

# Vorbereitende Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

## Bericht

Dezember 2011

Erarbeitet für:  
**Regionaler Planungsverband Vorpommern**  
Am Gorzberg Haus 8  
17489 Greifswald



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

## **VORBEMERKUNG**

Die vorliegende Fassung bildet den Stand der „Vorbereitenden Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald“ zum Dezember 2011 ab. Inhaltlich baut diese Fassung auf den Ergebnissen der Arbeitsberatungen vom 27. Juni 2011, 31. August 2011 und 09. November 2011 sowie auf der Zwischenpräsentation vor dem Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern vom 26. August 2011 auf.

Die Arbeiten wurden fachlich intensiv begleitet vom

- Regionalen Planungsverband Vorpommern,
- dem ehemaligen Landkreis Ostvorpommern,
- dem ehemaligen Landkreis Uecker-Randow,
- der ehemals kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald,

den regionalen Busunternehmen

- Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG),
- Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG),
- Ostseebus GmbH
- Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG),
- Verkehrsbetrieb Greifswald-Land GmbH (VBG-L),
- Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH (VGU)

sowie dem Eisenbahnunternehmen

- Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB).

Mit der Bestätigung und der beginnende Umsetzung der Kreisgebietsreform bestand auch Klarheit über den inhaltlichen Aufbau des zukünftigen Nahverkehrsplans als ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für den neu gebildeten Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Diese Untersuchung wurde gefördert mit Mitteln des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

## INHALT

VORBEMERKUNG.....	1
<b>1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN .....</b>	<b>5</b>
1.1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN .....	5
1.2 VERKEHRSRAUM VORPOMMERN-GREIFSWALD .....	8
1.3 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND MITTEL.....	9
<b>2. BESTANDSAUFNAHME .....</b>	<b>10</b>
2.1 STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN .....	10
2.1.1 RAUMSTRUKTUR.....	10
2.1.2 ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN .....	11
2.1.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN.....	17
2.1.4 TOURISTISCHE VERKEHRE .....	18
2.2 VERKEHRLICHE BESTANDSAUFNAHME.....	21
2.2.1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR.....	21
2.2.2 ANGEBOTE IM STRAßENGEBUNDENEN ÖPNV .....	22
2.3 ORGANISATIONS- UND FINANZIERUNGSSTRUKTUR .....	28
2.3.1 AUFGABENTRÄGER .....	28
2.3.2 VERKEHRSUNTERNEHMEN .....	28
2.3.3 FINANZIERUNGSGRUNDLAGEN.....	29
<b>3. NACHFRAGEPROGNOSE .....</b>	<b>30</b>
<b>4. ANGEBOTS- UND QUALITÄTSSTANDARDS .....</b>	<b>33</b>
4.1 INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD .....	33
4.2 DEFINITION DER ELEMENTE.....	34
4.2.1 RAUMSTRUKTURELLE ELEMENTE.....	34
4.2.2 BESCHREIBENDE ELEMENTE .....	35
4.3 MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS.....	36
4.3.1 HAUPTACHSEN .....	36
4.3.2 NEBENACHSEN .....	37
4.3.3 LÄNDLICHE BEDIENUNGSGEBIETE .....	38
4.3.4 STADT-UMLAND-RAUM GREIFSWALD .....	39
4.3.5 STADTVERKEHRE .....	40
4.3.6 TOURISTISCHE RÄUME .....	40
4.4 NETZKATEGORISIERUNG .....	41
4.5 QUALITÄTSSTANDARDS.....	42
4.5.1 UMWELT- UND KLIMASCHUTZ .....	42
4.5.2 FAHRZEUG- UND PERSONALSTANDARDS.....	42
4.5.3 TARIF UND VERTRIEB .....	42
4.5.4 INFORMATION UND MARKETING .....	43
4.5.5 LEISTUNGSGARANTIEN .....	44
<b>5. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG .....</b>	<b>45</b>
5.1 REGIONALBUSVERKEHR.....	45
5.2 STADTVERKEHR GREIFSWALD .....	46
5.3 AUSGESTALTUNG ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN .....	47

6.	ORGANISATIONSSTRUKTUR .....	51
6.1	ORGANISATIONSSTRUKTUR .....	51
6.2	FINANZIERUNGSSTRUKTUR .....	52
6.3	LEISTUNGSVEREINBARUNG UND –FINANZIERUNG, DURCHFÜHRUNGSCONTROLLING .....	53
7.	AUSBLICK .....	55

Anlage 1: Übersicht Buslinien Landkreis Vorpommern-Greifswald

Anlage 2: Achsendefinitionen Landkreis Vorpommern-Greifswald

## 1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

### 1.1 Allgemeine Grundlagen

Der Regionale Planungsverband Vorpommern hat in enger Abstimmung mit den ehemaligen Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow sowie der damals kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald Anfang des Jahres 2011 den Prozess der gemeinsamen Erstellung eines Nahverkehrsplans gemäß § 7 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)<sup>1</sup> mit der Ausschreibung des Gutachtens „Vorbereitende Untersuchungen zum Nahverkehrsplan für einen zukünftigen Landkreis Südvorpommern“ eröffnet. Mit dem Inkrafttreten der Kreisgebietsreform zum 04. September 2011 und dem am selben Tage durchgeführten Bürgerentscheid über die Namensbildung des neuen Kreises ist der neue Landkreis Vorpommern-Greifswald der Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (Busverkehr).

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-Vorpommern<sup>2</sup> ebenfalls zu berücksichtigen:

- „Die Schule gestaltet den Unterricht und seine Organisation selbstständig und eigenverantwortlich.“ (§ 4 Abs. 7 SchulG M-V)
- „Sind entsprechende Aufnahmekapazitäten vorhanden, besteht Anspruch auf Aufnahme in eine Schule nach Wahl der Erziehungsberechtigten oder der volljährigen Schülerin oder des volljährigen Schülers.“ (§ 45 Abs. 1 Satz 2 SchulG M-V; tritt am 31. Juli 2013 außer Kraft)

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. November 2008 (GVBl. M-V S. 438)

<sup>2</sup> 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)

- „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. Schülerinnen und Schüler, die eine in kommunaler Trägerschaft stehende Schule oder eine Schule in freier Trägerschaft besuchen, die jedoch nicht die örtlich zuständige Schule ist, können kostenlos an der öffentlichen Schülerbeförderung zur örtlich zuständigen Schule teilnehmen, sofern eine solche eingerichtet ist. Eine Erstattung der notwendigen Aufwendungen für diese Schülerinnen und Schüler findet nicht statt.“ (§ 113 Abs. 2 SchulG M-V)
- „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)
- „Die Regelung über die Schulwahlfreiheit nach § 45 Absatz 1 Satz 2 wird beginnend mit dem Schuljahr 2010/2011 auf drei Jahre befristet. Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluation der Auswirkungen der freien Schulwahl auf den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV), das Schulnetz sowie pädagogische und soziale Prozesse an den Schulen.“ (§ 143 Abs. 10 SchulG M-V)

Mit der Einführung der Selbständigen Schule und freien Schulwahl können sich stärker als bisher regionale Schülerströme über die bisherigen Kreisgrenzen hinaus - hauptsächlich zu den bisherigen kreisfreien Städten - herausbilden. Die konkreten Auswirkungen der freien Schulwahl sind allerdings erst sukzessive ab dem Schuljahr 2010/2011 zu erkennen. Dies gilt insbesondere unter Berücksichtigung des § 113 Abs. 2 SchulG M-V, der die Trägerschaft des Schülerverkehrs auf die Beförderung zur örtlich zuständigen Schule beschränkt.

In Zusammenhang mit § 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V (s.o.) ergibt sich allein aus diesen genannten Rahmenbedingungen die Notwendigkeit einer noch stärkeren regionalen Zusammenarbeit im ÖPNV insgesamt.

Weiterhin sind folgende rechtliche Veränderungen zu beachten:

- Mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurden die Regelungen zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für den Personenverkehr auf europäischer Ebene neu justiert. Die in diesem Zusammenhang beabsichtigte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) steht allerdings noch aus.
- Für die Jahre 2008 bis 2011 gilt eine 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.

- Am 07. Juli 2010 hat der Landtag Mecklenburg-Vorpommern das „Gesetz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Kreisstrukturgesetz)“ beschlossen. Nach Artikel 1, Teil 1, Kapitel 1, § 3 soll ein neuer Landkreis Vorpommern-Greifswald aus den bisherigen Landkreisen Ostvorpommern, Uecker-Randow, den Ämtern Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz des Landkreises Demmin sowie der kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald gebildet werden. Der Name des neuen Landkreises wurde durch Bürgerentscheid am 04. September 2011 bestätigt. Die neuen Strukturen sind zum 04. September 2011 in Kraft getreten.
- 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.
- Für die beiden Amtsbereiche Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz gelten bis auf Weiteres die Festlegungen des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mecklenburgische Seenplatte, das am 15. Juni 2011 Rechtskraft erlangt hat.

Außerdem sind für die Erstellung des Nahverkehrsplans folgende wesentliche Eckpunkte zu berücksichtigen:

- Der „ÖPNV-Landesplan 2002-2007“ ist entsprechend dem ÖPNVG M-V bis zu einer Fortschreibung weiterhin gültig und damit Grundlage für die Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften.
- Die bisherigen Nahverkehrspläne der Landkreise sind aus den Jahren 2006 und 2007 und stellen die zweite Generation der Nahverkehrspläne dar. Für die Ämter Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz gilt bis auf Weiteres der Regionale Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Teil und Teil B: Landkreis Demmin, der im Jahre 2010 aufgestellt wurde und seit 09. Mai 2011 rechtskräftig ist.

Der Nahverkehrsplan sollte für einen Planungszeitraum von mindestens 5 Jahren gültig sein.

## 1.2 Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald

Der Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald wird durch den östlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern (M-V) gebildet. Er ist identisch mit dem neu gebildeten Landkreis Vorpommern-Greifswald. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wird da, wo es erforderlich scheint, auf die alten kommunalen Strukturen Bezug genommen. Dies betrifft die ehemaligen Landkreise Ostvorpommern (OVP), Uecker-Randow (UER), Teile des ehemaligen Landkreises Demmin (DM) und die damals kreisfreie Universitäts- und Hansestadt Greifswald (HGW).

Der Verkehrsraum grenzt im Osten an die Republik Polen, im Süden an den Landkreis Uckermark (Land Brandenburg), im Westen an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (Land Mecklenburg-Vorpommern) und im Norden an den Landkreis Vorpommern-Rügen (Land Mecklenburg-Vorpommern). Im Nordosten wird der Verkehrsraum natürlich durch die Ostsee begrenzt.

Die für den Personenverkehr relevante Verkehrsinfrastruktur wird neben den Schienenstrecken (s. Kap. 2.2) bestimmt durch die Bundesautobahn

- A20: Bad Segeberg – Lübeck – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Rostock – Greifswald – Jarmen - Neubrandenburg – Pasewalk - Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Kreuz Uckermark („Ostseeautobahn“)

Die A20 verläuft innerhalb des Verkehrsraumes zunächst in Nord-Süd-Richtung, verlässt dann den Verkehrsraum um später wieder innerhalb des Gebietes vorrangig in West-Ost-Richtung zu verlaufen. Die Autobahn bindet den Verkehrsraum direkt sowohl an die größte Stadt Mecklenburg-Vorpommerns, die Hansestadt Rostock, als auch an das westpolnische Zentrum Szczecin an. Ergänzt wird die Straßeninfrastruktur durch ein feinmaschiges Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.



### 1.3 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

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

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.
- Zukünftig sind die Belange der Menschen mit geringem Einkommen stärker einzubeziehen. Mit Hilfe des ÖPNV besteht die Chance, besser am öffentlichen Leben teilhaben zu können.
- 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 bedarfsorientiert vorzunehmen. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen 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.
- Für die Bedienung im Stadtbereich Greifswald wie auch im Stadt-Umland-Raum Greifswald sollte das bisherige System der Angebotsergänzung zwischen den Regionalbus- und den Stadtbuslinien beibehalten werden. Dabei sollte die für den Kunden beste und die Allgemeinheit wirtschaftlichste Lösung Vorrang haben.

Der Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald 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
- Berücksichtigung von Klimaanpassung im ÖPNV

## 2. BESTANDSAUFNAHME

### 2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Raumstruktur

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist mit einer Fläche von ca. 3.927 km<sup>2</sup> der drittgrößte Landkreis Deutschlands. In ihm leben 245.733 Einwohner (Stand 31.12.2010). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 63 EW/km<sup>2</sup> knapp unter dem Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (71 EW/km<sup>2</sup>), beträgt aber etwa nur ein Drittel der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte Deutschlands. Im deutschlandweiten Vergleich ist die Region als extrem dünn besiedelt zu bezeichnen. Das Gesamtgebiet hat einen Anteil von ca. 17% an der Gesamtfläche des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Mit ca. 15% ist der Anteil an der Gesamteinwohnerzahl nahezu gleich groß.

Für die zentralörtliche Gliederung wurden im RREP Vorpommern folgende Festlegungen für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald getroffen:

- Oberzentrum: Stralsund-Greifswald als gemeinsames Oberzentrum für die Region Vorpommern,
- 4 Mittelzentren: Anklam, Pasewalk, Ueckermünde, Wolgast
- 10 Grundzentren: Ducherow, Eggesin, Ferdinandshof, Gützkow, Heringsdorf, Löcknitz, Lubmin, Strasburg (Uckermark), Torgelow, Zinnowitz

Neben den o.g. Zentren werden die folgenden Gemeinden als Siedlungsschwerpunkte definiert:

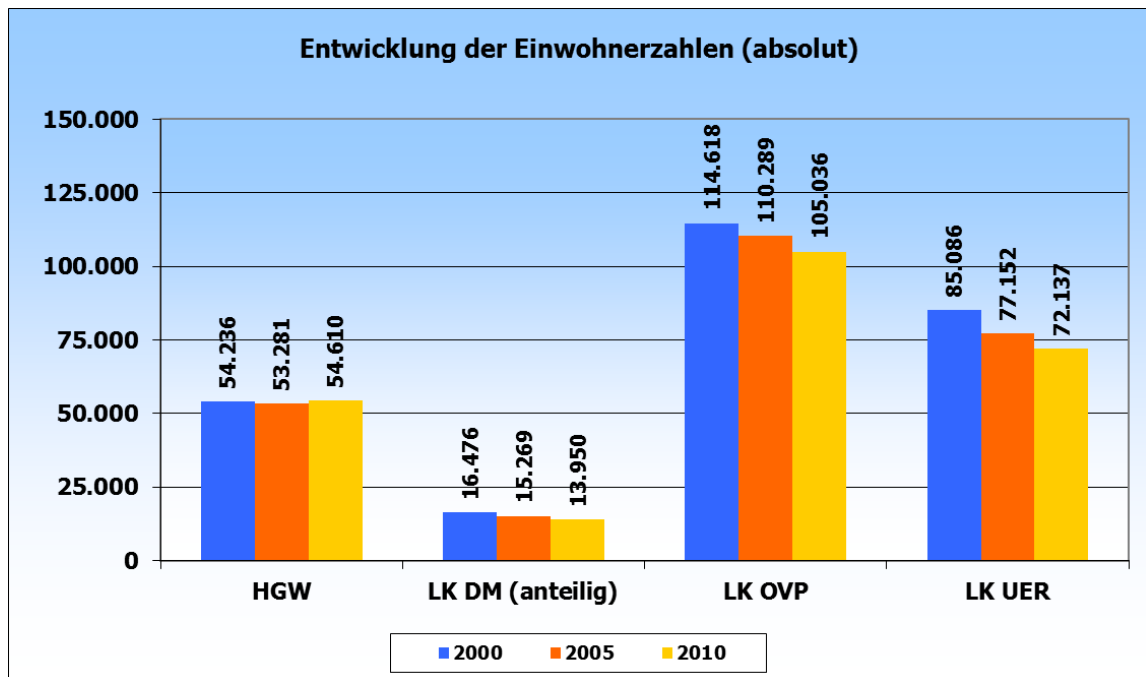
- 5 Touristische Siedlungsschwerpunkte: Karlshagen, Koserow, Loddin, Trassenheide, Ückeritz
- 6 Siedlungsschwerpunkte: Krien, Lissan, Penkun, Spantekow, Usedom, Züssow

### 2.1.2 Entwicklung der Einwohnerzahlen

Für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald haben sich die Einwohnerzahlen seit 2000 wie folgt entwickelt:

- 2000: 270.416 Einwohner
- 2005: 255.991 Einwohner
- 2010: 245.733 Einwohner

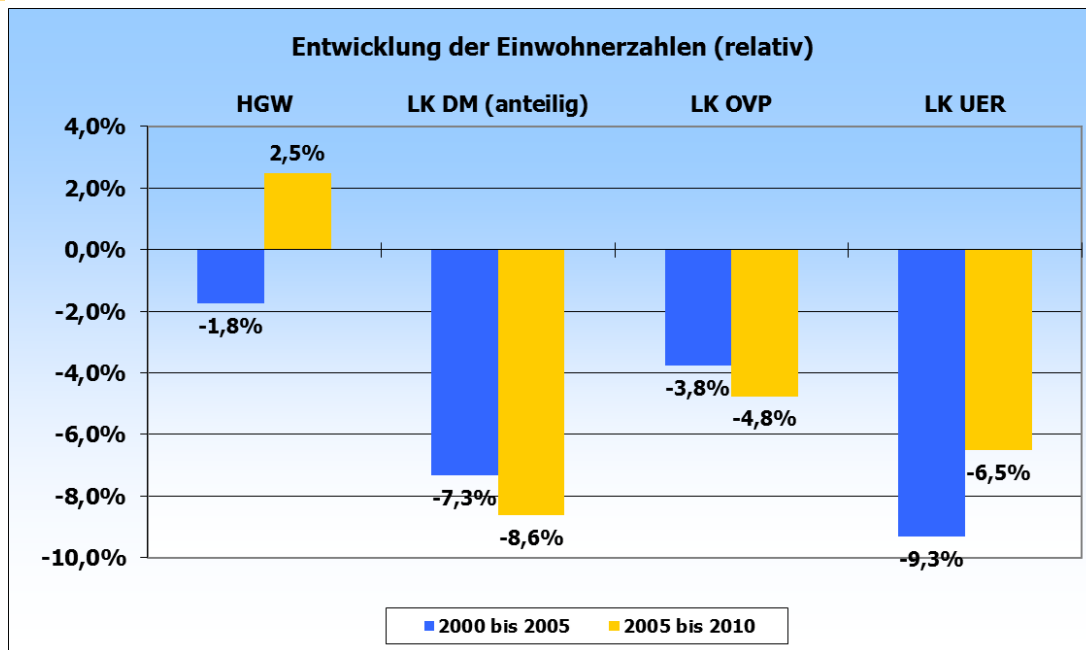
Die Abbildung 1 stellt die Entwicklung der Einwohnerzahlen seit 2000 übersichtlich für die ehemaligen Gebietskörperschaften dar<sup>1</sup>.



