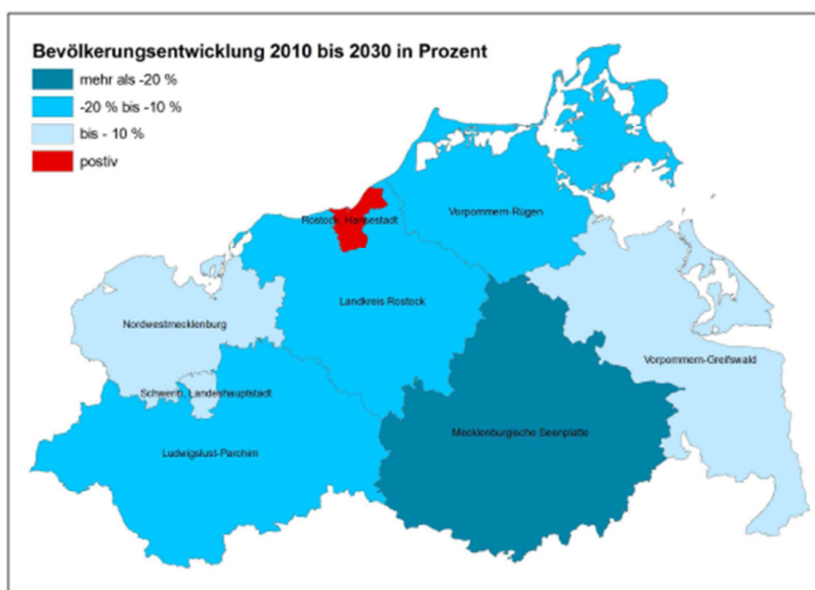


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung 2010-2030 (nach Oberste Landesplanungsbehörde 11/2012)

Danach verliert der Landkreis Vorpommern-Rügen zwischen 2010 und 2030 zwischen 10% und 20% seiner Einwohner. Präziser sind die Zahlen der 4. Landesprognose von 2008.

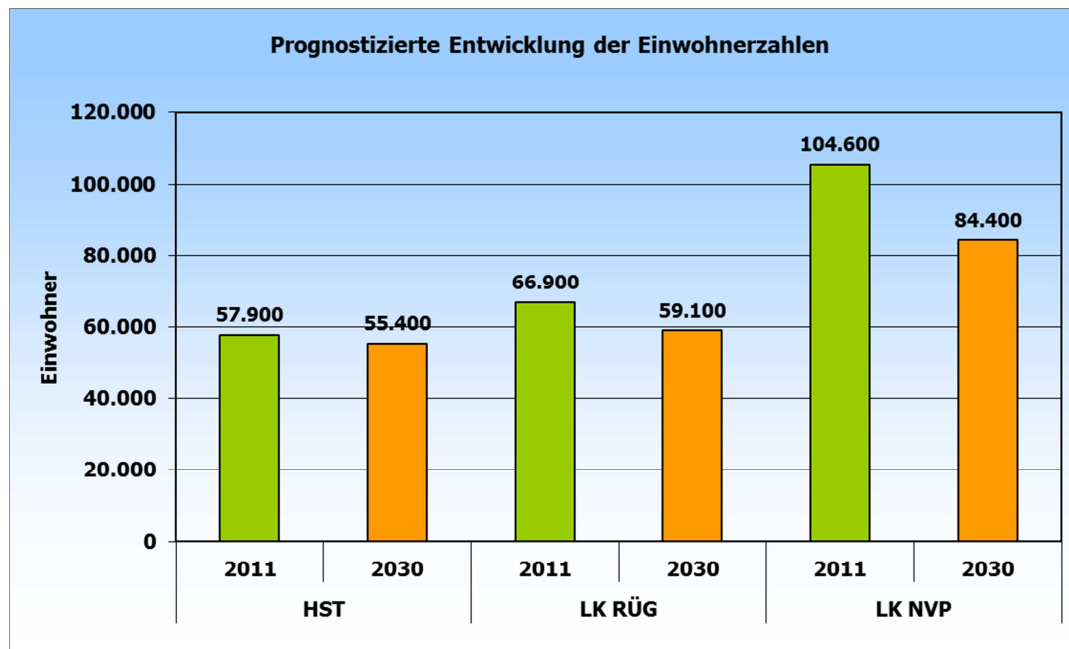


Abbildung 10: Prognostizierte Einwohnerentwicklung auf Basis der Altkreise (nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2012; 4. Landesprognose Mecklenburg-Vorpommern, 2008)

Danach sinkt die Gesamteinwohnerzahl ggü. 2011 um 30.500 Einwohner auf 198.800. Besonders deutlich ist der Rückgang auf dem Gebiet des ehemaligen Landkreises Nordvorpommern.

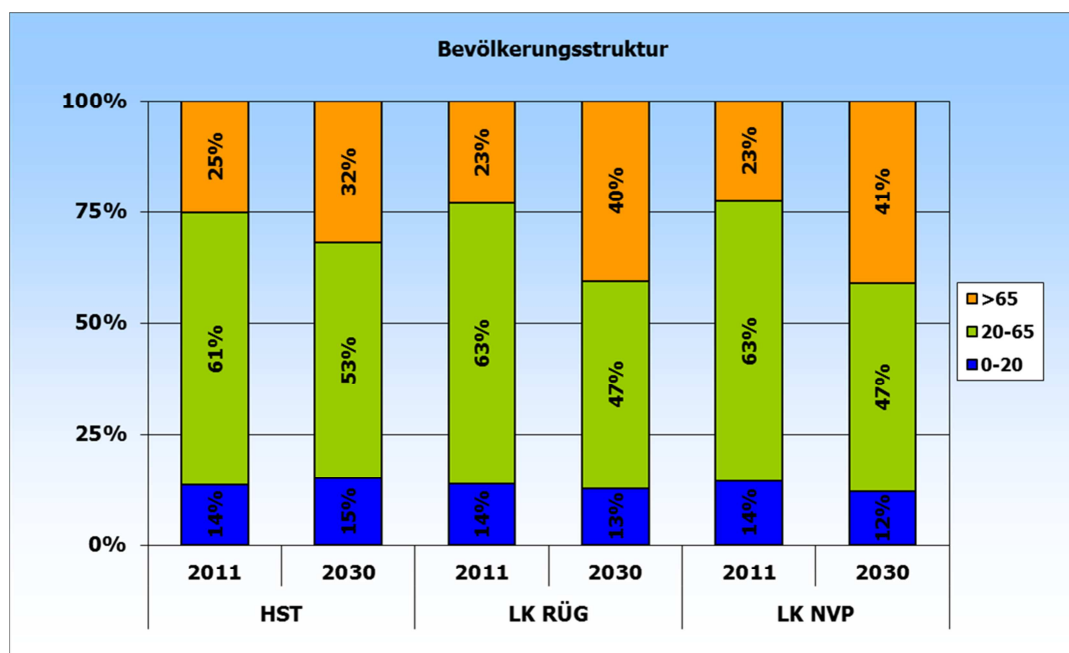


Abbildung 11: Prognostizierte Bevölkerungsstruktur auf Basis der Altkreise (nach Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2012; 4. Landesprognose Mecklenburg-Vorpommern, 2008)

Während der Anteil der Bevölkerung im Alter von 0-20 Jahren etwa gleich bleiben soll, sinkt der Anteil und damit auch die Anzahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (20-65 Jahre) deutlich und der Anteil der älteren Bevölkerung steigt erheblich.

2.1.3 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

Im Jahre 2011 gab es im Landkreis Vorpommern-Rügen 71.732 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Dies entspricht einer Beschäftigungsquote von ca. 50 %. Zum Vergleich in Deutschland lag diese Quote im Vergleichszeitraum bei 71 % und im gesamten EU-Raum bei 64 %.

Amtsfreie Gemeinde bzw. Amt	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei [%]	Produzierendes Gewerbe [%]	Handel, Verkehr, Gastgewerbe [%]	Erbringung von Unternehmensdienstleistungen [%]	Erbringung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen [%]
Hansestadt Stralsund	0,1	15,9	21,1	21,1	41,7
Binz	0,3	4,8	73,0	5,4	16,6
Grimmen, Stadt	0,7	20,9	33,0	5,9	39,5
Marlow, Stadt	8,5	44,0	16,6	18,2	12,8
Putbus, Stadt	3,5	18,7	30,9	17,3	29,5
Sassnitz, Stadt	8,0	24,3	35,5	15,1	17,0
Süderholz	22,4	9,5	15,4	4,2	48,5
Zingst	0,2	11,3	59,8	4,7	24,1
Altenpleen	9,7	12,4	10,5	7,5	59,9
Barth	9,4	22,5	33,0	7,5	27,5
Bergen a. Rügen	2,7	14,6	27,3	18,6	36,8
Darß/Fischland	1,8	6,3	61,3	9,1	21,5
Franzburg-Richtenberg	13,6	36,2	14,1	4,6	31,4
Miltzow	15,4	13,8	38,4	6,1	26,3
Mönchgut-Granitz	2,0	7,5	60,7	6,2	23,5
Niepars	5,8	39,1	35,4	6,0	13,6
Nord-Rügen	4,7	8,7	55,4	2,4	28,9
Recknitz-Trebeltal	15,7	19,9	16,8	3,3	44,2
Ribnitz-Damgarten	3,3	25,4	24,0	8,6	38,7
West-Rügen	10,3	15,0	51,3	5,5	18,0
<i>Landkreis gesamt</i>	<i>3,5</i>	<i>17,2</i>	<i>33,0</i>	<i>13,1</i>	<i>33,2</i>

Tabelle 2: Anteil der Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen im Landkreis Vorpommern-Rügen 2011 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

Die Haupterwerbszweige im gesamten Landkreis sind die Erbringung von öffentlichen und privaten Dienstleistungen sowie der Bereich Handel, Verkehr, Gastgewerbe. Die Beschäftigung in beiden Wirtschaftszweigen ist von hoher Flexibilität in den Arbeitszeiten gekennzeichnet. Dies macht die Planbarkeit von Massenverkehrsmitteln wie den ÖPNV schwer.

2.1.4 Pendlerverflechtungen

Für die Bestimmung möglicher ÖV-Beziehungen stellen die Pendlerverflechtungen eine wesentliche Bezugsgröße dar.

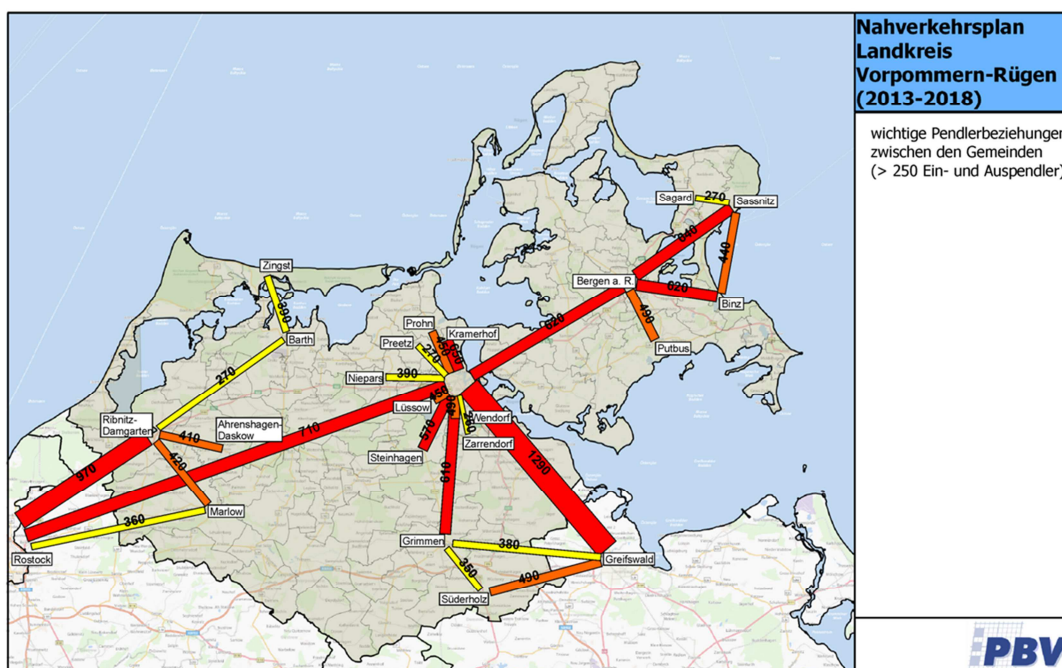


Abbildung 12: Wichtige Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden (Quelle: Bundesagentur für Arbeit)

Zwischen den ehemaligen Landkreisen und kreisfreien Städten konnten insgesamt folgende Pendlerzahlen ermittelt werden:

- Nordvorpommern – Hansestadt Stralsund: 7.710 Gesamtpendler
- Hansestadt Rostock – Nordvorpommern: 2.650 Gesamtpendler
- Rügen – Hansestadt Stralsund: 2.520 Gesamtpendler
- Hansestadt Greifswald – Nordvorpommern: 1.680 Gesamtpendler
- Bad Doberan – Nordvorpommern: 1.650 Gesamtpendler
- Hansestadt Greifswald – Hansestadt Stralsund: 1.290 Gesamtpendler
- Ostvorpommern – Hansestadt Stralsund: 700 Gesamtpendler
- Hansestadt Rostock – Hansestadt Stralsund: 710 Gesamtpendler
- Nordvorpommern – Rügen: 560 Gesamtpendler
- Ostvorpommern – Nordvorpommern: 460 Gesamtpendler
- Hansestadt Rostock – Rügen: 440 Gesamtpendler

2.1.5 Schulstruktur

Im Schuljahr 2012/13³ bestanden im Landkreis Vorpommern-Rügen insgesamt 83 allgemeinbildende Schulen, davon

- 38 Grundschulen,
- 2 Grundschulen mit Orientierungsstufe,
- 16 Regionale Schulen,
- 2 Regionale Schulen mit Grundschule,
- 4 Gymnasien,
- 3 Integrierte Gesamtschulen (eine ohne und zwei mit gymnasialer Oberstufe),
- 2 Kooperative Gesamtschulen mit gymnasialer Oberstufe und
- 12 Förderschulen.

Insgesamt besuchten 17.667 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2012/13 diese Schulen.

