

Raumentwicklungskonzept "Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Insel Usedom"

Anhang 4: Zustandsanalyse „Verkehr in der Region Usedom“

Inhalt

1	Verkehrsmittelwahl	4
1.1	Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung	4
1.2	Verkehrsmittelwahl der Touristen	5
2	Verkehrssystem und Nutzung	6
2.1	Fließender Kfz-Verkehr	6
2.2	Kfz-Verkehrsaufkommen	8
2.3	Ruhender Kfz-Verkehr	16
2.4	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)	18
2.5	Radverkehr	25
2.6	Fußverkehr	27
2.7	Flugverkehr	28
3	Analyse der Erreichbarkeit im Verkehrsmittelvergleich	29
4	Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsmittelnutzung zur Anreise nach Usedom (Zeitraum 2016 –2018)	5
Tabelle 2:	Spitzenbelastungen im Kfz-Verkehr an den vier Zählstellen	14
Tabelle 3:	Verkehrsgutachten zur festen Swinequerung – Szenarien- und Prognosefälle	15
Tabelle 4:	Linien, Linienverlauf und Zwischenhalte der Bahnlinien	19
Tabelle 5:	Fahrtenangebot der RB-Linien 23 und 24	19
Tabelle 6:	ÖSPV-Angebot im Untersuchungsgebiet	23
Tabelle 7:	Analyse der Erreichbarkeit überregionaler Ziele	29
Tabelle 8:	Analyse der Erreichbarkeit lokaler Ziele	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Modal-Split (alle Wegezwecke) in Usedom-typische Raumtypen und in Mecklenburg-Vorpommern (MiD 2017)	4
Abbildung 2:	Überörtliche Verkehrsanbindung im Straßennetz	7
Abbildung 3:	Lage der automatischen Zählstellen im Straßennetz	8
Abbildung 4:	Durchschnittliches tägliches Kfz-Verkehrsaufkommen (DTV) an den Inselzufahrten Bannemin (B 111) und Usedom Stadt (B 110) im Zeitraum 2009 bis 2018	9
Abbildung 5:	DTV (Kfz/24 h) im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018	10
Abbildung 6:	DTV je Wochentag im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018	11
Abbildung 7:	Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf während der Hauptsaison an den vier Zählstellen im Jahr 2018	13
Abbildung 8:	Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Stellplatzkapazitäten und Parkgebühren	16
Abbildung 9:	Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Parkzeitbegrenzung	17
Abbildung 10:	SPNV-Liniennetz auf der Insel Usedom	18
Abbildung 11:	Durchschnittliche Besetzung der RB-Linie 23 nach Wochentagen	20
Abbildung 12:	Durchschnittliche Besetzung der RB-Linie 24 nach Wochentagen	21
Abbildung 13:	Busliniennetz der Usedomer Bäderbahn	22
Abbildung 14:	Stationsnetz des öffentlichen Fahrrad-Verleihsystems UsedomRad	27

1 Verkehrsmittelwahl

Eine aktuelle Erhebung zur Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung sowie der Gäste und Besucher auf Usedom liegt nicht vor. Ältere bzw. bundesweite Erhebungen lassen jedoch Rückschlüsse auf die aktuelle Verkehrsmittelwahl zu.

1.1 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

Die bundesweite Haushaltsbefragung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 liefert repräsentative Daten zur Verkehrsmittelwahl in Deutschland, sowohl nach Raumtypen als auch nach Bundesländern (vgl. Abbildung 1). Die Befragungsergebnisse werden für regionalstatistische Raumtypen (RegioStar 7) und einzelnen Bundesländer veröffentlicht. Im Untersuchungsraum zählt das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) nur die Gemeinde Heringsdorf zum regionalstatistischen Raumtyp „Ländliche Region – Städtischer Raum“; alle übrigen Gemeinden einschließlich der Stadt Wolgast sind dem Raumtyp „Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum“ zugeordnet.

Unter der Annahme, dass die Verkehrsmittelwahl der Usedomer Bevölkerung nicht stark vom Bundesdurchschnitt abweicht, ist der motorisierte Individualverkehr (v. a. Pkw-Fahrer und -Mitfahrer) mit Anteilen von 65 bis 70 % das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Das Fahrrad erreicht Werte zwischen 7 und 9 % und liegt damit noch vor dem öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) mit Anteilen von 5 bis 6 %. Die Durchschnittswerte für Mecklenburg-Vorpommern bewegen sich in ähnlicher Größenordnung, wobei hier die tendenziell geringere MiV-Nutzung in größeren Städten deutlich wird.

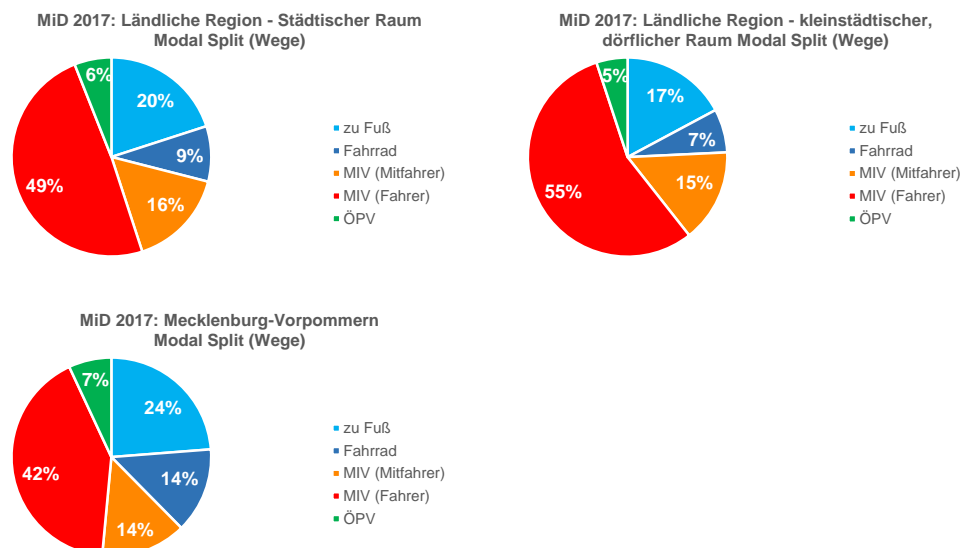


Abbildung 1: Modal-Split (alle Wegezwecke) in Usedom-typische Raumtypen und in Mecklenburg-Vorpommern (MiD 2017)

1.2 Verkehrsmittelwahl der Touristen

Eine Befragung von Usedom-Touristen zur Verkehrsmittelwahl erfolgte im Rahmen der Studie zur UsedomCard [21] im Jahr 2010. Danach reiste der weit überwiegende Teil der Gäste und Besucher mit dem Pkw an (ca. 85 %), was in der Gästebefragung Ostseebad Heringsdorf 2017 bestätigt wurde. Hauptgründe für die Wahl des Pkw waren – neben der eingeschränkten Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsmitteln am Heimatort – vor allem der Gepäcktransport, Bequemlichkeit und Flexibilität. Die Bahn erreichte im An-/Abreiseverkehr nur einen Anteil von 7 %. Dies ist vermutlich darin begründet, dass nur wenige der befragten Urlauber an ihrem Heimatort regelmäßige ÖPNV-Nutzer waren. Bequemlichkeitsaspekte sowie ein eingeschränktes Verkehrsangebot der Bahn am Heimatort spielten vermutlich ebenso eine Rolle. Hemmschwellen bei der Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Urlaubsdestination sind also zu erwarten. Weitere Anreiseverkehrsmittel wie das Fahrrad oder das Flugzeug waren praktisch bedeutungslos.

Der GfK DestinationMonitor Deutschland untersucht das Reiseaufkommen und Reiseverhalten der deutschsprachigen Wohnbevölkerung (vgl. Tabelle 1). Die Auswertung der Berichtsperiode 2016 bis 2018 für Usedom hat ergeben, dass Urlaubsreisende ab einer Übernachtung zu 84 % mit dem Pkw anreisen (Volumen: 809.000). Im Vergleich liegt der Wert 10 % über dem Durchschnittswert für Gesamt Deutschland und 1 % über dem Durchschnitt für Mecklenburg-Vorpommern. Das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel für die Anreise nach Usedom ist die Bahn (7 %), gefolgt von Bus und Flugzeug (je 3 %). Gegenüber der Gästebefragung im Jahr 2010 ergab sich somit keine Veränderung.

Usedom im Wettbewerb	Usedom			Mecklenburg- Vorpommern	Deutschland
	Volumen	Anteilswert je Kategorie	Veränderung zum Ø Jahre 2013- 2015	Anteilswert je Kategorie	Anteilswert je Kategorie
<i>Berichtsperiode: Ø Jahre 2016-2018</i>					
Verkehrsmittel <i>„Basis: Urlaubsreisen ab 1Übernachtung“</i>	Tsd.	%	%-Pkt.	%	%
PKW	809	84	.	83	74
Bahn	64	7	.	8	13
Bus	32	3	.	5	6
Flugzeug	28	3	.	1	2
Wohnmobil / Wohnwagen	17	2	.	3	3
Sonstiges Verkehrsmittel	8	1	.	1	2

Tabelle 1: Verkehrsmittelnutzung zur Anreise nach Usedom (Zeitraum 2016 –2018)

Der DestinationMonitor hat ebenfalls ermittelt, dass im Zeitraum 2016 bis 2018 insgesamt 831.000 Tagesreisen nach Usedom unternommen worden sind, wovon 814.000 private und 17.000 geschäftliche Tagesreisen waren. Informationen über die Anreiseart der Tagesgäste wurde nicht gegeben. Die starke Fixierung auf den Pkw im touristischen An- und Abreiseverkehr ist dabei sicherlich eine der Hauptursachen für die Verkehrsprobleme auf Usedom. Trotz einer hohen Pkw-Verfügbarkeit der Urlauber zeigte sich in der Befragung aber, dass der Pkw zwar „auch“ für Vor-Ort-Aktivitäten genutzt wurde (70 – 80 %), aber eben nicht ausschließlich. Auch der Fußverkehr (ca. 60 %) und der Radverkehr (ca. 45 %) hatten eine herausgehobene Bedeutung. Mittlerweile dürfte der Radverkehrsanteil noch gestiegen sein. Der ÖPNV rangiert erst an vierter Stelle (ca. 40 %), wobei die Usedomer Bäderbahn von den Urlaubern sehr viel häufiger genutzt wurde als der Bus.

2 Verkehrssystem und Nutzung

2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Straßennetz

Die Insel Usedom hat derzeit zwei Straßenverbindungen mit dem deutschen Festland:

- Die nördliche Anbindung über die Wolgaster Brücke im Zuge der Bundesstraße B 111 verbindet Usedom mit dem Mittelzentrum Wolgast und dem Teil-Oberzentrum Greifswald und schließt die Region an die Bundesautobahn BAB 20 in nördliche bzw. westliche Richtung nach Stralsund (Teil-Oberzentrum), Rostock, Schwerin und Hamburg/Nordwestdeutschland an.
- Die südliche Anbindung über die Zecheriner Brücke im Zuge der Bundesstraße B 110 stellt die Verbindung zum Mittelzentrum Anklam und an die Bundesautobahn BAB 20 in südliche Richtung nach Berlin und Ost- bzw. Süddeutschland.

Die beiden Straßenverbindungen, insbesondere die Wolgaster Brücke, werden gerade von Berufspendlern zwischen dem Festland und der Insel sowie von den Urlaubsgästen genutzt, die mit dem Pkw an- und abreisen (vgl. Unterkapitel Kfz-Verkehrsaufkommen).