**Abbildung 1:** Entwicklung der Einwohnerzahlen (absolut) 2000-2010  
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Im jeweiligen 5-Jahres-Vergleich ergeben sich folgende relative Entwicklungen der Einwohnerzahlen.

<sup>1</sup> Unter „LK DM (anteilig)“ sind im Folgenden die jeweiligen Werte für die Ämter Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz zusammengefasst.



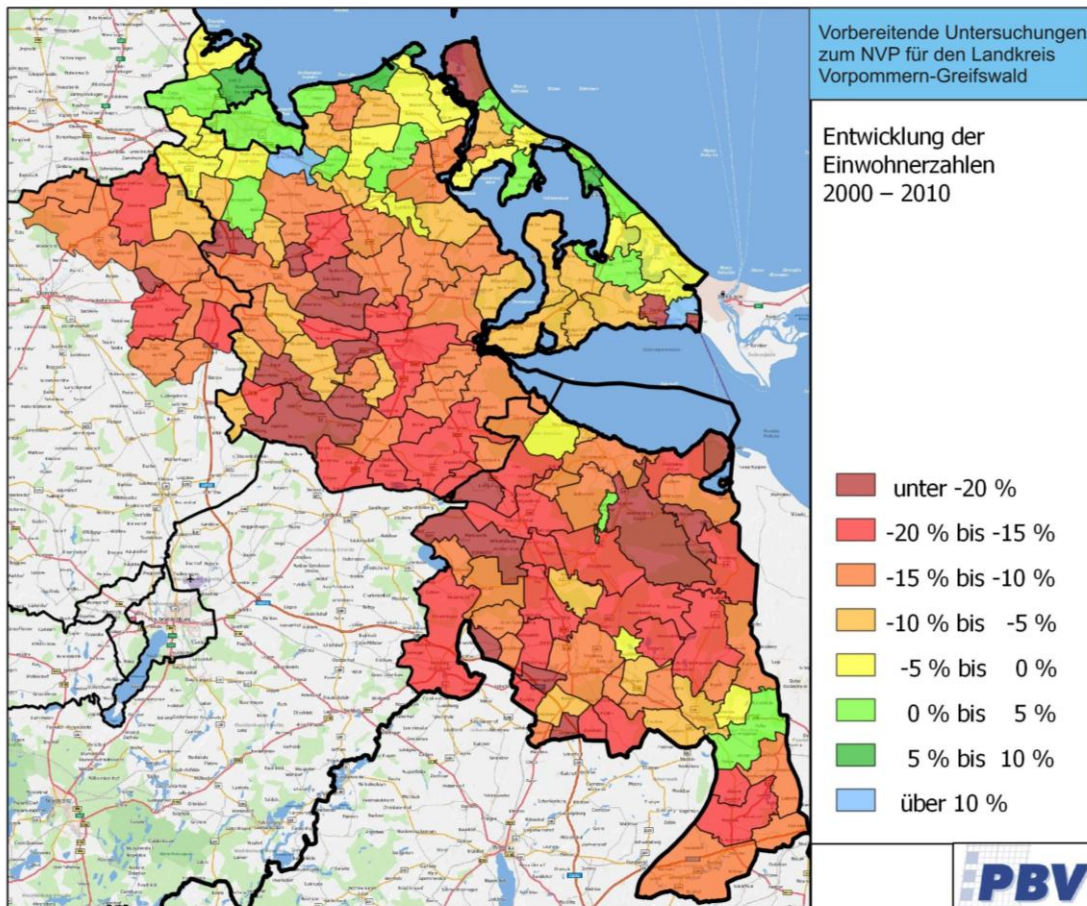
**Abbildung 2:** Entwicklung der Einwohnerzahlen (relativ) 2000-2010  
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Bei einem Vergleich des gesamten Verkehrsraumes mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern ist festzustellen, dass zwischen 2000 und 2005 der Rückgang überproportional war (-5,3% im Verkehrsraum ggü. -3,9% im Land), zwischen 2005 und 2010 der Rückgang aber annähernd gleich war (-4,0% zu -3,8%). Insgesamt sind die Einwohnerzahlen im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald zwischen 2000 und 2010 um 9,1% zurückgegangen.

Für die Entwicklung der Einwohnerzahlen in den ehemaligen Gebietskörperschaften zeigt sich aber ein heterogenes Bild:

- Die Einwohnerzahl in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald liegt heute in etwa auf dem Niveau zur Jahrtausendwende.
- Die Einwohnerzahlen in den ehemaligen Landkreisen gingen weiterhin zurück.

Die Heterogenität der Entwicklung gilt auch bei einer detaillierten Betrachtung der Entwicklung der Einwohnerzahlen je Gemeinde zwischen 2000 und 2010.



**Abbildung 3:** Entwicklung der Einwohnerzahlen je Gemeinde (relativ) 2000-2010  
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Im Landkreis Vorpommern-Greifswald bestehen gegenwärtig insgesamt 154 Gemeinden, davon sind 148 Gemeinden in 13 Ämtern zusammengeschlossen und 6 Gemeinden amtsfrei.

Im Einzelnen sind dies folgende Gemeinden mit ihrer jeweiligen Einwohnerzahl per 31.12.2010.

*Amtsfreie Gemeinden:*

- Anklam, Hansestadt (13.433)
- Greifswald, Hansestadt (54.610)
- Heringsdorf (9363)
- Pasewalk, Stadt (11.319)
- Strasburg (Uckermark), Stadt (5424)
- Ueckermünde, Stadt (9984)

*Ämter mit amtsangehörigen Städten und Gemeinden:*

*Amt Am Peenestrom (17.001)*

- Buddenhagen (425)
- Buggenhagen (277)
- Hohendorf (895)
- Krummin (248)
- Lüssow, Stadt (1597)
- Lütow (391)
- Sauzin (407)

- Wolgast, Stadt (11.940)
- Zemitz (821)

*Amt Am Stettiner Haff (11.812)*

- Ahlbeck (677)
- Altwarp (535)
- Eggesin, Stadt (5198)
- Grambin (452)
- Hintersee (349)
- Leopoldshagen (747)
- Liepgarten (808)
- Lübs (391)
- Luckow (651)
- Meiersberg (445)
- Mönkebude (769)
- Torgelow-Holländerei (421)
- Vogelsang-Warsin (369)

*Amt Anklam-Land (11.122)*

- Bargischow (355)
- Blesewitz (268)
- Boldekow (534)
- Bugewitz (303)
- Butzow (449)
- Ducherow (2589)
- Iven (197)
- Krien (726)
- Krusenfelde (189)
- Liepen (310)
- Medow (604)
- Neetzow (622)
- Neu Kosenow (585)
- Neuendorf A (147)
- Neuendorf B (168)
- Neuenkirchen (286)
- Postlow (360)
- Putzar (206)
- Rossin (158)
- Sarnow (462)
- Spantekow (1113)
- Stolpe (348)

*Amt Jarmen-Tutow (7335)*

- Alt Tellin (447)
- Bentzin (935)
- Daberkow (370)
- Jarmen, Stadt (3202)
- Kruckow (654)
- Tutow (1233)
- Völschow (494)

*Amt Landhagen (10.201)*

- Behrenhoff (769)
- Dargelin (384)
- Dersekow (1072)
- Diedrichshagen (492)
- Hinrichshagen (820)
- Levenhagen (390)
- Mesekenhagen (1034)

- Neuenkirchen (2293)
- Wackerow (1414)
- Weitenhagen (1533)
- Amt Löcknitz-Penkun (10.885)*
  - Bergholz (387)
  - Blankensee (543)
  - Boock (603)
  - Glasow (170)
  - Grambow (980)
  - Krackow (724)
  - Löcknitz (3021)
  - Nadrensee (363)
  - Penkun, Stadt (1953)
  - Plöwen (307)
  - Ramin (713)
  - Rossow (462)
  - Rothenklempenow (659)
- Amt Lubmin (10.788)*
  - Brünzow (660)
  - Hanshagen (928)
  - Katzow (631)
  - Kemnitz (1146)
  - Kröslin (1811)
  - Loissin (856)
  - Lubmin (2041)
  - Neu Boltenhagen (653)
  - Rubenow (831)
  - Wusterhusen (1231)
- 8. Amt Peenetal/Loitz (6615)*
  - Düvier (516)
  - Görmin (974)
  - Loitz, Stadt (4204)
  - Sassen-Trantow (921)
- 9. Amt Torgelow-Ferdinandshof (14.858)*
  - Altwigshagen (504)
  - Ferdinandshof (2855)
  - Hammer a. d. Uecker (500)
  - Heinrichsruh (258)
  - Heinrichswalde (452)
  - Rothemühl (319)
  - Torgelow, Stadt (9268)
  - Wilhelmsburg (845)
- 10. Amt Uecker-Randow-Tal (7855)*
  - Blumenhagen (374)
  - Brietzig (201)
  - Damerow (140)
  - Fahrenwalde (355)
  - Groß Luckow (194)
  - Jatznick (1875)
  - Klein Luckow (222)
  - Koblentz (236)
  - Krugsdorf (421)
  - Nieden (178)
  - Papendorf (246)
  - Polzow (244)



- Rollwitz (639)
- Schönwalde (481)
- Viereck (1320)
- Zerrenthin (482)
- Züsedom (247)

*Amt Usedom-Nord (8950)*

- Karlshagen (3145)
- Mölschow (808)
- Peenemünde (326)
- Trassenheide (947)
- Zinnowitz (3724)

*12. Amt Usedom-Süd (11.696)*

- Benz (1013)
- Dargen (542)
- Garz (212)
- Kamminke (277)
- Korswandt (550)
- Koserow (1669)
- Loddin (1056)
- Mellenthin (473)
- Pudagla (435)
- Rankwitz (634)
- Stolpe auf Usedom (366)
- Ückeritz (1035)
- Usedom, Stadt (1892)
- Zempin (945)
- Zirchow (597)

*13. Amt Züssow (12.482)*

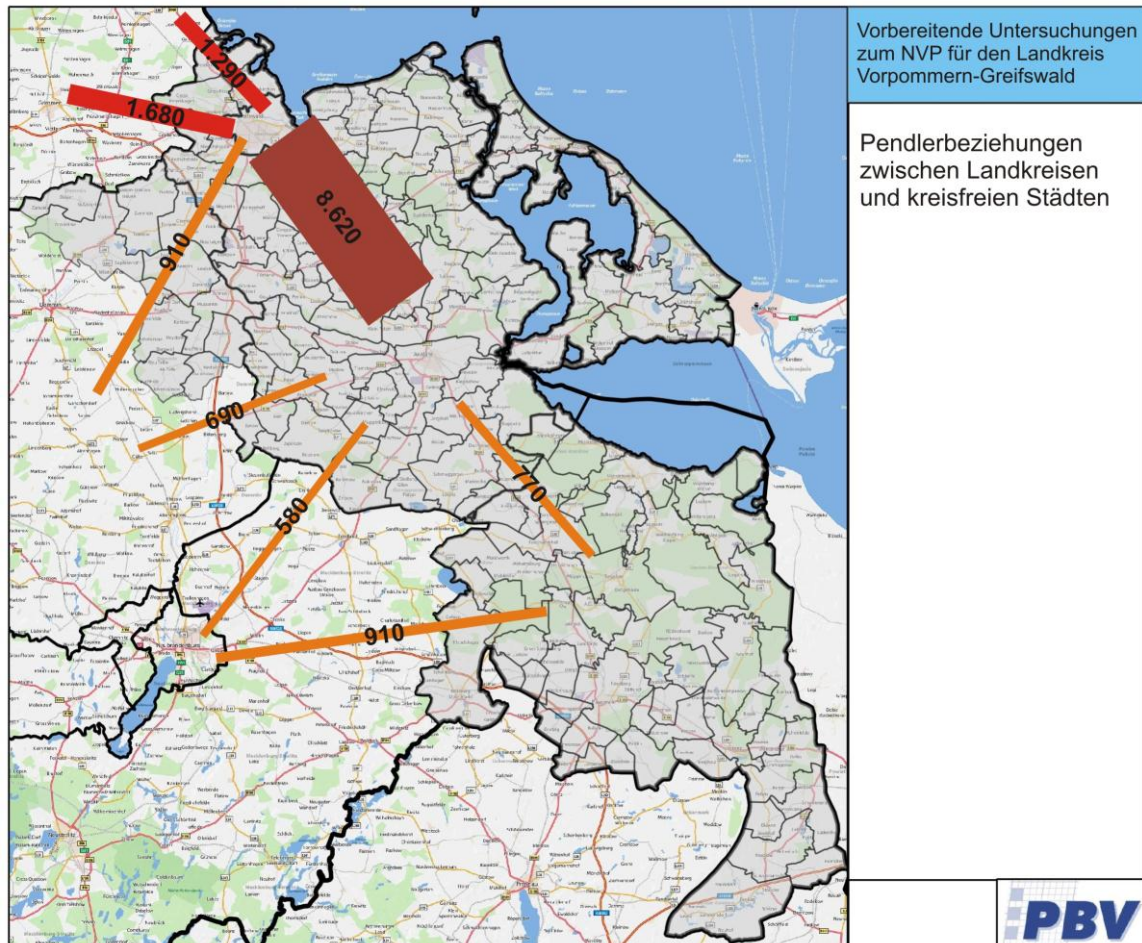
- Bandelin (596)
- Gribow (187)
- Groß Kiesow (1403)
- Groß Polzin (440)
- Gützkow, Stadt (2827)
- Karlsburg (1364)
- Klein Bünzow (813)
- Kölzin (318)
- Lühhannsdorf (704)
- Murchin (861)
- Rubkow (674)
- Schmatzin (300)
- Wrangelsburg (207)
- Ziethen (423)
- Züssow (1365)

Für die Organisation und Durchführung des ÖPNV ist neben der geringen Einwohnerzahl insgesamt im Landkreis auch die dafür sehr starke Zersiedlung mit vielen Gemeinden und Ortsteilen mit jeweils wenigen Einwohnern ein Problem für die wirtschaftliche Gestaltung der Verkehre.



### 2.1.3 Pendlerverflechtungen

Ein wesentlicher Aspekt bei der Analyse der strukturellen Rahmenbedingungen ist eine Analyse der Pendlerverflechtungen. Die Angaben sind den derzeit aktuell zugänglichen Daten der Bundesanstalt für Arbeit für das Jahr 2008 entnommen. Die Abbildung fasst die wichtigsten Pendlerverflechtungen für den Verkehrsraum grafisch zusammen.



**Abbildung 4:** Pendlerbeziehungen zwischen den ehemaligen Landkreisen und kreisfreien Städten [Quelle: Agentur für Arbeit, 2008]

Bei der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die Bedeutung der Städte Greifswald innerhalb und Neubrandenburg außerhalb der Planungsregion für die Erwerbstätigkeit der Einwohner des Verkehrsraumes Vorpommern-Greifswald deutlich. Belastbares Datenmaterial hinsichtlich der Pendlerströme nach und von Westpolen und hier insbesondere Szczecin liegt derzeit nicht vor. Die Pendlerbeziehungen zwischen den ehemaligen Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow sind eher von nachgeordneter Bedeutung.

### 2.1.4 Touristische Verkehre

Der Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald verfügt mit der Insel Usedom über eine touristische Top-Destination. Daneben gibt es mit der Oderhaffregion um Ueckermünde sowie der Universitäts- und Hansestadt Greifswald weitere touristische Ziele. Im Rahmen der Auswertung der touristischen Daten lag nur belastbares Datenmaterial über die Mehrtagestouristen vor. Qualifizierte Aussagen zu Tagestouristen, insbesondere zur Universitäts- und Hansestadt Greifswald, konnten nicht eruiert werden. Die Dynamik der touristischen Entwicklung zeigen die Gesamtzahlen der Ankünfte und Übernachtungen im neuen Landkreis.

- Ankünfte: 2005: 865.787  
2010: 1.147.616
- Übernachtungen: 2005: 4.163.164  
2010: 5.525.679

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist bei ca. 4,8 Tagen konstant geblieben. Für die einzelnen Teilräume ergaben sich folgende Entwicklungen.