Während der Anteil an öffentlichen Schulen 89,2 % beträgt, besuchten 92,5 % der Schülerinnen und Schüler eine öffentliche allgemeinbildende Schule und 7,5 % eine Schule in freier Trägerschaft.

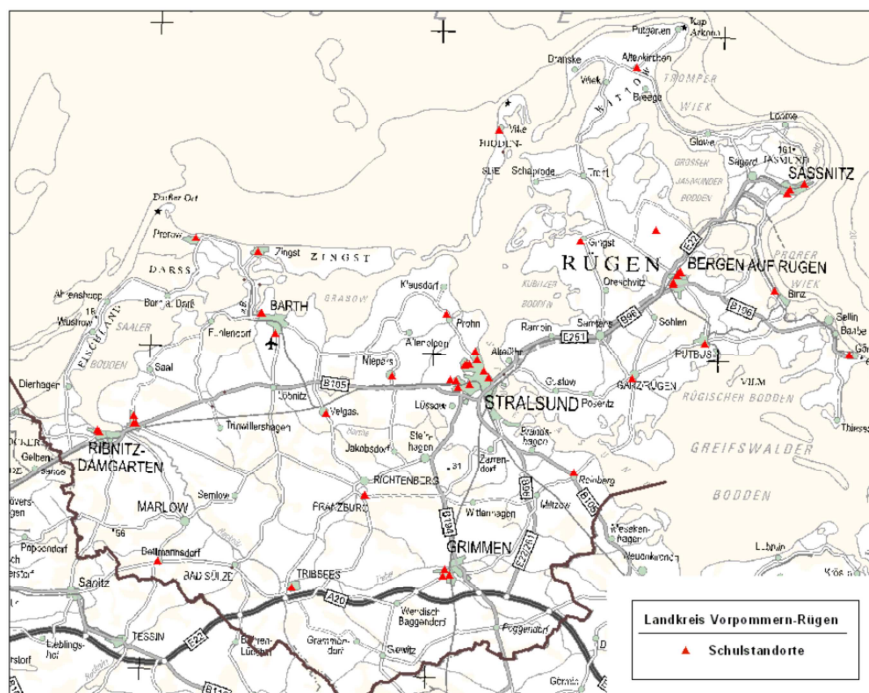


Abbildung 13: Schulstandorte (ohne Grundschulen) im Landkreis (Quelle: Regionales Übergangsmanagement Landkreis Vorpommern-Rügen, 2012)

Im Berufsschuljahr 2011/12 existierten im Landkreis Vorpommern-Rügen 9 Berufliche Schulen, darunter 3 öffentliche in Ribnitz-Damgarten, Stralsund und Sassnitz. Insgesamt besuchten 4.485 Jugendliche die 9 Schulen, davon 90 % (4.026) eine öffentliche Berufliche Schule.

Eine wesentliche Grundlage für die Organisation, Durchführung und Finanzierung des Schülerverkehrs bildet die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen.

³ Quelle: „Übergang Schule-Beruf“, Regionales Übergangsmanagement Landkreis Vorpommern-Rügen, 2012

2.1.6 Tourismus

Der Tourismus stellt einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor für die Region dar. Die folgende Abbildung fasst die wesentlichen Eckwerte zusammen.

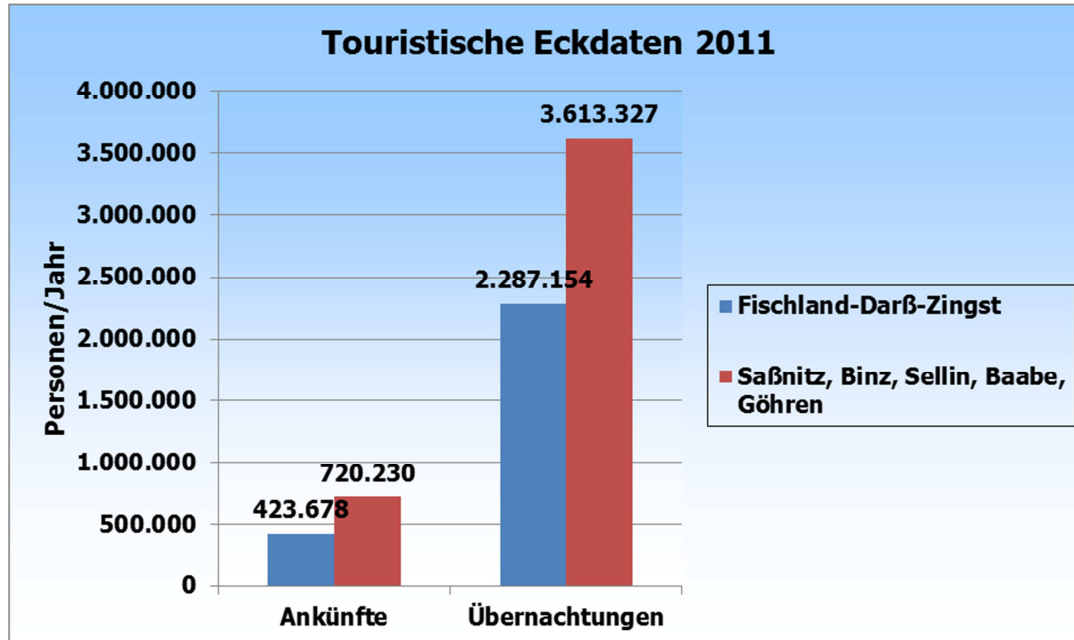


Abbildung 14: Touristische Eckdaten 2011

Danach beträgt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Raum Fischland-Darß-Zingst 5,4 Tage und im östlichen Teil der Insel Rügen 5,0 Tage.

2.2 Netz- und Angebotsstruktur Öffentlicher Personennahverkehr

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird im Schienenpersonenverkehr durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Eisenbahnstrecke Sassnitz/Binz – Bergen auf Rügen – Stralsund – Ribnitz- Damgarten - Rostock sowie die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Eisenbahnstrecken Stralsund – Greifswald - Berlin sowie Stralsund – Grimmen – Neubrandenburg - Berlin bedient. Die Stichstrecken Velgast - Barth sowie Bergen auf Rügen - Lauterbach ergänzen das Angebot. Zwischen Putbus und Göhren verkehrt mit der Rügensch Bäderbahn (Rasender Roland) eine Schmalspurbahn, die sowohl touristische als auch Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr übernimmt.

Insgesamt bieten 5 Unternehmen SPNV-Leistungen an:

- DB Regio AG (mit dem Produkt RegionalExpress (RE))
- Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)
- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)
- Pressnitzalbahn GmbH (PRE)
- Rügensch Bäderbahn GmbH (RüBB)

Auf diesen Eisenbahnstrecken verkehren folgende Schienenpersonennahverkehrsprodukte:

Produkt	Linienverlauf	Takt	Bemerkungen
RE	Rostock – Ribnitz-Damgarten – Stralsund – Bergen – Lietzow - Sassnitz	2 h	zum Teil verdichtet mit Leistungen des Fernverkehrs
RE	Lietzow - Binz	2 h	direkter Anschluss von RE Rostock - Sassnitz in Lietzow
RE	Stralsund – Bergen – Lietzow - Binz	2 h	zwischen Stralsund und Lietzow Überlagerung mit RE Rostock - Sassnitz auf 1-h-Takt; Bergen - Binz an Wochenenden nur in Sommersaison
RE	Lietzow - Sassnitz	2 h	Überlagerung mit RE Rostock - Sassnitz auf 1-h-Takt; an Wochenenden nur in Sommersaison
RE	Stralsund – Greifswald - Berlin	2 h	
RE	Stralsund – Grimmen – Neubrandenburg – Neustrelitz (- Berlin)	1 h	an Wochenenden teilweise nur alle 2 h
UBB	Stralsund – Velgast - Barth	2 h	
UBB	Stralsund – Greifswald – Wolgast - Swinoujcie	2 h	
PRE	Bergen – Putbus - Lauterbach	1-2 h	Sommer: 1-h-Takt; sonst: 2-h-Takt
RüBB	Putbus – Binz - Göhren	2 h	Binz - Göhren im Sommer im 1-h-Takt

Tabelle 3: SPNV-Leistungen im Landkreis Vorpommern-Rügen (2012)

Des Weiteren ist der Landkreis mit mehreren Fahrten in das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG eingebunden. Teilweise sind die Angebote saisonal beschränkt. Es

handelt sich um Leistungen zwischen Binz – Stralsund – Ribnitz-Damgarten - Rostock - Hamburg sowie Binz – Stralsund - Berlin und weiter zu verschiedenen Zielen im übrigen Bundesgebiet. Als Besonderheit gilt dabei, dass Nahverkehrsfahrausweise auch für die Relation Stralsund – Ribnitz-Damgarten – Rostock gelten. Allerdings wird der Bahnhof Ribnitz-Damgarten zu unterschiedlichen Minutenzeiten von den Produkten des SPNV und SPFV bedient. Damit ist eine stringente Ausrichtung des Busangebotes auf alle Züge am Bahnhof Ribnitz-Damgarten wirtschaftlich nicht möglich.

2.2.2 Regionaler Busverkehr

Der Landkreis Vorpommern-Rügen wird flächendeckend mit regionalen Buslinien bedient. Das Leistungsangebot wird derzeit durch die Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern (VGN) auf dem Festland sowie der Rügener Personennahverkehrsgesellschaft mbH (RPNV) vorrangig auf den Inseln Rügen und Hiddensee erbracht.

In der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern sind die drei Unternehmen Kraftverkehrsgesellschaft Ribnitz-Damgarten mbH (KVG), Boddensegler-Linienbus GmbH (Boddensegler) und Omnibusunternehmen Otto Möller & Co OHG (Otto Möller) zusammen geschlossen, die auf dem Gebiet des ehemaligen Landkreises Nordvorpommern Regionalbusleistungen erbringen

Das Angebot weist innerhalb des Bedienegebietes große Unterschiede auf. So sind die Leistungen auf dem Festland (ehemaliger Landkreis Nordvorpommern) südlich der B105 (Stralsund - Rostock) mit Ausnahme der Achsen Ribnitz-Damgarten - Bad Sülze – Tribsees – Grimmen - Greifswald (Linie 204/320) sowie Tribsees - Stralsund (Linie 306) überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehren von wenigen unregelmäßigen Fahrten abgesehen nur an Schultagen.

Nördlich der B105 (Stralsund - Rostock) ist das Angebot auch außerhalb von Schultagen wesentlich dichter. Hier gibt es fast auf allen Linien auch in den Ferien mehrere Fahrten zwischen Montag und Freitag. Das attraktivste Angebot auf dem Festland besteht auf der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst mit der Linie 210 Ribnitz-Damgarten – Fischland – Darß – Zingst - Barth, wo jahreszeitabhängig teilweise ein annähernder 60-Minuten-Takt angeboten wird.

An Wochenenden gibt es nur Fahrten auf den Linien Ribnitz-Damgarten - Hohe Düne (Linie 202), Ribnitz-Damgarten – Fischland – Darß - Barth (Linie 210), Tribsees - Stralsund (Linie 306) sowie Bad Sülze – Tribsees – Grimmen - Greifswald (Linie 320).

Auf der Insel Rügen ist die Angebotsstruktur im Regionalbusverkehr völlig anders als auf dem Festland. Hier wird auf vielen Linien Montag bis Freitag sowohl an Schul- als auch an Ferientagen ein vertakteter Verkehr, ausgehend von Zuganschlüssen in Bergen auf Rügen, geboten.

Positiv zu erwähnen ist, dass Schulanfangs- und -endzeiten auf Rügen bei vielen Schulen so abgestimmt sind, dass sie mit dem Fahrplan der Bahn harmonieren und einen fahrgastfreundlichen Taktfahrplan mit immer gleichen Abfahrtszeiten auch auf den Buslinien ermöglichen.

Die Fahrten finden in etwas geringerem Umfang auch an Wochenenden statt. Hervorzuheben ist das Angebot entlang der Seebäder zwischen Sassnitz und Göhren (Linie 20). Diese verkehrt in der Sommersaison zwischen Montag und Freitag im 15-Minuten-Takt.

Auffällig ist der Gegensatz zur Buslinie 210 (Ribnitz-Damgarten – Fischland – Darß – Zingst - Barth), die ähnlich der Linie 20 auf Rügen die gesamte touristische Region Fischland-Darß-Zingst erschließt. So gibt es zwar zwischen Sassnitz und Bergen durchschnittlich 54% Übernachtungen pro Jahr mehr als in der gesamten Region Fischland-Darß-Zingst, jedoch liegt

die Fahrtenhäufigkeit der Linie 20 mit 4 Fahrten pro Stunde und Richtung (15-Minuten-Takt) um 400% höher als auf der Linie 210 (eine Fahrt pro Stunde und Richtung).

Im Jahre 2012 wurden folgende Regionalbuslinien gemäß § 42 PBefG betrieben.