Der polnische Teil der Insel Usedom ist derzeit nur über zwei Fährverbindungen mit der Insel Wollin, dem auf Wollin befindlichen Hafen von Świnoujście (Swinemünde) und dem polnischen Festland verbunden, davon eine im Stadtgebiet von Świnoujście (Swinemünde) über die Swine und eine weitere südlich des Stadtgebiets. Von dort besteht Anschluss jeweils über die Landesstraßen (droga krajowa) 3 in Richtung Szczecin (mit oberzentraler Funktion auch für Teile von Vorpommern) Nord- und Westpolen. Bis zum Jahr 2022 soll die Fähre durch einen Tunnel unter der Swine im Zuge der Landesstraße 3 ersetzt werden (vgl. Fokusthema „Swinetunnels“). Neben dem Bau des Swinetunnels wird derzeit auch die Landesstraße 3 im Abschnitt Świnoujście (Swinemünde) – Rzęsnica zur zweibahnigen, kreuzungsfreien Schnellstraße S 3 ausgebaut; in Rzęsnica besteht Anschluss an die polnische Autobahn 6 in Richtung Szczecin und Berlin (via Bundesautobahn BAB 11) bzw. Westpolen (via S 3).



Abbildung 2: Überörtliche Verkehrsanbindung im Straßennetz

Die wichtigste Straßenerschließung des deutschen Teils der Insel Usedom bildet die sogenannte Küstenstraße im Zuge der Bundesstraße B 111 zwischen Wolgaster Brücke und Knoten Pudagla via Zinnowitz, Koserow, Kölpinsee, Ückeritz, sowie der Fortsetzung östlich des Abzweigs Pudagla über die Landesstraße 266 nach Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck. Die ehemals durchlaufende Bundesstraßenverbindung wurde vor mehr als 10 Jahren östlich des Abzweigs Pudagla zur Landesstraße L 266 herabgestuft, und ab dem Knotenpunkt Swinemünder Chaussee / L 266 aus Korswandt bis Ahlbeck Grenze zur Gemeindestraße mit dem Ziel, verkehrliche und verkehrstechnische Maßnahmen implementieren zu können und damit eine deutliche Verkehrsentslastung der drei Kaiserbäder vom Durchgangsverkehr zu erreichen. Seither verläuft die B 111 über Pudagla und Neppermin bis zum Abzweig Neppermin, wo sie auf die B 110 trifft. Die Bundesstraße B 110 bildet die südliche Erschließungsachse im Straßennetz und verbindet die Zecheriner Brücke mit Świnoujście (Swinemünde) via Usedom (Stadt), Zirchow und Garz (Grenzübergang).

In Zirchow schließt die Landesstraße L 266 aus Richtung Ahlbeck via Korswandt an die Bundesstraße B 110. Die Anbindung der Gemeinden im nördlichen Inselbereich (Trassenheide, Karlshagen, Peenemünde) erfolgt über die Landesstraße L 264.

Die Gemeinden im Usedomer Achterland sind über Kreis- oder Gemeindestraßen untereinander und mit dem übergeordneten Straßennetz verbunden.

Zwischen dem deutschen und dem polnischen Teil von Usedom gibt es zwei Straßenverbindungen

- über die Bundesstraße B 110 / Landesstraße 93 (PL) via Grenzübergang Garz
- sowie zwischen Ahlbeck und Świnoujście (Swinemünde) im Zuge der Gemeindestraße Swinemünder Chaussee/ Wojska Polskiego.

An beiden Übergängen gilt eine Beschränkung für Fahrzeuge > 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

2.2 Kfz-Verkehrsaufkommen

Zur Ermittlung der Verkehrsbelastung im Straßennetz standen automatisch erfasste Verkehrsmengendaten für das Jahr 2018 aus Zählstellen an den Bundesstraßen B 110 und B 111 in Bannemin, Ückeritz, Pudagla und Usedom (Stadt) zur Verfügung. Die Lage der Zählstellen im Straßennetz ist Abbildung 3 zu entnehmen.

Zur Verkehrsbelastung auf den Landesstraßen L 264 und L 266 liegen keine Zähl-daten vor. Nach Einschätzung der lokalen Akteure ist jedoch auch auf diesen Straßen die Verkehrsbelastung zumindest saisonal sehr hoch.



Abbildung 3: Lage der automatischen Zählstellen im Straßennetz

Verkehrsaufkommen an den deutschen Inselzufahrten / Schwerververkehrsanteil

Das Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2018 an den deutschen Inselzufahrten wird über die Zählstellen in Bannemin (Zufahrt Wolgaster Brücke) und Usedom (Stadt) (Zufahrt Zecheriner Brücke) erfasst (vgl. Abbildung 4). Die Verbindung über die Wolgaster Brücke war dabei mit rd. 4,7 Mio. Kfz/Jahr (2018) bzw. einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von rd. 13.000 Kfz/24 h deutlich stärker frequentiert als die Zufahrt über die Zecheriner Brücke. Dies führte in Spitzenzeiten immer wieder zu Behinderungen im Verkehrsablauf auf der B111 (s. u.). Die Zufahrt über die Zecheriner Brücke war mit 3,1 Mio. Kfz/Jahr (2018) bzw. einem DTV von rd. 8.500 Kfz/24 h belastet. Die nördliche Inselzufahrt hat damit eine ca. 50 % höhere Verkehrsbelastung als die südliche Inselzufahrt. Zwar war der Schwerverkehrsanteil auf der südlichen Inselzufahrt mit einem Anteil von 3,3 % am Kfz-Verkehrsaufkommen etwas höher als auf der nördlichen Inselzufahrt mit einem Anteil von 2,8 %. Dennoch hat die nördliche Inselzufahrt absolut gesehen ein rund 30 % höheres Schwerverkehrsaufkommen als die südliche Inselzufahrt.

Im Zeitraum 2009 bis 2018 verzeichnete die südliche Inselzufahrt (B 110) eine kontinuierliche Zunahme des Kfz-Verkehrs um rd. 20 %. Demgegenüber blieb das durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsaufkommen (DTV) auf der nördlichen Inselzufahrt (B 111) im gleichen Zeitraum mit rd. 12.500 Kfz/Tag relativ konstant mit jährlichen Schwankungen von ± 500 Kfz/Tag um diesen Durchschnittswert. Im gleichen Zeitraum verzeichnete die Insel Usedom insgesamt 20 % mehr Gästeankünfte mit den größten Zuwächsen in Trassenheide, Koserow und Zempin. Im Mittel nahm das Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen der Insel also weniger stark zu, als die aus der Steigerung der Gästeankünfte zu erwarten gewesen wäre. Gründe hierfür lassen sich nicht eindeutig benennen (auch weil Vergleichszahlen für den Zeitraum von anderen Dauerzählstellen auf Usedom nicht vorliegen). Eher unwahrscheinlich sind rückläufige Zahlen bei den Tagesgästen aus Świnoujście (Swinemünde) bzw. der Insel Wollin oder vom Festland. Wahrscheinlicher ist, dass die Gäste trotz Pkw-Anreise vor Ort auf andere Verkehrsmittel umsteigen, insbesondere den ÖPNV (UBB, Regionalbus) oder das Fahrrad bzw. Pedelec. Der Schwerverkehrsanteil lag für beide Inselzufahrten im Zeitraum 2010 bis 2014 relativ konstant bei 4,4 bis 4,9 %, fiel dann jeweils abrupt ab und pendelte sich seit 2015 bei einem Anteil von rd. 3,5 % (B 110) bzw. rd. 3,0 % (B 111) ein.

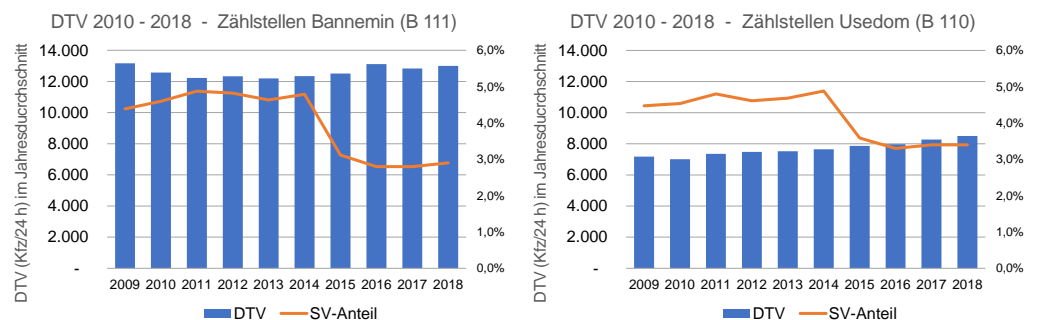


Abbildung 4: Durchschnittliches tägliches Kfz-Verkehrsaufkommen (DTV) an den Inselzufahrten Bannemin (B 111) und Usedom Stadt (B 110) im Zeitraum 2009 bis 2018

Saisonale und wochentägliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens

Ein Vergleich von Verkehrsdaten der vier Zählstellen zeigt die räumliche Verteilung des Kfz-Verkehrs (vgl. Abbildung 5). Die Bundesstraße B 111 in Bannemin hatte die mit Abstand höchste Verkehrsbelastung. Bis zur Zählstelle Ückeritz nahm das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der B 111 deutlich ab, u.a. weil die B 111 vom Quell-Ziel-Verkehr des Ostseebads Zinnowitz und des gesamte Inselnordens in/aus Richtung Festland bereits entlastet ist. Die geringste Verkehrsbelastung hatte die B 111 in Pudagla aufgrund der Entlastung durch den Kfz-Verkehr, der vor Pudagla über die Landesstraße L 266 in und aus Richtung der drei Kaiserbäder fließt. Damit konzentriert sich ein Großteil des Kfz-Verkehrs auf die Küstenstraßen zwischen Zinnowitz und Ahlbeck.

Die Auswertung der DTV-Monatswerte zeigt die starken saisonalen Schwankungen des Kfz-Verkehrsaufkommens (vgl. Abbildung 5). So ist die Verkehrsbelastung im Hauptsaisonmonat Juli teilweise mehr als doppelt so hoch wie im Monat Januar (Beispiel Zählstelle Usedom, Vergleich DTV Juli zu Januar: + 125 %). Auch wenn die Monate Juli und August die aufkommensstärksten Monate waren, so zeigt sich aufgrund der mittlerweile stärker frequentierten Nebensaisonzeiten ein kontinuierlicher Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens ab März und ein langsames Abflachen bis in den November hin. Verkehrsschwächer waren lediglich die Monate Dezember bis Februar.

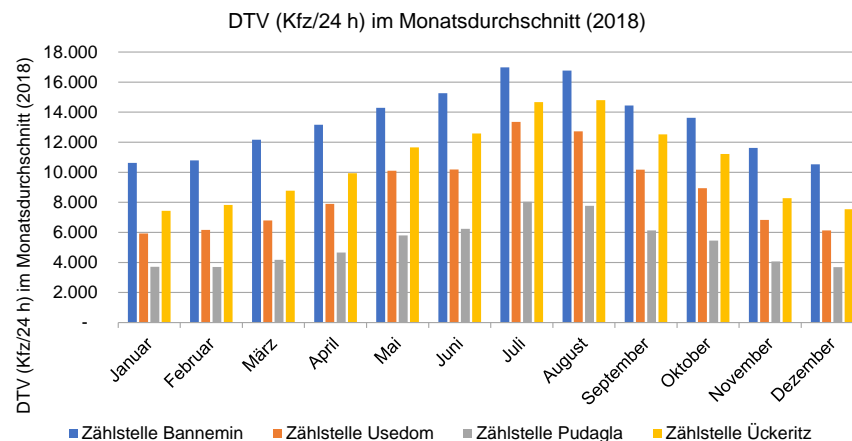


Abbildung 5: DTV (Kfz/24 h) im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018

Aktuelle Daten zum Quell-Ziel- und Durchgangsverkehr in/aus Richtung Świnoujście (Swinemünde) liegen nicht vor. Bei der Kordonzählung im Sommer 2008 wurden an einem Sonntag bis zu 8.800 Kfz gezählt, davon ca. 80 % am Grenzübergang Ahlbeck. Weitere Auswertungen der Verkehrszählungen 2008 ergaben, dass es sich beim Grenzverkehr hauptsächlich um Binnenverkehr auf der Insel Usedom handelt, vor allem zwischen Świnoujście (Swinemünde) und den drei Kaiserbädern (ca. 75 %). Der Durchgangsverkehr zu den Brücken in Wolgast und Zecherin war von untergeordneter Bedeutung (ca. 10 %).