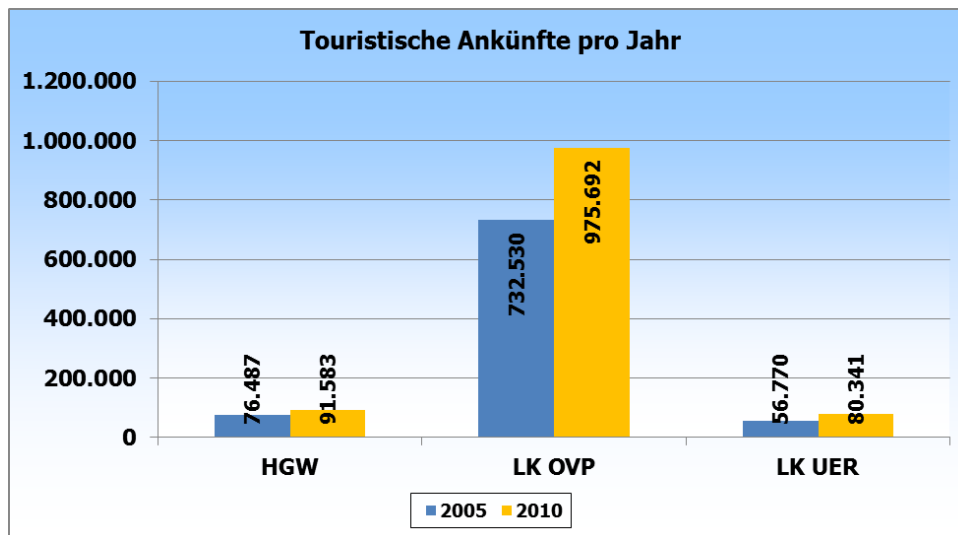


Abbildung 5: Touristische Ankünfte je ehemalige Gebietskörperschaft [Quelle: Statistisches Amt M-V]

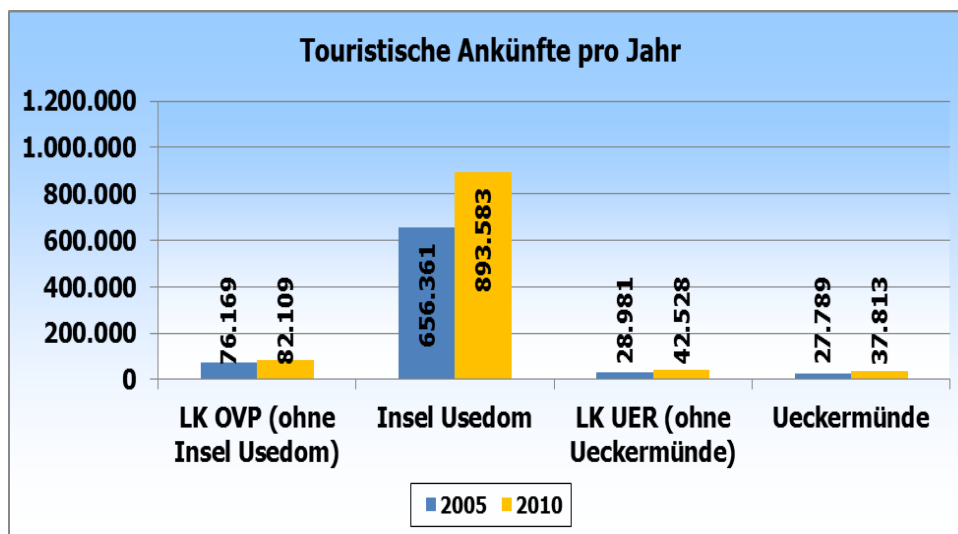
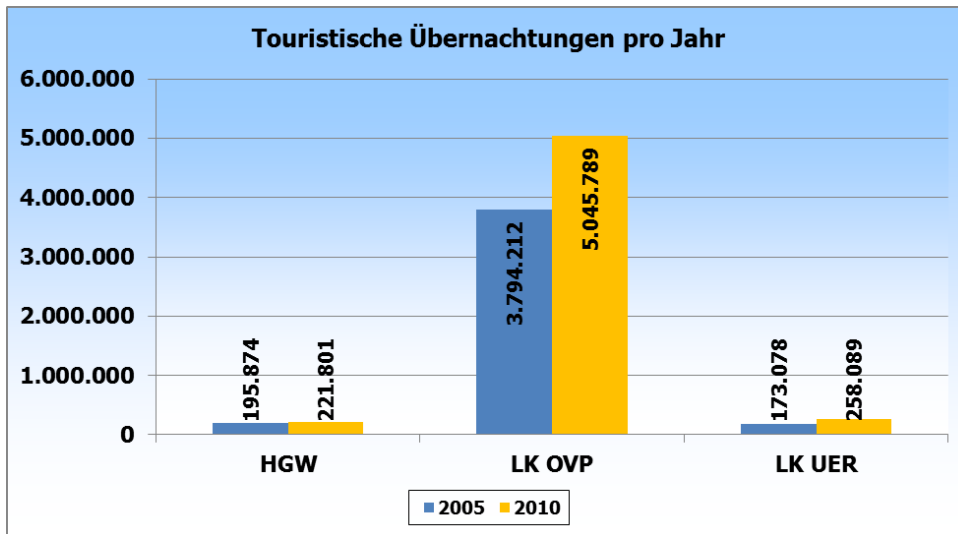
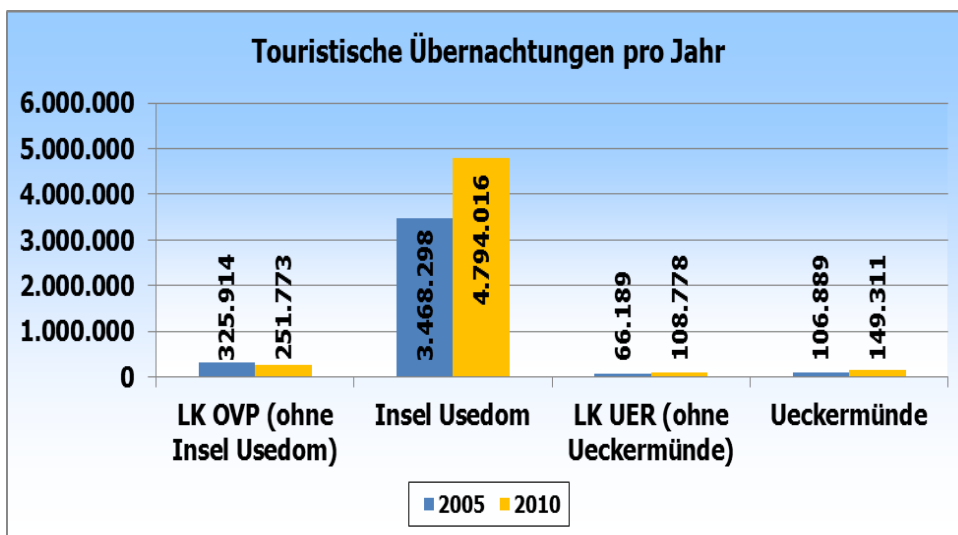


Abbildung 6: Touristische Ankünfte je Teilregion [Quelle: Statistisches Amt M-V]

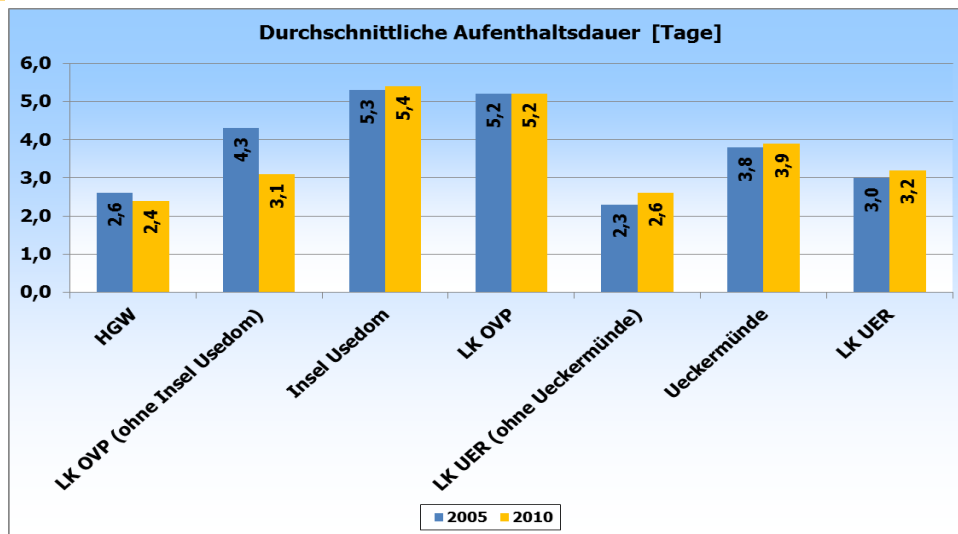


**Abbildung 7:** Touristische Übernachtungen je Gebietskörperschaft  
[Quelle: Statistisches Amt M-V]



**Abbildung 8:** Touristische Übernachtungen je Teilregion [Quelle: Statistisches Amt M-V]

Die Zahlen zeigen deutlich die enorme Bedeutung der Insel Usedom für den Mehrtagestourismus im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Im Jahre 2010 wurden 77,9% aller Ankünfte und 86,7% aller Übernachtungen dort registriert. Bemerkenswert ist der Rückgang der Übernachtungszahlen im übrigen Gebiet des ehemaligen Landkreises Ostvorpommern. Damit gab es in den letzten 5 Jahren eine weitere Verschiebung der Touristenströme vom Festland auf die Insel Usedom.



**Abbildung 9:** Durchschnittliche Aufenthaltsdauer je Teilregion  
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Die Zahlen zeigen auch hier ein heterogenes Bild für den Landkreis. Die Insel Usedom erreicht auch hier den Spitzenwert.

Betrachtet man die Einwohner- und Tourismuszahlen zusammen, dann ist festzustellen, dass im Jahre 2005 ein Einwohner „Gastgeber“ von 3,4 Mehrtagestouristen und im Jahre 2010 bereits von 4,7 Mehrtagestouristen war.

## 2.2 Verkehrliche Bestandsaufnahme

Nachfolgend ist die in der Planungsregion gegenwärtig existente Netz- und Angebotsstruktur des SPNV und ÖPNV charakterisiert.

Eine Bewertung dieser Struktur erfolgt im Abgleich zu einem für die Planungsregion einheitlich zu definierenden Bedienungsstandard (vgl. Kapitel 4.3).

### 2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Das Schienennetz verbindet die wichtigsten zentralen Orte in der Region miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen.

- Eine Nord-Süd-Achse verbindet Greifswald, Züssow, Anklam sowie Pasewalk und bindet den Landkreis Vorpommern-Greifswald an den Landkreis Vorpommern-Rügen sowie den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine West-Ost-Achse erschließt den Südteil des Landkreises und verbindet ihn mit Lübeck bzw. dem westlichen Landesteil sowie mit Szczecin (Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Neubrandenburg – Strasburg – Pasewalk – Löcknitz - Szczecin).
- Eine weitere Ost-West-Achse erschließt von Swinoujscie an die gesamte Insel Usedom und bindet diese über Wolgast, Züssow, Greifswald in Richtung Stralsund an das Festland an.
- Darüber hinaus wird Ueckermünde über Eggesin, Torgelow und Jatznick an Pasewalk angebunden.

Auf diesem Schienennetz wird folgendes Angebot mit den Produkten RegionalExpress und RegionalBahn von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

realisiert.

Produkt	Relation	Angebot	Betreiber
RE	(Berlin-)Pasewalk-Anklam-Greifswald(-Stralsund)	2-h-Takt	DB Regio
RE	Pasewalk-Strasburg (-Neubrandenburg-Bützow)	1-h-Takt	DB Regio; OLA
RE	Pasewalk-Löcknitz(-Szczecin)	2-h-Takt	DB Regio
RB	(Stralsund-)Greifswald-Züssow	2-h-Takt	UBB
RB	Züssow-Wolgast-Ahlbeck-(Swinoujscie)	1-h-Takt	UBB
RB	Zinnowitz-Peenemünde	1-h-Takt	UBB
RB	Pasewalk-Torgelow-Ueckermünde	2-h-Takt mit Verdichtungen	OLA

**Tabelle 1:** SPNV-Angebot Jahresfahrplan 2011

Auffällig ist die im Vergleich zu den anderen Relationen geringere Angebotsdichte auf dem durchgehenden Abschnitt zwischen Pasewalk, Anklam und Greifswald. Zwar verkehren hier zusätzlich wenige und saisonabhängige IC-Züge, aber diese können nur mit einem gesonderten Tarifzuschlag benutzt werden.

### 2.2.2 Angebote im straßengebundenen ÖPNV

Die gegenwärtige Angebotsstruktur wurde nach dem Kriterium Fahrtenanzahl pro Tag und folgenden Merkmalen analysiert:

- Montag-Freitag (Schulzeiten) – Hinrichtung
- Montag-Freitag (Schulzeiten) – Rückrichtung
- Montag-Freitag (Ferienzeit) – Hinrichtung
- Montag-Freitag (Ferienzeit) – Rückrichtung
- Samstag – Hinrichtung
- Samstag – Rückrichtung
- Sonn- und Feiertag – Hinrichtung
- Sonn- und Feiertag – Rückrichtung

Dies wurde für jede Linie unterteilt nach Regional- und Stadtverkehr vorgenommen. Im Ergebnis liegt eine linienfeine Datenbank für das gesamte neue Kreisgebiet vor (s. Anlage 1).

In den Abbildungen 10-12 sind die Ergebnisse übersichtlich für die Ferienzeiten grafisch dargestellt, da innerhalb dieses Zeitraumes die Grundsicherung mit ÖPNV-Leistungen erfolgt.



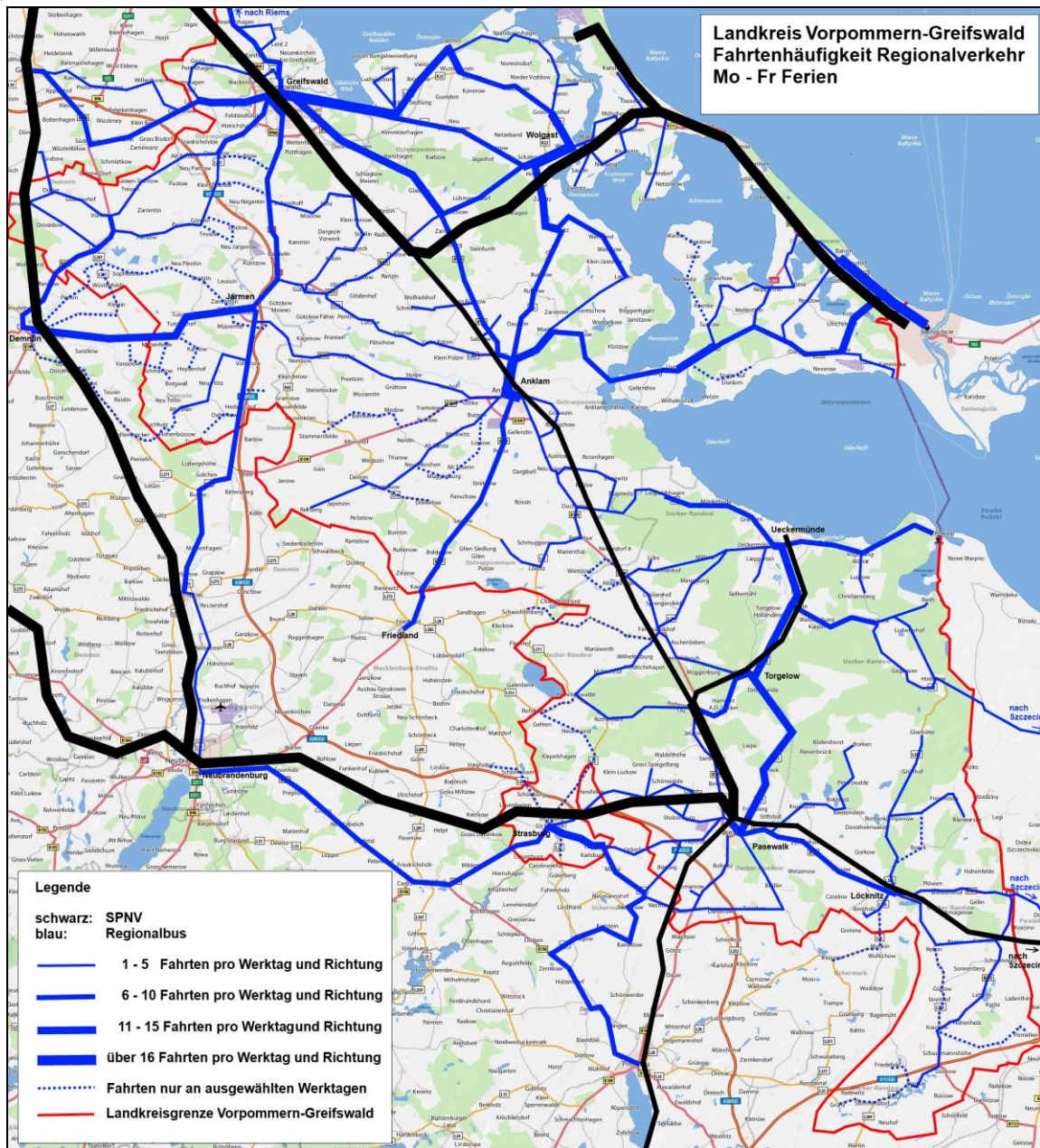


Abbildung 10: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag-Freitag (Ferien)



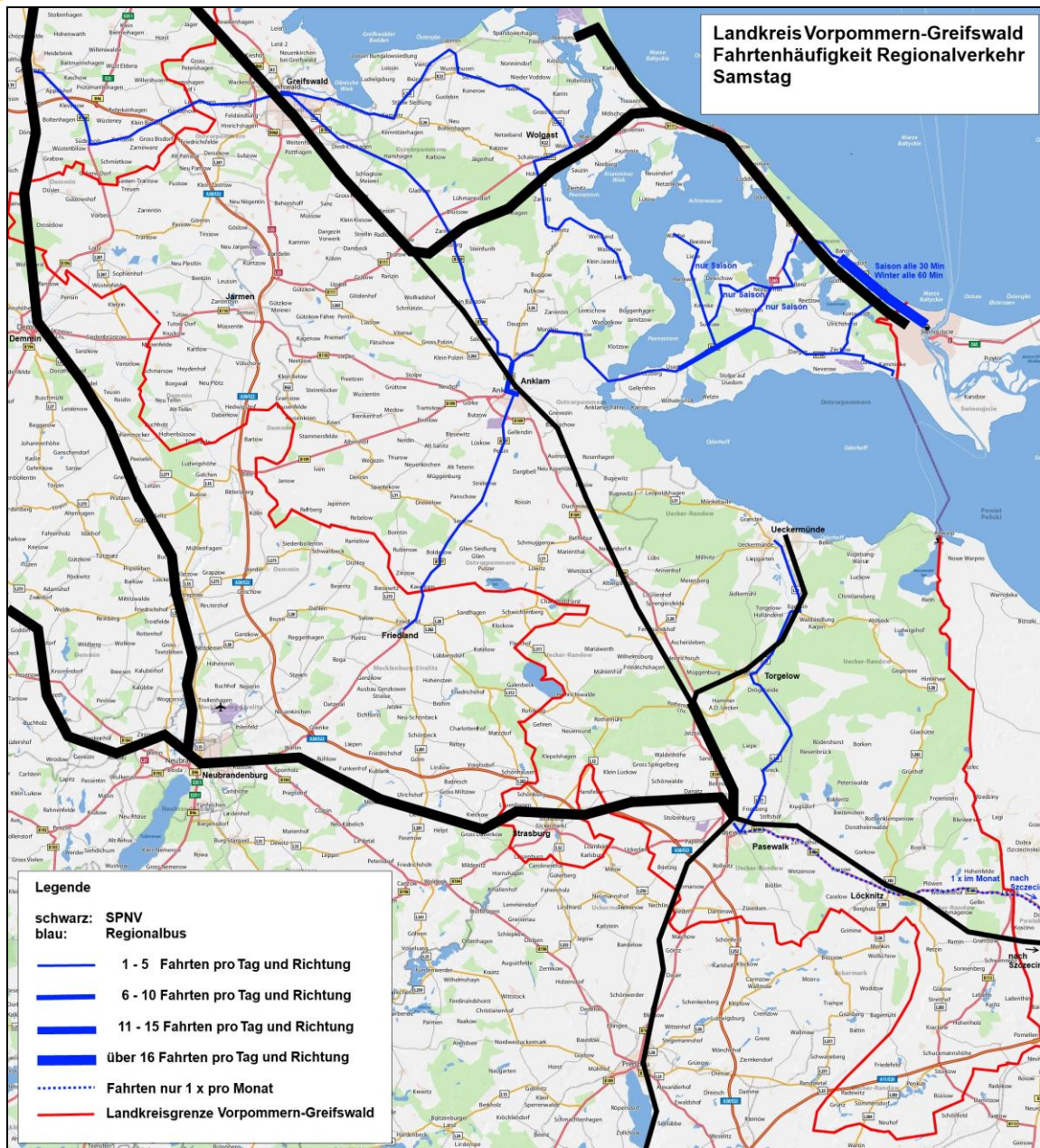
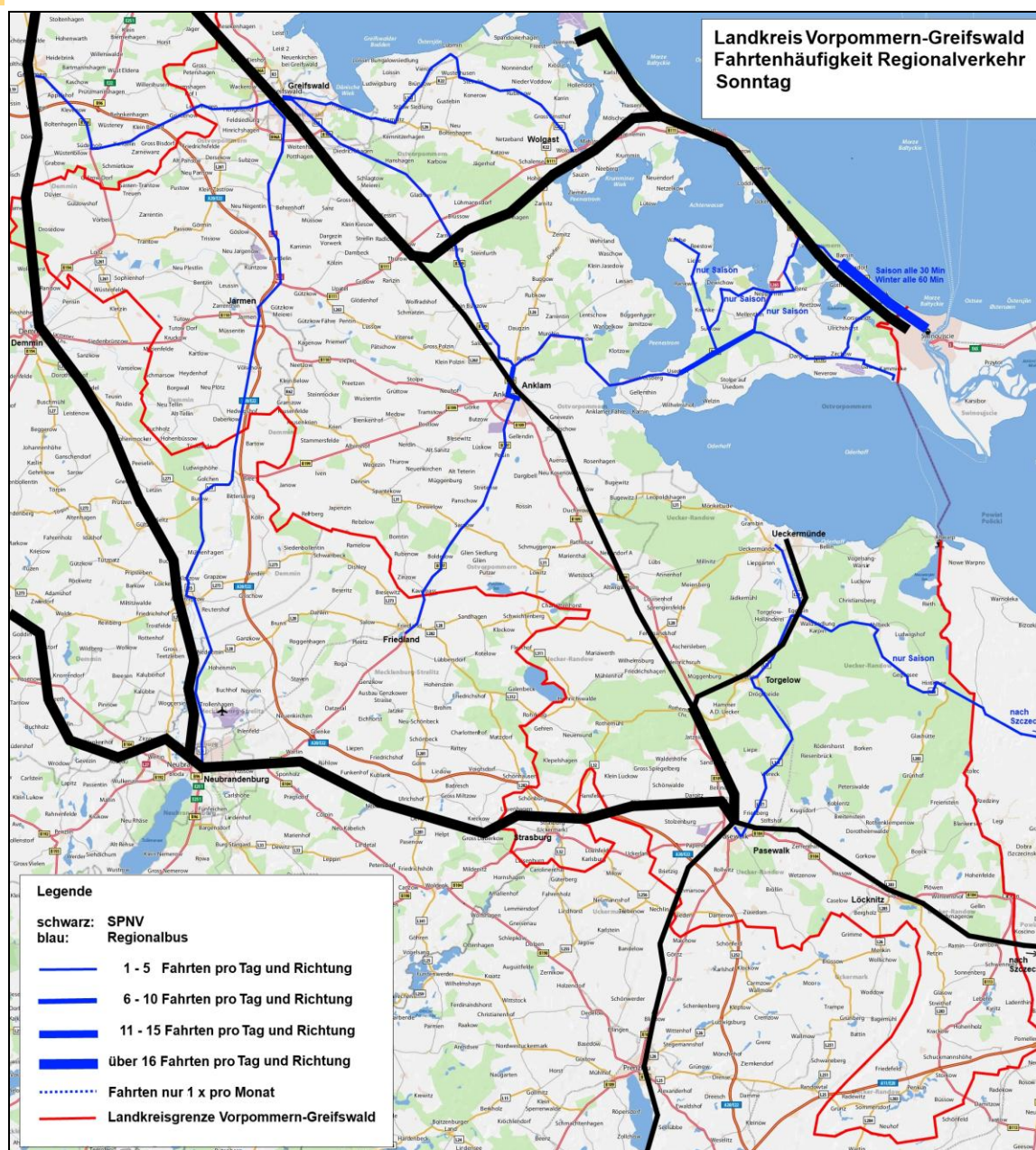