Linie	Linienverlauf	Takt	Bemerkungen
202	Ribnitz-Damgarten - Graal Müritz - Hohe Düne	ohne	tägliche Fahrten
203	Bad Sülze – Tangrim - Bad Sülze	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
204	Ribnitz-Damgarten – Marlow - Bad Sülze	ohne	Montag-Freitag
205	Ribnitz-Damgarten – Ahrenshagen - Semlow	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
206	Ribnitz-Damgarten - Kuhlrade/Gresenhorst - Marlow	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
208	Barth – Kenz - Löbnitz	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
210	Ribnitz-Damgarten – Born - Barth	1 h	Im Winter reduziertes Angebot mit täglichen Fahrten
211	Ribnitz-Damgarten – Löbnitz - Barth	2 h	Montag-Freitag
212	Ribnitz-Damgarten – Trinwillershagen - Schlemmin	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
214	Ribnitz-Damgarten – Saal - Barth	ohne	Montag-Freitag
215	Bad Sülze/Ravenhorst – Eixen - Semlow	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
301	Richtenberg – Franzburg - Koitenhagen	ohne	nur an Schultagen
302	Stralsund – Niepars – Steinhagen - Neu Lüdershagen - Stralsund	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
303	Stralsund – Brandshagen – Reinberg - Stahlbrode	ohne	Montag-Freitag
304	Stralsund – Prohn – Barhöft – Mohrdorf - Barth	ohne	Montag-Freitag
305	Stralsund – Altenpleen - Buschenhagen	ohne	Montag-Freitag
306	Stralsund – Franzburg - Tribsees	ohne	tägliche Fahrten
307	Franzburg – Siemersdorf - Tribsees	ohne	nur an Schultagen
308	Stralsund – Niepars - Barth	ohne	Montag-Freitag
309	Stralsund – Velgast - Franzburg	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
310	Stralsund – Zarrendorf – Sievertshagen - Grimmen	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
312	Grimmen – Vorland - Tribsees	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
313	Tribsees – Hugoldsdorf - Katzenow	ohne	nur an Schultagen
316	Grimmen – Neuendorf – Kandelin - Greifswald	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
317	Grimmen – Grammdorf - Rodde	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr

Linie	Linienverlauf	Takt	Bemerkungen
319	Grimmen – Strelow – Grammendorf - Tribsees	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
320	Greifswald – Grimmen – Tribsees - Bad Sülze	ohne	tägliche Fahrten
321	Grimmen – Abtshagen – Brandshagen - Reinberg	ohne	nur an Schultagen
322	Grimmen – Horst – Reinkenhausen - Stahlbrode	ohne	Montag-Freitag
323	Grimmen – Horst – Kirchdorf - Reinberg	ohne	nur an Schultagen
324	Grimmen – Kandelin – Rakow - Glewitz	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
10	Wiek – Altenkirchen – Breege - Dranske	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
11	Altenkirchen – Varnkewitz – Putgarten - Altenkirchen	2 h	täglich, an Wochenenden nur wenige Fahrten
12	Bergen – Ralswiek - Sagard – Altenkirchen – Wiek - Dranske	2h	täglich
13	Sassnitz – Sagard – Altenkirchen – Wiek - Dranske	2h	täglich
14	Sassnitz – Sagard – Ruschwitz - Lohme - Königsstuhl	ohne	täglich
19	Königsstuhl – Hagen Parkplatz	15 Min	im Winter alle 30 Minuten, tägliche Fahrten
20	Königsstuhl – Sassnitz – Binz – Göhren – Klein Zicker Königsstuhl – Sassnitz Sassnitz – Göhren Göhren - Klein Zicker	30 Min 15 Min 1 h	im Winter alle 60 Minuten im Winter alle 60 Minuten an Wochenenden teilweise reduziertes Angebot
23	Bergen – Binz – Sassnitz - Königsstuhl	ohne	einzelne, überwiegend um- laufbedingte Fahrten
24	Bergen – Serams, Wendeplatz – Sellin – Göhren - Klein Zicker	30 Min	im Winter alle 60 Minuten tägliche Fahrten
25	Sellin – Neuensien – Moritzdorf – Gobbin – Neu Redde- vitz	ohne	Montag-Freitag, im Winter nur an Schultagen
28	Bergen – Prora - Binz	ohne	täglich, wenige Fahrten
29	Bergen – Tetel – Buschwitz - Stedar	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
30	Bergen – Serams – Putbus – Garz – Altfähr – Stralsund Hbf/Strelapark	2 h	täglich, an Wochenenden nur einzelne Fahrten
31	Bergen – Tilzow – Ketelshagen - Lauterbach	ohne	Montag-Freitag
33	Bergen – Sehlen – Garz - Zicker	ohne	Montag-Freitag
34	Garz - Samtens	ohne	nur an Schultagen
35	Bergen – Gingst – Kluis - Trent – Schaprode - / Wittower Fähre / Poggenhof	2 h	tägliche Fahrten
37	Bergen – Rappin – Kluis - Gingst - Vieregge	ohne	Montag-Freitag
38	Bergen – Kluis - Gingst - Waase	ohne	täglich, an Wochenenden nur im Sommer

Linie	Linienverlauf	Takt	Bemerkungen
40	Bergen – Gütlin - Dreschwitz	ohne	nur an Schultagen
41	Bergen - Gingst – Samtens – Rambin – Altfähr – Stralsund Hbf/Strelapark	ohne	Montag-Freitag, überwiegend Schülerverkehr
59	Grieben – Kloster – Vitte – Neuendorf (Inselbus Hiddensee)	ohne	Montag-Freitag

Tabelle 4: Regionalbusleistungen im Landkreis Vorpommern-Rügen (2012)

Die Inhaber der Liniengenehmigungen sind:

- KVG: Linien 201, 202, 208-214, 303-305, 308-309, 316-324
- Gemeinschaftskonzessionen von KVG und Boddensegler: Linien 203-206, 215
- Gemeinschaftskonzessionen von KVG und Otto Möller: Linien 301-302, 306-307, 310-313
- RPNV: Linien 10-59

Darüber hinaus werden als Gemeinschaftskonzessionen von KVG und Boddensegler folgende Linien nach §43 PBefG betrieben:

- Linie 104: Marlow, Schule - Bad Sülze, Schule
- Linie 105: Ribnitz-Damgarten – Daskow – Altenwillershagen – Trinwillershagen - Ahrenshagen, Schule
- Linie 106: Marlow, Schule - Neu Poppendorf – Dettmannsdorf - Kölzow, Schule - Gresenhorst, Schule

Die folgenden Abbildungen geben einen Überblick über das quantitative Leistungsangebot im Regionalbusverkehr des Landkreises Vorpommern-Rügen.



Abbildung 15: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag-Freitag, Schultage, Winter

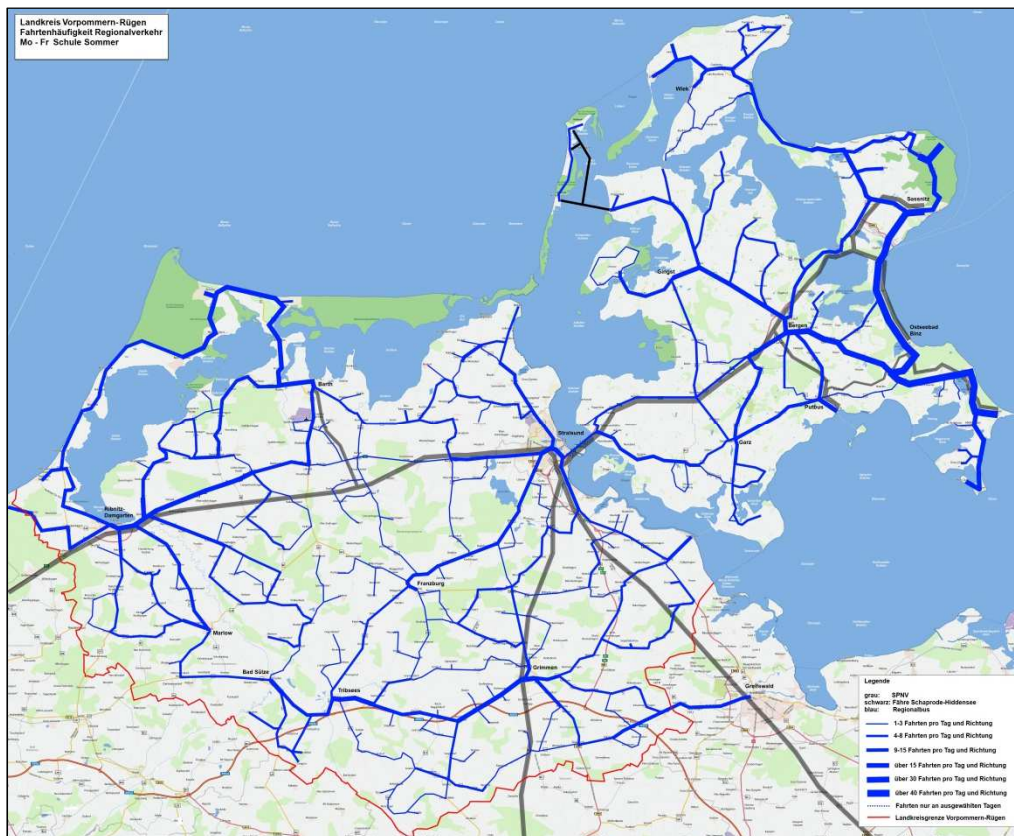


Abbildung 16: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag-Freitag, Schultage, Sommer



Abbildung 17: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag-Freitag, Ferientage, Winter



Abbildung 18: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag-Freitag, Ferientage, Sommer



Abbildung 19: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Samstag/Sonntag, Winter



Abbildung 20: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Samstag/Sonntag, Sommer

2.2.3 Städtischer Busverkehr

Städtischen Busverkehr gibt es im Landkreis Vorpommern-Rügen in Stralsund sowie in kleinerem Umfang in den Städten Sassnitz, Bergen und Ribnitz-Damgarten

Stralsund

Es verkehren gegenwärtig 7 Stadtbuslinien, davon eine Linie (Linie 5) nur mit 3 Fahrten und eine Linie (Linie 7) nur in der Sommersaison. Die wichtigsten Linien 3 und 4 verkehren Montag bis Freitag jeweils alle 15 Minuten und am Wochenende jeweils alle 30 Minuten. Durch Linienüberlagerungen auf infrastrukturell bedingt identischen Laufwegen ergibt sich eine Taktverdichtung. Auf Außenästen erfolgt eine angebotsorientierte Reduzierung der Fahrtenzahl. In den abendlichen Schwachlastzeiten sowie an Sonntagen in den Morgenstunden verkehrt in die wesentlichen Stadtteile ein Anruf-Sammel-Taxi.

Folgende Linien werden im Einzelnen mit einer Liniengenehmigung nach § 42 PBefG betrieben:

Linie	Linienverlauf	Takt	Bemerkungen
1	Olof-Palme-Platz – Hbf – Fachhochschule – Parow – Marinetechnikschule (MTS)	Mo-Fr: 30-60 Min	Bedienung MTS nur einzelne Fahrten
2	Viermorgen – Hbf – Rügendambahnhof – Dänholm - Altefährl	Mo-Fr: 30 Min Sa/S: 60 Min	zwischen Hbf und Dänholm reduziertes Angebot, nach Altefährl nur einzelne Fahrten
3	Strelapark - Knieper West – Hbf - Devin/ Andershof Ausbau	Mo-Fr: 15 Min Sa/S: 30 Min	Bedienung Andershof Ausbau nur einzelne Fahrten
4	Viermorgen - Knieper West - Groß Lüdershäger Weg - Kleiner Wiesenweg/Neu Lüdershagen	Mo-Fr: 15 Min Sa/S: 30 Min	Bedienung Neu Lüdershagen nur einzelne Fahrten
5	Viermorgen - Knieper West – Hbf - Bauhofstr. – Rügendambahnhof	ohne	1 Fahrt Montag-Freitag
6	Frohes Schaffen/Langendorf – Grünhufe - Knieper West – J.-Gagarin-Schule – Hbf - Hafen	Mo-Fr: 30 Min Sa/S: ca. 60 Min	Bedienung Frohes Schaffen und Langendorf nur einzelne Fahrten
7	Rügendambahnhof - Schwarze Kuppe P+R - Hafen	Mo-Sa: 20 Min	Nur in Sommersaison
50 (AST)	Blütenweg/Viermorgen/Kieler Ring - O.-Palme-Platz – Hbf - Lüssower Berg/Krankenhaus West	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min	Mo-Fr: 21:30-23:30 Uhr Sa: 20:30-00:30 Uhr So/F: 05:00-07:30 Uhr 20:30-00:30 Uhr
60 (AST)	Devin/O.-Palme-Platz – Hbf - Strelapark/Zoo – Kieler Ring	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min	Mo-Fr: 21:30-23:30 Uhr Sa: 20:30-00:30 Uhr So/F: 05:00-07:30 Uhr 20:30-00:30 Uhr

Tabelle 5: Stadtbusleistungen in der Hansestadt Stralsund (2012)

Die Leistungen werden von der SWS Nahverkehr Stralsund GmbH erbracht, die auch im Besitz der Liniengenehmigungen ist. Darüber hinaus führt sie den Verkehr zum und vom Schwimmunterricht nach §43 PBefG durch.

Die Fahrtenhäufigkeit im Stadtverkehr an Werktagen (Montag-Freitag) sowie an Wochenenden ist den beiliegenden Übersichten zu entnehmen.