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) ändert sich nicht nur saisonal, sondern auch an den einzelnen Wochentagen (Monatsdurchschnittswerte). Üblicherweise

ist das Verkehrsaufkommen an den Werktagen Montag bis Donnerstag höher als an den Wochenenden Samstag und Sonntag, wobei der Freitag ein Übergangstag ist, der häufig schon zum Wochenende gerechnet werden kann. Für Urlaubsregionen wie die Insel Usedom mit ausgeprägtem An- und Abreiseverkehr am Wochenende gilt dies jedoch nur in der Nachsaison. Eine Auswertung für alle vier Zählstellen zeigt, dass die Kfz-Belastung an Samstagen im Jahr 2018 in den Hauptsaisonmonaten Juli und August gleichauf oder sogar deutlich über den Belastungswerten an Werktagen lag. An den Zählstellen Usedom (Stadt) und Pudagla, die den An- und Abreiseverkehr der südlichen Inselzufahrt widerspiegeln, verzeichnete auch der Sonntag noch Spitzenwerte, während in Bannemin und Ückeritz der Freitag noch sehr hohe Belastungswerte hatte (vgl. Abbildung 6). Die Kfz-Belastungen der übrigen Wochentage unterscheiden sich für den jeweils betrachteten Monat kaum voneinander. Für die Zählstelle Usedom fällt darüber hinaus die hohe Spreizung der Belastungswerte zwischen den Wochenenden Freitag bis Sonntag und den übrigen Wochentagen auf.

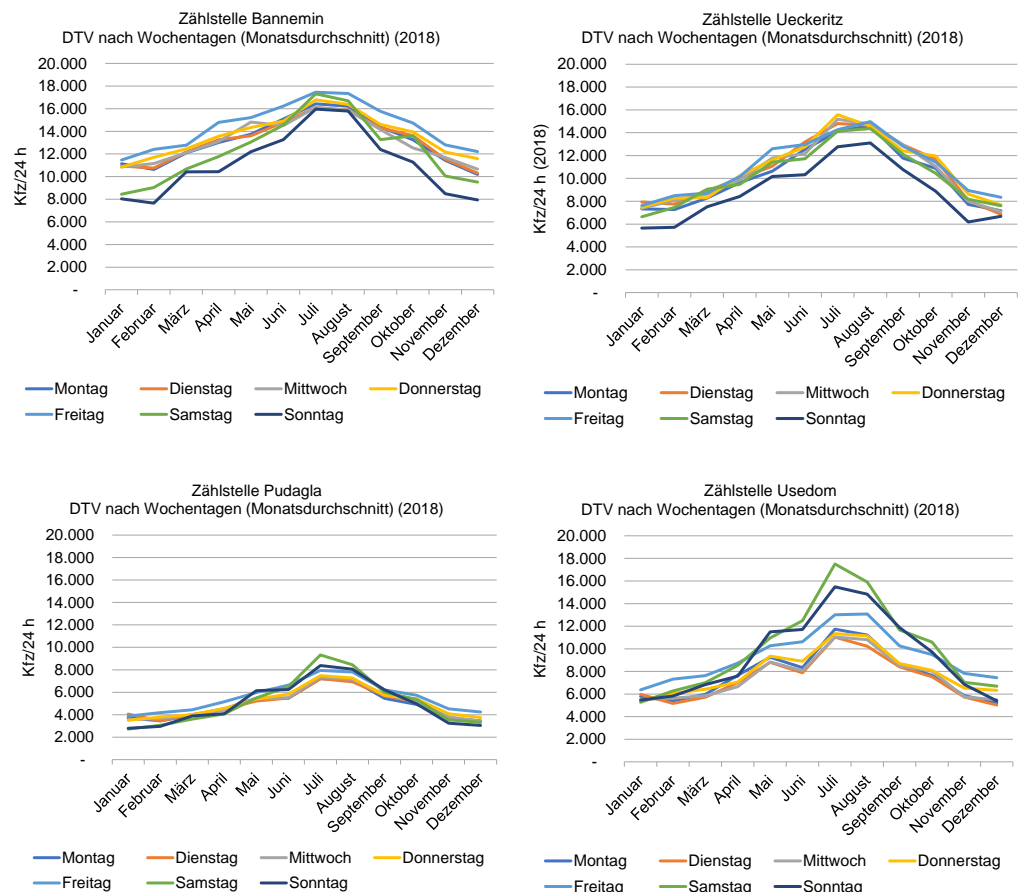


Abbildung 6: DTV je Wochentag im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018

Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf in der Hauptsaison

Das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf während der Hauptsaison (Zeitraum 23.07. bis 05.08.2018) an den vier Zählstellen entwickelt sich jeweils ähnlich, wenn auch auf unterschiedlichem Niveau (vgl. Abbildung 7). Eine für ländlich geprägte Räume typische, vom Berufsverkehr geprägte Verkehrsspitze am Morgen (6 – 9 Uhr) und am

Spätnachmittag bzw. Abend (16 – 18 Uhr) ist auf Usedom nicht zu erkennen. Vielmehr zeigte sich an fast allen Wochentagen ein mit dem Berufsverkehr gegen 6 Uhr morgens einsetzender, kontinuierlicher Anstieg des Kfz-Verkehrsaufkommens bis zur Mittagszeit gegen 11 Uhr. Anschließend ging die Verkehrsbelastung langsam zurück und erreichte erst in den späten Abendstunden (nach 21 oder 22 Uhr) wieder das Niveau wie zu Beginn des Berufsverkehrs am Morgen. Zwischen 14 und 18 blieb das Kfz-Verkehrsaufkommen dabei häufig konstant oder stieg zur Berufsverkehrszeit am Nachmittag sogar nochmals leicht an. Dass sich die übliche Morgenspitze stärker in den Vormittag hinein verlagert, ist vermutlich auch darauf zurückzuführen, dass der Auswertungszeitraum in den Schulferien lag, so dass zumindest die nicht im Tourismusgewerbe beschäftigten, auf Usedom wohnenden Arbeitnehmer keine Arbeitswege hatten. Andererseits ist gerade in diesem Zeitraum die Zahl der Beschäftigten im Tourismusgewerbe (einschließlich der Saisonkräfte) am höchsten.

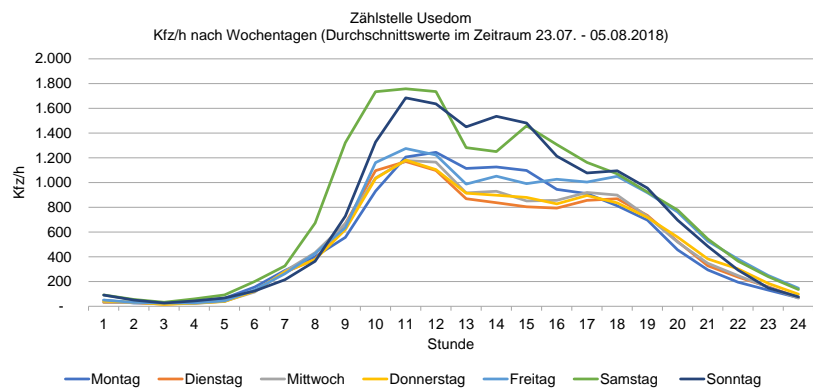
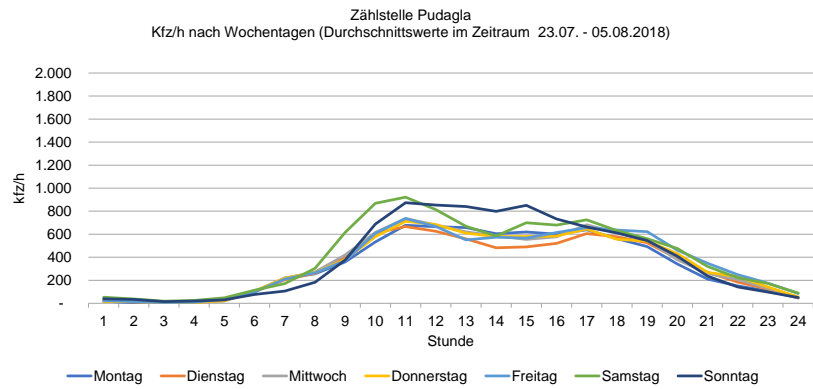
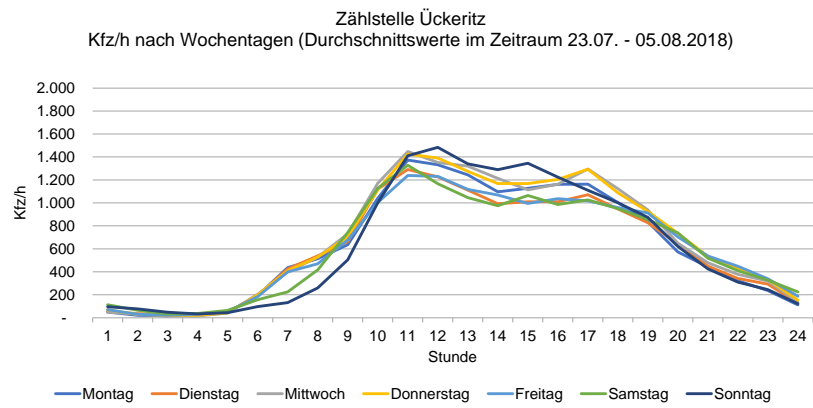
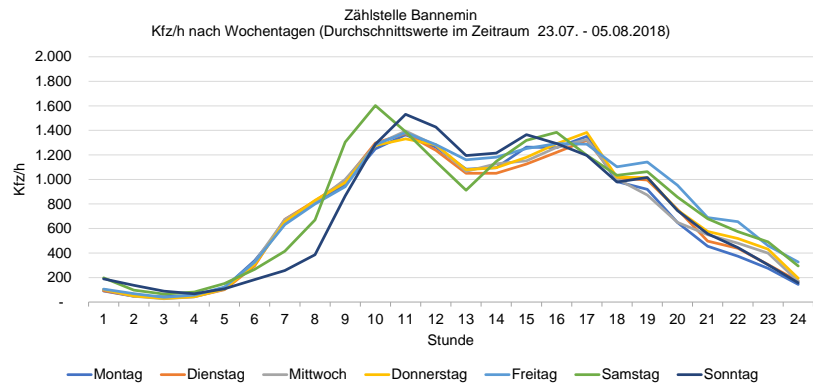


Abbildung 7: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf während der Hauptsaison an den vier Zählstellen im Jahr 2018

Spitzenbelastungen im Kfz-Verkehr

Im Jahr 2018 traten die Spitzenbelastungen beim durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) an den vier Zählstellen ausschließlich in der Sommersaison an Freitagen und Samstagen mit starkem An- und Abreiseverkehr auf.

Die höchsten Stundenbelastungen gab es erwartungsgemäß am Vormittag im Zeitraum zwischen 9 und 11 Uhr, aber nicht unbedingt nur an den Wochenendtagen, sondern auch an durchschnittlichen Werktagen.

Zählstelle	Bannemin	Usedom	Pudagla	Ückeritz
Spitzenwerte der Tagesbelastung im Kfz-Verkehr				
Datum	27.07.2018	28.07.2018	28.07.2018	10.08.2018
Wochentag	Freitag	Samstag	Samstag	Freitag
DTV (Tag der Spitzenbelastung)	18.857	18.843	10.020	17.294
DTV (Jahresdurchschnitt 2018)	13.000	8.500	5.083	10.338
Spitzenwerte der Stundenbelastung im Kfz-Verkehr				
Datum	04.08.2018	28.07.2018	02.01.2018	17.07.2018
Wochentag	Samstag	Samstag	Dienstag	Dienstag
Zeitraum (Uhr)	9:01 – 10:00	9:01 – 10:00	10:01 – 11:00	10:01 – 11:00
Anzahl Kfz/h	1.612	1.809	1.021	1.616

Tabelle 2: Spitzenbelastungen im Kfz-Verkehr an den vier Zählstellen

Verkehrslenkung

Seit Sommer 2015 ist eine Netzbeeinflussungsanlage zur Lenkung der Kfz-Verkehrsströme auf die Insel Usedom in Betrieb. An mehreren Zählstellen auf der Insel und an den Inselzufahrten wird das Verkehrsaufkommen gemessen (Bluetooth-Technologie) und je nach Verkehrsaufkommen werden Routenempfehlungen mithilfe von Wechselwegweisungsanlagen an den Straßenknoten B 109 / B 111 in Karlsburg (westlich von Wolgast) und B 111 / L 266 in Schmollensee angezeigt. Ziel ist es, die in Spitzenzeiten stark belastete Ortsdurchfahrt Wolgast zu entlasten und den Verkehr über die weniger frequentierte südliche Zufahrt der Zecheriner Brücke zu leiten.