Abbildung 11: Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Samstag





**Abbildung 12:** Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Sonn- und Feiertag

Im gesamten Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald spiegeln sich in der heutigen Struktur von Liniennetz und Angebot des Regionalbusverkehrs die Entwicklungen der vergangenen Jahre wider. Den strukturellen Entwicklungen folgend wurden vielfach Anpassungen von Liniennetz und Angebot vorgenommen. Dennoch zeigen sich in der Region folgende Problematiken in unterschiedlich starker Ausprägung:

1. Trotz raumordnerischer und raumstruktureller Veränderungen sind in den vergangenen Jahren relativ autarke Bedienungsräume erkennbar, welche sich an
  - den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen,
  - früheren kommunalen Grenzziehungen sowie
  - historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen

orientieren. Dennoch sind die derzeitigen Pendlerverflechtungen im Wesentlichen durch die gegenwärtige Angebotsstruktur abgedeckt

2. Die relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte ist den in den vergangenen Jahren durch Nachfragerückgänge und Finanzierungsengpässe notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen geschuldet. Dies führt zu einem teilweise wenig überschaubaren Gesamtangebot.
3. Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf, sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen. Linienüberlagerungen ergänzen sich oft nur bedingt zu einem zusammenhängenden Angebot.
4. Die Angebotsstruktur vieler Linien wird maßgeblich durch die Belange des Schülerverkehrs geprägt. Von daher sind Taktstrukturen kaum erkennbar. Vielmehr sind mit fast jedem Wochentag wechselnde Fahrplanangebote anzutreffen.
5. Eine klare Netz- und Angebotshierarchisierung ist für den Kunden schwer zu erkennen.

### Stadt-Umland-Verkehr Greifswald

Der Stadtverkehr Greifswald bewegt sich innerhalb des Stadtgebietes. Nicht durch den Stadtverkehr werden die Stadtteile

- Ladebow (ca. 700 Einwohner),
- Riems/Insel Koos (ca. 550 Einwohner) und
- zum Teil Friedrichshagen (ca. 200 Einwohner)

bedient. Die Erschließung von Riems und Friedrichshagen erfolgt durch den Regionalverkehr mit Bedienung des Einkaufsparks Neuenkirchen. Die Erschließung von Ladebow erfolgt über Wieck und dann fußläufig bzw. per Fahrrad über die Brücke.

Andere separate Erschließungsformen der genannten Stadtteile sowie anderer Orte/Ortsteile im Stadt-Umland-Raum Greifswald sind aufgrund der geringen Einwohnerzahlen wirtschaftlich derzeit nicht vertretbar.

Darüber hinaus besteht aber durch die Bündelung des Fahrtenangebotes im Zulauf des Regionalverkehrs auf Greifswald eine dichte Bedienung im Stadt-Umland-Raum.

### Stadtverkehre

Ortsverkehre werden in unterschiedlicher Ausprägung in

- Greifswald
- Anklam
- Ueckermünde und
- Wolgast

realisiert.

Takt bzw. Fahrtenzahl		Montag-Freitag				Samstag	Sonn- & Feiertag	Bemerkungen
Linie	Verlauf	Schule, hin	Schule, rück	Ferien, hin	Ferien, Rück	hin & rück	hin & rück	
Stadtverkehr Greifswald: Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH								
1	ZOB – Galgenkampwiesen – ZOB	30 min	30 min	30 min	30 min	60 min	60 min	
4	ZOB – Makarenkostr. – Schönwalde – ZOB	30 min	30 min	30 min	30 min	60 min	60 min	
5	An den Bäckerwiesen – Wieck	30 min	30 min	30 min	30 min	30 min	4	Früh/abends von Galgenkampw.
6	ZOB – Wieck	30 min	30 min	30 min	30 min	40 min	40 min	
7	ZOB – O EZ – Wieck	30 min	30 min	30 min	30 min			
20	ZOB – Ostseeviertel – Friedhof – ZOB	3	3	3	3	2		nur Di, Mi, Fr, Sa (nicht im Winter)
Stadtverkehr Anklam: Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH								
1	Stadtverkehr Anklam	7	8	7	7			
2	Stadtverkehr Anklam	3	2	2	2			
Stadtverkehr Ueckermünde: Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH								
912	Ueckermünde - Liepgarten	7		2				
Stadtverkehr Wolgast: Ostseebus GmbH								
270	Stadtverkehr Wolgast	4		4		2	2	Ringlinie, Sa+So nur in Saison

**Tabelle 2:** Stadtverkehrsangebote Jahresfahrplan 2011

### Alternative Bedienungsformen

Bereits heute sind eine Vielzahl von Fahrten als Alternative Bedienungsform (Rufbus) ausgewiesen. Dies trifft insbesondere auf einzelne Fahrten sowie auf das Ferienangebot zu. Eine detaillierte Übersicht ist der Anlage 1 zu entnehmen.

## 2.3 Organisations- und Finanzierungsstruktur

### 2.3.1 Aufgabenträger

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-Greifswald die Landkreise Ostvorpommern und Uecker-Randow sowie die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Eine regionale, zentrale Organisations- oder Regieeinheit seitens der Aufgabenträger besteht derzeit nicht.

### 2.3.2 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald (vgl. Kapitel 2.2.1) wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

realisiert.

Die Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG) erbringt die Verkehrsleistung im Stadtverkehr Greifswald. Das Unternehmen ist eine 100%ige Tochter der Stadtwerke Greifswald GmbH. Die VBG führt Linienverkehr ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes durch.

Die Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH (VGU) mit Sitz in Torgelow führte im bisherigen Landkreis Uecker-Randow den straßengebundenen ÖPNV durch. Dieses Unternehmen befindet sich im kommunalen Besitz (Landkreis). Gleichfalls im kommunalen Besitz (ehemals Landkreis Demmin, jetzt Landkreis Mecklenburgische Seenplatte) ist die Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG) die den ÖPNV in den Ämtern Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz durchführt.

Auf dem Gebiet des ehemaligen Landkreises Ostvorpommern verkehren im Busverkehr ausschließlich die privaten Verkehrsunternehmen

- Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)
- Ostseebus GmbH
- Verkehrsbetrieb Greifswald-Land GmbH (VBG-L) und
- Omnibus Pasternak

Die Abbildung 13 stellt die Situation übersichtlich dar.

<b>Aufgabenträger (bis 04.09.2011)</b>			
<b>LK OVP</b>	<b>LK UER</b>	<b>HGW</b>	<b>LK DM (Ämter Jarmen-Tutow, Peenetal/Loitz)</b>
Anklamer Verkehrs- gesellschaft mbH	Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH	Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH	Demminer Verkehrs- gesellschaft mbH
Ostseebus GmbH			
Verkehrsbetrieb Greifswald-Land GmbH			
Omnibus Pasternak			

**Abbildung 13:** Busverkehrsunternehmen mit ÖPNV-Leistungsanteilen

### 2.3.3 Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf Seiten der Verkehrsunternehmen basiert gegenwärtig im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald nahezu ausschließlich auf den Säulen:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG und Erstattungen nach § 145 ff. SGB IX,
- Zahlungen aus Verkehrsverträgen als Entgelte, Zuschüsse, Finanzierungsbeiträge und
- sonstige Erträge.

Der für den Regionalverkehr wichtige Schülerverkehr und insbesondere die Anspruchsberechtigungen wurden bisher in den Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow durch Schülerbeförderungssatzungen geregelt. Diese sind nicht identisch und bedürfen einer Harmonisierung.

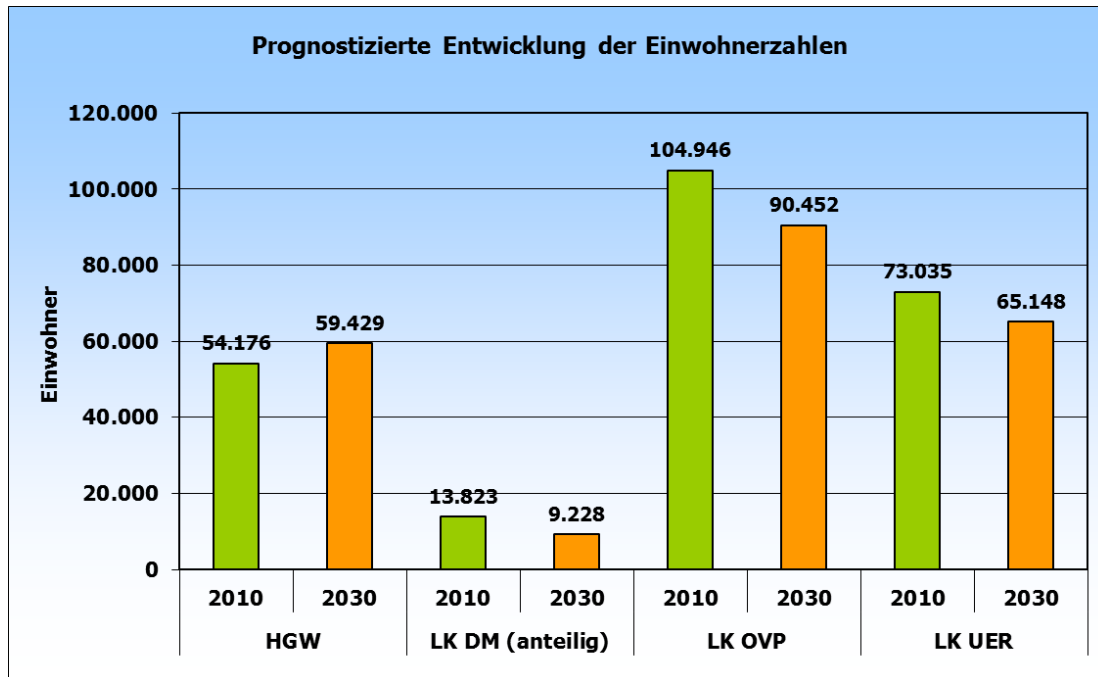
Das Land Mecklenburg-Vorpommern versetzt die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV durch Zuschusszahlungen nach dem FAG im Rahmen der Vorwegabzüge in die Lage, ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Die Aufgabenträger nutzen diese Mittel, um ein solches Angebot zu bestellen und zu bezahlen (Entgeltzahlungen entsprechend Verkehrsvertrag).

Darüber hinaus gibt es derzeit keine oder nur geringe komplementäre Finanzmittel aus den jeweiligen Kommunalhaushalten. Dies betrifft auch mögliche Defizitausgleiche der Gesellschafter bei ihren Unternehmen. Dadurch bestand insbesondere in den vergangenen 10 Jahren der Zwang bei den Unternehmen, ihre Angebotsstruktur nahezu ausschließlich auf Wirtschaftlichkeit auszurichten. In Folge dieser Entwicklung hat sich die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen im Allgemeinen deutlich verbessert.



### 3. NACHFRAGEPROGNOSE

Eine wesentliche Grundlage für die Ausrichtung des zukünftigen ÖV-Angebotes bildet die Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird dabei durch die 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern 2030 (Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte und Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030) nachfolgende Entwicklung prognostiziert<sup>1</sup>.

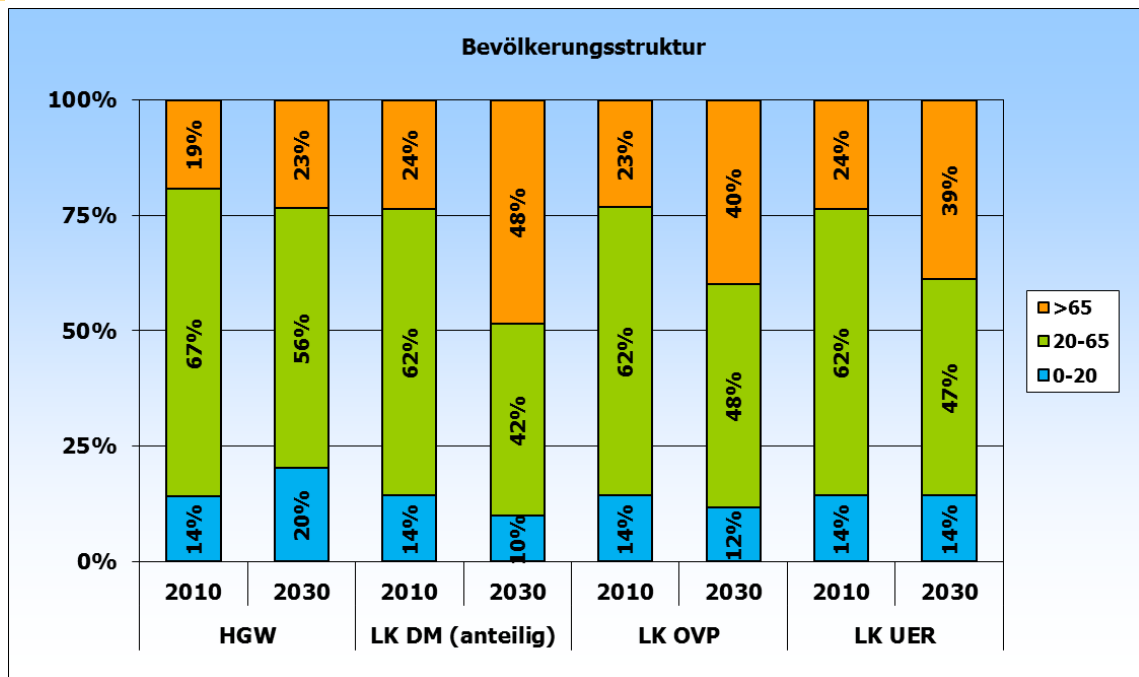


**Abbildung 14:** Prognostizierte Entwicklung der Einwohnerzahlen 2010 bis 2030  
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Bis zum Jahre 2030 ist im Vergleich zu 2010 mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald von 245.980 Einwohnern (Basisjahr 2006) auf 224.257 Personen (-21.723/ -8,8%) zu rechnen. Während die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die positive Entwicklung der letzten Jahre (Stabilisierung und leichter Zuwachs) fortschreiben soll, wird für die ländlichen Räume von einer ungebremsten negativen Entwicklung ausgegangen

Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen ergibt sich gleichzeitig eine Veränderung bzw. Verschiebung in der Bevölkerungsstruktur.

<sup>1</sup> Da die Bevölkerungsprognose auf der Basis der ehemaligen Landkreise und kreisfreien Städte erfolgte, wurde diese so übernommen und wenn nötig ergänzt.