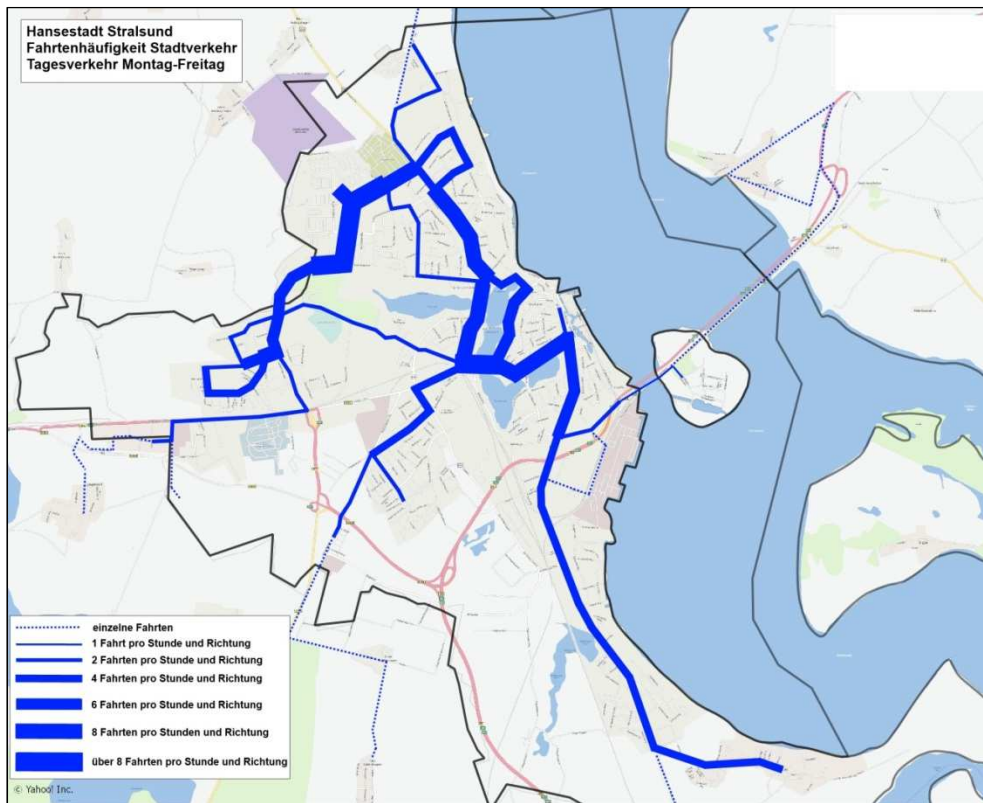


Abbildung 21: Fahrtenhäufigkeit Stadtverkehr Hansestadt Stralsund Montag-Freitag

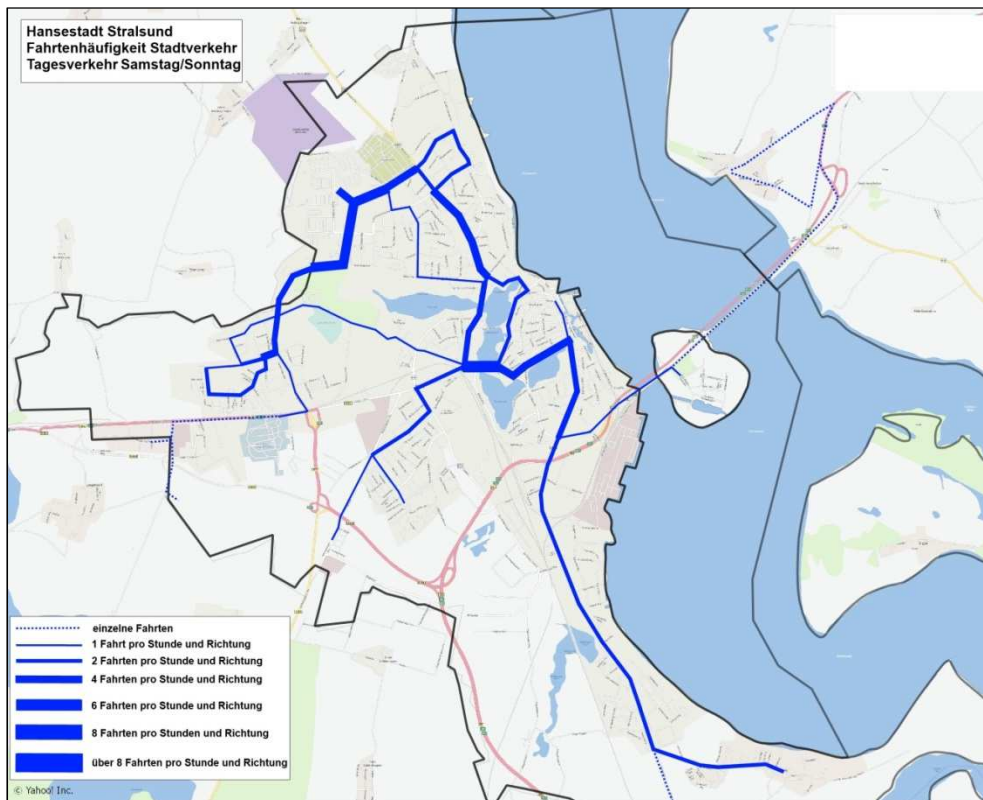


Abbildung 22: Fahrtenhäufigkeit Stadtverkehr Hansestadt Stralsund Samstag/Sonntag

Sassnitz

In Sassnitz verkehrt die Stadtlinie 18 zwischen Wedding – Busbahnhof - Rügener Ring/Mukran Fährhafen zwischen Montag und Freitag im 30-Minuten-Takt sowie am Wochenende alle 60 Minuten. Mit dieser Linie werden alle Stadtteile von Sassnitz bedient.

Bergen auf Rügen

Die Stadtbuslinie Bergen (Linie 32) verkehrt Montag bis Freitag im 40-Minuten-Takt zwischen Bergen, Busbahnhof und Famila (mit Unterbrechung über die Mittagszeit) und gewährleistet außerdem Aufgaben zur Schülerbeförderung in der Stadt Bergen.

Ribnitz-Damgarten

Die Stadtbuslinie Ribnitz-Damgarten (Linie 201) verkehrt zwischen Montag und Freitag ohne Takt mit mindestens einer Fahrt pro Stunde sowie an Wochenenden mit einem reduzierten Angebot zwischen Damgarten, Wendeplatz – Ribnitz, Bahnhof – Ribnitz, Markt und Damgarten, Wendeplatz.

2.2.4 Alternative Bedienungsformen

Alternative Bedienformen werden auf dem Festland (ehemaliger Landkreis Nordvorpommern) sowie im Stadtverkehr der Hansestadt Stralsund angeboten. Auf der Insel Rügen kommen alternative Bedienformen derzeit nicht zur Anwendung.

Alternative Bedienfahrten im Regionalverkehr finden überwiegend bei ersten und letzten Fahrten sowie Vormittagsfahrten statt. Eine telefonische Voranmeldung ist bis 14:30 Uhr des Vortages erforderlich. Des Weiteren gibt es eine Reihe von Fahrten, die als Fahrplanfahrt an der Starthaltestelle beginnen, aber den weiteren Linienvverlauf nur bei Bedarf abfahren. Bei diesen Fahrten ist eine telefonische Anmeldung bis 90 Minuten vor Abfahrt ausreichend.

Im Stadtverkehr Stralsund gibt es in den einzelnen Verkehrstagen in nahezu allen Stadtgebieten (außer Voigdehagen, Freienlande und Umlandgemeinden) ein Anruf-Sammel-Taxi-Angebot. Eine Anmeldung ist bis spätestens 45 Minuten vor Abfahrt erforderlich. Fahrgäste werden mit dem Anruf-Sammel-Taxi dann direkt bis vor die Haustür gefahren.

- Montag bis Donnerstag: 21:30-23:30 Uhr: 60-min-Verkehr
- Freitag: 21:30-23:30 Uhr: 30-min-Verkehr
- Samstag: 20:30-22:30 Uhr: 60-min-Verkehr
22:30-00:30 Uhr: 30-min-Verkehr
- Sonntag/Feiertag: 05:00-07:30 Uhr: 30-min-Verkehr
20:30-00:30 Uhr: 60-min-Verkehr

2.2.5 Wasserverkehr

Da die Insel Hiddensee nur auf dem Wasserweg erreichbar ist, zählt die Fährverbindung Schaprode - Hiddensee aus kreislicher Sicht zum Öffentlichen Personennahverkehr. In der Sommersaison werden derzeit bis zu 7 Fahrten pro Richtung angeboten. Auf der Insel Hiddensee werden die Orte Neuendorf, Vitte und Kloster bedient. Außerhalb der Saison kommt es zu einer leicht reduzierten Fahrtenzahl. Im Winter bei Eisgang gibt es einen separaten Eisfahrplan und es wird auf der Insel Hiddensee nur der Ort Vitte angefahren.

Der Fährfahrplan ist nicht vertaktet und weist Verkehrstagbeschränkungen innerhalb der Woche sowie nach Jahreszeiten auf, so dass er häufig wechselt und insgesamt als schwer merkbar eingeschätzt werden muss.

Des Weiteren gibt es zahlreiche andere Schiffsverbindungen sowohl auf der Insel Rügen als auch auf der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst sowie untereinander (einschließlich Insel Hiddensee). Diese Verbindungen haben keine ÖPNV-Funktion und werden daher nicht weiter betrachtet. Gleichwohl besitzen sie eine Bedeutung für den Verkehr, so z.B. die Wittower Fähre sowie die Relationen Stralsund – Altefähre und Stralsund – Hiddensee.

2.2.6 Verknüpfungspunkte

Eine Reihe von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus sowie Bus/Fähre stellen innerhalb des Landkreises eine durchgehende Reisekette sicher. Die wichtigsten Verknüpfungspunkte sind aus der beiliegenden Tabelle ersichtlich:

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung zwischen
Altenkirchen	Bus/Bus
Bad Sülze, ehem. Bf/ Scheunenviertel	Bus/Bus
Barth, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Bergen, Bahnhof/Busbahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus
Binz, Großbahnbahnhof	Bahn/Bus
Gingst, Markt/Schulhof	Bus/Bus
Graal-Müritz, Ostseering	Bahn/Bus
Grimmen, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Lietzow, Bahnhof	Bahn/Bahn
Putbus, Bahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus
Ribnitz, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Sagard, Schulstr.	Bus/Bus
Sassnitz, Busbahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Schaprode	Bus/Schiff
Serams, Wendeplatz	Bus/Bus
Stralsund, Hauptbahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus
Stralsund, Busbahnhof	Bus/Bus
Stralsund, Hafen	Bus/Schiff
Stralsund, Knieperdamm	Bus/Bus
Stralsund, Rügendambahnhof	Bahn/Bus
Stralsund, Ventspilsplatz	Bus/Bus
Tribsees, Wendeplatz	Bus/Bus
Velgast, Bahnhof	Bahn/Bahn

Tabelle 6: Wesentliche ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Vorpommern-Rügen

2.2.7 Angebote mit Nachbarräumen

Die Anbindung an die benachbarten Regionen erfolgt durch 4 SPNV- und 3 Buslinien.

Verkehrsmittel	Linienverlauf	Takt	Betreiber, Bemerkungen
SPNV	Rostock – Ribnitz-Damgarten – Stralsund – Bergen – Lietzow – Sassnitz	2 h	DB Regio AG
SPNV	Stralsund – Greifswald - Berlin	2 h	DB Regio AG
SPNV	Stralsund – Grimmen – Neubrandenburg – Neustrelitz (- Berlin)	1 h	DB Regio AG bzw. Ostseelandverkehr GmbH, an Wochenenden teilweise nur alle 2 h
SPNV	Stralsund – Greifswald – Wolgast - Swinoujscie	2 h	UBB
Bus	Linie 120: Bad Sülze - Rostock	ohne	Regionalverkehr Küste GmbH
Bus	Linie 202: Ribnitz-Damgarten - Graal Müritz - Hohe Düne	ohne	VGN
Bus	Linie 320: Bad Sülze – Tribsees – Grimmen - Greifswald	ohne	VGN

Tabelle 7: Übersicht der landkreisüberschreitenden Linien im SPNV und Busverkehr

2.2.8 Verkehrsnachfrage

Derzeit werden pro Jahr ca. 12,0 Mio. Fahrgäste in den Bussen von RPNV, SWS NV und VGN befördert. Während die beiden Regionalverkehrsunternehmen annähernd gleich hohe Anteile (27% bis 28%) daran besitzen, wird im Stadtverkehr Stralsund mit 43% aller Fahrgäste der Hauptanteil aller Busfahrgäste im Landkreis befördert. Legt man die Anzahl der Fahrgäste auf die Einwohner der Hansestadt um, so bedeutete dies, dass jeder Einwohner 90,6 Fahrten im Busverkehr im Jahr 2012 mit der SWS NV durchgeführt hat. Im Vergleich zur Hansestadt Greifswald liegt der Stralsunder Wert um das 3-fache höher. Dies zeigt, dass das Angebot auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgelegt ist und sehr gut angenommen wird.

Für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage sind die im Kapitel 2.1.2 aufgeführten Rahmendaten von besonderer Bedeutung. Demnach wird es im Landkreis eine heterogene Entwicklung geben. Während im Stadtgebiet Stralsund die Strukturen annähernd gefestigt sind und damit eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen auch mittelfristig möglich scheint, sind die Strukturen im ländlichen Raum davon verschieden.

Aufgrund des niedrigeren Anteils an Kindern und Jugendlichen einerseits sowie der immer weiter steigenden Lebenserwartung auf der anderen Seite, und der damit länger anhaltenden Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung besteht vor allem dort für den ÖPNV weiterhin ein schwieriges Umfeld. In diesem Zusammenhang ist vor allem der starke Rückgang der Bevölkerungsgruppe von 0–20 Jahren von Bedeutung, da im Regionalverkehr ein wesentlicher Teil der Nachfrage sich aus dieser Gruppe speist. Damit gibt es auch entsprechende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen aufgrund sinkender Einnahmen.

2.3 Organisatorische Rahmenbedingungen

2.3.1 Organisationsstruktur und Kooperationsformen des ÖPNV

Die Verantwortung für den ÖPNV (Aufgabenträgerschaft) ist entsprechend den Verkehrsmitteln im ÖPNV-G M-V geregelt. Mit der Aufgabenträgerschaft gehen auch die Verantwortung für die Leistungsvereinbarung und Finanzierung einher, woraus sich auch die jeweilige Möglichkeit der Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung ergibt.

Für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Die landeseigene VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH nimmt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Managementaufgaben im SPNV des Bundeslandes wahr. Die SPNV-Angebote sind durch die Landkreise und die kreisfreien Städte kaum oder nur mittelbar zu beeinflussen.

Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV liegt im Land Mecklenburg-Vorpommern bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Bis zum 04. September 2011 waren dies im Verkehrsraum Vorpommern-Rügen die Landkreise Nordvorpommern und Rügen sowie die Hansestadt Stralsund. Mit der Kreisgebietsreform ging die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf den neuen Landkreis Vorpommern-Rügen über. Eine regionale, zentrale Organisations- oder Regieeinheit seitens des Aufgabenträgers bzw. gemeinsam mit benachbarten Aufgabenträgern besteht derzeit nicht. Der Landkreis ist derzeit nicht Mitglied eines Verkehrsverbundes.

2.3.2 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Vorpommern-Rügen (vgl. Kapitel 2.2.1) wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Deutsche Bahn AG (DB Regio),
- Ostseeland Verkehr GmbH (OLA),
- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB),
- Pressnitzalbahn GmbH sowie
- Rügenschke Bäderbahn GmbH

realisiert.

Den straßengebundenen ÖPNV im bisherigen Landkreis Nordvorpommern führte die Kraftverkehrsgesellschaft mbH Ribnitz-Damgarten (KVG) mit Sitz in Ribnitz-Damgarten durch. Dieses Unternehmen befindet sich im kommunalen Besitz (Landkreis). Gleichfalls im kommunalen Besitz (ehemals Landkreis Rügen) ist die Rügener Personennahverkehr GmbH (RPNV) die den ÖPNV auf den Inseln Rügen und Hiddensee sowie mit einer Linie nach und von Stralsund durchführt. Die SWS Nahverkehr Stralsund GmbH (SWS NV) erbringt die Verkehrsleistung vorrangig im Stadtverkehr Stralsund. Das Unternehmen ist mittlerweile eine 100%ige Tochter der KVG. Historisch gewachsen sind die Verkehre in das Umland nach Parow, Groß Lüdershagen, Langendorf, Neu Lüdershagen und Altefähr. Mit Beschluss des Kreistages vom 17.06.2013 fusionieren diese drei Unternehmen zum 01.01.2014 zu einem einheitlichen Verkehrsunternehmen.