Feste Swinequerung in Świnoujście (Swinemünde)

Mit dem Swinetunnel in Świnoujście (Swinemünde) ist eine feste Straßenverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wollin seit dem Jahr 2018 im Bau. Die Fertigstellung ist für September 2022 geplant. Der Swinetunnel soll die beiden Fährverbindungen zwischen den auf beide Inseln verteilten Stadtquartiere entlasten bzw. ersetzen. Die westliche Tunnelzufahrt auf der Insel Usedom liegt südlich des Stadtzentrums bzw. des polnischen Militärhafens. Die nördliche Tunnelzufahrt auf der Insel Wollin liegt in Höhe des Abfertigungsbereichs des heutigen Fährterminals. Mit dem Swinetunnel erhält der

Seehafen von Świnoujście (Swinemünde) eine direkte Straßenverbindung an das deutsche Autobahnnetz in Richtung Hamburg / Nordwestdeutschland / Niederlande. Der heute noch erforderliche Umweg über Szczecin entfällt. Dementsprechend groß sind die Befürchtungen auf deutscher Seite, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen zwischen Świnoujście (Swinemünde) und dem deutschen Teil der Insel Usedom, insbesondere im Schwerlastverkehr, nach der Eröffnung des Tunnels deutlich zunehmen und dort die Erholungs- und Lebensqualität stark beeinträchtigen wird.

Die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern hat daher im Jahr 2017 ein Verkehrsgutachten zu den verkehrlichen Auswirkungen einer festen Swinequerung erstellen lassen [24]. Das Gutachten bewertet vier Prognosefälle zur Verkehrsentwicklung in Verbindung mit verschiedenen Maßnahmenzenarien (Ausbau der Straßeninfrastruktur, Tonnagebeschränkung) (vgl. Tabelle 3).

Lfd. Nr.	Prognoseansatz/ Szenarienbeschreibung	Szenario Nr.	Prognosefall
1	Trendprognose - keine Maßnahmen	-	Prognose-Ohnefall
2	Modellprognose: - feste Swinequerung - keine Lkw > 7,5 t ü. GüSt Garz - keine Ertüchtigung der B 110	1	Prognose-Planfall 1
3	Modellprognose: - feste Swinequerung - Lkw > 7,5 t ü. GüSt Garz - keine Ertüchtigung der B 110	2	Prognose-Planfall 2
4	Modellprognose: - feste Swinequerung - Lkw > 7,5 t ü. GüSt Garz - Ertüchtigung der B 110	3	Prognose-Planfall 3

Tabelle 3: Verkehrsgutachten zur festen Swinequerung – Szenarien- und Prognosefälle

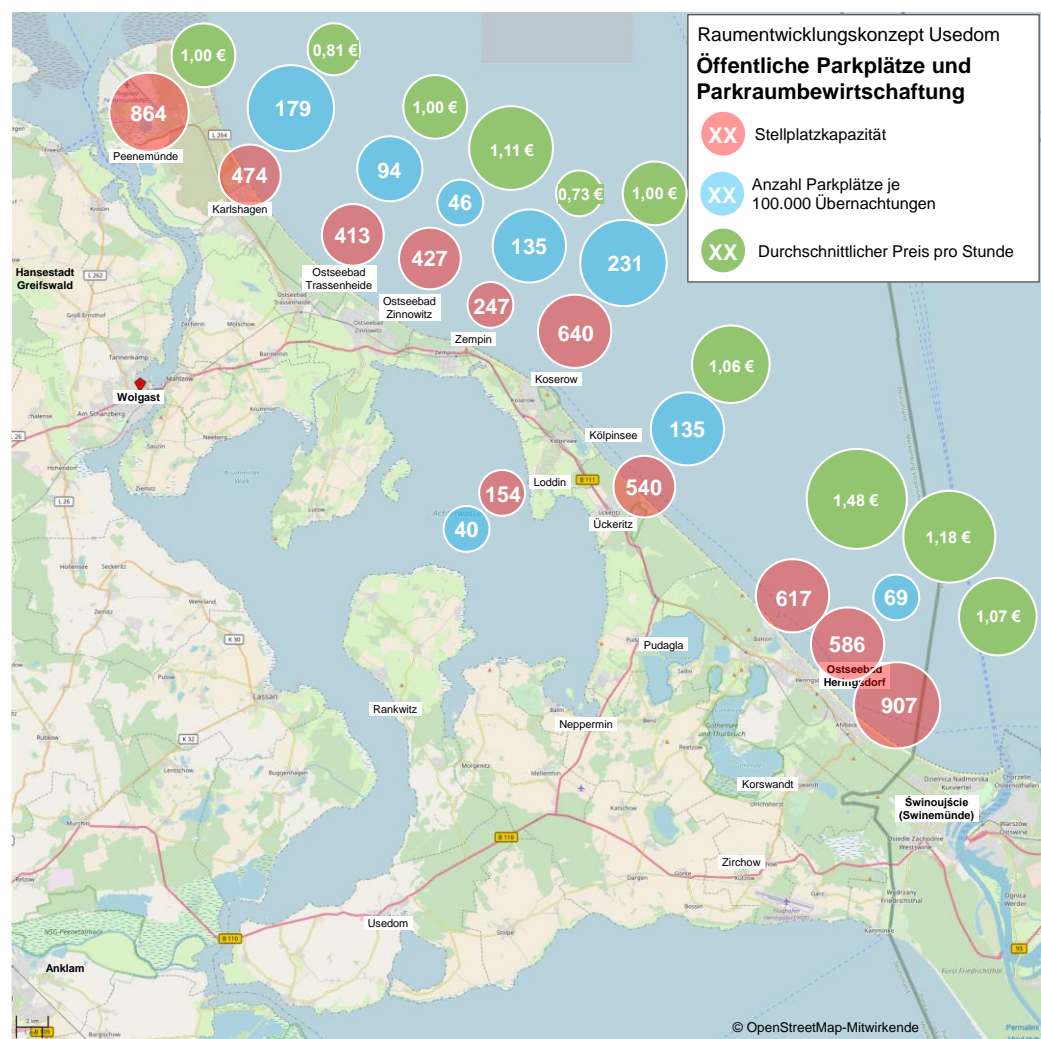
Gemeinsam ist allen Prognosefällen die Berücksichtigung eines allgemeinen Zuwachses im Gesamtverkehr um insgesamt rd. 13 %, vor allem aufgrund des Anstiegs der Gästezahlen auf Usedom und einer Zunahme des Ausflugsverkehrs, sowie des Schwerverkehrs um 32 %. Hinzu kommen Mehrverkehre aufgrund der festen Swinequerung, die jedoch als moderat eingeschätzt werden, wenn – wie in Prognose-Planfall 1 berücksichtigt – keine Ausbaumaßnahmen auf deutscher Seite erfolgen und die Gewichtsbeschränkung auf der B 110 für Lastkraftwagen > 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht weiterhin bestehen bleiben. Diese zusätzlichen Verkehrsmengen vom bzw. zum Seehafen Świnoujście (Swinemünde) werden sich auf der B 110 bis zur Autobahn BAB 20 (Anschlussstelle Jarmen) auswirken, insbesondere im Schwerverkehr. Sollte die Gewichtsbeschränkung jedoch wegfallen und die zusätzlichen Ausbaumaßnahmen auf der B 110 erfolgen, wäre mit einem deutlichen Anstieg des Schwerverkehrs um bis zu 1.800 Fahrzeuge/Tag zu rechnen.

2.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Kapazitäten der öffentlichen Parkplätze

Aus den drei Ämtern und der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf wurden 85 öffentliche Parkplätze mit insgesamt 5.869 Kfz-Stellplätzen gemeldet. Die Kapazität dieser Parkplätze variiert zwischen 2 und 380 Stellplätzen.

Die Parkplätze konzentrieren sich in den Küstenorten und hier vor allem in Strandnähe sowie an tagestouristischen Zielen, wie dem Historisch-Technischen Museum Peenemünde und der Phänomenta. Die meisten öffentlichen Parkplätze gibt es in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf. Für die Achterland-Gemeinden wurden keine öffentlichen Stellplätze gemeldet (vgl. Abbildung 8).



In den Durchschnittspreisen sind gebührenfreie Stellplätze mit 0,00 EUR/h berücksichtigt.

Abbildung 8: Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Stellplatzkapazitäten und Parkgebühren

Das Verhältnis von öffentlichen Parkplatzkapazität zu Übernachtungen variiert je nach Urlaubsort sehr stark. Koserow und Karlshagen haben im Verhältnis zu den Übernachtungszahlen sehr viele Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen, Zinnowitz und

Heringsdorf/Ahlbeck/Bansin haben vergleichsweise wenige öffentlichen Parkplatzkapazität je Übernachtung. Allerdings wird den meisten Übernachtungsgästen auf Usedom ein Stellplatz auf dem Areal ihrer Unterkunft angeboten, so dass sie nicht unbedingt auf öffentliche Stellplätze angewiesen sind. Diese werden nach Einschätzung der lokalen Akteure überwiegend von Tagesgästen in Anspruch genommen, wobei es sich sowohl um Tagesgäste im Insel-Binnenverkehr handeln kann als auch um Tagesgäste vom Festland.

Parkraumbewirtschaftung

Die öffentlichen Parkplätze auf Usedom sind (fast) durchgängig bewirtschaftet, d. h. das Parken ist zeitbegrenzt und/oder gebührenpflichtig. Sehr häufig werden Parkgebühren erhoben, aber die Parkdauer ist nicht beschränkt. Nur ein sehr geringer Anteil der Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen ist sowohl zeitlich beschränkt als auch gebührenpflichtig. Dabei unterscheiden sich die Bewirtschaftungsregelungen je nach Gemeinde und Lage der Parkplätze innerhalb der Gemeinde voneinander.

Zinnowitz ist die einzige Gemeinde mit einem größeren Anteil an Kurzzeitparkplätzen (maximale Parkdauer: 2 Stunden), während es in Peenemünde, Karlshagen, Trassenheide keine Begrenzung der maximalen Parkdauer gibt. Die übrigen Gemeinden mit öffentlichen Stellplätzen haben auf 3 bis 17 % der Stellplätze eine Zeitbeschränkung von maximal 4 Stunden (vgl. Abbildung 9).

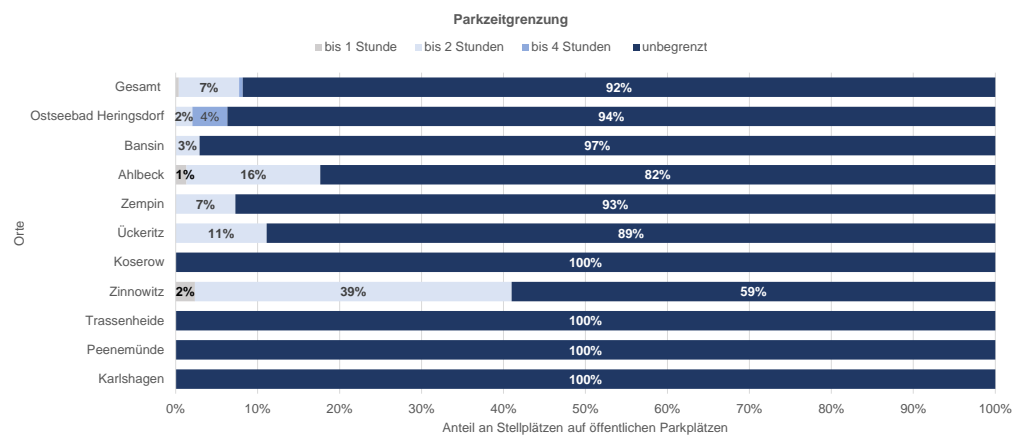


Abbildung 9: Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Parkzeitbegrenzung

In Peenemünde, Trassenheide, Koserow, Ückeritz, Bansin und Heringsdorf (Ortsteil) sind alle öffentlichen Parkplätze gebührenpflichtig, in Albeck sind es 87 %, in Zinnowitz 83 % und in Zempin nur 73 % der öffentlichen Parkplatzkapazitäten. In Ückeritz und Zempin werden Parkgebühren nur in der Sommersaison erhoben.