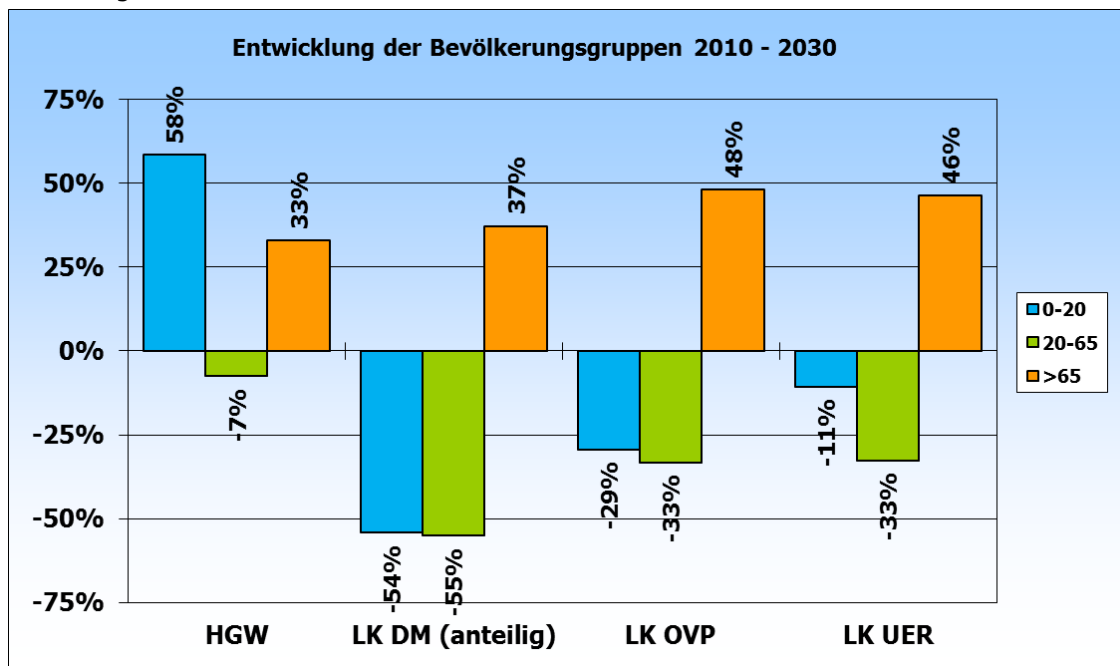


**Abbildung 15:** Bevölkerungsstruktur 2010 und 2030  
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Dabei ergeben sich folgende Charakteristika:

- eine weitere Verschiebung der Altersstruktur in Richtung 65+,
- ein weiterer Rückgang der Personenzahl im Erwerbsalter (Wohnortprinzip),
- ein deutlicher Rückgang der Jugendquote mit Ausnahme der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Die dabei zu beobachtende Dynamik innerhalb der Bevölkerungsgruppen stellt folgende Abbildung dar.



**Abbildung 16:** Entwicklung der Bevölkerungsgruppen 2010 bis 2030  
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

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 in den Landkreisen 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 einher gehen entsprechende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen aufgrund sinkender Einnahmen.

Für die Prognose des zukünftigen Fahrgastaufkommens wurde unterstellt, dass es keine Angebotseinschränkungen über ein kalkuliertes Maß hinaus gibt. Dies bedeutet im Prinzip keine weiteren Angebotsreduzierungen bezogen auf ein Gesamtvolumen, dabei aber natürlich mögliche Umschichtungen zwischen Teilräumen, Relationen, konventionellen und alternativen Angeboten.

Das Gesamtaufkommen wird analog zu den letzten Jahren weniger stark zurückgehen als die Einwohnerzahlen. Für die gesamte Planungsregion ist bis zum Jahre 2015 von einem Rückgang um insgesamt ca. 5% der Fahrgäste auszugehen. Die Nutzerstruktur ändert sich dahingehend, dass der Anteil der älteren Bevölkerung weiter zunimmt. Potenziale werden insgesamt im Stadtverkehr Greifswald und klar strukturierten Achsenverkehren gesehen. Des Weiteren wird sich die Nachfrage stärker als bisher im Hauptnetz konzentrieren.

Die Nachfrage im Schülerverkehr stabilisiert sich derzeit. Erst zum Ende des Planungszeitraums ist mit einem erneuten Rückgang zu rechnen, weil sich dann der Geburtenrückgang der 1990er-Jahre auf die nächste Schulgeneration auswirkt („demografisches Echo“). Diese Problematik wird durch den überproportional hohen Wegzug junger Frauen tendenziell noch verstärkt. Damit kann mittel- bis langfristig das bisherige Standbein des ÖPNV in der Fläche – der Schülerverkehr – zukünftig nicht mehr allein die Wirtschaftlichkeit des dortigen ÖPNV sicherstellen. Die ältere Bevölkerung kann daneben eine neue wichtige Kundengruppe bilden.

Erhebliche Unsicherheiten verursacht die Änderung des Schulgesetzes M-V, in deren Folge mit stetigen Veränderungen bei der Ausrichtung von Schülerströmen zu rechnen sein wird.



## 4. ANGEBOTS- UND QUALITÄTSSTANDARDS

### 4.1 Integrierter Bedienungsstandard

Die bisher im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald 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 Verkehrsraum einheitlichen Bedienungsstandards möglich, welcher in seinen Auswirkungen keine gravierenden Veränderungen zum bisherigen Standard verursacht.

Im Rahmen der die Erarbeitung des vorliegenden Gutachtens begleitenden Arbeitsgruppe wurde für den einheitlichen Bedienungsstandard 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 nachfrageorientierten 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.

Im Ergebnis der Diskussion wurde eingeschätzt, dass ein nach ausschließlich quantitativen Kriterien bemessener Bedienungsstandard (wie z.B. Fahrtenzahl pro Einwohner eines Ortsteils) den spezifischen Anforderungen der Region und insbesondere den zukünftigen Herausforderungen des ÖPNV nicht gerecht wird. Deshalb wurde ein erweiterter, durch mehrere Kriterien definierter Bedienungsstandard entwickelt. Dieser Integrierte Bedienungsstandard definiert sich aus quantitativen und qualitativen Elementen, deren integrales Zusammenspiel der raumstrukturellen Vielfalt gerecht wird.

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.

## 4.2 Definition der Elemente

### 4.2.1 Raumstrukturelle Elemente

Folgende raumstrukturellen Elemente sind für die verkehrlichen Bedienungsstandards maßgebend:

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

Bei der lokalen Zuordnung der raumstrukturellen Elemente (vgl. Kapitel 4.4) 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 SPNV und/oder regionalen Busverkehrs zwischen den Oberzentren Greifswald und Neubrandenburg sowie den Mittelzentren Anklam, Pasewalk, Ueckermünde und Wolgast

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.

*Nebenachsen* zugeordnet werden

- Verbindungen zwischen Grundzentren und Siedlungsschwerpunkten

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.

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

Als *Stadt-Umland-Raum* der Universitäts- und Hansestadt Greifswald 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 Bedienungsstandard der *Stadtverkehre* orientiert sich an den spezifischen heutigen Standards der Stadt Greifswald bzw. den Standards der Mittelzentren mit Stadtverkehren.

*Touristische Räume* weisen spezifische Anforderungen auf hinsichtlich ihrer tageszeitlichen, saisonalen oder ereignisabhängigen Angebotsstruktur. Damit ist die Definition eines einheitlichen Standards nicht Ziel führend. Touristische Verkehre existieren meist in Überlagerung mit Nebenachsen. Deshalb gelten dort additive und jeweils gebietsspezifische Merkmale der Standards.

#### 4.2.2 Beschreibende Elemente

Folgende Elemente beschreiben den Bedienungsstandard für die Achsen bzw. Räume hinsichtlich der anzustrebenden Qualität und Quantität.

- Die Bedienungszeit berücksichtigt die Bedientage wie z.B. eine Differenzierung von Wochentagen und Wochenenden sowie den täglichen Bedienungszeitraum (von/bis).
- Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag, die Fahrtenabstände bzw. Mindestaufenthaltszeiten in den zentralen Orten zwischen Hin- und Rückfahrtangebot. Für höherwertige Angebote werden Taktfolgen definiert bzw. Aussagen zu taktähnlichen Verkehren getroffen.
- Linienführung und Reisezeit beschreiben die Qualität der Linienführung sowie die zeitliche Erreichbarkeit des jeweils übergeordneten zentralen Ortes (Fahrzeiten inklusive Umsteigezeiten).
- Die Haltestellenerreichbarkeit beschreibt die räumliche Entfernung zur fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen vom umliegenden Siedlungsgebiet. In nachfrage-schwachen ländlichen Räumen und entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen können auch Standards mit Berücksichtigung von Radverkehren definiert werden.
- Die Produktqualität trifft Aussagen zum angebotenen ÖPNV-Produkt (Linienangebot, Alternative Bedienungsform etc).

## 4.3 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.

### 4.3.1 Hauptachsen

Für Hauptachsen gelten differenzierte Bedienungsqualitäten. Für Hauptachsen mit ausschließlicher Busbedienung gelten nachfolgende Standards uneingeschränkt. In Hauptachsen mit ausschließlicher SPNV-Bedienung wird kein Busverkehr realisiert. In Hauptachsen mit SPNV-Bedienung ist eine ergänzende Busbedienung möglich, wenn eines der folgenden Kriterien gilt:

- Die Achse weist identische Endpunkte in den Zentren auf. Bus und SPNV haben jedoch unterschiedliche Linienwege und Erschließungsgrade.
- Der SPNV erfüllt durchgehende Achsenfunktion nicht.
- Eine Umsteigeverbindung vom Bus zum SPNV würde die Gesamtreisezeit gegenüber einer durchgehenden Busverbindung verschlechtern.
- Das SPNV-Angebot genügt allein nicht den Anforderungen des Bedienungsstandards.

In Achsen mit sich ergänzender SPNV- und Busbedienung wird die Busbedienung gegenüber dem Standard verringert, sofern sich eine Konkurrenzsituation zum SPNV ergibt. Der Hauptachsenstandard kann abschnittsweise auch parallel zum SPNV gelten, wenn eine durchgehende Achsenfunktion des Busverkehrs sonst unterbrochen würde.

#### *Bedienungszeit:*

- Es gilt eine Bedienungszeit Montag bis Freitag mit erster Ankunft im Zentrum bis 06.30 Uhr und letzter Abfahrt vom Zentrum frühestens 18:00 Uhr bei Mittelzentren und bis 20:30 Uhr beim Oberzentrum.
- 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 60 Minuten zu sichern, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

*Haltestellenerreichbarkeit:*

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

*Produktqualität:*

- Auf Hauptachsen verkehren ausschließlich Linienverkehre und Fahrzeuge mit hochwertigem Fahrkomfort.
- Auf ausgewählten Relationen können Linien als Schnellbus (nur ausgewählte Unterwegshalte) ausgewiesen werden, wenn eine ausreichende Bedienung der ausgelassenen Haltestellen durch andere Linien gesichert wird. Bei der Einführung von Schnellbussen sind die erzielbaren Reisezeitvorteile mit der ggf. verminderten Netzintegration abzuwägen.
- Auf Hauptachsen sind geringe Taktverschiebungen zur Sicherung von Schülerverkehren möglich, sofern diese kapazitiv aufnahmefähig für andere Nutzergruppen sind.

*Differenzierte Bedienungsqualität:*

- Hauptachsen mit ausschließlicher Busbedienung:  
Vorgenannte Standards gelten uneingeschränkt.
- Hauptachsen mit ausschließlicher SPNV-Bedienung:  
Busverkehr wird nicht realisiert.
- Hauptachsen mit sich ergänzender Bus- und SPNV-Bedienung  
Kriterien:  
Identische Endpunkte der Achse in den Zentren für Bus und SPNV jedoch unterschiedliche Linienwege und Erschließungsgrade.  
SPNV erfüllt durchgehende Achsenfunktion nicht

*Auswirkungen:*

Bedienungshäufigkeit gegenüber Standard ausgedünnt, um Konkurrenzsituation zum SPNV zu vermeiden.

Hauptachsenstandard abschnittsweise auch parallel zum SPNV, wenn die Achsenfunktion Bus sonst unterbrochen würde.

### 4.3.2 Nebenachsen

*Bedienungszeit:*

- Es gilt eine Bedienungszeit Montag bis Freitag mit erster Ankunft im Zentrum bis 08:00 Uhr und letzter Abfahrt vom Zentrum frühestens 16:00 Uhr.
- Bedienungsbeginn und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

*Bedienungshäufigkeit:*

- Montag bis Freitag im 2-h-Grundtakt. Taktlücken in nachfrageschwächeren Zeiten sind möglich.
- An Wochenenden sind 2 bis 4 Fahrtenpaare mit gleichen Minutenabfahrtszeiten anzustreben.

- 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 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 70 Minuten zu sichern, sofern keine zeitgünstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

*Haltestellenerreichbarkeit:*

- Haltestellen in der Region sind von allen Siedlungsgebieten an den Nebenachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen. 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.
- Auf Nebenachsen sind Taktverschiebungen zur Sicherung von Schülerverkehren möglich, sofern diese kapazitiv aufnahmefähig für andere Nutzergruppen sind.

### 4.3.3 Ländliche Bedienungsgebiete

*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. Dies bedeutet i.d.R. mindestens zwei Fahrtenpaare (Zentrum – Ort/ Ort – Zentrum) zur Sicherung einer Aufenthaltsmöglichkeit. Die Mindestbedienung reduziert sich um ein Fahrtenpaar, sofern die erste Fahrt des ersten Fahrtenpaares zum Zentrum, die letzte Fahrt des letzten Fahrtenpaares ab dem Zentrum verkehrt.
- Die Mindestbedienung bemisst sich an der Einwohnerzahl des zu bedienenden Ortschafts. In den ländlichen Räumen außerhalb der Haupt- und Nebenachsen sind im Verkehrsraum ausschließlich Ortsteile unter 1.000 Einwohnern zu verzeichnen. Im Abgleich mit bisherigen Standards ist hier ein Mindestangebot von 2 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag ausreichend. Für Ortsteile zwischen 100 und 500 Einwohnern ist eine Bedienung von jeweils 2 Fahrtenpaaren an 2 Wochentagen ausreichend. Anstelle dieses marginalen Linienangebotes sollte jedoch eine alternative Bedienungsform vorgezogen werden. Ortsteile unter 100 Einwohner werden nicht bedient, sofern kein Schülerverkehrsbedarf existiert.

*Linienführung und Reisezeit:*

- Es sind weitgehend einheitliche Linienführungen anzustreben. Bei flächenhafter Bedienung im Schülerverkehr sind die Varianten der Linienführungen zu minimieren.
- Anschlussverbindungen auf Linien in Haupt- und Nebenachsen zu Fahrten in Mittel- und Oberzentren sind zulässig, sofern die Anschlusswartezeit in der Regel 10 Minuten nicht überschreitet. Die Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums soll nur in Ausnahmefällen durch Umsteigeverbindungen realisiert werden.
- Fahrten zur Sicherung von Schülerverkehren mit stark abweichenden Linienführungen und hohen Auslastungen sind nicht als Fahrten zur Sicherung der Mindestbedienungshäufigkeit zu werten. Diese Fahrten sollten als separates Schülernetz im öffentlichen Linienverkehr ausgewiesen werden (Schülerverkehrsnetz).
- Die maximalen Reisezeiten zum Erreichen der nächsten zentralen Orte betragen 40 Minuten zum nächsten Grundzentrum, 70 Minuten zum nächsten Mittelzentrum und 110 Minuten zum nächsten Oberzentrum.
- Notwendige Anschlussverbindungen sind in der Regel innerhalb von 10 min zu realisieren. Dies kann nur bei Vorhandensein entsprechender baulicher und technologischer Voraussetzungen (z.B. Verspätungsvorausmeldung) realisiert werden.

*Haltestellenerreichbarkeit:*

- Haltestellen sind von allen Siedlungsgebieten mit über 100 Einwohnern mittels maximal 1.000 Meter Fußweg zu erreichen.
- Bei entsprechender Haltestellenausstattung für zubringende Radverkehre ist eine Haltestellenentfernung von 3.000 Metern zulässig.

*Produktqualität:*

- In den Hauptbedienungszeiten (insbesondere im Schülerverkehr) sind Linienverkehre anzubieten.
- Darüber hinaus ist ein Ausbau der alternativen Bedienungsformen – insbesondere an schulfreien Tagen – anzustreben.

#### **4.3.4 Stadt-Umland-Raum Greifswald**

Die Erreichbarkeit des Stadtgebietes aus dem unmittelbaren Umland und der in Randlage befindlichen Stadtteile Friedrichshagen, Groß-Schönwalde und Riems ist durch den Regionalverkehr mindestens als Nebenrelation zu gewährleisten.

### 4.3.5 Stadtverkehre

#### *Universitäts- und Hansestadt Greifswald*

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. Die derzeitige Erschließungssituation des Stadtgebietes ist zu halten.

#### *Anklam, Ueckermünde und Wolgast*

Der Bedienungszeitraum für den Stadtverkehr ist mindestens Montag bis Freitag. Die Fahrtenanzahl orientiert sich am derzeitigen Angebot, ist aber abhängig von der Finanzierung,

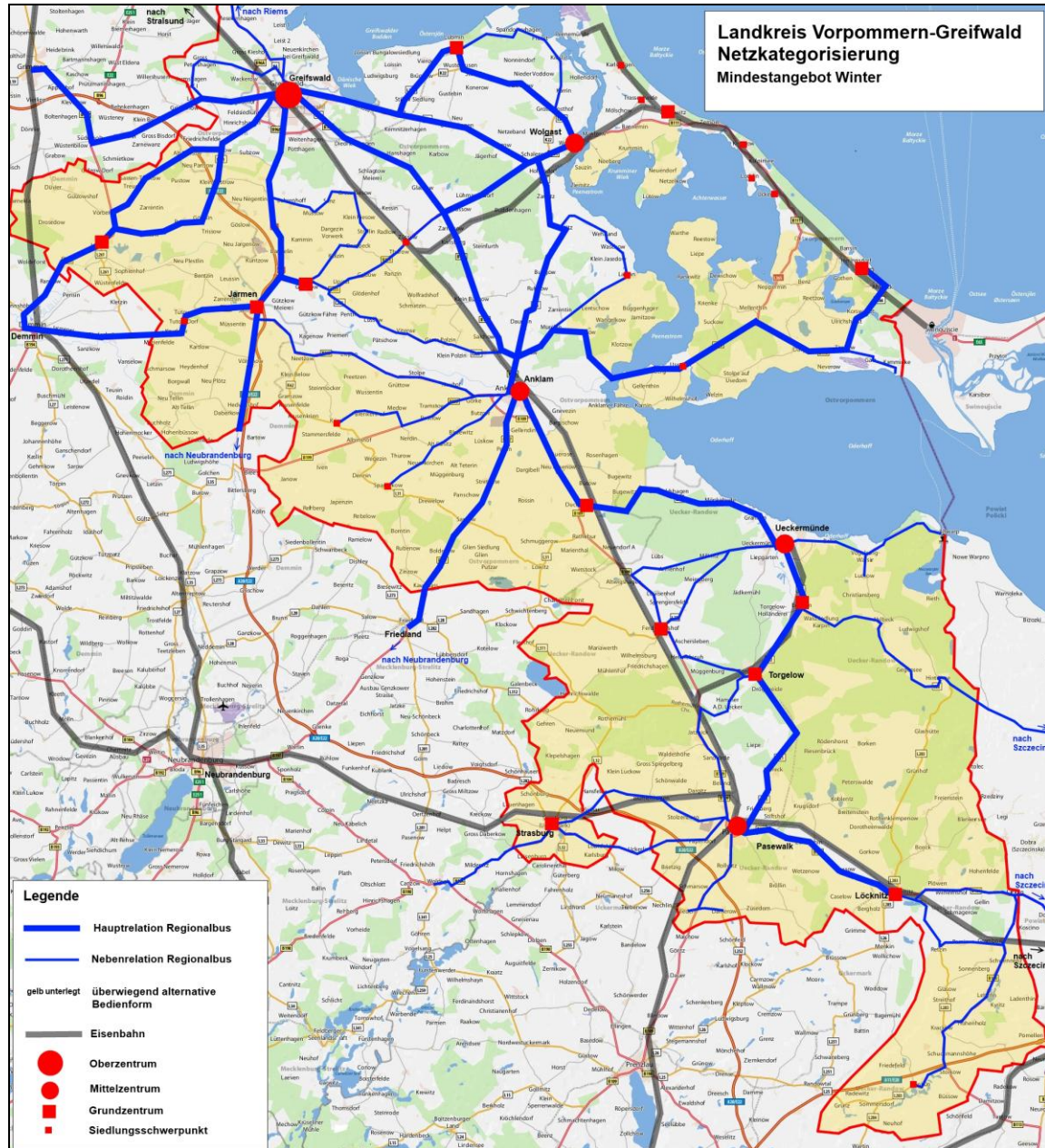
### 4.3.6 Touristische Räume

Für die touristisch relevanten Räume der Insel Usedom und in der Oderhaffregion können entsprechend den jeweiligen Vor-Ort-Bedingungen gesonderte tageszeitliche, saisonale oder ereignisabhängige Angebotsqualitäten vorgehalten werden. Diese sind abhängig von der Sicherstellung der Finanzierung.



### 4.4 Netzkategorisierung

Die darauf aufbauend definierten Netzstrukturen sind detailliert in Anlage 2 dargestellt. Die folgende Abbildung stellt diese Netzkategorisierung übersichtlich für das Grundangebot (Winter) dar.



**Abbildung 17:** Netzkategorisierung Landkreis Vorpommern-Greifswald (Grundangebot)

Dieses definierte Grundangebot entspricht der heutigen Angebotsquantität und kann durch die derzeitige Finanzierungsstruktur abgesichert werden.

## 4.5 Qualitätsstandards

### 4.5.1 Umwelt- und Klimaschutz

Im Kap 1.3 wurden die generellen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz beschrieben. Wichtigste Maßnahme ist der Einsatz energiesparender Technologien bei den Verkehrsunternehmen (z.B. Erdgasfahrzeuge). Dies ist in der Regel mit erheblichen Investitionen verbunden (z.B. bei der Neuanschaffung 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.

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

Darüber hinaus ist durch den stärkeren Einsatz alternativer Bedienungsangebote eine Reduzierung der Fahrtenzahl und damit der CO<sub>2</sub>-Emissionen möglich.

### 4.5.2 Fahrzeug- und Personalstandards

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald werden empfohlen.

- Regelbegrenzung im Fahrzeugalter von 15 Jahren (ab Erstzulassung) oder einer Gesamtlaufleistung von 600 Tkm bzw. 750 Tkm bei Stadtverkehren 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.)
- Anwendung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach EU-Fahrzeugrichtlinie und VDV-Rahmenempfehlungen (inklusive der Ausstattung für Barrierefreiheit, Rollstuhlplätze usw.)
- Niederflurfahrzeuge bei reinen Stadtverkehrslinien (insbesondere Greifswald)
- mindestens Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards

Folgende einheitliche Personalmindeststandards für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald 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 geschult sein.

### 4.5.3 Tarif und Vertrieb

Generell sind die bestehenden Tarifstrukturen beizubehalten und grundsätzlich weiter zu entwickeln. Ziel muss es sein, für die regionalen Verkehre eine einfache und für den Kunden verständliche und leicht handhabbare Tarifstruktur zu haben. 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.

Weiterhin ist zu prüfen, inwiefern gezielte Tarifangebote für Senioren als neu zu beachtende Zielgruppe eingeführt werden können. Zur Verbesserung ihrer Mobilität sollte eine landesweit einheitliche Lösung angestrebt werden, z.B. ein landesweit gültiges Senienticket in Anlehnung an die Lösung in Berlin und Brandenburg.

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.

#### 4.5.4 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 kundenfreundlicher zu gestalten. Eine wesentliche Rolle sollte eine Fahrplanauskunft im Internet sein, 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.
- Die Fahrplanhefte sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:
  - Tarife
  - Beförderungsbedingungen
  - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner)
  - vollständige Fahrpläne für alle Bus- und Bahnlinien aller Betreiber
  - 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 anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.
- Kundenbüros/Servicestellen vor Ort dienen der Mobilitätsinformation aus einer Hand. Dabei spielt die einzurichtende „Mobilitätszentrale Vorpommern“ eine wichtige Rolle.

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. Wo immer es möglich ist, sind Angebotsvertaktung bzw. gleiche Abfahrts- bzw. Ankunftsminuten vorzusehen. Für Linien, die die Grenze des Verkehrsraumes Vorpommern-Greifswald überschreiten, sind ausreichende Informationen für den Fahrgast über weiterführende Fahrpläne und Fahrtmöglichkeiten sicherzustellen.

Die Fahrgastinformation soll auch die Anforderungen der mobilitätsbehinderten Fahrgäste berücksichtigen. Dazu sollten entsprechende akustische und optische Informationseinrichtungen errichtet werden. Es wird empfohlen, dass während der Laufzeit des Nahverkehrsplans Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat eine gemeinsame Arbeitsgruppe bilden, die einen entsprechenden Maßnahmenkatalog erstellt. Die Umsetzung dieses Maßnahmenkatalogs muss allerdings unter finanziellen Vorbehalt gestellt werden.

#### 4.5.5 Leistungsgarantien

Folgende einheitliche Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsmindeststandards für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald werden empfohlen.

- Ausfallquote:
  - Regionalverkehr:  
nicht über 3,5 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;  
Ausfall bedeutet eine um mehr als 30 min zu späte oder 2 min zu frühe Abfahrt
  - Stadtverkehr:  
nicht über 5,0 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;  
Ausfall bedeutet eine um mehr als 10 min zu späte oder 1 min zu frühe Abfahrt
- Verspätungsquote:
  - Regionalverkehr:  
nicht über 5 % der Fahrten dürfen verspätet sein;  
Verspätung bedeutet eine um mehr als 5 min und weniger als 30 min verspätete Ankunft
  - Stadtverkehr:  
nicht über 3 % der Fahrten dürfen verspätet sein;  
Verspätung bedeutet eine um mehr als 3 min und weniger als 10 min verspätete Ankunft

Die Messung sollte an definierten Verknüpfungspunkten und Linienendhaltestellen erfolgen. Die Ausfall- und Verspätungsquoten können nur bei normalen Verkehrsverhältnissen gelten.

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald werden empfohlen.

Seitens der Verkehrsunternehmen sollten definierte Auskunftspflichten zu fest definierten Zeitpunkten (z.B. Quartalsende) gegenüber dem jeweiligen Aufgabenträger zum durchgeführten Leistungsumfang und zur Einhaltung der Qualitätsstandards bestehen. Dazu sollte gemeinsam ein Leistungs- und Qualitätsjournal entwickelt und angewendet werden.

Das Beschwerdemanagement ist intensiver zu instrumentalisieren. Hierzu sind die Fahrgastrechte zu stärken.

Für die Durchsetzung von Qualitätsstandards können Malus-Regelungen ein wichtiges Element darstellen. Das Verfahren zur Gewährleistung der Ausgleichsleistung muss einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
- der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität<sup>1</sup>.

In Vorbereitung der nächsten Generation der Verkehrsverträge bzw. Betrauungsvereinbarungen sollte ein einheitlicher Standard angestrebt werden.

<sup>1</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007; ANHANG: Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen, Ziffer 7



## 5. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG

### 5.1 Regionalbusverkehr

Ausgehend von den strukturellen Rahmenbedingungen sowie den zu erwartenden Entwicklungstrends wurde ein für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald zugeschnittener integrierter Bedienungsstandard entwickelt. Dessen raumstrukturelle und beschreibende Elemente bilden die Grundlage für die Netzkategorisierung. Darauf aufbauend werden für die konzeptionelle Entwicklung der kommenden Jahre folgende Umsetzungen empfohlen:

- Durchgehende Vertaktung der Hauptachsen
- Verbesserung der Anschlüsse zwischen Buslinien sowie zwischen Bus- und SPNV-Linien
- Untersuchung von Schnellbusleistungen zwischen Greifswald - Jarmen - Neubrandenburg über die Bundesautobahn A20
- Prüfung der Einführung von Direktbusverkehren Greifswald - Anklam – Ueckermünde
- Überplanung der im Busverkehr bedienten Hauptrelation Greifswald – Wolgast mit einer Angleichung von Angebotsquantität und –qualität
- Schaffung eines kreiseinheitlichen Produktes „Rufbus“ (s. Kap. 5.3)
- Prüfung touristischer Busleistungen von Anklam nach Swinemünde als Vorläuferlinie „Karniner Brücke“ vorerst nur am Wochenende und unter Absicherung einer dauerhaften (2-3 Jahre) Finanzierung ggf. als Bahnersatzverkehr durch das Land Mecklenburg-Vorpommern
- Generelle Verbesserung des Marketings mit folgenden Merkmalen:
  - Verbesserte Außendarstellung mit leicht merkbaren Fahrplänen als Relationsfahrpläne (Gesamtfahrplan)
  - Bessere Darstellung der vorhandenen Produkte: z.B. schnellste Verbindung zwischen Berlin und Ahlbeck ist nicht über Züssow, sondern mit der Buslinie Anklam - Ahlbeck - Heringsdorf

## 5.2 Stadtverkehr Greifswald

Der Nahverkehrsplan 2007 legte die Grundlagen für die Umstrukturierung des städtischen Liniennetzes unter den Prämissen:

- Kundenzufriedenheit (attraktives Verkehrsangebot)
- Politikzufriedenheit (Berücksichtigung politischer Vorgaben)
- Unternehmenszufriedenheit (Verbesserung der Wirtschaftlichkeit)

Die Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplans erfolgte schrittweise. Basierend auf aktuellen Entwicklungen erfolgte eine konzeptionelle Weiterentwicklung unter den Aspekten:

- Minimierung Fahrzeugbedarf
- Keine Mehrung der Fahrplankilometer
- Verbesserung des Angebotes
- Einhaltung der Nahverkehrsplanvorgaben

Die planerische Grundidee besteht darin, die Linien am ZOB zu verknüpfen und durchzubinden. Damit kann die alternierende Erschließung der Altstadt durch eine nördliche bzw. südliche Route aufgegeben werden.

Die Abbildung 18 stellt das neue Liniennetz übersichtlich dar.

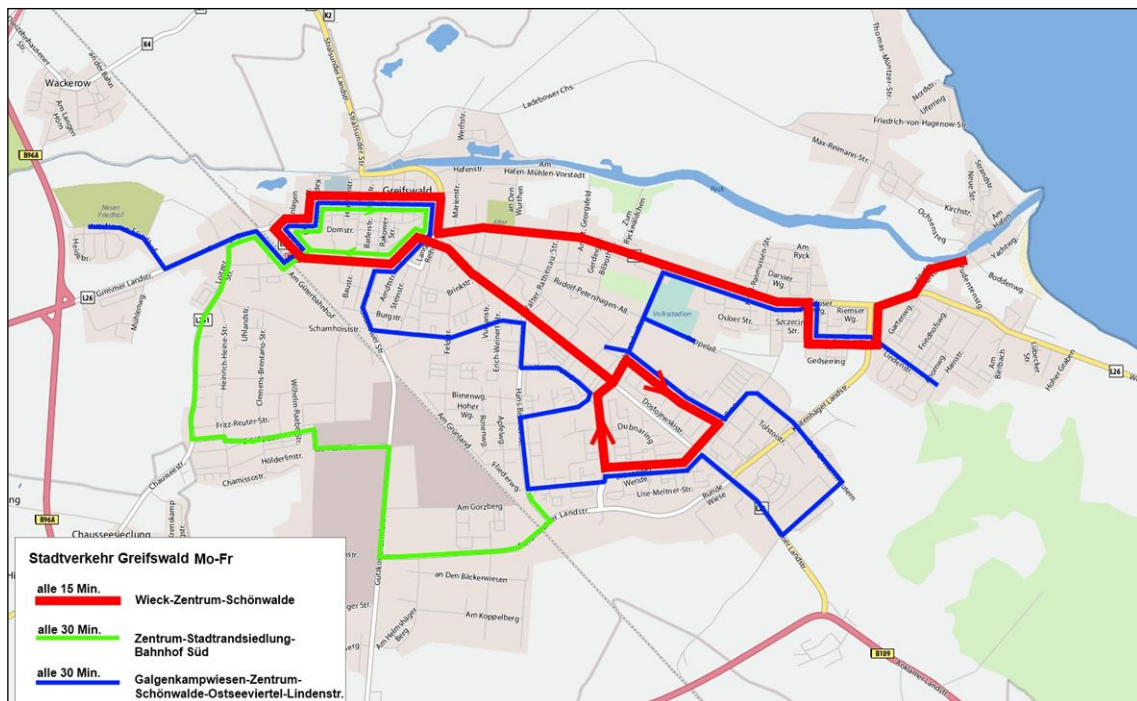


Abbildung 18: Liniennetz Stadtverkehr Greifswald ab 2012



### 5.3 Ausgestaltung Alternativer Bedienungsformen

Aufgrund seiner geringen Bevölkerungsdichte hat der Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald eine ungünstige Ausgangsvoraussetzung zur wirtschaftlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage durch ÖPNV-Angebote. Generell ist sie hier nur

- im Verkehr zwischen den zentralen Orten
- im Verkehr in den zentralen Orten sowie
- zu den Zeiten des Schülerverkehrs

möglich. Damit ist hier i.d.R. der Einsatz von Linienbussen auch wirtschaftlich sinnvoll. In den übrigen Zeiten tritt die Nachfrage z. T. nur vereinzelt und zu unterschiedlichen Zeiten auf. Für diese Nutzer ist das regionale Busangebot mit der starken Fokussierung auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs unattraktiv. Durch die notwendige starke wirtschaftliche Ausrichtung des Linienverkehrs besteht das ÖPNV-Angebot im Allgemeinen aus folgenden Elementen:

- an Schultagen:
  - Fahrten zum zentralen Ort mit Ankunftszeiten meist 07:15 – 08:00 Uhr
  - Fahrten vom zentralen Ort mit Abfahrtszeiten ca. 12:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 15:00 Uhr, einzelne Fahrten bis 16:00 Uhr
  - ggf. noch eine bis zwei Zusatzfahrten an bestimmten Verkehrstagen (z.B. nur Dienstag und Donnerstag aufgrund von Markttagen o.ä.)
- an Ferientagen:
  - wenige Fahrtenpaare an bestimmten Verkehrstagen

Damit steht den potenziellen Fahrgästen als alternatives Verkehrsmittel oftmals nur ein privater Pkw zur Verfügung. Zudem haben Regionalbusverkehre in einwohnerschwachen Räumen aus Gründen des betrieblich günstigsten Einsatzes und aufgrund der unterschiedlichen Nachfragewünsche in vielen Fällen eine mäandernde Linienführung und einen unübersichtlichen Fahrplan. Das ohnehin niedrige Fahrgastpotenzial kann somit auch nur in geringem Maße abgeschöpft werden.

Eine wirtschaftlichere Bedienung kann in vielen Fällen durch eine marktgerechtere Angebotsgestaltung erreicht werden, die den Anforderungen an den ÖPNV in diesen Gebieten gerechter wird und es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig ermöglicht, seiner Pflicht zur ÖPNV-Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Dazu sind alternative Bedienungsformen einzusetzen.

Wesentliche Merkmale alternativer Bedienungsformen sind:

- die zeitliche Flexibilisierung, d. h. der Einsatz erfolgt nachfragegesteuert, in der Regel nach Anmeldung eines Fahrtwunsches (auf Bestellung);
- die räumliche Flexibilisierung, d. h. es muss kein fester Linienweg bestehen (z. B. Richtungsbandbetrieb) oder aber ein fester Linienweg wird aufgrund der Fahrtwünsche nur abschnittsweise bedient; im Gegensatz zum Taxibetrieb erfolgt jedoch eine Bündelung der Fahrtwünsche, soweit dies möglich ist;
- die Fahrzeuggröße, die mittel- bis langfristig an die geringe Nachfrage angepasst werden kann;
- die wirtschaftliche Optimierung, da nur die tatsächlich nachgefragten, d. h. bestellten, Fahrten des Fahrplanangebots realisiert werden, nur die nachgefragten Punkte angefahren und damit nicht der gesamte Linienweg sondern oftmals nur ein Teilweg befahren werden muss.

Übliche Betriebsformen von alternativen Bedienungsformen sind:

- **Bedarfslinienbetrieb:**  
Fahrstrecke und Fahrplan liegen wie im konventionellen Linienbetrieb fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- **Richtungsbandbetrieb:**  
Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Der Ausstieg erfolgt entweder an Haltestellen oder vor der Haustür. Der Richtungsbandverkehr erfolgt ebenfalls nach Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranzen). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwunschanmeldungen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.
- **Flächenbetrieb:**  
Unterschieden wird zwischen den Bedienungsformen Haltestelle-zu-Haltestelle, Haltestelle-zu-Haustür und Haustür-zu-Haustür. Somit bilden alle bedarfsbedienten Haltestellen oder die Haustüren innerhalb eines definierten Gebiets eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche (Anmeldung!) ergibt. Ein fester Fahrplan existiert nicht. Die Häufigkeit der möglichen Inanspruchnahme und damit der eigentliche Angebotsumfang ergibt sich neben der Betriebszeit aus der Voranmeldezeit (Realisierungszeit).

Für die Angebote, die sich aus zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung kombinieren lassen, hat sich in der Praxis noch keine einheitliche Namensgebung (Produktname) durchgesetzt. Üblicherweise werden Alternative Bedienungsformen als „Rufbus“ oder „Anruf-Sammeltaxi (AST)“ bezeichnet. In der Praxis betragen die Kosten von Alternativen Bedienungsformen je realisierten Kilometer mit Fahrgastbesetzung und je nach konkreter Ausgestaltung und Rahmenbedingungen 40 – 70 % (meist bei etwa 60 %) der Kosten je Fahrplankilometer im konventionellen Linienbetrieb. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrplanangebot bei alternativer Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr deutlich ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind.