Auf dem Gebiet des ehemaligen Landkreises Nordvorpommern verkehren im Busverkehr außerdem die privaten Verkehrsunternehmen

- Boddensegler-Linienbus GmbH (Boddensegler) und
- Omnibusunternehmen Otto Möller & Co OHG (Otto Möller).

Gemeinsam mit der KVG bilden sie die Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern (VGN). Auf der Insel Rügen gibt es weitere private Busunternehmen, die als Subunternehmer für die RPNV tätig sind.

Der Fährverkehr zwischen Schaprode und der Insel Hiddensee wird von der Weiße Flotte GmbH durchgeführt.

2.3.3 Tarifstruktur

Im Untersuchungsgebiet finden gegenwärtig drei unterschiedliche Tarifsysteme für Fahr-scheine Anwendung. Das Tarifsystem der Rügener Personennahverkehrs GmbH ist ein auf einem Wabenmodell basierender Relationstarif, bei der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern findet ein Entfernungstarif Anwendung. Bei der SWS Stralsund Nahverkehr GmbH wird ein bei Stadtverkehren üblicher Einheitstarif für das Bedienungsgebiet angewendet.

Im SPNV wird ebenfalls ein Entfernungstarif angewendet, der aber zunächst verkehrsträger-spezifisch nur für den Schienenverkehr gilt.

Für den gesamten neuen Landkreis Vorpommern-Rügen gibt es derzeit keinen einheitlichen ÖPNV-Tarif, der in allen Verkehrsmitteln gleichermaßen gilt. Mit dem Bernsteinticket, welches als Tagesticket sowohl in Stralsund als auch auf der Insel Rügen Anerkennung findet, sowie dem Gemeinschaftstarif Vorpommern (GTV) gibt es bereits Ansätze einer tariflichen Integration von SPNV und straßengebundenem ÖPNV.

In den Orten Sellin, Baabe und Göhren wurde 2013 ein fahrpreisloser ÖPNV als Pilotprojekt gestartet. Nach Ablauf der Pilotphase sind die Erfahrungen auszuwerten und die Übertrag-barkeit dieses Modells auf andere Gebiete des Landkreises Vorpommern-Rügen zu prüfen sowie wenn möglich der fahrpreislose Verkehr in diesem Bereich fortgesetzt werden.

2.3.4 Marketing, Information und Öffentlichkeitsarbeit

Die Arbeiten in den Bereichen Marketing, Information und Öffentlichkeitsarbeit obliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Diese nutzen auch die klassischen Kommunikationswege von Fahrplanheft, Einzelbroschüren bzw. Flyer bis hin zu Internetauftritten mit Fahrplanauskunft. Ein einheitliches Auftreten aller drei Verkehrsunternehmen findet gegenwärtig noch nicht statt.

Die SWS NV hat an allen Haltestellen erfolgreich den QR-Code im Einsatz. Dieser ermöglicht die Echtzeitinformation an allen Haltestellen und ist in das Fahrplanprogramm integriert. Weiterhin sind in der Hansestadt Stralsund 6 dynamische Fahrgastinformations-Anzeiger an drei Standorten im Einsatz.

2.4 Mängelanalyse

Das gegenwärtige ÖPNV-Angebot ist gebietsbezogen sehr heterogen strukturiert. Dies ist eine Folge der bisherigen Anforderungen der einzelnen Nahverkehrspläne.

Außerhalb der touristischen Verkehre bestehen im Regionalverkehr signifikante Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten.

Die Verwaltungen der Ämter und amtsfreien Gemeinden betonen die zunehmende Bedeutung von Fahrtmöglichkeiten für den Berufsverkehr. Insbesondere für Angestellte in der Tourismusbranche sowie im Hotel- und Gastronomiegewerbe stellt die Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie der Weg zur und von der Arbeit im motorisierten Individualverkehr auch ein finanzielles Problem dar.

Es fand keine der Entwicklung der letzten Jahre entsprechende Verknüpfung zwischen dem Stadtgebiet Stralsund und seinem unmittelbaren Umland statt. Der Stadt- und Regionalverkehr ist noch stark funktional an den Gemeindegrenzen orientiert.

Die Angebotsunterschiede für die touristisch geprägten Verkehre der Region Fischland-Darß-Zingst einerseits und dem östlichen Teil der Insel Rügen andererseits sind signifikant.

Der Stadtverkehr Stralsund konnte in den letzten Jahren erhebliche Fahrgastzuwächse generieren. Dennoch wird von verschiedenen Interessenvertretern die nicht vorhandene innere Durchquerung der Altstadt sowie die insbesondere für Touristen nicht eindeutigen Informationen zu Linienführung und Lage der Haltestellen bemängelt. Die Altstadt selbst ist durch eine die Altstadt umschließende Linienführung gut erschlossen.

Das Tarifsystem ist als Folge der alten Kreisstrukturen ebenfalls noch sehr heterogen und bedarf einer grundlegenden Reform.

Eine echte Einbindung und Verknüpfung des SPNV in den ÖPNV des Landkreises Vorpommern-Rügen und umgekehrt ist derzeit insbesondere aufgrund der heterogenen Tarifstrukturen für den Kunden nicht attraktiv, da er immer mindestens zwei verschiedene Fahrscheine lösen muss.

3. DEFINITION VON QUALITÄTSSTANDARDS

3.1 Ziele und Grundsätze

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Rügen.

Als Ziele werden definiert:

- Der ÖPNV ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Zur Mobilitätssicherung gehört auch die kundengerechte Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander.
- Die Belange der Behinderten, Kinder, Jugendlichen und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtigste Nutzergruppen erweisen. Dabei ist zu beachten, dass bei weiteren möglichen Rabattierungen bestimmter Sondertickets mögliche Einnahmeverluste beim Verkehrsunternehmen ausgeglichen werden müssen.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Hierfür sollen folgende Mittel dienen:

- Die Angebotsbemessung und –strukturierung ist grundlegend bedarfsorientiert vorzunehmen. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen, Stadt-, Stadt-Umland- und touristische Verkehre.
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus.
- Alternative Bedienungsformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind sowohl als Angebotsergänzung und insbesondere als Ersatz konventioneller Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Der Stadtbereich Stralsund ist mit dem Stadt-Umland-Raum Stralsund besser zu verknüpfen. Hier sind die raumstrukturellen Entwicklungen der letzten Jahre entsprechend zu berücksichtigen.

Der Verkehrsraum Vorpommern-Rügen ist geprägt durch eine große Ausdehnung mit dünner Besiedlung. Damit sind ökologisch sinnvolle Bündelungseffekte von Verkehrsströmen, die eine Systemstärke des ÖPNV sind, äußerst schwer zu realisieren. Durch den weiteren Rückgang der Einwohnerzahlen verschlechtern sich objektiv hierfür die Voraussetzungen. Eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in den ländlichen Räumen im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Zentren kann als Chance genutzt werden. Steigende Energiepreise und ein generelles Umdenken im Zeitalter des Klimawandels können zu Bewusstseinsveränderungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr führen. Folgende Anforderungen müssen daher generell an den ÖPNV zur Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes gestellt werden:

- Steigerung der Energieeffizienz im ÖPNV durch die Optimierung von Angebot, Transportwegen und Transportmitteln und zur Senkung der regionalen Treibhausgasemissionen
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

3.2 Bedienungsqualität

3.2.1 Grundlagen

Die bisher im Landkreis Vorpommern-Rügen für die einzelnen Gebietskörperschaften geltenden Nahverkehrspläne definieren Bedienungsstandards auf der Grundlage unterschiedlicher Kriterien und Begrifflichkeiten. Berücksichtigt man die regional strukturell bedingt unterschiedlichen Anforderungen, zeigt sich jedoch eine relative Vergleichbarkeit der bisher maßgebenden Standards. Deshalb ist die Definition eines für den Landkreis einheitlichen Bedienungsstandards möglich, welcher in seinen Auswirkungen keine gravierenden Veränderungen zum bisherigen Standard verursacht.

Für einen einheitlichen Bedienungsstandard wird von folgenden Anforderungen ausgegangen:

- Basis des Bedienungsstandards bilden die Hierarchien der Raumordnung gemäß dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP). Die daraus resultierenden raumstrukturellen Elemente (Zentrale Orte, Ländliche Räume, Stadt-Umland-Raum und Tourismusräume) bilden ein Qualität prägendes Kriterium des Bedienungsstandards.
- Der Bedienungsstandard dient der Beschreibung einer bedarfsorientierten Angebotsstruktur im ländlichen Raum und einer angebotsorientierten (getakteten) Angebotsstruktur im städtischen Raum. Damit muss er sowohl flexibel anwendbar sein als auch eine hinreichende Daseinsvorsorge sichern.
- Der Bedienungsstandard basiert auf nachfragestärkeren Relationen auf dem hierarchischen Aufbau von Netzstruktur, Angebotsstruktur und Verknüpfungskonzept. In nachfrageschwachen Gebieten sichert er einen qualitativen Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge.

Die Hierarchien der Raumordnung sind übergeordnetes Element zur Bestimmung des Bedienungsstandards. Die daraus resultierende primäre Netz- und Angebotsstruktur wird durch beschreibende Elemente hinsichtlich Qualität und Quantität der Bedienung ergänzt.

Die Angebotsstruktur umfasst neben den räumlichen und zeitlich orientierten Elementen auch Elemente zur Beschreibung der anzubietenden Produktqualität (Linienverkehre, alternative Bedienung etc.), aber auch Anforderungen bei integriertem Schülerverkehr.

3.2.2 Erreichbarkeit zentraler Orte

Folgende raumstrukturellen Elemente sind für die verkehrlichen Bedienungsstandards maßgebend:

- Hauptachsen,
- Nebenachsen,
- Achsen Ländliche Bedienungsgebiete,
- Ländliche Räume,
- Stadt-Umland-Raum,
- Städte mit Stadtverkehren sowie
- Räume und Achsen mit touristischen Verkehren.

Bei der lokalen Zuordnung der raumstrukturellen Elemente dienen die nachfolgend beschriebenen raumstrukturellen Kriterien als wichtige Orientierung. Diese sind jedoch mit

spezifischen regionalen Besonderheiten (reale Nachfragesituation, historische Entwicklung, abzusehende Entwicklungspotenziale) abzugleichen.

Hauptachsen sind definiert durch

- Verbindungen des Oberzentrums Stralsund und der Mittelzentren Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten

Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV/SPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept erreicht werden. Die Bedienungsqualität des Busverkehrs ist differenziert in Abhängigkeit von der SPNV-Verfügbarkeit in der Hauptachse sowie der tariflichen Integration von SPNV und straßengebundenem ÖPNV.

Nebenachsen zugeordnet werden

- Verbindungen zwischen Grundzentren/Siedlungsschwerpunkten und zugeordnetem Mittelzentrum

Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse sein. Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV/SPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept erreicht werden.

Achsen Ländliche Bedienungsgebiete sichern die Erreichbarkeit der übergeordneten Zentralen Orte (Mittel- und Grundzentren) aus dem ländlichen Raum außerhalb der Haupt- und Nebenachsen.

Die Erreichbarkeit der übrigen *Ländlichen Räume* kann vorrangig über flexible Angebote sichergestellt werden.

Als *Stadt-Umland-Raum* der Hansestadt Stralsund sind die Kernstadt sowie ihre Umlandgemeinden gemäß RREP definiert. Der Stadt-Umland-Raum soll mit der Kernstadt in einer gegenüber den ländlichen Räumen hervorgehobenen Bedienungsqualität verbunden sein. Dabei gilt jedoch eine differenzierte Qualität in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und -prognose.

Der grundlegende Bedienungsstandard der *Stadtverkehre* orientiert sich an den Standards vergleichbarer Städte in Mecklenburg-Vorpommern. Darüber hinaus gehende Verkehre können durch die finanzielle Beteiligung der jeweiligen Städte angeboten werden.

Touristische Räume weisen spezifische Anforderungen auf hinsichtlich ihrer tageszeitlichen, saisonalen oder ereignisabhängigen Angebotsstruktur.

3.2.3 Mindestbedienungsstandards

Nachfolgend werden für die Achsen bzw. Räume die anzustrebenden Mindestanforderungen beschrieben. Den Verkehrsunternehmen steht es frei – auch unter freiwilliger Finanzierungsbeteiligung von Kommunen – ein höherwertiges Angebot zu realisieren.

Die über die Produktqualität weiterführenden Qualitätsstandards (Fahrzeug- und Personalstandards, Tarif und Vertrieb, Information und Marketing, Leistungsgarantien) werden gesondert definiert.

Hauptachsen

In Hauptachsen bildet die SPNV-Bedienung als schnelle Ort-zu-Ort-Verbindung die Grundlage des Angebotes. Der Busverkehr kann zwischen diesen Orten die Sammel- und Verteilfunktion übernehmen. Dabei sind die verschiedenen Verkehre untereinander abzustimmen.

Bedienungszeit:

- Es ist eine Bedienungszeit Montag bis Freitag von 06:00 – 20:00 Uhr anzustreben.
- Bedienungsbeginn und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag im 1-h-Takt, eine Ausdünnung zu nachfrageschwächeren Zeiten ist möglich.
- An Wochenenden wird der Takt nachfrageorientiert ausgedünnt. Es sind jedoch mindestens 4 Fahrtenpaare mit gleichen Minutenabfahrtszeiten anzustreben.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine klar strukturierte und im Tagesverlauf einheitliche Linienführung vorzusehen. Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen und in einen Taktrhythmus zu überführen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 90 Minuten anzustreben, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sollten von den Siedlungsgebieten an den Hauptachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen sein. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Hauptachsen sollten ausschließlich Linienverkehre und Fahrzeuge mit hochwertigem Fahrkomfort verkehren.
- Auf Hauptachsen sind geringe Taktverschiebungen zur Sicherung von Schülerverkehren möglich.

Nebenachsen

Bedienungszeit:

- Es ist eine Bedienungszeit Montag bis Freitag von 07:00 – 16:00 Uhr anzustreben.
- Bedienungsbeginn und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag sind 4 Fahrtenpaare mit gleichen Minutenabfahrtszeiten anzustreben.
- Gewährleistung einer Mindestaufenthaltszeit von 2 h
- Einzelfahrten zur Schließung von Bedienungslücken auf vorhandenen SPNV-Relationen sind zu prüfen.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine strukturierte Linienführung vorzusehen.
- Abweichende Linienführungen zur Sicherung von Mindestbedienungen sind für einzelne Ortslagen bzw. im Schülerverkehr möglich. Dabei ist die Verständlichkeit der Linienführung jedoch zu sichern.
- Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 120 Minuten anzustreben, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sollten von den Siedlungsgebieten an den Nebenachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen sein. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Nebenachsen verkehren tagsüber ausschließlich Linienverkehre.
- Bei Fahrten im Spät- und Wochenendverkehr sind alternative Bedienungsformen möglich. Die Gestaltung dieser Verkehre erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Ländlicher Raum

Bedienungszeit:

- Der Bedienungszeitraum ist Montag bis Freitag.
- Für die Bewertung des Mindestangebotes ist die Bedienung an schulfreien Tagen maßgebend.

Bedienungshäufigkeit:

- Die Mindestbedienung muss am nächst erreichbaren zentralen Ort eine Aufenthaltsdauer von mindestens 2 und höchstens 5 Stunden sichern.

Linienführung und Reisezeit:

- Anschlussverbindungen auf Linien in Haupt- und Nebenachsen zu Fahrten in Mittel- und Oberzentren sind zulässig. Die Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums soll nur in Ausnahmefällen durch Umsteigeverbindungen realisiert werden.
- Die maximalen Reisezeiten zum Erreichen der nächsten zentralen Orte sollten in der Regel 60 Minuten zum nächsten Grundzentrum, 120 Minuten zum nächsten Mittelzentrum und 150 Minuten zum Oberzentrum nicht überschreiten.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sollten von den Siedlungsgebieten mit über 150 Einwohnern mittels maximal 1.000 Meter Fußweg zu erreichen sein.
- Bei entsprechender Haltestellenausstattung für zubringende Radverkehre (sichere Fahrradabstellanlagen wie z.B. Fahrradboxen) ist eine Haltestellenentfernung von 3.000 Metern zulässig.

Produktqualität:

- Die Erreichbarkeit kann über alternative Bedienungsformen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger gesichert werden.

Stadt-Umland-Raum Stralsund

Erreichbarkeit des Stadtgebietes aus dem unmittelbaren Umland erfolgt durch eine Integration von Stadt- und Regionalverkehren. Die stadtnahen Umlandgemeinden

- Schmedshagen Dorf,
- Klein Kedingshagen,
- Groß Kedingshagen,
- Zarrendorf,
- Wendorf und
- Negast

werden an Stralsund Montag bis Freitag im 120-min-Takt angebunden. Zum Einsatz kann dabei ein Kleinbus kommen. Das Angebot kann auch als alternative Bedienform vorgehalten werden.

Stadtverkehre

Hansestadt Stralsund

Der Bedienungszeitraum für den Stadtverkehr ist Montag bis Sonntag. Dabei ist Montag bis Freitag ein 30-min-Takt und am Wochenende maximal ein 60-min-Takt vorzuhalten. Ausnahmen bilden die Linien 3 und 4 Montag - Freitag mit einem 15-min-Takt (verkehrlich optimale Erschließung) bzw. 20-min-Takt (Mindestbedienungsstandard). Am Wochenenden wären dies ein 30-min-Takt (verkehrlich optimale Erschließung) bzw. 40-min-Takt (Mindestbedienungsstandard). Die derzeitige Erschließungssituation des Stadtgebietes sollte gehalten werden. Die Haltestellen verfügen über einen Einzugsbereich in der Kern- und Kernrandzone von einem Radius von 300...400 m und in Außenbereichen von einem Radius von 600 m.

Sassnitz, Bergen auf Rügen und Ribnitz-Damgarten

Der Bedienungszeitraum für die Stadtverkehre Sassnitz, Bergen auf Rügen und Ribnitz-Damgarten ist Montag bis Freitag. Der Grundtakt sollte 60 min mit einzelnen Fahrtunterbrechungen betragen. Der heutige Umfang der Stadt- und Ortsverkehre auf der Insel Rügen ist nur unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Kommunen realisierbar.

Touristische Räume

Für die touristisch relevanten Räume der Insel Rügen und der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst können entsprechend den jeweiligen Vor-Ort-Bedingungen gesonderte tageszeitliche, saisonale oder ereignisabhängige Angebotsqualitäten vorgehalten werden. Diese sind abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung. Generell sollte von einem 60-min-Takt im Winter sowie einem 30-min-Takt im Sommer ausgegangen werden. Die konkrete Ausgestaltung dieses Angebotes erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger entsprechend der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit der Verkehre.

Die Erschließung der Relation Grieben – Kloster - Vitte – Neuendorf auf der Insel Hiddensee sollte im 60-min-Takt (Sommer) erfolgen. Sie hat sich an den Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Fährverkehrs von Schaprode zu orientieren.

Fährverkehr

Voll in den ÖPNV integriert ist die Verbindung Schaprode – Kloster/Vitte/Neuendorf mit z.T. gegenseitiger Bedienung zwischen Kloster, Vitte und Neuendorf. Diese soll auch künftig mit einem Fahrtenangebot im bestehenden Umfang bedient werden, sofern nicht durch eine wesentliche, nicht vom Betreiber der Linie zu vertretende Änderung der Rahmenbedingungen eine Angebotsreduzierung während der Wintermonate aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich wird. Drei dieser Fahrten (jeweils eine morgens, mittags und abends) sollen dabei als fixiertes Angebot über das gesamte Jahr erhalten bleiben. Für mindestens diese drei Fahrten ist ein Anschluss von und zu den Bussen in und aus Richtung Bergen auf Rügen sowie auf der Insel Hiddensee zu gewährleisten.

3.3 Beförderungsqualität

3.3.1 Umwelt- und Klimaschutz

Wichtigste Maßnahme ist der Einsatz energiesparender Technologien bei den Verkehrsunternehmen. Dies ist in der Regel mit erheblichen Investitionen verbunden (z.B. bei der Neanschaffung von Fahrzeugen und der entsprechenden Infrastruktur). Hierfür sind auch die wie bisher bereits zur Verfügung gestellten Förderungen seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine wichtige Finanzierungsgröße. Bei einem Abschmelzen dieser Finanzierungsform sind die Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz schwer zu erfüllen.

Die in den nächsten Jahren sich weiter vollziehenden Veränderungen im Bereich der Antriebe sind hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit für den Einsatz im Landkreis Vorpommern-Rügen stetig zu prüfen.

Darüber hinaus ist durch den stärkeren Einsatz alternativer Bedienungsangebote eine Reduzierung der Fahrtenzahl und damit der CO₂-Emissionen möglich.

3.3.2 Fahrzeug- und Personalstandards

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den Landkreis Vorpommern-Rügen werden festgelegt.

- Regelbegrenzung im Fahrzeugalter von 15 Jahren (ab Erstzulassung) oder einer Gesamtlauflistung von 850 Tkm mit einer maximalen Ausnahmezulässigkeit von 10% (Beide Kriterien sind unabhängig voneinander zu werten. Es wird diejenige Kennziffer der Fahrzeugstandards herangezogen, die zuerst erreicht oder überschritten wird.) Ausnahmen sind vom Aufgabenträger zu genehmigen.
- Anwendung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach EU-Fahrzeugrichtlinie und VDV-Rahmenempfehlungen (inklusive der Ausstattung für Barrierefreiheit, Rollstuhlplätze usw.)
- Niederflurfahrzeuge bei Stadt- und Stadt-Umland-Verkehrslinien (insbesondere Stralsund). Unter Niederflurfahrzeug sind Standard-Linienbusse mit einer Fahrzeuglänge zwischen 10 und 18 m sowie einer Niederflrigkeit mindestens zwischen 1. und 2. Tür zu verstehen.
- Kleinbusse sind mit einem Rollstuhlplatz ausgestattet

Die Schiffe im Linienverkehr sollen generell ohne Stufen zugänglich sein. Darüber hinaus sollen sie über eine Anzahl von Sitzplätzen verfügen, die im Normalfall für die vorhandenen Fahrgäste ausreichen. Die Schiffe sollen ausreichend Stellplatz für Gepäck, Kinderwagen und Rollstuhl usw. aufweisen.

Folgende einheitliche Personalmindeststandards für den Landkreis Vorpommern-Rügen werden empfohlen:

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Das Personal mit Kundenkontakt sollte ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufweisen, die deutsche Sprache beherrschen und über Orts- und spezifische Kenntnisse (Tarife u.ä.) verfügen. Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation geschult sein.

3.3.3 Tarif und Vertrieb

Die bestehenden Tarifstrukturen sind zu vereinheitlichen. Ziel muss es sein, für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV eine einfache und für den Kunden verständliche und leicht handhabbare Tarifstruktur zu erarbeiten. Allerdings ist größte Vorsicht und Voraussicht bei der Gestaltung des Tarifes geboten. Es gilt eine für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gleichermaßen akzeptable und praktikable Lösung zu finden. Bei einer Beibehaltung der jetzigen Rahmenbedingungen muss die Wirtschaftlichkeit des Tarifs auf Seiten der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt stehen. Der Tarif ist generell alle 2 Jahre auf seine Ergiebigkeit zu prüfen. Gemeinsam mit dem Aufgabenträger sind dann entsprechende Schritte zur Verbesserung der Ergiebigkeit festzulegen. Bei Tariferhöhungen ist sich generell an der vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Teuerungsrate zu orientieren.

Die derzeit vorhandene Vertriebsstruktur sollte in den nächsten Jahren hinsichtlich ihrer Erweiterbarkeit (z.B. Handy-Ticket, e-Ticketing) überprüft werden. Dies kann allerdings nur unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

Die Erfahrungen des 2013 gestarteten Pilotprojektes „Fahrpreisloser ÖPNV“ in Sellin, Baabe und Göhren sind auszuwerten und die Übertragbarkeit dieses Modells auf andere Gebiete des Landkreises Vorpommern-Rügen zu prüfen.

3.3.4 Information und Marketing

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind regional übergreifende Informationsmedien kundenfreundlich zu gestalten. Eine wesentliche Rolle spielt die Fahrplanauskunft im Internet, die Informationen über alle ÖPNV-Fahrten der Region zentral zur Verfügung stellt. Diese Fahrplanauskunft ergänzt die bereits heute durch die einzelnen Verkehrsunternehmen angebotenen Informationen auf ihren jeweiligen Internetseiten bzw. des landesweiten Auskunftsprogramms der VMV.
- Dem Kunden sind über geeignete Medien (Papier, Internet) die verschiedenen Informationen verständlich und übersichtlich gestaltet sowie in angemessener Form zur Verfügung zu stellen. Dazu zählen insgesamt:
 - Tarife,
 - Beförderungsbedingungen,
 - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner),
 - Fahrpläne,
 - Liniennetzplan,
 - Informationen zu Angebot und Nutzungsbedingungen alternativer Bedienungsformen.
- Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die wöchentlichen Anzeigenblätter genutzt werden.
- Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot weiter zu führen. An den Haltestellen sollte auf touristisch inte-

ressante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden. Bei Linien mit touristischer Bedeutung sind klare Informationen hinsichtlich Ziel und Linienverlauf für diese Zielgruppe anzugeben.

- Kundenbüros/Servicestellen vor Ort dienen der Mobilitätsinformation aus einer Hand. Hierzu ist die Verlegung des Busbahnhofes Stralsund in fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof Stralsund zu prüfen. Neben einer besseren Verknüpfung von Bahn-, Regionalbus- und Stadtbusverkehr ist hier eine Mobilitätszentrale einzurichten. Darüber hinaus ist ein Pausenraum für Busfahrer zu installieren. Die Einrichtung weiterer Kundenbüros/Servicestellen im Landkreis liegt in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens.

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare Linienführungen mit weitgehend gleichem Linienweg der Fahrten anzustreben, der Fahrplan soll übersichtlich und leicht merkbar sein. Für Linien, die die Grenze des Landkreises Vorpommern-Rügen überschreiten, sind ausreichende Informationen für den Fahrgast über weiterführende Fahrpläne und Fahrtmöglichkeiten sicherzustellen.

3.3.5 Beschwerdemanagement

Das derzeit von den Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV betriebene Beschwerdemanagement ist weiter zu führen. Die Unternehmen KVG, RPNV und SWS NV sind außerdem Mitglieder des Trägervereins „Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr e.V.“ (SÖV). Die Kernaufgabe dieser Schlichtungsstelle besteht darin, eine außergerichtliche und einvernehmliche Streitbeilegung in individuellen Streitfällen zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen zu erzielen. Damit verbunden ist die Stärkung der Zufriedenheit der Kunden mit ihren Verkehrsunternehmen. Voraussetzung für die Anrufung der Schlichtungsstelle ist eine aus Sicht des Kunden erfolglose Beschwerde an das Verkehrsunternehmen. Unter www.soep-online.de ist das Vorgehen im Einzelnen beschrieben.

3.3.6 Barrierefreier Zugang

Mit der Novellierung des PBefG ist nach § 8 Abs. 3 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 zu gewährleisten. Dies bedeutet nicht nur die bauliche Haltestellen- und Fahrzeuggestaltung sondern auch die Fahrgastinformation, die den Anforderungen an mobilitätsbehinderte Fahrgäste genügen muss.

Folgende Standards werden angestrebt:

- Fahrzeuge (in Verantwortung der Verkehrsunternehmen):
 - Eingesetzte Busse müssen für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhl, Kinderwagen) geeignet sein.
 - Für jeden Bus ist eine Sondernutzungsfläche Rollstuhl vorzuhalten.
 - In jedem Bus ist eine Tür mit Niederflureinstieg vorzusehen.
 - Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen hat visuell und akustisch zu erfolgen.
- Haltestellen (in Verantwortung des jeweiligen Straßenbaulastträgers):
 - Bei neuen bzw. umzubauenden Haltestellen und Haltestelleninseln werden die Bordhöhen angehoben (Mindesthöhe 18 cm zur ersten Tür).
 - Stark frequentierte Haltestellen werden mit Blindenleitsystemen ausgestattet, sodass auch blinde und stark sehbehinderte ÖPNV-Nutzer zu den Fahrzeugtüren geleitet werden.