Die durchschnittlichen Parkgebühren je Stunde sind je nach Gemeinde unterschiedlich. Am preiswertesten parkt man in Zempin mit durchschnittlich 0,73 EUR je Stunde, doppelt so teuer ist das Parken in Bansin mit durchschnittlich 1,48 EUR je Stunde. Besonders auffällig sind die Gebührenunterschiede zwischen den drei Kaiserbädern Ahlbeck (1,07 EUR/h), Heringsdorf (1,18 EUR/h) und Bansin (1,48/h). Die

Linie	Linienverlauf	Zwischenhalte
RB 23 (früher: RB 21/22)	Świnoujście (Swinemünde) – Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin – Zinnowitz – Wolgast – Züssow	Ahlbeck Grenze Seebad Ahlbeck Ahlbeck Ostseetherme Seebad Heringsdorf Heringsdorf NeuhoF Bansin Seebad Schmollensee Neu Pudagla Ückeritz Stubbenfelde Kölpinsee Koserow Zempin Zinnowitz Trassenheide Bannemin-Mölschow Wolgaster Fähre Wolgast Hafen Wolgast Hohendorf Buddenhagen Karlsburg Züssow
RB 24	Zinnowitz – Trassenmoor – KarlsHagen – Peenemünde	Zinnowitz Trassenmoor KarlsHagen Peenemünde

Tabelle 4: Linien, Linienverlauf und Zwischenhalte der Bahnlinien

Die Züge der Linie Züssow – Świnoujście (Swinemünde) verkehren ganzjährig im 1-h-Takt, so dass in Züssow jeweils ein Anschluss an die IC-/ICE- bzw. RE-Züge in bzw. aus Richtung Berlin und Greifswald/Stralsund besteht. In der Sommersaison (Mitte Mai bis Anfang Oktober) wird das Bahnangebot auf der Insel Usedom zwischen Świnoujście (Swinemünde) und Wolgast verdichtet, so dass sich auf diesem Streckenabschnitt teilweise ein 30-Min-Takt ergibt. Seit Dezember 2019 gibt es keine Direktverbindungen auf den Linien zwischen der Insel Usedom und Greifswald/Stralsund (ehemals RB 21), so dass seitdem ein Umstieg in Züssow notwendig ist. Die heutige Umsteigezeit liegt zwischen 9 und 22 Minuten.

Die Insel Usedom ist nicht unmittelbar an das Fernverkehrsliniennetz der Deutschen Bahn angebunden; die Fernverkehrszüge in und aus Richtung Berlin halten jedoch in Züssow. Die durchgehende Regionalzugverbindung „Usedom-Express“ zwischen Berlin und der Insel wurde im Jahr 2014 eingestellt.

Die Anzahl der Zugpaare nach den Wochentagen und der jeweilige Takt auf den Streckenabschnitten der RB23/24 ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Streckenabschnitt	Zugpaare	Takt [min]
RB 23 (Świnoujście (Swinemünde) – Wolgast)	Mo – Fr: 27 (Sommer) Sa: 26 (Sommer) So/Feiertag: 26 (Sommer)	Sommer: 30 Winter: 60'
RB 23 (Wolgast – Züssow)	Mo – Fr: 18 Sa: 17 So/ Feiertag: 17	60'
RB 24 (Zinnowitz – Peenemünde)	Mo – Fr: 18 Sa: 16 So/Feiertag: 16	60'

Tabelle 5: Fahrtenangebot der RB-Linien 23 und 24

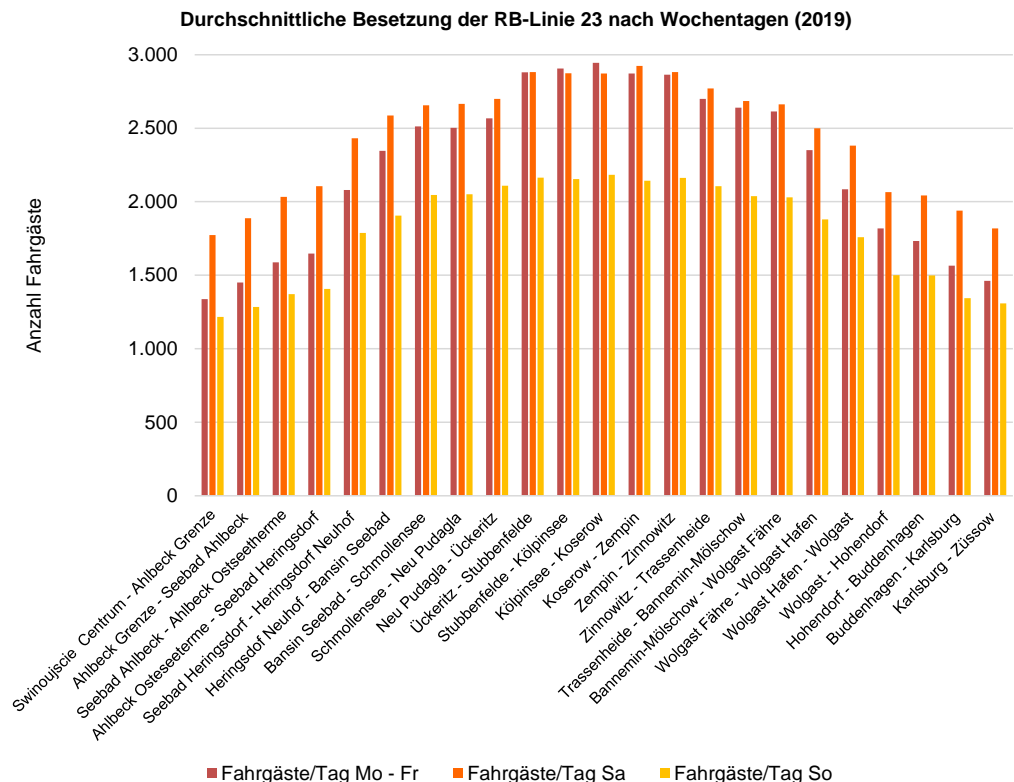
Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr

Die Regionalbahnlinie RB 23 (Świnoujście (Swinemünde) – Züssow) verzeichnete im Jahresdurchschnitt 2019 zwischen 1.300 und 2.700 Personenfahrten je Abschnitt an einem mittleren Werktag (Mo – Fr), zwischen 1.800 und 2.900 Personenfahrten an Samstagen

und zwischen 1.200 und 2.200 Personenfahrten an Sonntagen (vgl. Abbildung 11). Die höchsten Besetzungen (> 2.500 Personenfahrten/Tag) treten dabei im Abschnitt Seebad Heringsdorf bis Wolgast auf mit Spitzenwerten zwischen Ückeritz und Zempin. Die geringsten Besetzungen sind auf den Endabschnitten der RB-Linie 23 in Richtung Züssow und Świnoujście (Swinemünde) zu beobachten. Der aufkommensstärkste Tag ist der Samstag; hier überlagern sich die Fahrgäste im Inselverkehr mit an- und abreisenden Urlaubern. An Sonntagen ist die Nachfrage um bis zu 25 % geringer als unter der Woche, vor allem auf den Streckenabschnitten mit der höchsten Nachfrage.

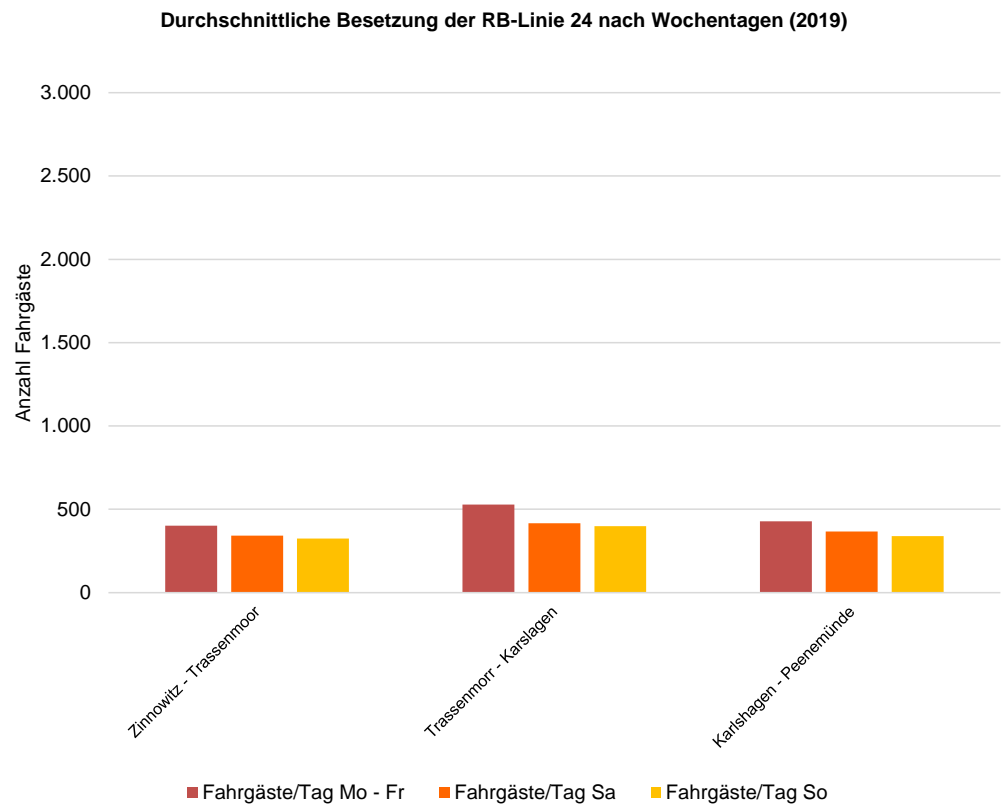
Entsprechend der saisonalen Schwankungen bei den Gästezahlen sind die Fahrgastzahlen im Sommer deutlich höher als im Winter, weshalb das Fahrtenangebot von einem 1-h-Takt zu einem 30-min-Takt verdichtet wird. Dennoch kommt es an Spitzentagen in der Hauptsaison immer wieder zu Kapazitätsengpässen und Überlastungen. Verschärft wird die Situation an diesen Tagen durch die die Mitnahme von Fahrrädern, was durch die Zunahme der touristischen Fahrradnutzung verstärkt vorkommt.

Im Vergleich zur Regionalbahnlinie RB 23 ist die Regionalbahnlinie RB 24 (Zinnowitz – Peenemünde) deutlich schwächer nachgefragt. Die Linie verzeichnete im Jahresdurchschnitt 2019 zwischen 400 und 530 Personenfahrt je Abschnitt an einem mittleren Werktag (Mo – Fr). An Samstagen war die Nachfrage um 15 % und an Sonntagen um 20 % geringer (vgl. Abbildung 11).