In den letzten Jahren hat der Einsatzumfang Alternativer Bedienungsformen deutlich zugenommen. Es fand eine Weiterentwicklung des Einsatzgebietes von der Substitution einzelner Linienfahrten in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage hin zu eigenständigen Ganztagesangeboten statt. Aus Sicht der Aufgabenträger werden Alternative Bedienungsformen oftmals stärker befürwortet als auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Mit den wesentlichen Argumenten der Verkehrsunternehmen wird sich im Folgenden auseinandergesetzt:

- Das Hauptaugenmerk des Angebots liegt auf dem Schülerverkehr. Dieser bestimmt die Anzahl der Fahrzeuge und Personale. Für die anderen Verkehre besteht nur ein äußerst geringer Bedarf.
  - Der Schülerverkehr ist und bleibt die wesentliche Einnahmequelle für regionale Verkehrsunternehmen. Durch den demografischen Wandel wird aber der Anteil der Schüler an der Gesamtbevölkerung weiter abnehmen und jener der Senioren weiter zunehmen. Gleichzeitig nimmt das Durchschnittsalter der Bevölkerung zu.
- Die Senioren können doch auch wie bisher den Schülerverkehr mit nutzen.
  - Ja, das können sie. Gleichzeitig ist zu beachten, dass wichtige Infrastruktureinrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Banken, Verwaltung) auf wenige Orte konzentriert werden. Es wird auch immer schwieriger, nur noch für ausgewählte Wochentage (z.B. nur Dienstag und Donnerstag) einen Termin zu be-

kommen. Das bedeutet, es wird eine deutlich höhere Flexibilität auch von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.

- Wenn Alternative Bedienungsformen eingeführt werden, dann kosten diese auch Geld.
  - Auch Alternative Bedienungsformen weisen i.d.R. keinen 100%-igen Kostendeckungsgrad auf. Allerdings kann der spezifische Kostensatz je gefahrenem Fahrplankilometer reduziert werden.
  - Es werden zum einen nur die tatsächlich nachgefragten (bestellten) Fahrten des Fahrplanangebots realisiert und zum anderen nur der tatsächlich nachgefragte Linienweg und nicht der gesamte Linienweg gefahren. Erfahrungswerte gehen von einem kombinierten räumlichen und zeitlichen Abrufungsgrad von ca. 30% (höchstens 50%; bei sehr ausgedehnten Betriebszeiten wie z. B. im Anwendungsfall Landkreis Wittenberg sogar deutlich unter 10%) aus. Bei der Kostenplanung sind allerdings auch Vorhaltungskosten zu berücksichtigen.
  - Mittelfristig kann bei entsprechender konzeptioneller Vorplanung und Umsetzung die Fahrzeugkapazität der Fahrgastzahl angepasst werden. So wurden z.B. in einem dünn besiedelten Landkreis in Sachsen-Anhalt 5 Jahre nach Einführung Alternativer Bedienungsformen 20% der Busflotte mit kleineren Fahrzeugen erneuert. Damit reduzierten sich zum einen unmittelbar die Investitionskosten und mittelbar die Betriebskosten (z.B. durch wesentlich geringeren Kraftstoffverbrauch).
- Mit der Einführung Alternativer Bedienungsformen werden Busfahrerarbeitsplätze in den Verkehrsunternehmen abgeschafft.
  - Mit einer guten Planung kann das Verkehrsunternehmen auch selbst die Alternativen Bedienungsformen erbringen und damit Arbeitsplätze sichern. Diese wären sonst ohnehin infolge geringer Fahrgastnachfrage gefährdet. Dies setzt im Allgemeinen eine Überplanung des derzeitigen Angebotes voraus, um einen noch spezifischeren Fahrzeugeinsatz zu ermöglichen.
  - Im Bereich der Disposition, Kundenbetreuung, Abrechnung und Controlling können sogar ein bis zwei neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Wie werden Alternative Bedienungsformen genehmigungsrechtlich behandelt?
  - In der Regel erfolgt eine Genehmigung nach § 42 PBefG als dem Linienverkehr ähnliche Verkehrsangebote. Zwar kennt das PBefG keine Flächengenehmigung, dennoch handeln die Genehmigungsbehörden hier meistens im Sinne der Einführung Alternativer Bedienungsformen. Teilweise wird für die Beantragung die Einhaltung bestimmter Formalien, wie die Angabe sämtlicher möglicher Haltestellen oder einer fiktiven Anfangshaltestelle verlangt. Im Rahmen der anstehenden Novellierung des PBefG wäre hierzu eine Klarstellung des Gesetzgebers wünschenswert.
- Wie erfolgt die Abgrenzung zum Taxiverkehr und ist nicht mit Konkurrenzstreit zu rechnen?
 

Unabhängig von der genehmigungsrechtlichen Unterscheidung nach dem PBefG (Taxigenehmigungen werden nach § 47 PBefG erteilt) sind folgende Unterscheidungsmerkmale wesentlich:

  - Keine Exklusivbeförderung, sondern der Fahrgast muss eine Nachfragebündelung erdulden
  - Kein Anspruch auf den kürzesten oder schnellsten Weg (aus dem gleichen Grund)
  - Abgeltung nach einem als ÖPNV-Tarif genehmigten und nicht nach Taxitarif, möglich sind aber Komfortzuschläge

- Beispiele für Konkurrenzstreit hat es in dicht besiedelten Stadtrandgebieten mit auch starker Konkurrenz zwischen den Taxiunternehmen untereinander gegeben. In ländlichen Räumen treten diese Situationen nicht auf. Meist gibt es nur ein Taxiunternehmen (wenn überhaupt). Dieses lebt zu 80 % von Krankenfahrten, die auch nicht wegfallen. Der Rufbusbetrieb ist in der Regel eine willkommene Verbesserung der Fahrzeugauslastung und ein Kostendeckungsbeitrag. Die Anzahl von Rufbusfahrten, die - wenn es den Rufbus nicht gäbe - mit dem Taxi zum Taxitarif (und nicht etwa durch den Sohn oder Nachbarn) durchgeführt werden würden, ist verschwindend gering.
- An welchen Problemen scheitern im Allgemeinen Alternative Bedienungsformen?
  - Ein wesentliches Manko ist die unterschätzte Öffentlichkeitsarbeit. Das neue Angebot muss offensiv beworben werden. Hier bieten sich zum Beispiel Anzeigenwochenblätter als ein Medium mit hohem Multiplikatoreffekt an. Es sollte von Beginn an eine Software eingesetzt werden, die von der Disposition und Buchung über die Abrechnung bis hin zur Statistik alles abdeckt.
  - Es fehlt an einer engen Abstimmung zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde.
  - Dem neuen Angebot wird oft eine zu kurze Markteinführungsphase gegeben. Das klassische, ein Jahr laufende Pilotprojekt mit einem gesponserten Fahrzeug ist in der Regel nicht die Lösung, die nachhaltig zur Einführung solcher Angebotsformen beiträgt.

Für den Einsatz Alternativer Bedienungsformen im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald sind folgende Punkte zu beachten:

- Alternative Bedienungsformen sind dem konventionellen Linienverkehr gleichwertige ÖPNV-Angebote.
- Sie sollten vorrangig auf Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen eingesetzt werden.
- Einsatzspektrum generell bei einer Verkehrsnachfrage innerhalb von 4 Stunden mit weniger als 5 Personen, bei 5 bis 10 Personen Einzelfallbetrachtung
- Grundlegende Prinzipien zur Gestaltung des Verkehrsangebotes:
  - Stichfahrten bei normaler Linienfahrt
  - sonst: Bildung von Liniengebieten mit Start und Ziel der Fahrt in einem zentralen Ort
  - Bedienung der Schülerverkehrsrelationen zusätzlich morgens nach dem Schülerverkehr sowie ggf. zusätzlicher nachmittäglicher Abfahrt für Erledigungsverkehr mit vorhandenen Fahrzeugen
  - Angebote für nur durch Schülerlinien bediente Ortschaften in der Ferienzeit ausschließlich durch alternative Bedienungsformen mit einer täglichen Hin- und Rückfahrtmöglichkeit zeitlich über den Tag verteilt
- Bestellung der Fahrten durch den Fahrgast entweder dezentral bei den Verkehrsunternehmen oder zentral einheitlich mindestens für den Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald bis 60 min. vor Fahrt (Ausnahmen bei Gruppen)
- Nach Möglichkeit weitestgehender Einsatz eigener Fahrzeuge
- Einheitliches Marketing für den gesamten Verkehrsraum

Die Aufgabenträger sollten die Fördermöglichkeiten des zuständigen Landesministeriums Mecklenburg-Vorpommerns nutzen und ein zentrales Bedienungs- und Umsetzungskonzept erarbeiten und während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans in die Praxis überführen. Bereits vorhandene Lösungen sind dabei zu integrieren und ggf. auch anzupassen.

## 6. ORGANISATIONSSTRUKTUR

### 6.1 Organisationsstruktur

#### *Unternehmensebene*

Die Struktur der privaten Verkehrsunternehmen wurde nicht untersucht. Mit der Kreisgebietsreform wurde der neue Landkreis Vorpommern-Greifswald Eigentümer der Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH. Nach LNOG M-V soll die eingekreiste Stadt Greifswald (auch indirekt als Stadtwerktochter) bis zum 30. September 2012 mit dem neugebildeten Landkreis den Vermögensübergang der Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH vertraglich regeln. Seitens der Stadt Greifswald gibt es Bestrebungen, den Antrag auf Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr zu stellen. Damit könnte die VBG im Besitz der Stadtwerke Greifswald GmbH verbleiben.

Mit der Integration der Ämter Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz des ehemaligen Landkreises Demmin erbringt das nun dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte gehörende Verkehrsunternehmen DVG verstärkt Leistungen im neuen Landkreis Vorpommern-Greifswald (ca. 700.000 Fahrplankilometer). Eine Übertragung des Betriebshofes Jarmen an den neuen Landkreis ist nicht zwingend erforderlich. Allerdings ist dann nach EU-Verordnung 1370/2007 eine Direktvergabe von Leistungen an die DVG sowohl in ihrem Stammgebiet Mecklenburgische Seenplatte als auch im Landkreis Vorpommern-Greifswald nicht mehr möglich. Ziel sollte es daher sein, im neuen Landkreis ein leistungsfähiges, kommunales Regionalverkehrsunternehmen zu errichten. Hierfür sind entsprechende Untersuchungen notwendig.

#### *Aufgabenträgerebene*

Mit der am 04. September 2011 wirksam gewordenen Kreisgebietsreform ging auch eine Reduzierung der Anzahl der Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald von 3 auf 1 (Landkreis Vorpommern-Greifswald) einher. Um auch zukünftig Aufgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV übernehmen zu können, muss die Universitäts- und Hansestadt Greifswald einen entsprechenden Antrag gemäß § 3 Abs. 4 ÖPNV-G M-V stellen oder eine Vereinbarung gemäß § 165 Abs. 2 Kommunalverfassung mit dem Landkreis Vorpommern-Greifswald herbeiführen. Sollte dem stattgegeben werden, würden zukünftig der Landkreis Vorpommern-Greifswald für den Regionalbusverkehr und die Hansestadt Greifswald für den Stadtverkehr Greifswald Aufgabenträgerfunktionen wahrnehmen. In diesem Zusammenhang sind verschiedene Modelle zur Organisation und Durchführung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald denkbar. Zunächst müssen dazu alle Beteiligten die Rahmenbedingungen definieren, auf deren Basis die detaillierteren Untersuchungen vorgenommen werden sollten.

Auf der Grundlage der bisherigen Erfahrungen wird darüber hinaus empfohlen, die Verantwortlichkeiten für den ÖPNV und die Schülerbeförderung innerhalb der Kreisverwaltung zu bündeln.

## 6.2 Finanzierungsstruktur

Die rückläufige Zahl der potentiell Erwerbstätigen hat Auswirkungen auf das Steueraufkommen der Gebietskörperschaften und damit mittelbar auch auf die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge.

Den Aufgabenträgern obliegt nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V die Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV im Zuständigkeitsbereich. Diese sind

- das Land Mecklenburg-Vorpommern für den SPNV inklusive der Ersatzleistungen im sonstigen ÖPNV bei abbestellten SPNV-Leistungen sowie
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den sonstigen ÖPNV in lokaler Verantwortung.

Im Verkehrsraum Vorpommern-Greifswald bilden die FAG- und PBefG-Ausgleichszahlungen die Hauptelemente der Finanzierung des ÖPNV. Es gibt mittlerweile keine oder nur geringe komplementäre Finanzmittel aus den Kommunalhaushalten. Angesichts der demografischen und allgemeinen finanziellen Entwicklung ist die allgemeine Begrenzung auf FAG- und PBefG-Mittel zunehmend schwerer und nicht überall zu erreichen. Folgende Entwicklungslinien waren in den letzten Jahren kennzeichnend:

- Die Kosten im ÖPNV sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Wichtigster Faktor sind dabei die Kraftstoffkosten. Aufgrund der zunehmenden Knappheit der Ressourcen ist eine Fortführung dieser Entwicklung realistisch anzunehmen.
- Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen gingen auch die Fahrgastzahlen zurück.
- Mit den regelmäßig vorgenommenen Tarifierhöhungen versuchen die Verkehrsunternehmen dieses wirtschaftliche Ungleichgewicht auszugleichen.

In den letzten Jahren wurde von allen Beteiligten bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken:

- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen
- Fixierung von Verkehrsverträgen bzw. Betrauungsvereinbarungen zur Gewährleistung eines effizienten Mitteleinsatzes

Eine weitere Reduzierung der derzeit eingesetzten Finanzmittel wird zukünftig kaum noch durch Rationalisierungspotenziale in den Unternehmen ausgeglichen werden können. Der ÖPNV als Mittel der Daseinsvorsorge wäre damit gefährdet.

Das derzeitig von den Verkehrsunternehmen im Landkreis vorgehaltene ÖPNV-Angebot unterscheidet sich nicht nur im Umfang, sondern auch in der Finanzierung zum Teil erheblich voneinander. Das vorgeschlagene Grundangebot entspricht in der Angebotsquantität dem derzeitig vorgehaltenen Angebot. Für die Sicherung nicht nur dieses Mindestangebotes sollte eine einheitliche Regelung zu den Betrauungsvereinbarungen bzw. Verkehrsverträgen umgesetzt werden (s. Kap. 6.3). Die Einführung von Anpassungsklauseln im Falle erheblicher Kosten- oder Erlösschwankungen ist zu prüfen.

Ebenfalls sollte die Schülerbeförderungssatzung vereinheitlicht werden.



### 6.3 Leistungsvereinbarung und –finanzierung, Durchführungscontrolling

Die Vereinbarung der durch die Verkehrsunternehmen zu erbringenden ÖPNV-Leistungen, deren Finanzierung und die Kontrolle des Aufgabenträgers über die vereinbarungsgemäße quantitative und qualitative Leistungsdurchführung sowie auch den Einsatz finanzieller Mittel aus öffentlichen Haushalten wird generell mittels unterschiedlicher Instrumente (Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge, Betrauungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen) gehandhabt.

Dies ist die Grundlage, um auf die veränderten Anforderungen und Bedingungen zu reagieren, die mit der Inkraftsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und die gleichzeitige Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates entstanden sind.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 ist am 03.12.2009 bisher ohne einen weiteren nationalen Rechtsakt unmittelbar in Kraft getreten. Eine Umsetzung in bundesdeutsches Recht (PBefG) ist bislang nicht erfolgt. Der Koalitionsvertrag der neugewählten Bundesregierung sieht allerdings eine solche Novellierung vor. Gegenwärtig bestehen noch erhebliche Widersprüche zwischen den europäisch geprägten vergaberechtlichen Regelungen und den national geprägten genehmigungsrechtlichen Regelungen. Es ist dabei allerdings zu beachten, dass EU-Recht höherrangiges Recht ist und somit auch in Anwendung des PBefG nicht gegen Regelungen der EU-Verordnung verstoßen werden darf.

Das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 hat verschiedene vergabe-, vertrags- und finanzrechtliche Konsequenzen. Unter anderem folgende:

- Ausschließliche Rechte und/oder Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen dürfen nur noch im Rahmen Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) gewährt werden.
- Für den Abschluss von ÖDA werden keine Formvorschriften gemacht. Die (weil für den Verkehrssektor entwickelt) am besten geeignete Form eines ÖDA ist der Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (kurz: Verkehrsvertrag). Jedoch ist bei Einhaltung der notwendigen inhaltlichen Regelungen durchaus auch eine Anwendung von Betrauungsvereinbarungen/-verträgen, verbunden jedoch immer mit Finanzierungsvereinbarungen/-verträgen möglich. Die Finanzierungsregelung muss nicht zwingend Bestandteil der Betrauungsvereinbarung sein, es muss jedoch der unmittelbare Zusammenhang erkennbar sein. Auch die Anwendung allgemeiner Vorschriften, wie insbesondere Finanzierungssatzungen, ist zulässig, muss ggf. aber notifiziert werden.
- Notwendige Regelungsinhalte von ÖDA und allgemeinen Vorschriften sind:
  - Klare Definition der zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht sowie des geografischen Geltungsbereiches.
  - Vor der Leistungsdurchführung objektiv und transparent festzulegende Ausgleichsparameter und Angaben zu gewährten Ausschließlichkeitsrechten.
  - Die Bestimmungen für Zurechnung und Nachweis der Kosten und Einnahmen und die Verfahrensweise zur Sicherstellung des Ausschlusses von Kostenüberkompensationen.
  - Laufzeit (mit Grenzwertefestlegung Bus: 10 Jahre, Schiene: 15 Jahre)
  - Umfang von Unterauftragsleistungen mit der Verpflichtung, den überwiegenden Teil der Leistung selbst zu erbringen (mit allerdings Öffnungsklausel bis 100 % Unterauftragsvergabe für Nahverkehrsgesellschaften).

- Einzuhaltende Sozialstandards (wenn zutreffend).

Die Aufgabenträger sind gehalten, ihre mit den Verkehrsunternehmen bestehenden Verträge und Vereinbarungen daraufhin zu überprüfen, ob sie den vorstehenden Anforderungen entsprechen. Sollte dies nicht oder nicht vollständig der Fall sein, werden Vertragsanpassungen empfohlen. Zwar gelten nach Art. 8 Absatz 3 für diese Verträge Bestandsschutzregelungen für deren Laufzeit, jedoch fordert die Europäische Kommission jährlich sogenannte Fortschrittsberichte über die Anwendung der Verordnung. Hinzu kommt, dass in den Fällen, in denen eine Ausgleichsleistung auf der Grundlage einer Direktvergabe oder einer allgemeinen Vorschrift vorgenommen wird, die Nachweisverpflichtungen gemäß dem Anhang der Verordnung über die Bemessung der Höhe des zulässigen Ausgleichs durch den Aufgabenträger zu erfüllen sind.

Die Verordnung (EG) 1370/2007 enthält keinen Hinweis darauf, dass geltende, nach bundesdeutschem Recht erteilte Liniengenehmigungen infrage gestellt werden. Insofern kann in jedem Falle von Bestandsschutz ausgegangen werden. Für künftige Leistungsvergaben besteht zwar die grundsätzliche Orientierung auf ein wettbewerbliches Verfahren. Nach Art. 5 der Verordnung sind aber Direktvergaben und Inhouse-Geschäfte weiterhin zulässig, wobei bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten sind.

Sofern Aufgabenträger Vereinbarungen über die Durchführung und Finanzierung gemeinschaftlicher Verpflichtungen abgeschlossen haben, sind sie auch verpflichtet, deren vereinbarungsgemäße Durchführung zu kontrollieren. Nur auf dieser Grundlage ist haushaltsrechtlich die Zulässigkeit von finanziellen Leistungen gewährleistet. Es ist daher von großer Bedeutung, dass entsprechende Kontroll- und Datenbereitstellungsroutinen Bestandteile der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind.

## 7. AUSBLICK

Mit der vorliegenden Untersuchung liegt eine erste grundlegende Studie zum gesamten ÖPNV des neuen Landkreises Vorpommern-Greifswald vor.

Dies war nur durch die fachlich intensive Begleitung durch den Regionalen Planungsverband Vorpommern, die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, die Busverkehrsunternehmen der Region und die UBB möglich.

Die Ergebnisse bilden den Rahmen zur weiteren Entwicklung des ÖPNV in der Region und dienen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen als Handlungsrahmen.

Damit liegt eine fachliche Grundlage für den anstehenden politischen Diskussionsprozess vor, der in einen Beschluss des Kreistages Vorpommern-Greifswald zur Festlegung als Nahverkehrsplan für den neuen Landkreis münden soll.

## Übersicht Buslinien Landkreis Vorpommern-Greifswald

Stand: 09.11.2011

Linie	von - nach	Anzahl Fahrten pro Tag				Bemerkungen
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	
<b>Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH</b>						
1	Stadtverkehr Anklam	7	8	7	7	
2	Stadtverkehr Anklam	3	2	2	2	
201	Anklam – Usedom – Heringsdorf	7	8	7	7	Laufweg teilweise verkürzt
202	Anklam – Zernitz – Wolgast	7	7	6	6	
203	Anklam – Gützkow	4	4	3	3	Verkehrstage und Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten Rufbus
204	Anklam – Wahlendow	2	2			
206	Anklam – Pamitz – Schmatzin	4	4	3	3	einzelne Fahrten Rufbus in den Ferien teilweise abschnittsweise Rufbus
207	Anklam – Jarmen	4	4	3	3	Laufweg teilweise verkürzt, abschnittsweise Rufbus
208	Anklam – Krien – Klempenow	4	4	4	4	teilweise Verknüpfung mit Li 208/211, Laufweg teilweise eingekürzt
209	Anklam – Krien – Gramzow	2	2	4	4	
210	Anklam – Greifswald	6	6	6	6	
211	Anklam – Medow – Stammersfelde	3	4	1	3	einzelne Fahrten als Rufbus, in Ferien teilweise nur mittwochs, Laufweg teilweise eingekürzt
212	Anklam – Wegezín – Rehberg	6	8	4	5	Laufweg teilweise verkürzt, abschnittsweise Rufbus
213	Anklam – Teterín – Spantekow	2	1	2	2	in den Ferien nur 1 mittwochs
215	Anklam – Ducherow – Schwerinsburg	5	4	4	4	Laufweg teilweise verkürzt
216	Anklam – Bargischow – Rossin	3	4	2	2	einzelne Fahrten Rufbus
217	Anklam – Schwerinsburg – Ducherow	2	3			Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten Rufbus
218	Anklam – Spantekow	2	2			Fahrten überwiegend nur Mo-Do und Rufbus
219	Anklam – Wussentin – Krien	5	8			einzelne Fahrten Rufbus
221	Anklam – Liepen – Neetzow -Krien	2	3			einzelne Fahrten Rufbus
222	Anklam – Pättschow – Schlatkow	4	5			alle Fahrten als Rufbus
225	Anklam – Friedland	6	6	6	6	
226	Anklam – Glien – Rubenow	3	8			Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten Rufbus
<b>Omnibus Pasternak</b>						
251	Lassan – Wolgast	15	13	6	6	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise als Rufbus
252	Lassan – Anklam	13	13	5	5	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise als Rufbus

Linie	von - nach	Anzahl Fahrten pro Tag				Anzahl Fahrten pro Tag				Bemerkungen
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	Sa hin	Sa rück	So hin	So rück	
<b>Ostseebus GmbH</b>										
270	Stadtverkehr Wolgast	4		4		2		2		Ringlinie, Sa,S nur in Saison
271	Wolgast – Greifswald	3	3	3	3					
272	Wolgast – Karlshagen	6	5	4	4					
273	Wolgast – Zinnowitz	4	4	2	2					Laufweg teilweise verkürzt
274	Wolgast – Lubmin	7	7	5	5					Laufweg teilweise verkürzt
280	Ahlbeck – Usedom	2	5		3			2	2	Sa, S nur Saison
281	Ahlbeck – Usedom	6	3	6	3	4	1	4	1	einzelne Fahrten Mo-Fr nur Saison, Sa,S nur Saison
282	Koserow – Usedom	4	3							Laufweg teilweise verkürzt
283	Usedom – Warthe	5	7	4	4	1	1	1	1	Laufweg teilweise verkürzt, Fahrten teilweise nur Saison, Sa,S nur Saison, einzelne Fahrten sowie in Ferien nur Di+Do
284	Usedom – Gummilin	4	4	3	3					in Ferien nur Di+Do
285	Ahlbeck – Retzow – Ahlbeck	2	2	0	1					Ringlinie, Laufweg teilweise eingekürzt, in Ferien als Rufbus
286	Bansin – Kamminke	6	6	5	5	3	3	2	2	im Winter Sa,S nur 2 Fahrten
287	Usedom – Kamin – Usedom	3		3						Ringlinie, einzelne Fahrten als Rufbus, in Ferien nur Di+Do
290	Bansin – Swinoujscie (Sommer)	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	
	Bansin – Swinoujscie (Winter)	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	
<b>Demminer Verkehrsgesellschaft mbH</b>										
300	Neubrandenburg – Jarmen – Greifswald	3	2	3	2			1	1	sowie Mo-Fr 1 x Greifswald-Altentreptow
	Neubrandenburg – Jarmen	5	5	5	5			1	1	inkl. Neubrandenburg-Jarmen-Greifswald
	Altentreptow – Jarmen	11	13	8	8			1	1	Laufweg teilweise verkürzt
	Jarmen – Greifswald	7	5	5	3			2	2	Laufweg teilweise verkürzt
302	Demmin – Jarmen – Demmin	14	15	11	12					
303	Demmin – Loitz – Görmin – Greifswald	8	8	8	8					Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Linientaxi, Demmin-Greifswald je 4 Fahrten
320	Demmin – Alt Telling	3	3	2	2					Laufweg teilweise verkürzt, teilweise eingeschränkte Verkehrstage, in Ferien nur Di+Do
322	Demmin – Loitz – Ückeritz – Kletzin – Demmin	11		2						Ringlinie, Laufweg teilweise eingekürzt, in Ferien nur Di+Do
326	Demmin – Loitz – Zarnekla – Demmin	1	1	1	1					Ringlinie, SPNV-Ersatz
	Loitz – Drosedow – Zarnekla – Loitz	2	2	1	1					Ringlinie, teilweise eingeschränkte Verkehrstage
	Loitz – Düvier – Rakow	4	4	3	3					Laufweg teilweise verkürzt, SPNV Ersatz
	Loitz – Zarnekla – Drosedow – Loitz	2	2							teilweise eingeschränkte Verkehrstage





Linie	von - nach	Anzahl Fahrten pro Tag				Bemerkungen
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	
513	Gützkow – Hinrichshagen	1				als Rufbus
514	Greifswald – Lühhmannsdorf – Wolgast	6	7	4	5	Laufweg teilweise verkürzt
515	Gützkow – Gr. Kiesow – Helmshagen	2	4			Laufweg teilweise verkürzt, teilweise eingeschränkte Verkehrstage
517	Greifswald – Lubmin – Wusterhausen	6	7	2	3	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise eingeschränkte Verkehrstage, teilweise Rufbus
518	Greifswald – Lubmin – Wolgast	14	13	14	13	Laufweg teilweise verkürzt
519	Lubmin – Konerow	2	3			Laufweg teilweise verkürzt, teilweise eingeschränkte Verkehrstage, teilweise Rufbus
520	Wolgast – Lubmin – Guest – Helmshagen	1				
521	Vierow – Lubmin	2				
523	Helmshagen – Guest – Kemnitz – Lubmin	3	3			Laufweg teilweise verkürzt
524	Helmshagen – Neu Boltenhagen – Gützkow	1	2			Laufweg teilweise verkürzt, teilweise eingeschränkte Verkehrstage, teilweise als Rufbus
<b>Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH</b>						
1	ZOB – Galgenkampwiesen – ZOB	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	
4	ZOB – Makarenkostr. - Schönwalde – ZOB	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	
5	An den Bäckerwiesen – Wieck	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	früh/abends von Galgenkampwiesen
6	ZOB – Wieck	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	
7	ZOB – OEZ - Wieck	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	
20	ZOB – Ostseeviertel – Friedhof – ZOB	3	3	3	3	nur Di, Mi, Fr, Sa, (nicht im Winter)
<b>Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow</b>						
700	Pasewalk – Löcknitz	6	6	4	4+1(Di+Fr)	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Rufbus und in Ferien
702	Löcknitz – Penkun	14	16	7	7	Verkehrstagebeschränkungen,SPNV-Anschluß nach Szczecin
704/05	Pasewalk – Löcknitz – Bismark – Szczecin	4	5	3	2	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Verkehrstagebeschränkungen, fährt Sa nur 1x pro Monat, einzelne Fahrten nur Saison (01.05-30.09)
706/07	Ueckermünde – Hintersee – Szczecin	3	3	2	3	Fahrten teilweise auf einzelne Verkehrstage beschränkt, vorwiegend in der Saison vom 01.05-30.09,2011
711	Pasewalk – Borken	6	6	5	5	teilweise Rufbus
712	Pasewalk – Blumenhagen – Jatznick	4	2	3	2	Laufweg teilweise verkürzt, in Ferien überwiegend nur Di+Fr teilweise als Rufbus
713	Pasewalk – Blumenhagen – Strassburg	5	8	4	3	Laufweg teilweise verkürzt
714	Pasewalk – Nieden	4	5	3	4	Ringlinie
715	Löcknitz – Brüßow	5	5	1	1	Laufweg teilweise verkürzt

Linie	von - nach	Anzahl Fahrten pro Tag				Bemerkungen
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	
718	Löcknitz – Glashütte – Hintersee – Blankensee	16	16	8	9	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Rufbus und Verkehrstagebeschränkungen, SPNV-Anschluß nach Szczecin
721	Penkun – Friedefeld – Grünz-Schmöllin	4	5	1	1	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Verkehrstagebeschränkungen, in Ferien nur Di+Fr als Rufbus, Anbindung nach Prenzlau (Uckermark)
724	Pasewalk – Damerow	10	9	6	5	Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten als Rufbus, Ringlinie
800	Strasburg – Pasewalk	6	6	6	4	Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten Rufbus und Verkehrstagebeschränkungen
812	Strasburg – Lauenhagen – Rothemühl	5	7	1	1	Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Fahrten Rufbus und Verkehrstagebeschränkungen, in Ferien nur Do als Rufbus
815	Strasburg – Köhnhof	2	2	2	2	in den Ferien nur Di+Do als Rufbus nur Mi sowie zusätzliche Fahrt an
900	Torgelow – Schwichtenberg	1	2	1	2	Schultagen Mo, Mi, Do Rückfahrt nur als Rufbus
901	Torgelow – Viereck – Pasewalk	13	14	12	12	mit Anbindung an RE nach Berlin
902	Torgelow – Ueckermünde	19	17	13	14	Unterschiede Sommer/Winterangebot
903	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	8	10	4	5	Laufweg vereinzelt verkürzt
904	Torgelow – Torgelow/Holl – Eggesin	4	5			verkehrt nur in der Schulzeit
905	Torgelow – Ferdinandshof – Rothemühl	8	11	4	4	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Rufbus
906	Torgelow – Jatznick – Rothemühl	5	3	2	2	
907	Torgelow – Rieth – Hintersee	13	14	6	5	Laufweg teilweise verkürzt, einzelne Verkehrstagebeschränkungen, teilweise Rufbus, Ringlinie
908	Ueckermünde – Altwarp	14	13	8	8	Laufweg teilweise verkürzt, teilweise Rufbus
909	Ueckermünde – Altwigshagen – Ferdinandshof	5	5	2	4	Unterschiede Sommer/Winterangebot
910	Ueckermünde – Ducherow	7	7	6	6	Laufweg vereinzelt verkürzt, teilweise Rufbus
911	Ueckermünde – Meiersberg – Ferdinandshof	7	7	5	3	teilweise als Rufbus
912	Ueckermünde – Liepgarten	7	7	2	3	teilweise als Rufbus
<b>Kraftverkehrsgesellschaft mbh Ribnitz Damgarten</b>						
316	Greifswald – Neuendorf – Grimmen	2	1	2	1	
320	Greifswald – Grimmen – (Bad Sülze)	7	8	7	8	
<b>Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH</b>						
413	Strasburg – Prenzlau	8	8	7	7	Laufweg teilweise verkürzt
<b>Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Strelitz mbH</b>						
540	Strasburg – Neubrandenburg	8	8	7	7	

## Definition Hauptachsen Landkreis Vorpommern-Greifswald

Stand: 07.12.2011

Linie	von - nach	derzeitige Anzahl Fahrten über gesamten Laufweg pro Tag				Bemerkungen				
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	Sa hin	Sa rück	So hin	So rück	
300/512	Greifswald – Jarmen- (Neubrandenburg)	9	10	9	10			2	2	Bus
518	Greifswald – Lubmin - (Wolgast)	13	11	13	11	3	3	3	3	Bus
271/508/ 514/518	Greifswald – Wolgast	20	19	20	19	3	3	3	3	Bus
RB	Greifswald-Züssow-Wolgast-Ahlbeck-(Swinoujscie)	9	9	9	9	8	8	8	8	Eisenbahn, weitere Züge Züssow-Swinoujscie
320	Greifswald – Grimmen – (Bad Sülze)	7	8	7	8	1	1	1	1	Bus
RE	Greifswald – Stralsund	19	19	19	19	17	17	17	17	Eisenbahn
301/303	Greifswald – Loitz- Demmin	7	7	6	7					Bus
302	Jarmen – Demmin	15	14	12	11					Bus
215/910	Anklam – Ducherow-Ueckermünde	4	4	4	4					Bus, derzeit mit Umsteigen in Ducherow
225	Anklam – Friedland	6	6	6	6	1	1	2	2	Bus
201	Anklam – Usedom – Heringsdorf	7	7	7	7	3	3	2	2	Bus
202	Anklam – Wolgast	7	7	6	6					Bus
210	Anklam – Greifswald	6	6	6	6	3	3	2	2	Bus
RE	Pasewalk-Anklam-Greifswald	9	9	9	9	9	9	9	9	Eisenbahn
700	Pasewalk – Löcknitz	6	6	4	4					Bus
901/902	Pasewalk-Torgelow-Ueckermünde	13	12	11	11	3	3	3	3	Bus, derzeit teilweise mit Umsteigen in Torgelow
RB	Pasewalk-Torgelow-Ueckermünde	11	11	11	11	9	9	8	8	Eisenbahn
RE	Pasewalk – Löcknitz –(Szeżin)	8	8	8	8	8	8	8	8	Eisenbahn
RE	Pasewalk-Neubrandenburg-(Bützow)	17	17	17	17	17	17	16	16	Eisenbahn
RE	Pasewalk – Prenzlau –(Berlin)	9	9	9	9	9	9	9	9	Eisenbahn
RB	Zinnowitz-Peenemünde	18	18	18	18	18	18	18	18	Eisenbahn

RE: Regionalexpress, RB: Regionalbahn

### Definition Nebenachsen Landkreis Vorpommern-Greifswald

Stand: 07.12.2011

Linie	von - nach	derzeitige Anzahl Fahrten über gesamten Laufweg pro Tag										Bemerkungen	
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	Sa hin	Sa rück	So hin	So rück				
504	Greifswald – Steffenshagen – (Greifswald)	5	2	3	0								Bus, teilweise Ringlinie
505	Greifswald – Karlsburg – Züssow – Gützkow	1	0	1	0								Bus, weitere Fahrten Greifswald-Züssow
506	Greifswald – Neuenkirchen – Riems -(Stahlbrode)	9	10	8	9								Bus
510	Greifswald – Dambeck – Gützkow	2	2	2	2								Bus, weitere Fahrten Greifswald-Dambeck
274	Wolgast – Lubmin	4	4	4	4								Bus
251	Wolgast – Lassen	9	7	6	6								Bus
252	Anklam – Lassen	5	6	5	5								Bus
203	Anklam – Gützkow	3	3	3	3								Bus
207	Anklam – Jarmen	4	4	3	3								Bus
208/209/211	Anklam – Krien	6	4	5	4								Bus
212/213	Anklam – Spantekow	8	8	6	7								Bus
286	(Bansin-) Heringsdorf – Kamminke	5	6	5	5	2	2	2	2				Bus, im Sommer an Wochenenden 3 Fahrten pro Richtung
908	Ueckermünde – Altwarp	9	7	7	7								Bus
909/911	Ueckermünde – Ferdinandshof	11	11	8	7								Bus
903	Torgelow – Jatznick – Pasewalk	7	7	4	5								Bus
905	Torgelow – Ferdinandshof	6	7	4	4								Bus
907	(Torgelow-) Eggesin – Ahlbeck -(Rieth-Hintersee)	8	8	5	5								Bus
713/800	Pasewalk – Strabsburg	8	10	6	7								Bus
714	Pasewalk – Nieden	4	5	3	4								Bus
705	(Pasewalk-) Löcknitz – Bismark – Szczecin	3	3	2	2								Bus, weitere Fahrt pro Richtung im Sommer Mo-Fr sowie 1x pro Monat am Sa
702	Löcknitz – Penkun	9	9	7	7								Bus, teilweise Verkehrstagebeschränkungen und Rufbus
540	Strabsburg – Woldegk (-Neubrandenburg)	8	8	7	7								Bus

### Definition touristische Relationen Landkreis Vorpommern-Greifswald (Regionalbus)

Stand: 07.12.2011

Linie	von - nach	derzeitige Anzahl Fahrten über gesamten Laufweg pro Tag										Bemerkungen	
		Mo-Fr (Schule) hin	Mo-Fr (Schule) rück	Mo-Fr (Ferien) hin	Mo-Fr (Ferien) rück	Sa hin	Sa rück	So hin	So rück				
290	Bansin – Swinoujscie (Sommer)	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	alle 30 M	Sommer
	Bansin – Swinoujscie (Winter)	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	alle 60 M	Winter
706/07	Ueckermünde – Hintersee – Szczecin	3	3	2	3			2	2			2	Fahrten teilweise auf einzelne Verkehrstage beschränkt, So nur Sommer