Um eine attraktive Haltestellengestaltung, vor allem in räumlich nicht homogenen Bedienungsgebieten zu erreichen, sollten die Haltestellen in Ausstattungskategorien eingeteilt werden. In Abhängigkeit von Lage und Verkehrsfunktion werden mit der Kategorisierung Ausstattungsmerkmale benannt, die der jeweiligen Kategorie entsprechen. Als generelle Kategorien werden vorgeschlagen:

- Kategorie 1: Mindestausstattung (Abweighthaltestellen außerhalb von Siedlungen, Zwischenhaltestellen in Stadt-/Siedlungsgebieten)
- Kategorie 2: Standardausstattung (Haltestellen im Ortszentrum ohne Umsteigefunktion)
- Kategorie 3: Erweiterte Ausstattung (Haltestellen im Ortszentrum mit Umsteigefunktion)

Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) oder Umsteigehaltestellen zum SPNV sind Sonderbauformen.

Zur konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen ist während der Laufzeit des Nahverkehrsplans eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat zu bilden, die einen entsprechenden Maßnahmen- und Prioritätenkatalog erstellen. Die Umsetzung dieses Maßnahmenkatalogs muss allerdings unter finanziellen Vorbehalt gestellt werden.

4. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG

4.1 Regionaler Busverkehr

Im Regionalen Busverkehr verkehren künftig folgende Linien als Haupt- und Nebenachse.

Linie	Linienverlauf	Mindestbedienstungsstandard
202	Ribnitz-Damgarten - Graal Müritz	Nebenachse
204	Ribnitz-Damgarten – Marlow - Bad Sülze	Nebenachse
210	Ribnitz-Damgarten – Born - Barth	Nebenachse
211	Ribnitz-Damgarten – Löbnitz - Barth	Nebenachse
214	Ribnitz-Damgarten – Saal - Barth	Nebenachse
304	Stralsund – Prohn – Barhöft – Mohrdorf - Barth	Nebenachse
306	Stralsund – Franzburg - Tribsees	Nebenachse
308	Stralsund – Niepars - Barth	Nebenachse
320	Greifswald – Grimmen – Tribsees - Bad Sülze	Nebenachse
11	Altenkirchen – Varnkewitz – Putgarten - Altenkirchen	Nebenachse
12	Bergen – Ralswiek - Sagard – Altenkirchen – Wiek - Dranske	Nebenachse
13	Sassnitz – Sagard – Altenkirchen – Wiek - Dranske	Nebenachse
20	Königsstuhl – Sassnitz – Binz – Göhren – Klein Zicker	Nebenachse
24	Bergen – Serams, Wendeplatz – Sellin – Göhren - Klein Zicker	Nebenachse
30	Bergen – Serams – Putbus – Garz – Altefähre – Stralsund Hbf/Strelapark	Hauptachse in Ergänzung zum SPNV
33	Bergen – Sehlen – Garz - Zicker	Nebenachse
35	Bergen – Gingst – Kluis - Trent – Schaprode - / Wittower Fähre / Poggenhof	Nebenachse
41	Bergen - Gingst – Samtens – Ramin – Altefähre – Stralsund Hbf/Strelapark	Hauptachse in Ergänzung zum SPNV

Tabelle 8: Zukünftige Haupt- und Nebenachsen im Landkreis Vorpommern-Rügen

Alle weiteren Bedienungen des Regionalverkehrs sind an den im Kap. 3.2 beschriebenen Mindestbedienstungsstandards für den Ländlichen Raum auszurichten.

4.2 Städtischer Busverkehr

Hansestadt Stralsund

Für den Stadtverkehr Stralsund wird folgende Linienstruktur mit den Standards empfohlen:

Linie	Linienverlauf	Mindestbedienungsstandard	Verkehrlich optimale Erschließung
1	Parow MTS – Parow Abzw. – Hbf. – O.-Palme-Platz – Frankendamm – Altefährl bzw Prohn – Parow – Hbf. – O.-Palme-Platz – Frankendamm – Dänholm; zusätzlich Schulbus aufgrund erhöhtem Bedarfs: Altefährl – O.-Palme-Platz - Barther Str. – Viermorgen	Mo-Fr: jeweils 40 min Sa/S: nach Bedarf	Mo-Fr: jeweils 30 min Sa/S: nach Bedarf
3	Strelapark – Knieper West - Devin/Andershof im Wechsel über Gr. Parower Str.	Mo-Fr: 20 Min Sa/S: 40 Min	Mo-Fr: 15 Min Sa/S: 30 Min
4	Viermorgen – Lübecker Allee – Lüssower Berg/Neu Lüdershagen im Wechsel über Prohner Str. bzw. Viermorgen – Lübecker Allee – Kl. Wiesenweg über Gr. Parower Str.	Mo-Fr: 20 Min Sa/S: 40 Min	Mo-Fr: 15 Min Sa/S: 30 Min
6	Langendorf / Fr. Schaffen – OSC – Vogelwiese – Hafen (unter Berücksichtigung Schulen)	Mo-Fr: 30 Min Sa/S: ca. 60 Min	Mo-Fr: 30 Min Sa/S: ca. 60 Min
50 (AST)	Blütenweg/Viermorgen/Kieler Ring - O.-Palme-Platz – Hbf - Lüssower Berg/Krankenhaus West	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min
60 (AST)	Devin/O.-Palme-Platz – Hbf - Strelapark/Zoo – Kieler Ring	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min	Mo-Do: 60 Min Fr: 30 Min Sa: 30-60 Min So/F: 30-60 Min

Tabelle 9: Angebotsstruktur im Stadtverkehr Stralsund

Die verkehrstäglichen Betriebszeiten werden gemeinsam mit dem Aufgabenträger entsprechend der Nachfrage festgelegt. Ebenso die Bedienzeiten für den Weihnachts- und Silvesterverkehr.

Seitens verschiedener Interessenvertreter besteht die Forderung, eine Altstadtbuslinie zu errichten. Da die Altstadt durch die sie umschließenden Linienführungen gut erschlossen ist, sieht der Aufgabenträger (Landkreis) keine unmittelbare Handlungserforderniss. Die Finanzierung einer möglichen Altstadtbuslinie ist nicht originärer Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Der Stadt-Umland-Raum Stralsund wird Montag bis Freitag im 120-min-Takt mit zwei Linien bedient:

- Hbf. – Schmedshagen Dorf – Klein Kedingshagen – Groß Kedingshagen - Hbf
- Hbf. – Zarrendorf – Wendorf - Negast - Hbf

Sassnitz

In Sassnitz verkehrt die Stadtlinie 18 zwischen Wedding – Busbahnhof - Rügener Ring/Mukran Fährhafen im Zeitraum Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt. Mit dieser Linie werden alle Stadtteile von Sassnitz bedient.

Bergen auf Rügen

Die Stadtbuslinie Bergen (Linie 32) verkehrt Montag bis Freitag mit 4 Fahrtenpaaren zwischen Bergen, Busbahnhof und Famila (mit Unterbrechung über die Mittagszeit) und gewährleistet außerdem Aufgaben zur Schülerbeförderung in der Stadt Bergen.

Ribnitz-Damgarten

Die Stadtbuslinie Ribnitz-Damgarten (Linie 201) verkehrt zwischen Montag und Freitag ohne Takt mit mindestens einer Fahrt pro Stunde sowie an Wochenenden mit einem reduzierten Angebot zwischen Damgarten, Wendeplatz – Ribnitz, Bahnhof – Ribnitz, Markt und Damgarten, Wendeplatz.

4.3 Verknüpfungen

An folgenden Verknüpfungspunkten sind die angegebenen Anschlussrelationen zu realisieren.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung zwischen
Altenkirchen	Bus/Bus
Bad Sülze, ehem. Bf/ Scheunenviertel	Bus/Bus
Barth, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Bergen, Bahnhof/Busbahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus
Binz, Großbahnbahnhof	Bahn/Bus
Gingst, Markt/Schulhof	Bus/Bus
Graal-Müritz, Ostseering	Bahn/Bus
Grimmen, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Lietzow, Bahnhof	Bahn/Bahn
Putbus, Bahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus
Ribnitz, Bahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Sagard, Schulstr.	Bus/Bus
Sassnitz, Busbahnhof	Bahn/Bus, Bus/Bus
Schaprode	Bus/Schiff
Serams, Wendeplatz	Bahn/Bus, Bus/Bus
Stralsund, Hauptbahnhof	Bahn/Bahn, Bahn/Bus, Bus/Bus
Stralsund, Busbahnhof	Bus/Bus
Stralsund, Hafen	Bus/Schiff
Stralsund, Knieperdamm	Bus/Bus
Stralsund, Rügendammbahnhof	Bahn/Bus
Stralsund, Ventspilplatz	Bus/Bus
Tribsees, Wendeplatz	Bus/Bus
Velgast, Bahnhof	Bahn/Bahn
nach Realisierung "Darßbahn": Prerow, Bahnhof	Bahn/Bus
nach Realisierung "Darßbahn": Zingst, Bahnhof	Bahn/Bus

Tabelle 10: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Vorpommern-Rügen

Zur Verbesserung der Verknüpfungssituation am Stralsunder Hauptbahnhof ist die Verlegung des Busbahnhofes Stralsund in unmittelbare Nähe und fußläufige Entfernung zum Hauptbahnhof Stralsund zu prüfen (siehe auch Kap. 3.3.4).

An den Bahnhöfen Bergen auf Rügen und Ribnitz sollten an den Wochenenden Verknüpfungen zwischen dem Schienenfernverkehr und dem Busverkehr im Urlauberverkehr und – abreiseverkehr ermöglicht werden. Da der Fahrplan der DB AG im Fernverkehr in den nächsten Jahren deutlich verändert wird, ist der Gestaltungsspielraum für den regionalen Busverkehr sehr eingeschränkt.

4.4 Alternative Bedienungsformen

Die im Kap. 3.2 festgelegten Mindestbedienungsstandards müssen nicht zwangsläufig im konventionellen Linienverkehr erbracht werden. Hier bietet sich der Einsatz alternativer Bedienungsformen an, der auch für Zeiten und Relationen mit schwacher Verkehrsnachfrage, für die ein attraktiver Linienverkehr nur bedingt vorgehalten werden kann, eine sinnvolle Erschließungsmöglichkeit darstellen kann.

Die alternativen Bedienungsformen des öffentlichen Verkehrs lassen sich in folgende Grundmuster unterscheiden:

- Kostengünstige Erschließung durch Einsatz von Linientaxen
- Bedarfsgesteuerte Busse (z.B. Rufbus)
- Flexible Bedienung mit Sammeltaxen (z.B. Anruf-Sammeltaxen)
- Sonstige Verkehre

Für den Einsatz alternativer Bedienungsformen gelten folgende Regeln:

- Als Bedienungsformen können der fahrplangebundene Rufbus (Anruf-Linien-Fahrt) bzw. der räumlich flexible Rufbus (Anruf-Sammeltaxi, Richtungsbandbetrieb) zum Einsatz kommen.
- Bürgerbusse stellen ein *zusätzliches* Angebotselement dar und liegen in finanzieller und organisatorischer Verantwortung der jeweiligen Kommune. Die Verkehrsunternehmen können zur betriebstechnologischen Unterstützung hinzugezogen werden.

Ein grundlegendes Fahrplanraster für den Einsatz alternativer Bedienungsformen ergibt sich aus folgender Tabelle.

Zeit-schicht	Einsatzmöglichkeit an Schultagen	Einsatzmöglichkeit an Ferientagen
05:00-06:30	Einsatz möglich	Einsatz möglich
06:30-08:00	<i>Kein Einsatz</i>	Einsatz möglich
08:00-12:00	Einsatz möglich	Einsatz möglich
12:00-15:00	<i>Kein Einsatz</i>	Einsatz möglich
15:00-18:00	Einsatz möglich	Einsatz möglich
18:00-22:00	Einsatz möglich (ggf. mit SPNV-Anschluss)	Einsatz möglich (ggf. mit SPNV-Anschluss)

Tabelle 11: Grundlegendes Fahrplanraster Alternativer Bedienungsformen

Die Einführung dieser Bedienungsformen bedarf einer entsprechenden Planung und Vorarbeit, die auf einem grundsätzlichen Diskussionsprozess mit den entsprechenden Städten, Gemeinden, Ämtern und weiteren Betroffenen aufbauen muss. Innerhalb der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes ist ein entsprechendes Angebotskonzept zu erarbeiten. Dabei sind folgende generelle Angebotsfelder zu berücksichtigen:

- Erschließung von abseits gelegenen Ortsteilen im Linienverkehr
- Anbindung ausgewählter Ortsteile und Verknüpfung mit dem SPNV an den Verknüpfungspunkten

Für die Anwendung im Landkreis Vorpommern-Rügen stellt die Verfügbarkeit geeigneter Partnerunternehmen ein wesentliches Umsetzungshemmnis dar. Als Voranmeldefristen soll-

ten 90 min vor Fahrtbeginn im Stadtverkehr und bis 16:00 Uhr des Fahrtvortages im Regionalverkehr nach Möglichkeit nicht überschritten werden.

4.5 Verkehrsangebote mit Nachbarräumen

Neben den in Kap. 2.2.7 genannten SPNV-Verbindungen zu den Nachbarräumen sind folgende Busangebote zu realisieren:

- Linie 120: Bad Sülze – Rostock
- Linie 202: Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz, Süd
- Linie 320: Bad Sülze – Tribsees – Grimmen - Greifswald

4.6 Linienbündelung

Bisher bestehen im Landkreis Vorpommern-Rügen 3 Teilnetze im straßengebundenen ÖPNV. Diese sind identisch mit den Bediengebieten der Verkehrsunternehmen. Mit der geplanten Fusion der 3 kommunalen Verkehrsunternehmen soll auch ein neues Verkehrskonzept mit folgenden Zielen umgesetzt werden:

- Einheitliches Gesamtnetz
- Hebung von wirtschaftlichen Synergien
- Abbau von Parallelverkehren
- partielle Angebotsverbesserungen, z.B. im Stadt-Umland-Verkehr Stralsund
- Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit

Hierzu ist es notwendig, dass das Gesamtnetz des Busverkehrs im Landkreis Vorpommern-Rügen als ein einheitliches Linienbündel definiert wird (siehe hierzu auch Beschluss des Kreistages vom 17.06.2013). Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Direktvergabe gegeben.

4.7 Tarifliche Rahmenbedingungen

Ziel für die Arbeiten der nächsten Jahre ist die Entwicklung einer einheitlichen Tarifstruktur zunächst für den Busverkehr des gesamten Landkreises Vorpommern-Rügen. Eine wichtige Rahmenbedingung für eine neue, einheitliche Tarifstruktur ist die Sicherung der heutigen Einnahmensituation ohne Ausgleich etwaiger Verluste durch Dritte. Außerdem ist das neue Tarifsystem aufwärtskompatibel zu gestalten. Dies bedeutet, dass generell die Einbindung des SPNV möglich sein soll. Dabei können die bereits heute bestehenden Tarife „Bernsteinticket“ und „GTV“ als Grundlage dienen. Es sollte die Chance genutzt werden, ein für Fahrgäste und Unternehmen gleichermaßen attraktives Tarifsystem zu entwickeln. Hierzu ist ein Prüfauftrag zu erteilen, um detailliertere Berechnungen über die Wirkungen durchzuführen.

Für Verkehre in den touristischen Räumen bzw. vorrangig touristisch geprägte Verkehre sind tarifliche Sonderlösungen gestattet. Die Erfahrungen des fahrpreislosen ÖPNV in den Orten Sellin, Baabe und Göhren sind auszuwerten und die Fortsetzung dieses Angebotes sowie die Übertragbarkeit dieses Modells auf andere Gebiete des Landkreises Vorpommern-Rügen zu prüfen.

4.8 Investitionsbedarf

Der Investitionsbedarf ist jährlich zu ermitteln und als Anlage des Nahverkehrsplans dem Kreistag zur Information vorzulegen.

Als wesentlichste Investitionen sind in den nächsten Jahren zu sehen:

- Bau der Wendestelle Serams
- Verlegung des Busbahnhofes Stralsund in unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof
- Stetige Erneuerung der Busflotte auf der Basis einer entsprechenden Förderung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern

4.9 Maßnahmen- und Handlungskonzept

Folgende Maßnahmen sind während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umzusetzen:

- Anpassung der Busverkehre an die Mindestbedienungsstandards
- Implementierung der Stadt-Umland-Verkehre Stralsund
- Erarbeitung und Einführung eines kreiseinheitlichen ÖPNV-Tarifs
- Erarbeitung und Umsetzung eines Angebotskonzeptes für alternative Bedienungsformen
- Evaluation des fahrpreislosen ÖPNV in den Orten Sellin, Baabe und Göhren und ggf. Übertragung des Modells auf andere touristische Räume des Landkreises
- Verlegung Busbahnhof Stralsund in unmittelbare und fußläufige Nähe zum Hauptbahnhof
- Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat zur Erarbeitung eines Maßnahmen- und Prioritätenkatalog zur Sicherstellung des barrierefreien ÖPNV bis zum Jahre 2022

5. KÜNFTIGE ORGANISATION UND FINANZIERUNG

Nach den derzeit gültigen Regelungen im PBefG und ÖPNVG M-V nimmt der Landkreis Vorpommern-Rügen die Aufgabenträgerschaft für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr wahr.

Die Planung des ÖPNV und die Organisation der Verkehrsträger liegt nach § 4 des ÖPNVG M-V in Verantwortung der Aufgabenträger, die Erstellung der Verkehrsleistungen im ÖPNV ist Angelegenheit von Verkehrsunternehmen. Gemäß dem geltenden Recht setzt der Landkreis die Trennung zwischen Besteller und Ersteller des ÖPNV in der Verwaltung um.

Als Besteller der Verkehrsleistungen strebt der Landkreis Vorpommern-Rügen an, die Leistungen des ÖPNV im Bedienegebiet als Gesamtnetz an das kommunale Verkehrsunternehmen direkt zu vergeben (siehe Kreistagsbeschluss 17.06.2013). Damit ist es möglich, sowohl die schwach nachgefragten Verkehrsangebote im dünn besiedelten ländlichen Raum zur Sicherung der Daseinsvorsorge als auch starke Linien (z.B. in den Tourismusräumen) gemeinsam anzubieten. Die privaten Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern sind unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen einzubinden.

Zur Schaffung eines Gesamtnetzes im Zuge der beabsichtigten Direktvergabe ist es erforderlich, dass die darin zusammengefassten Linien „harmonisiert“ werden, d.h. dass die Laufzeiten der entsprechenden Liniengenehmigungen einander angepasst werden. Dieser Zeitpunkt soll im Rahmen des rechtlich Möglichen auf den 1. Oktober 2015 festgelegt werden. Das bedeutet, dass die Laufzeit aller Liniengenehmigungen, die im Zuge der Vergabe des neu abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages mit dem kreiseigenen Unternehmen beantragt werden, am 1. Oktober 2015 beginnt. Entsprechend sind Liniengenehmigungen, die vor dem Harmonisierungszeitpunkt auslaufen, bei ihrer Wiederbeantragung auf den 30. September 2015 zu begrenzen. Für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Nahverkehrsplans bestehenden ÖPNV-Leistungen und Finanzierungsregelungen (z.B. öDA für den Stadtverkehr Stralsund) besteht grundlegend bis zur Neuvergabe der Leistungen Bestandsschutz.

Innerhalb der Region Vorpommern (Landkreise Vorpommern-Greifswald und Vorpommern-Rügen) gibt es Überlegungen zur Schaffung eines einheitlichen Tarif- bzw. Verkehrsverbundes. Hierzu sind in den nächsten Jahren die entsprechenden Grundlagenarbeiten durchzuführen, die eine fachlich fundierte Diskussion ermöglichen.

Um den Aufgaben als Aufgabenträger für den ÖPNV gerecht zu werden, können die verwaltungsinternen Tätigkeiten des Landkreis Vorpommern-Rügen u.a. folgende Inhalte umfassen, die ggf. in einer Regie- und Bestelleinheit gebündelt werden können:

- Entwicklung und Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes des Landkreises:
 - Wahrung der Steuerungsmöglichkeiten des Landkreises im Hinblick auf Quantität und Qualität des Verkehrsangebotes
 - Abstimmung der Entwicklung des ÖPNV in der Verwaltung und mit dem Kreistag
 - Abstimmung der Anforderungen an ÖPNV mit Schulbehörde, Schulen, Schulstandortplanung
 - Abstimmungen der Schnittstellen und Übergänge zu SPNV-Angeboten (Ggf. Organisation der Behindertenbeförderung)
 - Abstimmungen mit Genehmigungsbehörden
 - Beachtung kreisrelevanter Entwicklungen mit Auswirkungen auf den ÖPNV (z.B. demografischer Wandel)
- Planung:
 - Entwicklung der Rahmenvorgaben für das Angebot

- Weiterentwicklung der Vorgaben und Abstimmung dieser Vorgaben mit dem kreiseigenen Unternehmen insbesondere bei Angebotsänderungen zum regulären Fahrplanwechsel, als Reaktion auf sich ändernde Anforderungen der Schulen bzw. bei unerwarteten Entwicklungen
- Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Speziell Entwicklung und Abstimmung von Angeboten im Rahmen alternativer/flexibler Bedienungsformen bzw. deren Koordination
- Überörtliche Kooperation der ÖPNV-Aufgabenträger (landkreis-, ggfs. verbund- oder verbandsübergreifend)
- Bestellung und Vergabe der Verkehrsleistung
 - Definition und Überprüfung des Leistungsumfanges
 - Definition und Abstimmung über Qualität
 - Entwicklung von Anpassungsregeln
 - Rechtskonforme Finanzierung des ÖPNV im Landkreis, Regelung der Ausgleichsmechanismen (Preis des Verkehrsangebotes) und der finanziellen Beziehungen
- Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen:
 - Regelmäßige Abstimmungsroutinen
 - Entwicklung eines Verkehrsvertrages zwischen dem Landkreis und dem (kreiseigenen) Verkehrsunternehmen
 - Prüfung der Berichte des Verkehrsunternehmens zur Vertragserfüllung (Umfang und Qualität)
 - Abstimmung der Änderung von Leistungsanforderungen
 - Organisation der Kontrolle der Vertragserfüllung durch das Verkehrsunternehmen
 - Erforderlichenfalls Reaktion auf Leistungsmängel; Ausübung der vertraglichen Sanktionen
- Finanzierung und Finanzcontrolling
 - Sicherstellung öffentlicher Mittel für die Finanzierung der Verkehrsleistungen (Ausgleichsmittel des Landes, eigene Mittel)
 - Budget-/Haushaltsplanung
 - Überprüfung der Nachfrage und Erlössituation (im Detail abhängig vom Vertragstyp)
 - Abrechnung der erbrachten Leistungen; Anrechnung der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln (über die der Landkreis Verteilungshoheit besitzt); Minderung bei nicht oder schlecht erbrachten Leistungen
 - Durchführung der Überkompensationskontrolle bei Beauftragung eines internen Betreibers
- Entwicklung, Weiterentwicklung der Rahmenvorgaben für Tarif, Vertrieb, Kommunikation, Vermarktung
- Sicherung der Datenverfügbarkeit

Gemäß §8 ÖPNVG M-V obliegt die Finanzverantwortung für den ÖPNV dem Landkreis Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger. Die zukünftige Finanzierung ist auf eine rechtskonforme Grundlage der EU VO (EG) Nr. 1370/2007, welche den finanziellen Ausgleich regelt, zu erstellen. Zur Finanzierung der vom Aufgabenträger bestellten Verkehrsleistungen stehen dem Landkreis im Wesentlichen Finanzmittel aus dem „Gesetz zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze (FAG)“ (siehe §§ 17 und 18) sowie aus dem Haushalt des Landkreises insbesondere zur Finanzierung des Schülerverkehrs zur Verfügung. Im Einzelnen sind dies:

- § 18 FAG (Grundfinanzierung übriger ÖPNV): ca. 2.500.000 € (netto)
- Kostenerstattung Schülerverkehr (Pflichtleistung): ca. 3.900.000 € (netto)

Damit werden jährlich 6.400.000 € zur Finanzierung des Grundangebotes im Linienverkehr des ÖPNV zur Verfügung gestellt. Aus den Finanzmitteln nach § 17 FAG werden Schülerverkehrsleistungen sowohl innerhalb des Linienverkehrs als auch des freigestellten Schülerverkehrs mit finanziert. Darüber hinaus beteiligt sich der Landkreis mit weiteren freiwilligen Leistungen an der Finanzierung des ÖPNV:

- Kostenerstattung Schülerverkehr (Freiwillige Leistung): ca. 824.000 € (netto)
- Ausgleichszahlung öDA Stadtverkehr Stralsund: ca. 1.100.000 € (netto)

In Summe sind dies ca. 1.924.000 € für freiwillige Aufgaben des ÖPNV. Darüber hinaus werden jährlich ca. 640.000 € (netto) für die Finanzierung von Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG aus Haushaltsmitteln des Landkreises bereitgestellt.

Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen im ÖPNV können sich aus folgenden Mitteln zusammensetzen:

- Mittel der Nutzer:
 - Fahrgeldeinnahmen der Nutzer,
- Mittel des Bundes und Landes:
 - Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX
- Mittel des Landes:
 - Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre auf Grundlage der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“
 - ggf. Ausgleichszahlungen für die Durchführung von SPNV-Ersatzverkehren
 - Investitionszuschüsse für Infrastruktur und Fahrzeuge
- Mittel des Landkreises:
 - Ausgleichszahlungen nach § 18 des „Gesetzes zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze (FAG)“
 - Kostenerstattungen auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung
 - Ausgleichszahlungen entsprechend Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
 - ggf. Investitionszuschüsse für Infrastruktur
 - ggf. weitere Zuschüsse
- Mittel der Kommunen:
 - Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen durch Kommunen, z.B. Stadtverkehr

Die finanziellen Rahmenbedingungen für die kommenden Jahre gestalten sich aus Sicht des Landkreises weiter ungünstig. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Landeszuweisungen wie z.B. gemäß §§ 17 und 18 des FAG zu rechnen (Grund: u.a. weiter sinkende Einwohnerzahlen). Die allgemeine Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen (u.a. steigende Kraftstoffpreise, Erhöhung der Tarife für die Mitarbeiter) verschärft die generelle Finanzierungssituation des ÖPNV, da andererseits durch Fahrpreiserhöhungen nur bedingt Mehreinnahmen generiert werden können.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen will auch zukünftig einen funktionierenden ÖPNV solide finanzieren. Daher wurden zwei Varianten zur zukünftigen Finanzierung betrachtet. Als Berechnungsgrundlage wurden die durch die WIBERA deutschlandweit ermittelten und akzep-

tierten Kostensätze für durchschnittlich gut geführte Verkehrsunternehmen (Kosten je Fahrplankilometer) sowie die derzeitige Form und Höhe der ÖPNV-Finanzierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern zugrunde gelegt:

- Variante A:
Die Mindestbedienungsstandards im regionalen ÖPNV und im Stadtverkehr Stralsund werden umgesetzt. Dies führt dazu, dass schrittweise die zusätzlichen Finanzierungsleistungen des Landkreises für den ÖPNV auf Null reduziert werden können. Die Umsetzung dieser Variante kann der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV garantieren.
- Variante B:
Bei einer Verbesserung der Möglichkeiten zur Finanzierung des ÖPNV (z.B. Kostenbeteiligung am Stadtverkehr durch die Hansestadt Stralsund) und Hebung aller Synergien bei einer vollständigen Umsetzung der Fusion der drei kommunalen Verkehrsunternehmen kann im Stadtverkehr Stralsund diese Variante (siehe S. 48, Tab. 9, „verkehrlich optimale Erschließung“) angewendet werden.

Für die Umsetzung des Nahverkehrsplans wird die Variante A für die zukünftige Finanzierung festgelegt und die Variante B angestrebt. Da die Umsetzung einer Variante nur schrittweise durchgeführt werden kann, ist im Rahmen der Erarbeitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages für das neue kommunale Verkehrsunternehmen eine Präzisierung der Kosten und ein entsprechender Stufenplan zu erarbeiten und vom Kreistag bestätigen zu lassen. Dabei ist die wirtschaftliche Lage des Landkreises entsprechend zu berücksichtigen. Alle bisherigen Betrachtungen basieren auf dem gegenwärtigen Stand und der Art der Finanzierung des ÖPNV.