Daten: VMV

Abbildung 11: Durchschnittliche Besetzung der RB-Linie 23 nach Wochentagen



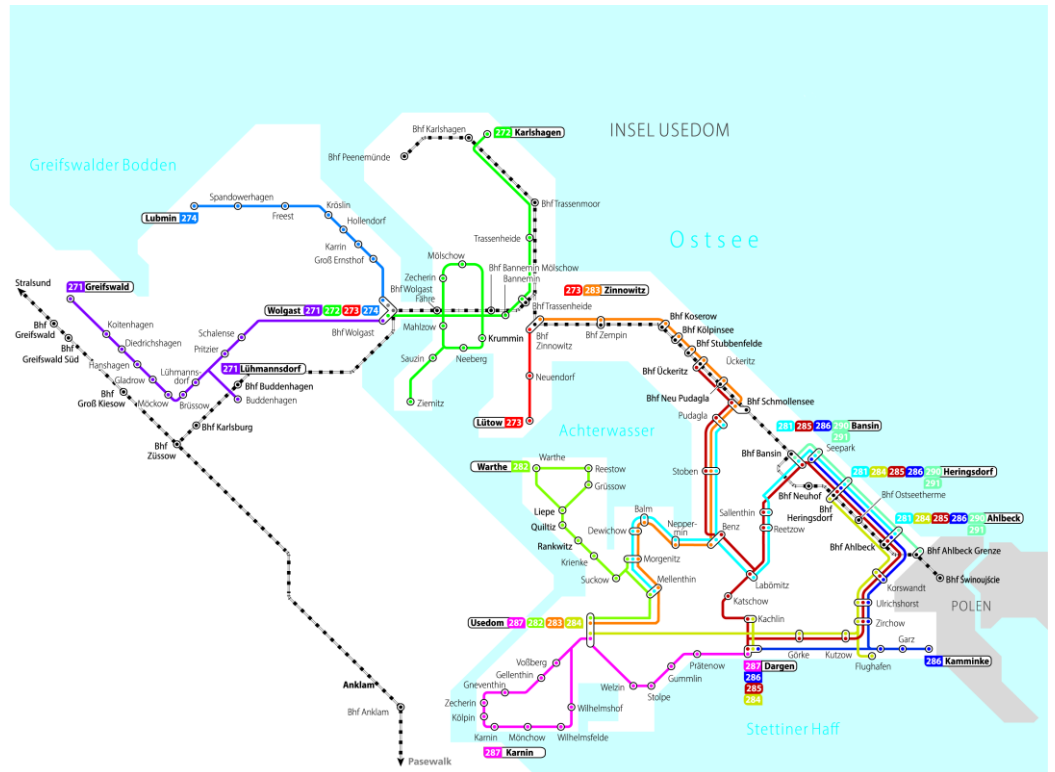
Daten: VMV

Abbildung 12: Durchschnittliche Besetzung der RB-Linie 24 nach Wochentagen

Die aufkommensstärksten Bahnhöfe der Usedomer Bäderbahn sind Zinnowitz (ca. 1.700 Nutzer/Tag einschl. Umsteiger), Ostseebad Heringsdorf (ca. 800 Nutzer/Tag), Zempin (ca. 900 Nutzer/Tag), Trassenheide (ca. 750 Nutzer/Tag) sowie Koserow und Wolgast (jeweils ca. 700 Nutzer/Tag).

Angebot im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Regionalbus)

Betreiber des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs auf der Insel Usedom ist ebenfalls die Usedomer Bäderbahn. Insgesamt dreizehn Buslinien verkehren im Untersuchungsgebiet. Das Liniennetz ist in der Abbildung 18 dargestellt.



Grafik: UBB

Abbildung 13: Busliniennetz der Usedomer Bäderbahn

In der folgenden Tabelle ist das Fahrtenangebot der Linien detailliert dargestellt:

Linie		Fahrtenangebot			
		Mo - Fr (S)	Mo - Fr (F)	Sa	So
271	Wolgast - Lühhmannsdorf - Greifswald	3 Fp.	-/-	-/-	-/-
272	Wolgast - Trassenheide - Karlshagen	2-h-Takt +V	2-h-Takt	-/-	-/-
273	Zinnowitz (inkl. Ortsverkehr) - Lütow	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt (Jun. – Okt.)	2-h-Takt (Jun. – Okt.)
274	Wolgast - Freest - Lubmin	2-h-Takt+V	2-h-Takt	-/-	-/-
281	Kaiserbäder - Benz - Mellenthin	2-h-Takt+V	2-h-Takt	-/-	-/-
282	Mellenthin - Usedom - Warthe	2-h-Takt+V	2-h-Takt	-/-	-/-
283	Koserow - Ückeritz - Bansin (- Usedom)	tlw. 2-h-Takt+V	tlw. 2-h-Takt	2 Fp.	2 Fp.
284	Heringsdorf - Usedom	2-h-Takt+V	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
285	Kaiserbäder - Zirchow - Labömitz - Kaiserbäder/Ückeritz	tlw. 2-h-Takt	tlw. 2-h-Takt	2 Fp.	2 Fp.
286	Kaiserbäder - Kamminke - Flughafen - Dargen	2-h-Takt	2-h-Takt	-/-	-/-

Linie		Fahrtenangebot			
		Mo - Fr (S)	Mo - Fr (F)	Sa	So
287	Dargen - Usedom - Karnin	2-h-Takt+V	2-h-Takt	-/-	-/-
290	Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt
291	Bansin – Heringsdorf – Ahlbeck	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt	Wi: 1-h-Takt So: 30-min-Takt

S = Schultage, F = Schulfertage, Fp. = Fahrtenpaare, So = Sommersaison bzw. Sonntag, V= Verstärkerfahrten (i. d. R. zur Schülerbeförderung), Wi = Wintersaison

Tabelle 6: ÖSPV-Angebot im Untersuchungsgebiet

Bezüglich der Bedienzeiten und des Fahrtenangebots weisen die Buslinie starke Unterschiede in ihrem jeweiligen Fahrtenangebot auf. Grundsätzlich fahren alle Buslinien in der Tageskernzeit (10 – 17 Uhr) im 2-h-Takt, ergänzt durch Einzelfahrten in der Schülerbeförderung. Bei Abschnitten, auf denen sich zwei Linien überlagern, bietet i. d. R. nur eine Linie ein Taktangebot, während die andere Linie durch bedarfsgerechte Einzelfahrten verstärkt. Buslinien, die die Badeorte entlang der Ostseeküste miteinander verbinden und dort auch die Feinerschließung übernehmen, im 1-h-Takt bzw. 2-h-Takt. Die Kaiserbäder-Linie (290/291) verkehrt zwischen Ahlbeck und Bansin in der Sommersaison sogar im 30-Min-Takt. In den Schulfertagen ist das Fahrtenangebot auf nicht touristischen Buslinien zwar ausgedünnt, aber mit Ausnahme der Linie 271 bieten alle anderen Linien mittlerweile einen 2-h-Takt. Am Wochenende haben sechs Linien (273 (saisonal), 283, 284, 285, 290, 291) ein Fahrtenangebot.

Die Regionalbuslinien werden als Insel-Entdeckertouren touristisch vermarktet:

- Nordbäder-Tour (Linie 272)
- Gnitz-Tour (Linie 273)
- Fischerdorf-Tour (Linie 274)
- Achterland-/Haff-Tour (Linien 281, 282 bzw. 286, 287)

Zwischen Bansin und Schmollensee gibt es keine Busverbindung auf direkten Weg, sondern nur auf dem Umweg über Benz und Pudagla. Zwischen Zinnowitz und Trassenheide gibt es keine Busverbindung, weshalb zwischen dem Insel-Norden und der Insel-Mitte keine Busverbindung besteht; hier muss auf die Bahn umgestiegen werden.

Nachfrage im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Regionalbus)

Kaiserbäderlinie

Die Kaiserbäderlinie 290/291 (Ahlbeck – Heringsdorf – Bansin) ist mit weitem Abstand die nachfragestärkste Buslinie auf Usedom. In den letzten Jahren sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen, seit 2016 mit der Einführung der KaiserbäderCard (s. u.) zur kostenfreien Nutzung des Busverkehrs auf Usedom sogar sprunghaft um mehr als das Vierfache! Rund 95 % der Fahrgäste im Jahr 2019 waren Inhaber einer KaiserbäderCard.

Die höchste Nachfrage wurde in den Monaten Mai bis Oktober erreicht, v. a. im Monat Juli. In der Nebensaison (5,5 Monate) erreichten die täglichen Fahrgastzahlen im Jahr 2019 etwa 30 bis 40 % der Spitzennachfrage in der Hauptsaison.

Bei der tageszeitlichen Verteilung der Nachfrage tritt erwartungsgemäß der Freizeitverkehr zwischen 10:00 Uhr und 17:00 Uhr mit Spitzenwerten um die Mittagszeit (12 bis 15 Uhr) besonders hervor. Nach 19 Uhr ist die Nachfrage deutlich geringer.

In den Spitzenzeiten stößt die Kaiserbäderlinie trotz Taktverdichtung deutlich an ihre Kapazitätsgrenzen. Ebenfalls zu beobachten ist, dass die Nachfrageströme bei Hin- und Rückrichtung unterschiedlich groß sind. Hier liegt die Vermutung nahe, dass viele Fahrgäste multimodal unterwegs sind und eine Gesamt- oder Teilstrecke zu Fuß oder per Bahn zurücklegen und für den Rückweg den Bus nehmen.

KaiserbäderCard

Die KaiserbäderCard ist eine Touristenkarte der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf auf Basis der Kurkarte. Die Karte bietet folgende Leistungen kostenfrei:

- Nutzung der Buslinien der Usedomer Bäderbahn (UBB) auf Usedom bis Wolgast/Lubmin
- Ortsplan der Kaiserbäder
- Besuch von zahlreichen Veranstaltungen in den Kaiserbädern (z. B. Konzerte)
- Ortsführungen und Wanderungen in den Kaiserbädern
- Nutzung der Sportangebote in den Kaiserbädern (Sportstrand, Aktivpromenaden)
- Benutzung der öffentlichen Toiletten in den Kaiserbädern
- Hundetüten in den Kaiserbädern

Darüber hinaus bietet die Usedomer Bäderbahn Inhabern der KaiserbäderCard Vergünstigungen beim Kauf von Fernbus-Tickets. Die Nutzung der von DB Regio betriebenen Usedomer Bäderbahn ist nicht enthalten.

Übernachtungsgäste erhalten ihre KaiserbäderCard mit Entrichtung der Kurabgabe direkt vom Vermieter. Tagesgäste können diese in den Touristinformationen erwerben oder an den Kurkartenautomaten ziehen.

Preise:

- Hauptsaison (01.04. – 31.10., 27.12. – 02.01.): 2,70 EUR/Tag / 1,60 EUR/Tag ermäßigt
- Nebensaison (03.01. – 31.03., 01.11. – 26.12.): 2,10 EUR/Tag / 1,30 EUR/Tag ermäßigt
- Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres: kostenfrei

Kinder vom 11. Lebensjahr bis zum vollendeten 16. Lebensjahr: ermäßigt

Seit Juli 2020 ermöglicht auch die Kurkarte Ückeritz die kostenfreie Nutzung des Busverkehrs auf der Insel Usedom.

Sonstige Regionalbuslinien

Der Regionalbusverkehr auf Usedom stellt die Schülerbeförderung sicher; Schülerinnen und Schüler stellen mehr als 85 % der Fahrgäste.

Auch auf den Regionalbuslinien ist seit 2016 eine kontinuierliche Zunahme der Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Darüber hinaus nutzen vermehrt auch Urlaubsgäste den Regionalbus für Ausflüge zwischen den Orten und ins Achterland, darunter auch immer mehr KaiserbäderCard-Inhaber, vor allem auf den Buslinien im Insel-Süden. Die Verkehrsnachfrage im sog. „Jedermannverkehr“ ist dabei in den Sommermonaten (Juni

bis September) deutlich höher als im Winter. Die tageszeitliche Nachfrageverteilung hängt ab von der Linienfunktion und den Nutzergruppen.

Fernbus

Als Anreisemittel im Fernverkehr steht neben der Bahn auch der Fernbus zur Verfügung. Folgende Anbieter bieten auf den genannten Strecken Verbindungen zur Insel Usedom an:

- FlixBus GmbH: Berlin – Ahlbeck
- Regionalverkehr Erzgebirge: Zwickau – Usedom
- UBB: Usedom – Rostock – Hamburg
- UBB: Usedom – Anklam – Berlin

Die UBB-Fernbus-Linien verzeichneten im Zeitraum 2014 bis 2018 einen kontinuierlichen, zwischen 2018 und 2019 sogar einen sehr deutlichen Fahrgastzuwachs, vor allem auf der Relation nach Berlin. Die Auslastung der Fahrzeuge ist jahresdurchgängig gut, wobei die Spitzennachfrage um Ostern, vor allem aber in den Sommermonaten (Juni bis September) sowie im Dezember (Jahreswechsel) auftritt. An Wochenenden (Freitag bis Montag) ist die Auslastung stärker als unter der Woche (Dienstag bis Donnerstag). Die zu beobachtenden Auslastungsverteilung nach Wochentagen und Fahrtrichtung lässt vermuten, dass auch Einheimische den Fernbus für Wochenendfahrten nach Berlin oder Hamburg nutzen und/oder preissensible Fahrgäste, die die teureren Wochenendübernachtungen auf der Insel meiden. Die am stärksten frequentierten Fernbus-Haltestellen sind die drei Kaiserbäder, Zinnowitz und Wolgast.

2.5 Radverkehr

Fahrradnutzung

Im Alltagsverkehr der Bevölkerung wird das Fahrrad vermutlich nur für 7 bis 9 % der Wege genutzt und kommt damit nach dem Pkw und dem Zufußgehen an dritter Position der Verkehrsmittelnutzung.

Der Radtourismus und damit die Fahrradnutzung im Urlaub auf Usedom hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. In der Vor-Ort-Mobilität der Usedom-Urlauber nimmt das Fahrrad einen wesentlich höheren Stellenwert ein: Bereits im Jahr 2010 nutzte die Hälfte der befragten Urlauber das Fahrrad für Vor-Ort-Aktivitäten; bis heute dürfte die Fahrradnutzung noch zugenommen haben.

Fahrradinfrastruktur

Dabei können Radtouristen und Freizeitradler auf Usedom ein Netz von ca. 78 km Radfernwege [28] nutzen, darunter der Radfernweg Berlin – Usedom, der Mecklenburgische Seen-Radweg (Lüneburg – Anklam – Ahlbeck – Wolgast) und der Ostseeküsten-Radweg (Flensburg – Ahlbeck). 35 % der Fernradwege verlaufen auf

Straßen. Allerdings sind nur 29 % des Radfernwegenetzes auf Usedom in einem guten Zustand, während 71 % unterschiedliche Schadensausprägungen und -kombinationen aufweisen [27].

Hinzu kommen lokale Radrouten wie die 7-Seen-Tour und die Lionel-Feininger-Tour sowie nicht klassifizierte Radwegeverbindungen, Promenaden und befestigte Deichwege. Entlang der Küste sind alle großen Seebäder durch Radwege untereinander und mit dem Inselnorden verknüpft, die immer auch Zugänge zum Strand eröffnen. Aber auch das sogenannte Achterland, das sich zum Achterwasser und Peenestrom orientiert, ist durch Radwege bzw. vom Radverkehr genutzte Feld- und Wirtschaftswege erschlossen. Eingeschränkt wird die Fahrradnutzung auch weiterhin durch Netzlücken, vor allem außerorts, und fehlende Radwege bzw. Radfahrstreifen in Innerortsbereichen entlang von Hauptverkehrsstraßen [28]. In den Küstenorten kommt ein dichtes Netz von Einbahnstraßen hinzu, die dort, wo sie für den Zweirichtungsverkehr mit dem Fahrrad nicht freigegeben sind, Umwege verursachen und damit das Fahrradfahren unattraktiv machen.

Auch die Beschilderung von Fernradwegen und Themen-Radrouten ist verbesserungswürdig. So ergab eine Bestandsaufnahme zum Usedom-Radweg, dass weniger als 50 % der Gesamtwegstrecke eine gute Wegweisung aufweisen [28]. Für andere Radfernwege bzw. Themen-Radrouten die die Insel Usedom berühren (z. B. Radfernweg Berlin-Usedom, Stettiner-Haff-Rundweg) gibt es keine spezifischen Angaben für den Streckenanteil auf Usedom; allerdings ist hier der Streckenanteil mit einer guten Wegweisung im Landesteil Vorpommern deutlich größer, was vermutlich auch für Usedom gilt. Zu Umfang, Verteilung und Zustand von Fahrradabstellanlagen liegen keine Informationen vor.

Fahrradverleih

Seit dem Jahr 2011 besteht mit dem öffentlichen, stationsgebundenen Fahrrad-Verleihsystem UsedomRad des Anbieters Nextbike ein in dieser Größenordnung für Tourismusregionen in Deutschland bislang einmaliges Angebot. Das Geschäftsgebiet umfasst die Insel Usedom und das angrenzende Festland von Greifswald bis Ueckermünde. An insgesamt 36 Verleihstationen (einschließlich Wolgast und Świnoujście (Swinemünde)), davon 18 tagsüber personalbesetzt, können unterschiedliche Fahrradtypen (auch Pedelects) sowie Fahrradzubehör ausgeliehen werden. Die meisten Verleihstationen liegen in der Nähe eines Bahnhofs oder eine Bushaltestelle und sind daher gut mit dem ÖPNV verknüpft.

Nutzer müssen sich vorab registrieren (Telefon, Smartphone, Internet oder an den Stationen). Bei einer Neuregistrierung fällt einmalig eine Anmeldegebühr von 6,00 EUR an, wovon 3,00 EUR dem Nutzerkonto gutgeschrieben werden. Nextbike-Kunden müssen sich nicht nochmal neu registrieren lassen. Das UsedomRad-Angebot ist nicht an Öffnungszeiten gebunden und steht 24 Stunden pro Tag zur Verfügung. Da die Fahrradausleihe und -rückgabe nicht an derselben Station erfolgen muss, sind auch One-Way-Nutzungen möglich. Die Abrechnung erfolgt nach Zeitdauer: eine Stunde

Nutzung kostet für ein Leihrad der Basiskategorie aktuell 3,- EUR, eine Tageskarte kostet je nach Anzahl der Nutzungstage zwischen 7,50 und 9,- EUR/Tag.

Das Tagesticket für die Busse der Usedomer Bäderbahn berechtigt gleichzeitig zur kostenlosen Nutzung eines UsedomRads (ausleihbar an UsedomRad PLUS-Stationen). Ein UsedomRad-Tagesticket wiederum berechtigt zur kostenlosen Weiterfahrt mit dem Bus. So erfolgt tariflich eine intermodale Vernetzung zwischen dem Busverkehr und dem Verleihrad-Angebot für „die letzte Meile“. Darüber hinaus bestehen Kooperationen mit ausgewählten Hotels.



Grafik: © MARIS Media 2018 / www.usedomrad.de

Abbildung 14: Stationsnetz des öffentlichen Fahrrad-Verleihsystems UsedomRad

Neben dem Verleihrad-System UsedomRad gibt es über die Insel verteilt eine Reihe von klassischen Fahrradverleihern bzw. Mietfahrradanbietern. Auch einige Beherbergungsbetriebe halten Leihfahrräder für ihre Gäste vor.

2.6 Fußverkehr

Von großer touristischer Bedeutung sind die Strandpromenaden in den größeren Ostseebädern (Świnoujście (Swinemünde), Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, Zinnowitz). Hier herrscht häufig reges Treiben, insbesondere in den Sommermonaten und in der Nebensaison vor allem am Wochenende. Da die Strandpromenaden auch bei Radfahrern beliebt sind, kommt es trotz abschnittweisen Fahrverbots für Fahrräder immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Detaillierte Informationen zu den Fuß- und Wanderwegen auf Usedom liegen nicht vor. Allerdings bestehen im Wanderwegenetz teilweise Qualitätsdefizite [7]. Dies betrifft u. a. den Erhalt und den (auch grenzübergreifenden) Ausbau des Wegenetzes, die

einheitliche Beschilderung sowie das Angebot an Rastplätzen. So gibt es offenbar keine einheitlichen Regelungen für die Beschilderung bzw. einen entsprechenden Leitfaden.

2.7 Flugverkehr

Mit dem Flughafen Heringsdorf auf den Gemarkungen der Gemeinden Garz und Zirchow besitzt die Insel Usedom einen Verkehrsflughafen, der vor allem für die touristische Nachfrage genutzt wird. Regelmäßige Flugverbindungen im Linien- und Charterverkehr beschränken sich daher auf wöchentliche Flüge in der Sommersaison (i. d. R. April bis Oktober), i. d. R. an Samstagen. Für das Jahr 2021 sind fünf Flugverbindungen nach Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Stuttgart und Zürich geplant. Im Jahr 2018 verzeichnete der Flughafen Heringsdorf rund 31.000 Fluggäste. Landseitig ist der Flughafen über Zirchow an die Bundesstraße B 110 angebunden. Im öffentlichen Verkehr besteht eine saisonale Anbindung an die Buslinie 284 in bzw. aus Richtung Usedom (Stadt) und Ahlbeck/Heringsdorf/Bansin.

In Mellenthin gibt es darüber hinaus einen Landeplatz für den Freizeit- und Sportflugbetrieb (Hängegleitern, Ultraleichtflugzeugen, Modellflugzeugen sowie Fallschirmsprungbetrieb) und in Peenemünde einen Sonderlandeplatz, der für touristische Rundflüge genutzt wird.

3 Analyse der Erreichbarkeit im Verkehrsmittelvergleich

Es werden die Prämissen aufgestellt, dass die Reisenden weder am Ziel- noch am Quell-Ort über private Pkw-Abstellflächen verfügen und die Reisen an einem Wochentag in der Mittagszeit (von 13:00 – 16:00) beginnen. Falls zu dieser Zeit keine Fahrten bedient werden, wurde ein Mittelwert aus anderen Verbindungen für diese Wegzeiten angenommen. Die dargestellte Reisezeit beinhaltet die Wegezeit für alle Teilstrecken, sowie Umstiegs-, Parksuch- und Wartezeiten.

Erreichbarkeit überregionaler Ziele

Auf keiner Relation ist die Reisezeit mit dem SPV oder mit dem UBB-Fernbus kürzer oder gleich lang wie die des MIV. Besonders auf der Relation Zinnowitz – Berlin ist die Reisezeit mit dem SPV bedeutend länger als mit dem MIV. Andererseits benötigt der SPV auf mehreren anderen Relationen nur geringfügig länger als der MIV. Bei diesen Relationen muss man davon ausgehen, dass das häufige Umsteigen eher ein Hindernis zur Nutzung des SPV darstellt, als es die etwas längere Reisezeit tut. Der UBB-Fernbus ist auf der Relation Heringsdorf – Hamburg schneller als der SPV und auf der Verbindung Zinnowitz – Hamburg gleich schnell.

Relation	Reisezeit* MIV in Minuten	Reisezeit* SPV in Minuten	Reisezeit* UBB- Fernbus in Minuten	Umsteige- häufigkeit SPV	Umsteige- häufigkeit UBB-Fernbus	Reisezeit- verhältnis MIV zu SPV	Reisezeit- verhältnis MIV zu UBB- Fernbus	Reisezeit- verhältnis SPV zu UBB- Fernbus
Heringsdorf – Berlin	220	295	315	2-3	1-3	1:1,3	1:1,4	1:1,1
Heringsdorf – Leipzig	335	415		2-3		1:1,2		
Heringsdorf – Dresden	315	475		2-3		1:1,5		
Heringsdorf – Greifswald	95	150		1-2		1:1,6		
Heringsdorf – Hamburg	260	415	345	2-3	1-3	1:1,6	1:1,3	1:0,8
Heringsdorf – Zürich	770	825		3-4		1:1,1		
Zinnowitz – Berlin	220	250	350	2-3	1-3	1:1,1	1:1,6	1:1,4
Zinnowitz – Leipzig	335	370		2-3		1:1,1		
Zinnowitz – Dresden	315	400		2-3		1:1,3		
Zinnowitz – Greifswald	65	85		1-2		1:1,3		
Zinnowitz – Hamburg	250	360	360	2-3	1-3	1:1,4	1:1,4	1:1,0
Zinnowitz – Zürich	750	830		3-4		1:1,1		

*Reisezeit umfasst alle Teilstrecken, Umstiegs-, Parksuch- und Wartezeiten

Tabelle 7: Analyse der Erreichbarkeit überregionaler Ziele

Vor-Ort-Verkehr

Erwartungsgemäß ist auf keiner Relation der ÖPNV (Bahn und/oder Regionalbus) oder das Fahrrad schneller als der MIV. Auf der Relation Heringsdorf – Zinnowitz ist die Reisezeit mit dem ÖPNV der Reisezeit dem MIV gleichwertig; diese Verbindung wird von der Bahn bedient und ist beispielgebend für alle Verbindungen auf der Insel, auf der vom Start bis zum Ziel die Bahn genutzt werden kann. Das Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV wird für den ÖPNV immer dann schlechter, wenn ein Regionalbus Teil der Wegeketten ist. Dies sieht man beispielsweise auf der Verbindung Heringsdorf – Rankwitz, die vom Bus bedient wird. Auf dieser Relation ist die Reisezeit mit dem ÖPNV mehr als doppelt so lang wie die Reisezeit mit dem MIV und auch bedeutend länger als mit dem Fahrrad. Dass die Reisezeit mit dem Bus oft nicht viel kürzer ist, als mit dem Fahrrad wird auch auf der Relation Mölschow – Mellenthin deutlich (vgl. Tabelle 8).

Relation	Reisezeit * MIV in Minuten	Reisezeit * ÖPNV in Minuten	Reisezeit * Fahrrad in Minuten	Umsteige- häufigkeit ÖPNV	Reisezeit- verhältnis MIV zu ÖPNV	Reisezeit- verhältnis MIV zu Rad	Reisezeit- verhältnis ÖPNV zu Rad
Heringsdorf – Zinnowitz	45	45	71	0	1:1,0	1:1,6	1:1,6
Ahlbeck – Usedom	40	45	71	0	1:1,1	1:1,8	1:1,6
Bansin – Peenemünde	50	60	112	1	1:1,2	1:2,2	1:1,9
Wolgast – Świnoujście	60	80	131	0	1:1,3	1:2,2	1:1,6
Mölschow – Mellenthin	40	85	91	1	1:2,1	1:2,3	1:1,1
Heringsdorf – Rankwitz	45	105	76	0-1	1:2,3	1:1,7	1:0,7

*Reisezeit umfasst alle Teilstrecken, Umstiegs-, Parksuch- und Wartezeiten

Tabelle 8: Analyse der Erreichbarkeit lokaler Ziele

4 Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten

Straßen

Die Frage der Verantwortlichkeit für die Straßenbaulast von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen), d. h. die mit dem Bau und der Unterhaltung der zusammenhängenden Aufgaben, wird durch Art. 90 Grundgesetz (GG) in Verbindung mit dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt. In Deutschland obliegt diese Straßenbaulast grundsätzlich dem Bund (§ 5 B FStrG); Ausnahmen können im Falle von Ortsdurchfahrten bestehen. In der Region Usedom betrifft dies die Bundesstraßen B 110 und B 111.

Die Zuständigkeiten für alle anderen öffentlichen Straßen in Mecklenburg-Vorpommern, die nicht zu den Bundesfernstraßen gehören, sind im Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG – MV) geregelt. Die Erfüllung der mit der Straßenbaulast zusammenhängenden Aufgaben obliegt den Organen und Bediensteten der damit befassten Körperschaften und Behörden als Amtspflicht in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit (§ 10 StrWG-MV).

Die Zuständigkeiten richten sich nach der Klassifizierung der Straße. Straßenbaulastträger nach StrWG-MV sind:

- für die Landesstraßen das Land (§ 12 StrWG-MV Abs. 1);
- für die Kreisstraßen die Landkreise und die kreisfreien Städte (§ 12 StrWG-MV, Abs. (1));
- für die Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern – auch bei Bundesstraßen – die Gemeinden (§ 13 StrWG-MV Abs. 1) → trifft für die Region Usedom nicht zu;
- für die Ortsdurchfahrten in Gemeinde mit mehr als 10.000, aber weniger als 50.000 Einwohnern entweder außerorts zuständige Straßenbaulastträger oder die Gemeinde, wenn diese es mit Zustimmung der Rechtsaufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklärt (§ 13 StrWG-MV Abs. 5);
- für Gemeindestraßen die Gemeinden (§ 14 StrWG-MV);
- für alle sonstigen öffentlichen Straßen die Gemeinden (§ 16 StrWG-MV).

Das Land kann die Aufgaben des Baus, der Unterhaltung und der Verwaltung von anderen Straßenbaulastträgern übernehmen; Voraussetzung hierfür ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag (§ 58 StrWG-M-V).

Die für die Bundes- und Landesstraßen zuständige Straßen- und Verkehrsverwaltung in Mecklenburg-Vorpommern ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LS M-V) (§ 2 Straßenverkehr-Zuständigkeitslandesverordnung M-V). Der Bund stellt den Ländern die entsprechenden Finanzierungsmittel für die Unterhaltung der Bundesfernstraßen bereit. Das Landesamt übt die Aufsicht über die unteren Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden aus und übernimmt u. a. die Koordinierung von Planung, Bau und Unterhaltung der Straßen. Die Durchführung dieser Aufgaben erfolgt in den

Straßenbauämtern. Deren örtliche Zuständigkeit orientiert sich an den Grenzen der Landkreise. Für die Region Usedom ist das Straßenbauamt Neustrelitz zuständig.

Im Straßenverkehrsbereich ist das Landesamt u. a. auf den Gebieten der Straßenverkehrsordnung, der Verkehrsüberwachung und der Verkehrssicherheit tätig. Es ist darüber hinaus Anhörsbehörde für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren und Planfeststellungsbehörde für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren.

Die Zuständigkeit für situations- und örtlichkeitsbezogene straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie z. B. Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen oder Geschwindigkeits- und Gewichtsbegrenzungen, liegt gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) bei den Straßenverkehrsbehörden der Länder (§ 44 StVO). In Mecklenburg-Vorpommern regelt die Straßenverkehr-Zuständigkeitslandesverordnung (StVZustLVO M-V), dass das LS M-V als höhere Verwaltungsbehörde nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorrangig die Fachaufsicht gegenüber den unteren Straßenverkehrsbehörden, d. h. den Landkreisen, kreisfreien Städte, großen kreisangehörigen Städte, ausübt.

Ruhender Kfz-Verkehr / öffentliche Parkplätze

Nach der Straßenverkehr-Zuständigkeitslandesverordnung Mecklenburg-Vorpommern (StVZustLVO M-V) obliegt den Amtsvorstehern und den Bürgermeistern amtsfreier Gemeinden die Ausstellung von Parkausweisen sowie die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bereich des ruhenden Verkehrs einschließlich der Verkehrsüberwachung unbeschadet der Zuständigkeit der Polizei.

Auch die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen und Kfz-Stellflächen im öffentlichen Straßenraum fällt in die Zuständigkeit der Ämter und Gemeinden.

ÖPNV in Deutschland

Die Usedomer Bäderbahn (UBB) ist Eigentümerin der Schieneninfrastruktur im deutschen Teil des Untersuchungsraums. Dies betrifft die Strecken Ahlbeck-Grenze – Zinnowitz – Wolgast und Zinnowitz – Peenemünde. Die Baulast (Planung, Bau, Unterhaltung) obliegt somit der UBB. Zuständige Anhörsbehörde für bahnrechtliche Planfeststellungsverfahren in Mecklenburg-Vorpommern ist das LS M-V. Die Planfeststellungsbehörde für bahnrechtliche Planfeststellungsverfahren ist das Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) obliegt nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) dem Land Mecklenburg-Vorpommern in seiner Funktion als Aufgabenträger des SPNV (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG M-V). Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat seine Vorstellungen zur zukünftigen Ausgestaltung des SPNV als Teil des öffentlichen Personenverkehrs sowie dessen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und -formen im Integrierten

Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018) formuliert. Die DB Regio AG mit Ihrer Tochtergesellschaft DB Regio Nordost ist vom Land Mecklenburg-Vorpommern mit der Erbringung der Betriebsleistung auf den o. g. Bahnstrecken beauftragt. Die nicht kostendeckenden Leistungen werden gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) vom Land im Rahmen eines Verkehrsvertrags finanziert.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen ÖPNV (ÖSPV) ist gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V eine Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Für den Raum Usedom ist dies der Landkreis Vorpommern-Greifswald. Als Aufgabenträger für den ÖSPV ist der Landkreis berechtigt und im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verpflichtet, die Aufgabe der Gewährleistung des örtlichen öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung zu regeln. Gemäß § 113 Abs. 1 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern (SchulG M-V) ist der Landkreis Vorpommern-Greifswald gleichzeitig Träger der Schülerbeförderung.

Eine ganze Reihe von rechtlichen Grundlagen und rechtlich bindenden Vorgaben bilden den äußeren Rahmen für die Gestaltung des ÖSPV; hierzu gehört neben dem ÖPNVG M-V u. a. auch die EU-Verordnung 1370/2007 (regelt die Vergabe und Finanzierung von im öffentlichen Interesse liegenden Personenverkehrsleistungen) sowie das Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die Bereitstellungen von Leistungen im Schienen- und Straßenpersonenfernverkehr zählt nicht zu den Aufgaben der Länder, Landkreise und kreisfreien Städte. Entsprechende Personenbeförderungsleistungen werden in der Regel eigenwirtschaftlich (d. h. ohne Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand) betrieben.

Die Aufgabenträger des ÖSPV in Mecklenburg-Vorpommern sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan zu erstellen (§ 7 ÖPNVG M-V). Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan; die Aufgabenträger legen darin ihre Vorstellungen zur Ausgestaltung des ÖSPV in ihrem Zuständigkeitsgebiet fest. Dies umfasst die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. In der Region Usedom gilt der Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2017 – 2027.

Die Personenbeförderung in Deutschland mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linien- und Gelegenheitsverkehr ist genehmigungspflichtig (§2 PBefG). Die zuständige Genehmigungsbehörde in Mecklenburg-Vorpommern ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LS M-V). Bei der Prüfung von Liniengenehmigungsanträge hat die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Die Baulast für die Einrichtung und den verkehrssicheren Betrieb von Haltestellen des ÖSPV liegt bei den Gemeinden.

Besonderheiten bei grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsangeboten

Das Verkehrsunternehmen „Komunikacja Autobusowa“ Sp. z o.o. ist von der Stadt Świnoujście (Swinemünde) mit dem Betrieb eines Stadtbusverkehrs beauftragt. Dieser Stadtverkehr umfasst insgesamt zwölf Buslinien auf den Inseln Usedom und Wollin. Keine der Stadtbuslinien fährt heute bis zur Grenze Wojska Polskiego/Swinemünder Chaussee oder darüber hinaus in die Gemeinde Ostseebad Heringsdorf.

Grundsätzlich gilt: Linienverkehrsdienste, die einen grenzüberschreitenden Bezug haben, sind nach der VO 1073/2009 als grenzüberschreitende Personenverkehr zu genehmigen. Zuweisungen von Landesmitteln nach § 8 ÖPNVG M-V werden i. d. R. jedoch nur für inländische Linienverkehre (Bahn oder Bus) gewährt.

Der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr auf der Insel Usedom wird heute nur im SPNV gewährleistet. Der 1,4 km lange Streckenabschnitt der Usedomer Bäderbahn auf polnischem Staatsgebiet zwischen Ahlbeck Grenze Świnoujście (Swinemünde) Centrum wurde von der UBB in Eigenregie errichtet und wird von dieser auch betrieben. Für den Betrieb wurde die Tochtergesellschaft UBB Polska Spółka z o.o. mit Sitz in Swinoujście gegründet.

Bedient wird die Relation Ahlbeck-Grenze – Świnoujście (Swinemünde) Centrum wie die übrigen Bahnstrecken auf Usedom von der DB Regio Nordost, allerdings eigenwirtschaftlich, d.h. es erfolgt keine Finanzierung über Mittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern.