



Regionaler Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte bis 2015 Teil A: Regionaler Teil

-ENTWURF-

Oktober 2010

Erarbeitet durch:



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2	Bestandsaufnahme	8
2.1	Raum- und Bevölkerungsstruktur	8
2.1.1	Raumstruktur	8
2.1.2	Bevölkerungsstruktur.....	12
2.1.3	Schülerzahlen und Schulstandorte	13
2.1.4	Pendlerverflechtungen.....	16
2.1.5	Motorisierungsgrad und Verkehrsverhalten.....	20
2.2	Regionale Angebotsstruktur.....	21
2.2.1	Angebot im SPNV	21
2.2.2	Angebot im straßengebundenen ÖPNV	23
2.2.3	Touristische Verkehre	27
2.2.4	Angebot je Verkehrstag	28
2.3	Regionale Erschließungsstruktur.....	33
2.4	Organisations- und Finanzierungsstruktur	38
3	Stärken-/Schwächenanalyse ÖPNV.....	44
4	Nachfrageprognose	48
5	Qualitäts- und Angebotsstandards	50
5.1	Verkehrspolitische Ziele und Mittel.....	50
5.2	Mindestbedienungsstandard für den regionalen ÖPNV.....	52
5.3	Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr.....	54
5.4	Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte	54
5.5	Alternative Bedienungsformen	61
5.6	Anforderungen aus touristischen Erfordernissen	67
5.7	Fahrzeugstandards	68
5.8	Fahrgastinformation	68
5.9	Weitere Qualitätsstandards.....	70
5.10	Tarifsystem.....	71
6	Organisationsstruktur	72
7	Finanzierungsstruktur und Leistungsvereinbarung	75
7.1	Finanzierungsstruktur.....	75
7.2	Leistungsvereinbarung und -finanzierung, Durchführungscontrolling	76
8	Ausblick.....	78



ABKÜRZUNGEN

AVG	.....	Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH
BBR	.....	B.B.-Reisen GmbH
DB Regio AG	.....	Deutsche Bahn Regio AG
DM	.....	Landkreis Demmin
DVG	.....	Demminer Verkehrsgesellschaft mbH
EU	.....	Europäische Union
FAG	.....	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	.....	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
KBS	.....	Kursbuchstrecke
ITF	.....	Integraler Taktfahrplan
LK	.....	Landkreis
MIV	.....	Motorisierter Individualverkehr
MORO	.....	Modellvorhaben der Raumordnung
MSP	.....	Region Mecklenburgische Seenplatte
MST	.....	Landkreis Mecklenburg-Strelitz
MÜR	.....	Landkreis Müritz
M-V	.....	Land Mecklenburg-Vorpommern
NB	.....	Kreisfreie Stadt Neubrandenburg
NVB	.....	Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH
ODEG	.....	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
OLA	.....	Ostseeland Verkehr GmbH
ÖDA	.....	Öffentlicher Diensleistungsauftrag
ÖPNV	.....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG M-V	.....	Gesetz über den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern
OVG	.....	Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH
PBefG	.....	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	.....	Personenkraftwagen
pvm	.....	Personenverkehr Müritz GmbH
RNVP	.....	Regionaler Nahverkehrsplan
SPNV	.....	Schienenpersonennahverkehr
VBG-L	.....	Verkehrsbetrieb Greifswald-Land GmbH
VDV	.....	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VGU	.....	Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH
VMO	.....	Verkehrsgemeinschaft Müritz-Oderhaff
VMS	.....	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Strelitz mbH
VMV	.....	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
ZOB	.....	Zentraler Omnibusbahnhof
ZUP	.....	Zentraler Umsteigepunkt



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	.....	Zentralörtliche Gliederung
Abb. 2	.....	Schulstandorte
Abb. 3	.....	Wichtigste Pendlerströme der Planungsregion
Abb. 4	.....	Regionale Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Schultag
Abb. 5	.....	Regionale Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Ferientag
Abb. 6	.....	Regionale Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Samstag
Abb. 7	.....	Regionale Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag
Abb. 8	.....	Erreichbarkeit der Oberzentren an Schultagen
Abb. 9	.....	Erreichbarkeit der Oberzentren an Ferientagen
Abb. 10:	.....	VMO-Regionallinienverkehrstarif (gültig seit 01.01.2009)
Abb. 11:	.....	Übersicht der durchschnittlichen Tarifierhöhungen seit 1998
Abb. 12:	.....	Kappungsgrenzen(gültig seit 01.01.2009)
Abb. 13	.....	Prognose Einwohnerentwicklung und Fahrgastaufkommen 2015
Abb. 14	.....	Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1	.....	Einwohner und Einwohnerdichte 1997 und 2008
Tab. 2	.....	Altersgruppenstruktur 1999 und 2008
Tab. 3	.....	Schülerzahlen und Schülerquoten 2007/2008 (ohne Berufliche Schulen, Vorklassen, Volkshochschulen)
Tab. 4	.....	Wichtigste Pendlerrelationen der Gemeinden der Planungsregion
Tab. 5	.....	Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad 2007
Tab. 6	.....	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Mo-Fr)
Tab. 7:	.....	Übersicht 1-1-4 Ticket (gültig seit 01.01.2008)
Tab. 7	.....	Bevölkerungszahlen 2015 (Quelle: 4. Landesprognose 2008)
Tab. 8	.....	Mindestbedienungsstandards je Siedlungseinheit im Regionalverkehr
Tab. 9	.....	Mindestbedienungsstandards im Stadtverkehr
Tab. 10	.....	Definition des regionalen Hauptnetzes
Tab. 11:	.....	Definition des regionalen Hauptnetzes
Tab. 12:	.....	Ausgestaltung Fahrplanraaster Alternative Bedienungsformen



1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Die Landkreise Demmin, Mecklenburg-Strelitz und Müritz sowie die kreisfreie Stadt Neubrandenburg vertreten durch den Regionalen Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte erstellen gemeinsam den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) gemäß § 7 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)¹. Dieser soll sowohl die regionalen Verflechtungen und Beziehungen als auch die gebietskörperschaftsspezifischen Besonderheiten abbilden. Entsprechend § 5 ÖPNVG M-V wurde die Region Mecklenburgische Seenplatte als kreisübergreifender Nahverkehrsraum durch das Ministerium für Bau, Verkehr und Landesentwicklung festgesetzt. Damit sind die formalen Voraussetzungen für die Erstellung eines RNVP gegeben.

Im ÖPNVG M-V sind darüber hinaus folgende wesentliche rechtliche Grundlage 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 Demmin, Mecklenburg-Strelitz und Müritz sowie die kreisfreie Stadt Neubrandenburg Aufgabenträger für die Busverkehre 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.

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



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

- „Die Schule gestaltet den Unterricht und seine Organisation selbstständig und eigenverantwortlich.“ (§ 4 Abs. 7 SchulG M-V)
- „In Abhängigkeit der vorhandenen Kapazität an Schulen haben Erziehungsbeauftragte und volljährige Schülerinnen und Schüler ab dem Schuljahr 2010/2011 bis zum Schuljahr 2013/2014 die Möglichkeit, eine von der örtlich zuständigen Schule abweichende Schule zu wählen. Dies trifft nicht für Grundschulen und berufliche Schulen zu.“ (§ 45 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).
- Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluation der Auswirkungen der freien Schulwahl auf den Öffentlichen Personennahverkehr (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 ab dem Schuljahresbeginn 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 den § 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 und damit auch eines gemeinsamen grundlegenden Regelwerks (Regionaler Nahverkehrsplan) im Speziellen.

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“.

¹ Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz – SchulG M-V) vom 13. Februar 2006, mehrfach geändert durch Gesetz vom 16. Februar 2009 (GVOBl. M-V S. 241)



- Das Finanzausgleichsgesetz stellt ein wesentliches Mittel zur Finanzierung des ÖPNV. Das aktuelle „Gesetz zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze“ trat am 01. Januar 2010 in Kraft.
- Die zum Zeitpunkt des Abschlusses des im Rahmen des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge“ erarbeiteten „ÖPNV-Gutachten für die Region Mecklenburgische Seenplatte“ gesetzlich gültige Kreisgebietsreform wurde im Sommer 2007 vom Landesverfassungsgericht Mecklenburg-Vorpommern in wesentlichen Teilen an den Gesetzgeber zurück gewiesen.
- 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, § 7 soll ein neuer Landkreis Mecklenburgische Seenplatte gebildet werden. Ihm gehören folgende Gemeinden an:
 1. die Gemeinden des bisherigen Landkreises Mecklenburg-Strelitz,
 2. die Gemeinden des bisherigen Landkreises Müritz,
 3. die zum bisherigen Landkreis Demmin gehörenden Mitgliedsgemeinden der Ämter Demmin-Land, Malchin am Kummerower See, Stavenhagen und Trepower Tollensewinkel sowie die zum bisherigen Landkreis Demmin gehörende Stadt Dargun und Hansestadt Demmin,
 4. die bisher kreisfreie Stadt Neubrandenburg.

Die neuen Strukturen sollen zum 04. September 2011 in Kraft treten.

- Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte als (zukünftige) Rechtsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist gleichfalls maßgeblich zu beachten. „Der Schienenpersonennahverkehr und der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr sollen zu einem integrierten Verkehrsangebot mit abgestimmten Tarifen und Fahrplänen entwickelt werden.“ Dieser Programmansatz ist mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive schrittweise umzusetzen.

Mit dem o.g. ÖPNV-Gutachten und des daraus folgenden Beschlusses der Versammlungsversammlung vom 27. März 2007 besteht für die Erstellung des RNVP sowie seiner gebietskörperschaftsspezifischen Teile eine wesentliche Grundlage. Dabei wurde gemeinsam vom Regionalen Planungsverband, den beteiligten Verwaltungen der Landkreise und der kreisfreien Stadt der ÖPNV in der Region inhaltlich untersucht und Grundlagen für die Weiterentwicklung erarbeitet.



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

- Der „ÖPNV-Landesplan 2002-2007“ ist entsprechend des ÖPNVG M-V bis zu einer Fortschreibung weiterhin gültig und damit Grundlage für die Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften.
- Die bisherigen Nahverkehrspläne der Landkreise und der Stadt Neubrandenburg sind aus den Jahren 1996 bzw. 1997. Sie stellen Einzelpläne der Gebietskörperschaften dar. Diese Pläne sind damit den neuen Erfordernissen anzupassen. Dazu zählen insbesondere
 - zukünftige demographische Entwicklung,
 - zur Verfügung stehende Finanzmittel,
 - Bündelung der Ressourcen unabhängig von den Gebietskörperschaftsgrenzen.
- Inhaltlich besteht folgende Zuordnung:
 - Der Teil A (Regionaler Teil) bildet das Hauptwerk, welches in der gesamten Region einheitlich zur Anwendung kommt.
 - In den Teilen B (Landkreis Demmin), C (Landkreis Mecklenburg-Strelitz), D (Landkreis Müritzt) und E (Kreisfreie Stadt Neubrandenburg) werden ausschließlich gebietskörperschaftsspezifische Aussagen und Regelungen getroffen und ergänzen jeweils den Teil A in ihrer Gebietskörperschaft.

Der Regionale Nahverkehrsplan soll für einen Planungszeitraum bis mindestens 2015 gültig sein.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Raumstruktur

Der Planungsraum wird im wesentlichen durch den südöstlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern (M-V) gebildet. Er setzt sich aus den Landkreisen Müritzer Land (MÜR), Mecklenburg-Strelitz (MST) und Demmin (DM) sowie der kreisfreien Stadt Neubrandenburg (NB) zusammen. Der Planungsraum grenzt im Süden an das Land Brandenburg (Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Oberhavel und Uckermark), im Osten an die Landkreise Uecker-Randow und Ostvorpommern, im Norden an den Landkreis Nordvorpommern und im Westen an die Landkreise Güstrow und Parchim.

Das Gesamtgebiet der Region Mecklenburgische Seenplatte (MSP) hat eine Ausdehnung von 5.810 km². Am 31.12.2008 lebten hier 293.145 Einwohner. Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 51 Einw./km². Dieser Wert liegt um ca. 30 % unter dem Durchschnittswert des Landes Mecklenburg-Vorpommern, dessen Einwohnerdichte die niedrigste unter allen deutschen Bundesländern ist.

Gebiet	Einwohner [Pers.]		Fläche [km ²]	Einwohnerdichte [Ew./km ²]		Entwickl. [%] 97 ... 08
	1997	2008		1997	2008	
NB	77.312	65.879	86	903	766	-14,8
MÜR	70.341	65.749	1.713	42	39	-6,5
MST	88.399	79.729	2.090	43	39	-9,8
DM	98.048	81.788	1.921	51	43	-16,6
MSP	334.100	293.145	5.810	58	51	-12,3
Land M-V	1.807.799	1.664.356	23.180	78	72	-7,9

Tab. 1: Einwohner und Einwohnerdichte 1997 und 2008

(Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2009)

Das Gesamtgebiet hat einen Anteil von etwa 25 % an der Gesamtfläche des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dagegen entspricht die Einwohnerzahl einem Anteil von ca. 18 % an den Einwohnern des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen von 1997 bis 2008 in den einzelnen Gebietskörperschaften zeigt ein heterogenes Bild.

- im Landkreis Müritzer Land unterdurchschnittlicher Rückgang: deutlich niedriger als Regions- und Landesdurchschnitt
- im Landkreis Mecklenburg-Strelitz durchschnittlicher Rückgang: niedriger als Regions- leicht höher als Landesdurchschnitt



- in der kreisfreien Stadt Neubrandenburg und im Landkreis Demmin überdurchschnittlicher Rückgang:
jeweils deutlich höher als Regions- und Landesdurchschnitt

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Stadt Neubrandenburg ist auch im Vergleich mit den anderen kreisfreien Städten des Landes Mecklenburg-Vorpommern als schwierig anzusehen. Betrachtet man den Zeitraum seit 1990 konnte ein Teil des Rückgangs durch Umzug in die Umlandgemeinden in der Region aufgefangen werden. Dennoch stellt eine Schwächung des einwohnerstärksten Ortes der Region eine negative Gestaltungsbedingung auch für den ÖPNV dar. Gleichwohl weist Neubrandenburg eine städtische Einwohnerdichte auf. Die Bevölkerungsdichten und Siedlungsstrukturen der drei Landkreise untereinander sind als ähnlich zu betrachten.

Außer Neubrandenburg verfügt das Gebiet über keine weitere große Mittelstadt (>50.000 Einw.) und mit Waren (Müritz) und Neustrelitz über zwei weitere Mittelstädte mit jeweils nur wenig über 20.000 Einwohnern. Daher muss von einem relativ geringen Konzentrationsgrad innerhalb der Siedlungsstruktur gesprochen werden. Noch mehr aber aufgrund der hohen Anzahl von kleinen Gemeinden mit weniger als 500 Einwohnern, Wohnplätzen und Streusiedlungen mit häufig weniger als 200 oder sogar weniger als 100 Einwohnern. Der hohe Grad der Dispersion innerhalb der Siedlungsstruktur, zu verzeichnen in nahezu gleichem Maße in allen drei Landkreisen und damit auch dem zur Stadt Neubrandenburg gehörigen Stadt-Umland-Bereich, stellt eine weitere schwierige Gestaltungsbedingung für den ÖPNV dar.

Nahezu das gesamte Gebiet, insbesondere aber der südliche Teil, ist geprägt von ausgedehnten Wald- und Seenlandschaften, die ein erhebliches Potenzial für den Fremdenverkehr und auch eine entsprechende Verkehrsnachfrage darstellen können. Der Anteil der Wald- und Wasserflächen liegt mit 23 % bzw. 9 % über dem Durchschnitt des Landes. Die wichtigsten dieser Flächenziele sind

- Mecklenburgische Seenplatte und Müritz-Nationalpark, mit dem größten Binnensee Deutschlands, der Müritz
- Naturpark Feldberger Seenlandschaft
- Naturpark Mecklenburgische Schweiz und Kummerower See
- Naturpark Nossentiner-Schwinzer Heide
- Malchiner See und Tollensesee

In den Teilräumen mit ausgedehnten geschützten Naturräumen und Wasserflächen ist nur ein stark eingeschränktes Straßennetz verfügbar, was die Möglichkeiten der Gestaltung von ÖPNV-Angeboten begrenzt. Dies gilt insbesondere für die Wirtschaftlichkeit, die durch häufig erforderliche Umweg- und Stichfahrten gemindert wird.



Die Verwaltungsgliederung des Gebiets besteht in der heutigen Form seit 1994. Das Gesamtgebiet setzt sich zusammen aus:

- der kreisfreien Stadt Neubrandenburg (NB) mit 10 Stadtgebieten und den
- drei Landkreisen Demmin (LK DM), Mecklenburg-Strelitz (LK MST), Müritz (LK MÜR).

Die Landkreise gliedern sich in

- 5 amtsfreie Gemeinden und
- 16 Ämter, die wiederum aus 185 amtsangehörigen Gemeinden bestehen.

Damit besteht derzeit im Vergleich mit anderen Bundesländern ein weit geringeres Maß an Verwaltungszentralisation. Aus verkehrlicher Sicht bedeutet dies einen geringen Verkehrsbedarf und damit eine Einsparung von weiten Wege für die Erreichung von Ämtern aus Sicht der Einwohner.

Die zentralörtliche Gliederung verzeichnet nach dem ab 2006 geltenden Stand folgende zentrale Orte:

- 1 Oberzentrum: Neubrandenburg
- 3 Mittelzentren: Kreisstädte Demmin (LK DM), Neustrelitz (LK MST), Waren (Müritz) (LK MÜR)
- 16 Grundzentren: Altentreptow, Dargun, Jarmen, Loitz, Malchin, Reuterstadt Stavenhagen (alle LK DM); Burg Stargard, Feldberger Seenlandschaft, Friedland, Mirow, Wesenberg, Woldegk (alle LK MST); Malchow, Penzlin, Rechlin, Röbel (alle LK MÜR)

In den o.g. zentralen Orten leben etwa zwei Drittel der Einwohner der Planungsregion. Die Standorte zur Wahrnehmung der zentralörtlichen Aufgaben sind die jeweiligen namensgebenden Hauptorte der vorstehenden Gemeinden, bei der Gemeinde Feldberger Seenlandschaft der Ortsteil Feldberg. Der nordöstliche Bereich des Landkreises Demmin ist Teil des Verflechtungsbereiches des Oberzentrums Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Weitere zentrale Orte auf der Nahbereichsebene sind nicht festgelegt. Laut Entwurfsstand des Regionalen Raumentwicklungsprogramms (RREP) sind jedoch Siedlungsschwerpunkte im ländlichen Raum und im Stadt-Umland-Raum benannt, denen ortsnahe Versorgungsaufgaben oder touristische Versorgungsaufgaben zugeordnet werden. Dabei handelt es sich um folgende Gemeinden:

- 9 Siedlungsschwerpunkte: Burow, Gielow, Neukalen, Rosenow, Tutow (alle LK DM); Blankensee (LK MST); Göhren-Lebbin, Klink (beide mit touristischen Versorgungsaufgaben), Möllenhagen (alle LK MÜR)

Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Zentralörtliche Gliederung



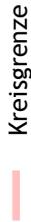
Oberzentrum



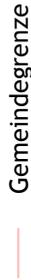
Mittelzentrum



Grundzentrum



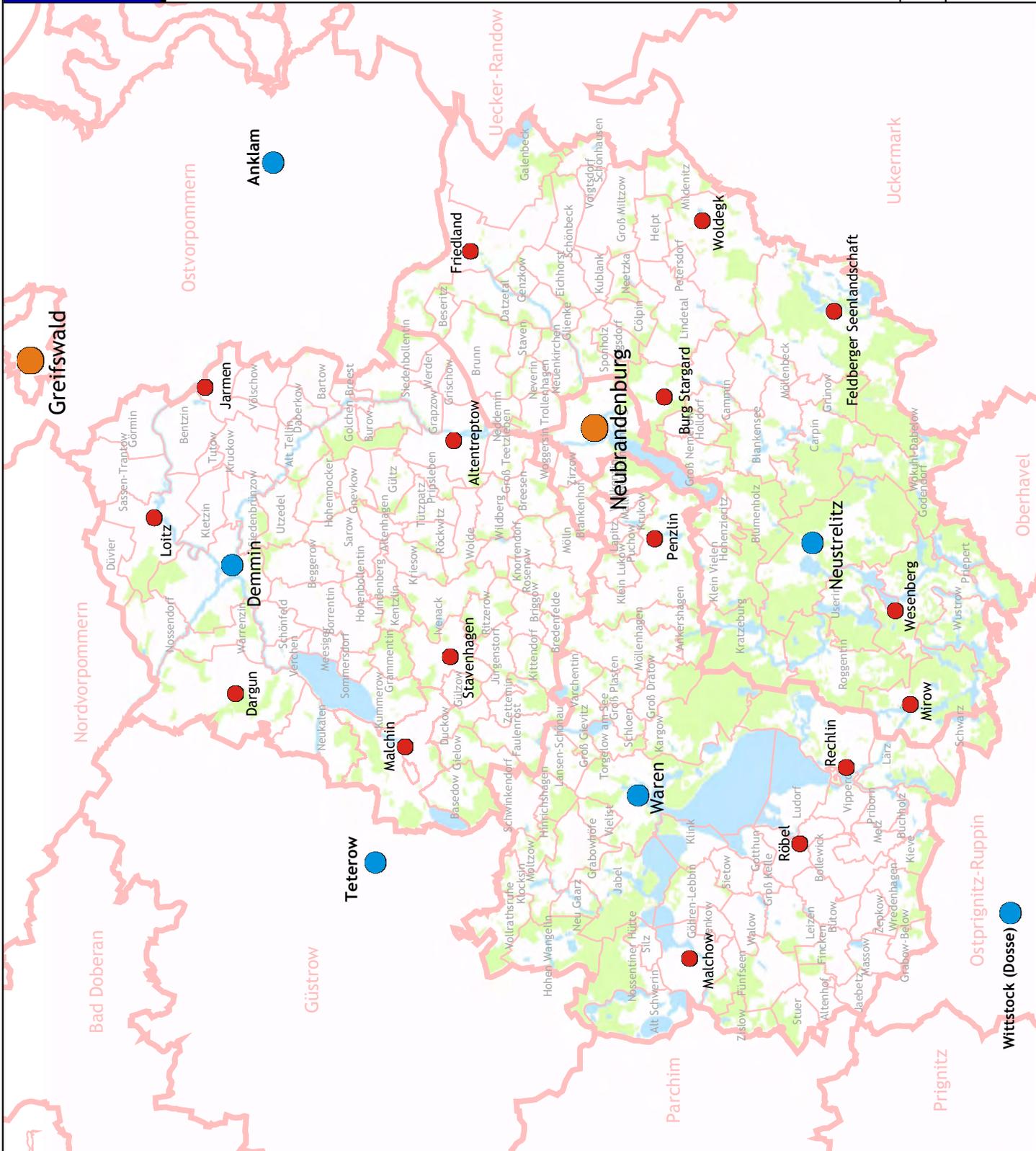
Kreisgrenze



Gemeindegrenze

Quelle: Regionaler Planungsverband
Mecklenburgische Seenplatte 2009

Abbildung 1





2.1.2 Bevölkerungsstruktur

Neben der geringen Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte, die ein echtes Gestaltungsproblem für einen rationellen ÖPNV darstellt, wirken sich die Entwicklungstendenz der Einwohnerzahlen und die in den vergangenen 10 Jahren dramatisch zurückgegangenen Schüler- und Erwerbstätigenzahlen aus. Beide sind das wesentliche Potenzial für Schülerverkehr und Berufsverkehr.

Seit der Aufstellung der ersten Nahverkehrspläne für die Landkreise der Region und die Stadt Neubrandenburg im Jahr 1997 sind die Einwohnerzahlen um mehr als 12%, das entspricht etwa 41.000 Personen, zurückgegangen und damit deutlich schneller als im Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit 7,9 % (vgl. Tabelle 1). Dabei ist zu beachten, dass ein derartiger Rückgang nicht erst 1997 begonnen hat, sondern vergleichbare Verluste bereits während der gesamten 90er Jahre aufgetreten sind.

Zwischen den Teilgebieten treten erhebliche Unterschiede auf. Mit 14,8 % bzw. 16,6 % sind die Rückgänge in der Stadt Neubrandenburg bzw. dem Landkreis Demmin eher stark ausgeprägt, während die Einwohnerverluste in den Landkreisen Müritz (-6,5 %) und auch Mecklenburg-Strelitz (-9,8%) vergleichsweise moderat ausgefallen sind und im Bereich des Landesdurchschnitts liegen. Generell nehmen die Bevölkerungsverluste im Land in Richtung östliche Teilgebiete zu. Innerhalb der Region Mecklenburgische Seenplatte ist eher eine Zunahme in Richtung der nördlichen Teilgebiete festzustellen. Teilräume mit Bevölkerungszuwächsen gibt es kaum. Die wenigen Ausnahmen seit 1997 resultieren aus Zuzügen und konzentrieren sich auf touristisch stark nachgefragte Orte an der Müritz sowie punktuell Orte im direkten Umland von Neubrandenburg.

Der Bevölkerungsverlust resultiert in gleicher Weise aus einem Geburtenrückgang und aus Wanderungsverlusten. Nach Abschmelzen des Abwanderungspotenzials kommt jetzt immer mehr die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung zum Tragen. Aus beiden Trendlinien resultiert eine massive Verschiebung der Altersstruktur der Einwohner,

- zuungunsten insbesondere der Altersgruppe im Vorerwerbsalter,
- bisher weniger aber künftig starker auch zuungunsten der Altersgruppe im Erwerbsalter und
- durchgängig zugunsten der Altersgruppe im Nacherwerbsalter.

Gebiet	Altergruppe, Anteil in %					
	0 ... <18 Jahre		18 ... <65 Jahre		>65 Jahre	
	1999	2008	1999	2008	1999	2008
NB	18,7	12,1	69,5	66,6	11,9	21,3
MÜR	19,6	13,3	65,7	64,9	14,6	21,7
MST	20,0	12,9	65,6	65,3	14,4	21,8
DM	20,1	13,4	64,2	63,9	15,7	22,7
MSP	19,6	13,0	66,1	65,1	14,3	21,9
Land M-V	19,2	12,9	66,2	65,4	14,5	21,7

Tab. 2: Altersgruppenstruktur 1999 und 2008
(Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2009)

2.1.3 Schülerzahlen und Schulstandorte

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Die Entwicklung der Altersgruppenstruktur hat sich besonders drastisch im Rückgang der Schülerzahlen niedergeschlagen, die dem Rückgang der Geburtenrate (Mitte der 90er Jahre bis auf 30 % der Werte von 1989) schrittweise gefolgt sind und gegenwärtig einen vorläufigen Sockelbestand erreichen. Die Schülerquote (Anteil der Schüler an der Wohnbevölkerung) ist insgesamt in der Region von etwa 17 % auf 8,5% zurückgegangen. Bei der innergebietlichen Verteilung der Schülerzahlen und Schülerquoten treten kaum Differenzierungen auf, auch nicht zum Landesdurchschnittswert. Die leicht höhere Schülerquote in der Stadt Neubrandenburg hat ihre Ursache in dem zentralen Schulstandort Neubrandenburg mit Einzugsbereichen aus dem Umland. Abbildung 2 zeigt das Schulstandortsystem der Region kartographisch mit allen 128 Standorten.

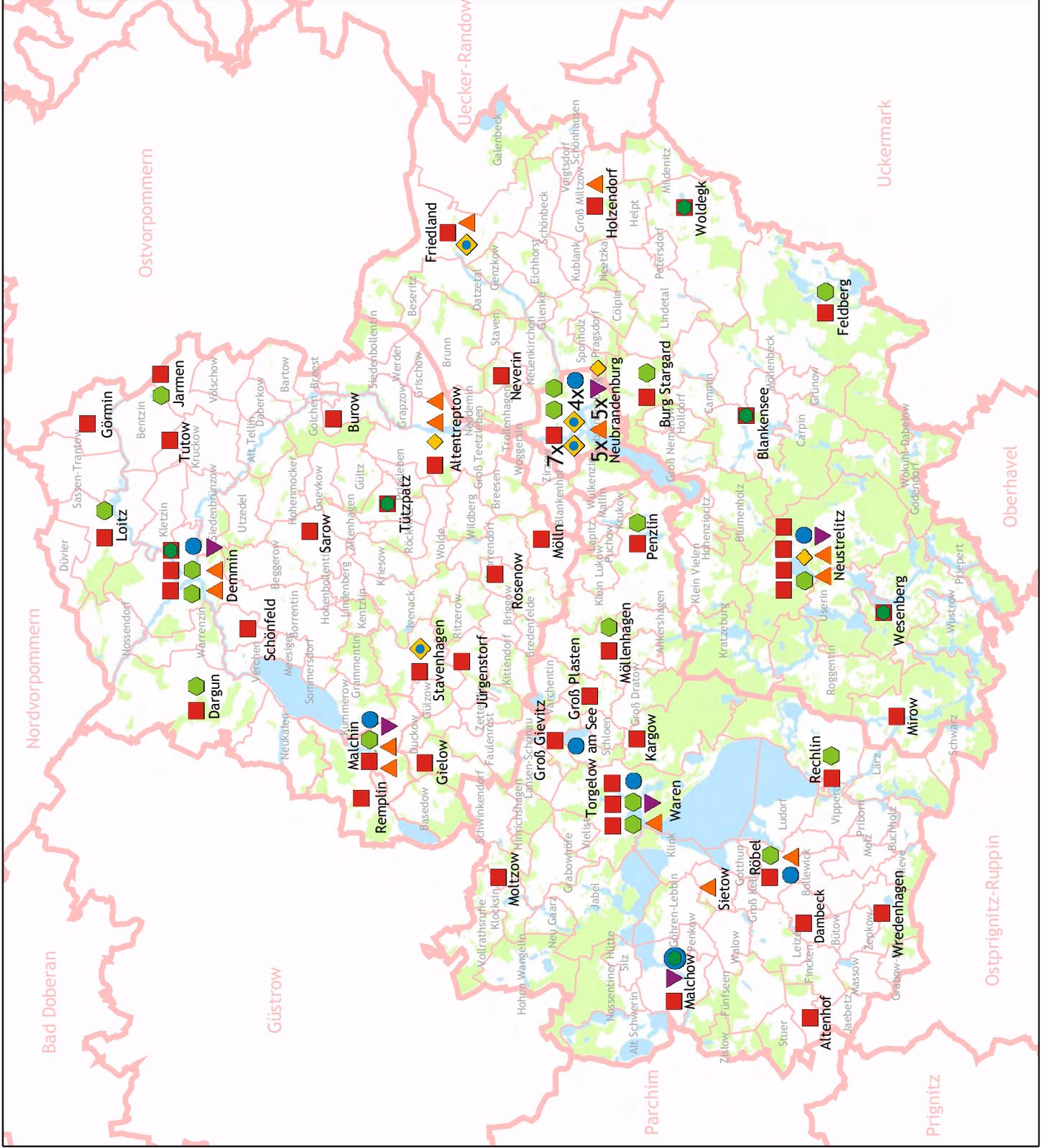
Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Schulstandorte

- Grundschule
- ◼ Gesamtschule mit Grundschulteil
- ◼ Regionale Schule mit Grundschulteil
- ◊ Gesamtschule
- ◊ Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe
- ◻ Regionale Schule
- ◻ Regionale Schule mit Gymnasium
- Gymnasium
- ▲ Förderschule
- ▼ Berufsschule

Quelle: Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte (Stand: 11/2009)

Abbildung 2





Gebiet	Schüler	Schülerquote ¹
NB	6.179	9,4 %
MÜR	5.542	8,4 %
MST	6.321	7,9 %
DM	6.927	8,5 %
MSP	24.969	8,5 %
Land M-V	137.425	8,7 %

Tab. 3: Schülerzahlen und Schülerquoten 2007/2008 (ohne Berufliche Schulen, Vorklassen, Volkshochschulen) (Quelle: AfRL Mecklenburgische Seenplatte, 2009)

Daraus wird erkennbar, dass das Netz in der Gesamtregion vergleichsweise engmaschig ist, große Entfernungen vermeidet und damit in ganz erheblichem Umfang einen Anstieg des Schülerbeförderungsbedarfs verhindert. Der Rückgang der Schülerzahlen ist somit nahezu vollständig auf die Fahrschülerzahlen durchgeschlagen, was sonst in der Regel nur etwa zur Hälfte geschieht, wenn gleichzeitig Schulstandorte geschlossen werden. Etwas abweichend ist die Situation im Landkreis Mecklenburg-Strelitz zu beurteilen. Das Netz dort ist stärker konzentriert, was einerseits an der Bedeutung der Stadt Neubrandenburg als Schulstandort für den nördlichen und mittleren Teil und andererseits dem hohen Gewicht der Stadt Neustrelitz für den südlichen Teil des Kreises liegt.

¹ Anteil der Schüler an der Wohnbevölkerung



2.1.4 Pendlerverflechtungen

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Wichtigste Potenziale für den Berufsverkehr sind die Zahl der Erwerbstätigen (nach dem Wohnortprinzip) und der Arbeitsplätze (Arbeitsortprinzip). Diese realisieren sich beim räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten über die Pendlerverflechtungen.

Die Erwerbstätigkeit (Zahl der Erwerbstätigen) und Erwerbstätigenquote (Anteil der Erwerbstätigen an der Wohnbevölkerung) sind in der gesamten Region über einen längeren Zeitraum deutlich zurückgegangen. Das gleiche trifft für die Zahl der Arbeitsplätze und die Arbeitsplatzquote zu. Bis 2007 konnte eine Stabilisierung der Situation festgestellt werden. Im Jahr 2008 veränderte sich die Situation. Im Land Mecklenburg-Vorpommern betrug die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt 2008¹ 15,5 %. Mit Ausnahme des Landkreises Müritz (14,6 %) lagen die Werte der anderen Gebietskörperschaften über dem Landesdurchschnitt (Landkreis Demmin 21,5 %, Landkreis Mecklenburg-Strelitz 17,3 %, Stadt Neubrandenburg 17,2 %).

Die Pendlerverflechtungen der Gemeinden² innerhalb der Planungsregion sind sehr stark auf den Arbeitsplatzschwerpunkt Neubrandenburg sowie die weiteren Schwerpunkte Waren (Müritz) und Neustrelitz ausgerichtet. Allein 29 der 40 stärksten Pendlerrelationen, darunter die 8 stärksten, haben Quelle oder Ziel in der Stadt Neubrandenburg (vgl. Tab. 4). Darüber hinaus ist das Pendleraufkommen – verglichen mit anderen Regionen – weniger intensiv. Das Arbeitsplatzpotenzial der zentralen Orte in der Region ist begrenzt und die Grenzen der Planungsregion überschreitende Auspendlungen haben lagebedingt auch nur relativ wenige wesentliche Ziele. Diese liegen insbesondere im Norden und Westen (Greifswald, Schwerin). Fernauspendlungen sind nur nach Berlin und Hamburg in starkem Umfang festzustellen. Weitere Ziele in den alten Bundesländern spielen keine wesentliche Rolle (mehr). Ganz offensichtlich haben dauerhafte Fernauspendlungen in hohem Maße zu Wegzügen geführt. Ansonsten sind Verflechtungen mit den Nachbarkreisen oder auch angrenzenden Teilen des Landes Brandenburg kaum festzustellen und auf wenige Relationen (Anklam, Pasewalk, Prenzlau mit Neubrandenburg) beschränkt.

Die wichtigsten Pendlerströme (ab 50 Personen in eine Richtung) – auch richtungsweise – sind der Abb. 3 zu entnehmen.

¹ Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2009, www.statistik-mv.de

² Angaben zu Erwerbstätigen, Arbeitsplätzen und Pendlern aus: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg. Sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige nach ihrem Wohn- und Arbeitsort sowie Pendler. Es werden nur sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige als Pendler dargestellt. Beamte, Selbständige, Militärangehörige usw. werden durch die Statistik nicht erfasst. Die nichtsozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen machen in der Regel 12 ... 14 % der Gesamterwerbstätigen aus.

Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Pendlerrelationen
ab 75 Pendler je Richtung
(einschließlich Rückrichtung)

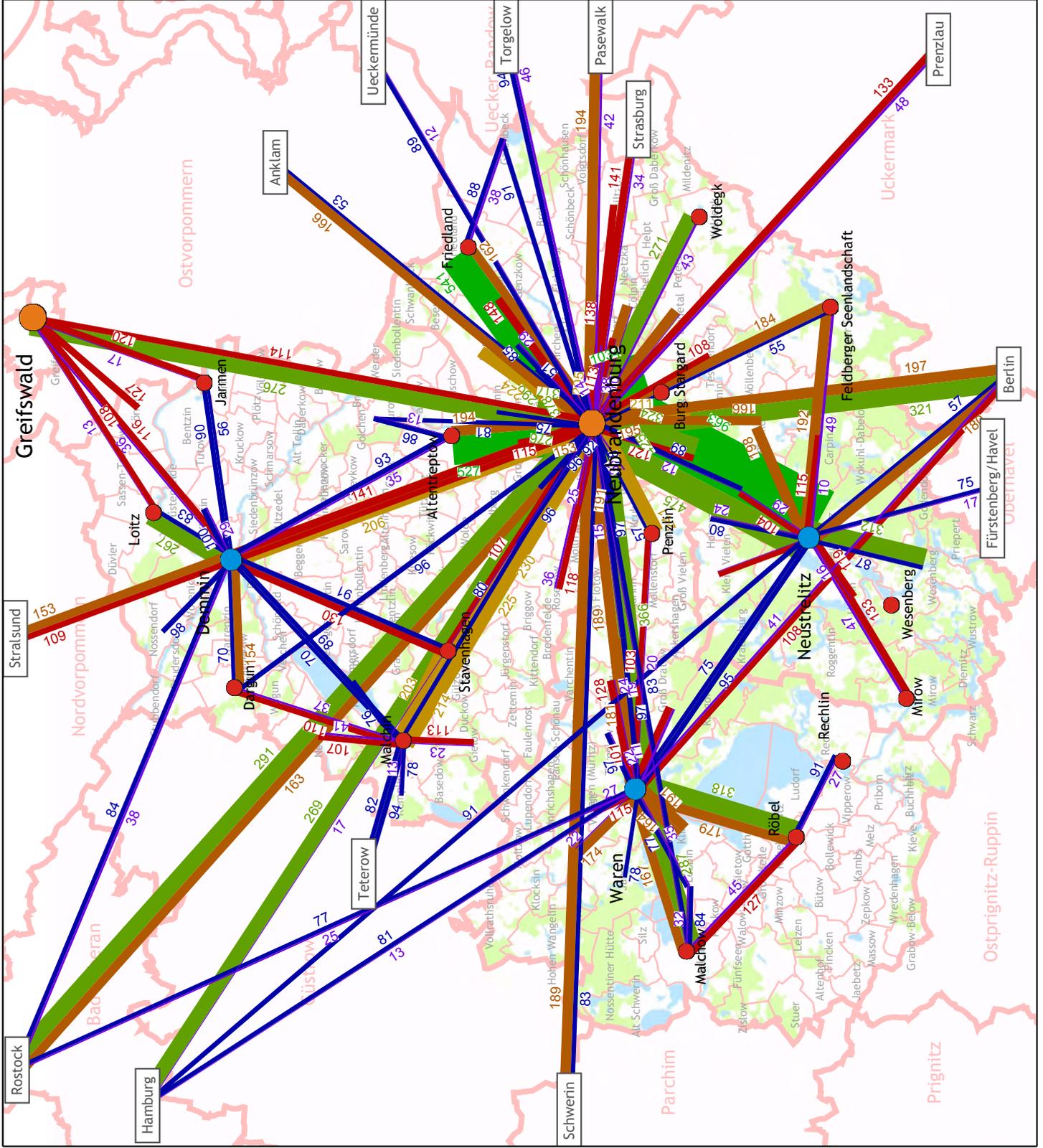
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Gemeindegrenze

Pendler Wohnort - Arbeit

- bis 50
 - 51 - 100
 - 101 - 150
 - 151 - 200
 - 201 - 250
 - 251 - 500
 - über 500
- 1mm entspricht 100 Pendlern

Quelle: Bundesagentur für Arbeit,
Beschäftigte und Pendler zum 30.06.2008

Abbildung 3





Sehr gut erkennbar ist die Bedeutung der Stadt-Umland-Pendlungen (einfachste Form der Abbildung von Arbeitsplatzversorgungsbereichen) und der sogenannten Pendlerachsen zwischen den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten. Tab. 4 zeigt alle 40 Relationen mit mindestens 200 Pendlern im Querschnitt (Summe beider Richtungen) in der Rangfolge ihrer Stärke. Dabei werden insgesamt nur sieben Relationen mit mehr als 500 Personen in der Summe beider Richtungen festgestellt.

Rang	Zwischen den Gemeinden		Anzahl Pendler	
01	Neustrelitz	<>	Neubrandenburg	1.410
02	Burg Stargard	<>	Neubrandenburg	1.202
03	Altentreptow	<>	Neubrandenburg	690
04	Friedland	<>	Neubrandenburg	686
05	Trollenhagen	<>	Neubrandenburg	572
06	Waren (Müritz)	<>	Neubrandenburg	565
07	Neubrandenburg	<>	Berlin	500
08	Wulkenzin	<>	Neubrandenburg	452
09	Waren (Müritz)	<>	Malchow	446
10	Waren (Müritz)	<>	Röbel/Müritz	445
11	Groß Nemerow	<>	Neubrandenburg	430
12	Stavenhagen	<>	Malchin	421
13	Wesenberg	<>	Neustrelitz	408
14	Demmin	<>	Neubrandenburg	393
15	Rostock	<>	Neubrandenburg	385
16	Neuenkirchen	<>	Neubrandenburg	383
17	Waren (Müritz)	<>	Klink	368
18	Loitz	<>	Demmin	360
19	Neubrandenburg	<>	Greifswald	357
20	Schwerin	<>	Neubrandenburg	345
21	Neverin	<>	Neubrandenburg	344
22	Stavenhagen	<>	Neubrandenburg	329
23	Malchin	<>	Neubrandenburg	323
24	Hamburg	<>	Neubrandenburg	302
25	Waren (Müritz)	<>	Möllenhagen	301
26	Woldegk	<>	Neubrandenburg	298
27	Penzlin	<>	Neubrandenburg	290
28	Pasewalk	<>	Neubrandenburg	256
29	Feldberger Seenland.	<>	Neustrelitz	251
30	Feldberger Seenland.	<>	Neubrandenburg	247
31	Sponholz	<>	Neubrandenburg	247

Rang	Zwischen den Gemeinden			Anzahl Pendler
32	Brunn	<>	Neubrandenburg	241
33	Neustrelitz	<>	Berlin	237
34	Anklam	<>	Neubrandenburg	233
35	Stralsund	<>	Neubrandenburg	219
36	Blankenhof	<>	Neubrandenburg	218
37	Holldorf	<>	Neubrandenburg	217
38	Neustrelitz	<>	Mirow	206
39	Lindetal	<>	Neubrandenburg	203
40	Stavenhagen	<>	Demmin	202

Tab. 4: Wichtigste Pendlerrelationen der Gemeinden der Planungsregion
(Quelle; Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, 2009)

Die Gesamttendenz von Arbeitspendlungen ist generell zunehmend, weil die Anforderungen an die Mobilität sowohl von Erwerbstätigen als auch von Arbeitsplätzen ständig zunehmen. In Perioden lang anhaltenden Arbeitsplatzabbaus und der Zunahme der Arbeitslosigkeit, kann dieser Trend zum Erliegen kommen und sich sogar leicht umkehren. Eine solche Phase hat es auch für die Planungsregion gegeben, doch seit zwei Jahren steigen jetzt die Pendleraufkommen wieder an.

2.1.5 Motorisierungsgrad und Verkehrsverhalten

Einen wesentlichen Einfluss auf den Motorisierungsgrad im ländlichen Raum sind

- eine geringe Bevölkerungszahl,
- eine geringe Bevölkerungsdichte und
- eine disperse Siedlungsstruktur,

die ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot sehr erschweren bzw. weitgehend unmöglich machen, da das Fahrgastpotenzial insgesamt gering und schwer erschließbar ist. Das vorzuhaltende Angebot kann sich in der Fläche daher fast nur an der Daseinsvorsorge orientieren. Die spezifischen Strukturen ländlicher Räume machen daher eine individuell motorisierte Mobilität unumgänglich. Der im Vergleich zu städtischen Räumen deutlich höhere Motorisierungsgrad ergibt sich daraus, dass abseits der Achsen eine ausreichende Mobilität ausschließlich mit einem wirtschaftlichen ÖPNV nicht gewährleistet werden kann.

Im städtischen Siedlungsraum lässt sich die individuelle Mobilität aufgrund der vielfach kürzeren Wege zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad realisieren. Insbesondere die allgemeine Zunahme des Fahrradverkehrs (u.a. gefördert durch einen Ausbau des Radwegenetzes) beinhaltet für den städtischen ÖPNV eine starke Konkurrenz.

Der Motorisierungsgrad liegt in der Planungsregion bei durchschnittlich 527 Pkw/1.000 Einwohner und ist seit 1990 permanent angestiegen. Die Werte in Tab. 5 zeigen die Unterschiede zwischen den Teilräumen.

Gebiet	Pkw-Bestand [Pkw]	Motorisierungsgrad [Pkw/1.000 Einw.]
NB	31.689	475
MÜR	35.975	541
MST	45.509	563
DM	43.676	524
MSP	156.849	527
Land M-V	849.051	506

Tab. 5: Pkw-Bestand¹ und Motorisierungsgrad 2007
(Quelle: Kraftfahrtbundesamt Flensburg (KBA-Statistik))

In der Region Mecklenburgische Seenplatte nutzten im Jahr 1998 ca. 17,0 Mio Fahrgäste den straßengebundenen ÖPNV. Dieser Wert sank bis 2008 um ca. 30 % auf 11,9 Mio Fahrgäste.

¹ Pkw-Bestände am 01.01.2008, Motorisierungsgrad errechnet mit tatsächlichen Einwohnerzahlen per 31.12.2007



2.2 Regionale Angebotsstruktur

Das öffentliche Verkehrsangebot in der Region Mecklenburgische Seenplatte setzt sich generell aus den Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), des Regionalbusverkehrs, einschließlich der Ersatzverkehre für abbestellten SPNV, des Stadtbusverkehrs sowie Angeboten in Alternativen Bedienungsformen zusammen. Im Allgemeinen kommen die einzelnen Verkehrssysteme entsprechend ihrer jeweiligen funktionalen Stärken zum Einsatz. Unter regionaler Angebotsstruktur werden all diejenigen Angebote zusammengefasst, die gebietsgrenzenübergreifend verkehren. Es erfolgt vorrangig eine quantitative Beschreibung des ÖPNV (Fahrtenzahl).

2.2.1 Angebot im SPNV

Die Hauptachsen der Regionalen Angebotsstruktur sind die SPNV-Strecken, die durch wichtige und mit hoher Bedienungshäufigkeit verkehrende Buslinien zwischen den wichtigsten zentralen Orten ergänzt werden. Als regionales Angebot werden alle gebietsgrenzenübergreifenden Verkehre verstanden.

Folgende Relationen werden gegenwärtig bedient:

- Kursbuchstrecke (KBS) 172:
Neustrelitz – Waren (Müritz) – Malchow (- Parchim – Ludwigslust – Hagenow):
Bedienung durch ODEG mit 9 Zugpaaren;
2-h-Takt;
Durch Überlagerung des Angebotes mit der KBS 205 im Abschnitt Neustrelitz – Waren (Müritz) besteht in diesem Abschnitt ein 1-h-Takt
- KBS 173: Neustrelitz – Mirow:
Bedienung durch ODEG mit 8 (Mo-Fr) bzw. 12 Zugpaaren (Sa, So);
2-h-Takt
- KBS 175: (Szczecin/Ueckermünde – Pasewalk -) Neubrandenburg – Stavenhagen – Malchin (- Teterow – Bützow – Lübeck):
Bedienung durch DB Regio AG mit 9 und OLA mit 8 Zugpaaren;
1-h-Takt
- KBS 205:
Neustrelitz – Burg Stargard – Neubrandenburg – Altentreptow – Demmin (- Stralsund):
Bedienung durch DB Regio AG mit 12 Zugpaaren und OLA mit 4 Zugpaaren;
1-h-Takt
- KBS 205:
Neustrelitz – Waren (Müritz) (- Güstrow – Rostock):
Bedienung durch DB Regio AG mit 9 Zugpaaren ;
2-h-Takt;



Durch Überlagerung des Angebotes mit der KBS 172 im Abschnitt Neustrelitz – Waren (Müritz) besteht in diesem Abschnitt ein 1-h-Takt

- KBS 205:
Neustrelitz – (Berlin):
Bedienung durch DB Regio mit 18 Zugpaaren;
1-h-Takt

Auf den Hauptrelationen Berlin - Neustrelitz – Neubrandenburg (– Stralsund), Neustrelitz – Waren (Müritz) und Pasewalk – Neubrandenburg – Malchin (– Bützow) besteht jeweils ein 1-h-Takt. Allerdings ist die größte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Hansestadt Rostock, nur im 2-h-Takt an die Region Mecklenburgische Seenplatte angebunden. Mit Ausnahme der Strecke Neustrelitz – Mirow sind alle anderen Strecken komplett in übergeordnete Netze eingebunden.

Seit der Abbestellung des SPNV wird entlang von drei Strecken ein vom Land Mecklenburg-Vorpommern finanzierter Ersatzverkehr mit Bussen durchgeführt:

- Waren (Müritz) – Malchin (Linie 403):
Ersatzverkehrsbedienung mit 3 Fahrten Waren (Müritz) – Malchin, 1 Fahrt Malchin – Waren (Müritz) und 1 Fahrt Rittermannshagen – Waren (Müritz) ausschließlich Montag – Freitag
- Malchin – Dargun (Linie 402):
Ersatzverkehrsbedienung mit jeweils 1 Fahrt Montag – Freitag und Samstag Malchin – Dargun und 1 Fahrt Malchin – Wagon (Montag – Freitag) sowie in der Relation Dargun – Malchin 2 Fahrten Montag – Freitag, 1 Fahrt Montag – Freitag nur an Schultagen und 1 Fahrt Samtags
- Neustrelitz – Feldberg (Linie 619):
Ersatzverkehrsbedienung täglich im 2-h-Takt
- Neustrelitz - Düsterförde (Linie 640):
Ersatzverkehrsbedienung mit 5 Fahrtenpaaren Montag - Freitag, je 2 Fahrtenpaaren Samstag, Sonn- und Feiertag.

Für die auf der Relation zwischen Waren (Müritz) und Güstrow weggefallenen RegionalBahn-Züge verkehrt außerdem die Buslinie 60 Waren (Müritz) – Teterow im Ersatzverkehr mit 2 Fahrtenpaaren Montag - Freitag.

Aufgrund des Taktfahrplans und der gegenwärtigen Fahrzeiten ergeben sich in Neubrandenburg, Neustrelitz und Waren (Müritz) günstige Rahmenbedingungen zur Verknüpfung mit dem Busverkehr. In Neubrandenburg und Waren (Müritz) treffen sich die Züge aus und in alle Richtungen jeweils einmal stündlich um die Minute 30, in Neustrelitz um die volle Stunde. Damit sind die Grundzüge eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im SPNV vorhanden. Da der SPNV-Fahrplan durch übergeordnete Zwangspunkte (z.B. Einbindung in den Knoten Berlin) bestimmt und damit nur schwer von der Region beeinflussbar ist, können keine belastbaren Aussagen zur zukünftigen Entwicklung getroffen werden. Im Rahmen der Ertüchtigung

der Eisenbahnstrecke Berlin – Rostock verbunden mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit um $\frac{1}{3}$ auf 160 km/h könnten sich die bisherigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Verknüpfungspunkten Neustrelitz und Waren (Müritz) verschieben. Dies hätte unmittelbare Auswirkungen auf die Anschlussgestaltung durch den Busverkehr. Aus Sicht der Region ist außerdem mindestens das heutige SPNV-Angebot zu halten bzw. in Richtung Rostock zu verdichten. Eine mögliche Substitution von SPNV-Leistungen durch Fernverkehrsangebote ist aus regionaler Sicht kritisch zu betrachten. Analog der Verkehre zwischen Hamburg und Rostock könnten die Verkehre zwischen Berlin und Rostock alternierend zwischen SPNV und Fernverkehr jeweils im 2-h-Takt, der sich zu einem 1-h-Takt überlagert, durchgeführt werden. Ebenfalls im Rahmen der Streckenertüchtigung werden die Zugangsstellen Kargow und Klockow geschlossen. Die Zugangsstelle Kratzeburg soll bestehen bleiben.

2.2.2 Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Bedingt durch die dichte Netz- und Angebotsstruktur des SPNV ergänzt der straßengebundene ÖPNV nur noch in geringem Maße die regionale Angebotsstruktur. Darunter werden alle gebietsgrenzenübergreifenden Verkehre verstanden. Insgesamt gibt es 38 gebietsgrenzenübergreifend verkehrende Busrelationen. Von ihrem Charakter unterscheiden sie sich in

- Linien mit vorwiegend regionaler Verbindungsfunktion und
- Linien mit vorwiegend lokaler Erschließungsfunktion.

Dabei spiegelt das ÖPNV-Angebot die zum Teil seit Jahrzehnten bestehenden Verflechtungen zwischen einzelnen Gemeinden unabhängig von Gebietsgrenzen wieder. Folgende Relationen sind von regionaler Bedeutung¹:

- *Linien mit vorwiegend regionaler Verbindungsfunktion:*
 - Linie 12:
Röbel – Sietow - Waren – Neubrandenburg:
Bedienung durch pvm mit 20 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 6 Fahrtenpaaren Samstag und 5 Fahrtenpaaren Sonntag
Rechlin – Röbel:
Bedienung durch pvm mit 5 Fahrtenpaaren Montag - Freitag
 - Linie 13:
Waren – Blücherhof – Hohen Wangelin – Linstow, Ferienpark
Bedienung durch pvm mit 2 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 3 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Ferienzeit) und 2 Fahrtenpaaren Sonntag
 - Linie 18:
Penzlin – Peckatel – Neustrelitz:
Bedienung durch pvm mit 4 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)

¹ Darstellung in fortlaufender Liniennummerierung



- Linie 20:
Waren – Reuterstadt Stavenhagen:
Bedienung durch pvm mit 4 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 23:
Wittstock - Wredenhagen - Röbel:
Bedienung durch pvm mit 3 Fahrtenpaaren Montag, Freitag
- Linie 33:
Röbel - Bad Stuer - Plau am See:
Bedienung durch pvm mit 2 Fahrtenpaaren Dienstag;
Röbel - Bad Stuer: Bedienung durch pvm mit 4 Fahrtenpaaren Montag - Freitag (Schulzeit)
- Linie 60:
Waren – Grabowhöfe – Vollrathsrue – Teterow:
Bedienung durch pvm mit 2 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit);
(Ergänzung der Relation Waren – Teterow: siehe Linie 231)
- Linie 207:
Jarmen – Anklam:
Bedienung durch AVG mit 5 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 225:
Anklam – Friedland:
Bedienung durch AVG mit 7 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 2 Fahrtenpaaren Samstag und 2 Fahrtenpaaren Sonntag
- Linie 230:
Malchin – Teterow – Laage – Rostock:
Bedienung durch OVG mit 5 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 231:
Waren – Teterow:
Bedienung durch OVG mit 2 Fahrtenpaaren Montag - Freitag
- Linie 300:
Neubrandenburg - Altentreptow:
Bedienung durch DVG mit 5 Fahrtenpaaren und einer zusätzlichen Rückfahrt Montag - Freitag (Schulzeit) und 1 Fahrtenpaar Sonntag;
Altentreptow - Jarmen: Bedienung durch DVG mit 8 Fahrtenpaaren Montag - Freitag (Schulzeit) und 1 Fahrtenpaar Sonntag;
Jarmen - Greifswald: Bedienung durch DVG mit 3 Fahrtenpaaren und 2 zusätzlichen Hinfahrten Montag - Freitag (Schulzeit) und 2 Fahrtenpaaren Sonntag
- Linie 301:
Reuterstadt Stavenhagen – Demmin – Sassen – Greifswald:
Bedienung durch DVG mit 20 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 303:
Demmin – Görmin – Greifswald:
Bedienung durch DVG mit 10 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 304:
Demmin – Dargun – Gnoien – Rostock:
Bedienung durch DVG mit 7 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit) und 1 Fahrtenpaar Sonntag
- Linie 400:
Teterow – Malchin – Reuterstadt Stavenhagen – Neubrandenburg:
Bedienung durch DVG mit 13 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 403:
Malchin – Demzin – Waren:
Bedienung durch DVG mit 5 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)



- Linie 500:
Neubrandenburg – Warlin – Friedland:
Bedienung durch VMS mit 14 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 5 Fahrtenpaaren Samstag und 3 Fahrtenpaaren Sonntag
- Linie 504:
Neubrandenburg – Ganzkow – Friedland:
Bedienung durch VMS mit 19 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 510:
Jarmen – Züssow - Greifswald:
Bedienung durch VBG-L mit 6 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 510:
Jarmen – Greifswald:
Bedienung durch VBG-L mit 11 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 540:
Neubrandenburg – Woldegk – Strasburg (- Pasewalk):
Bedienung durch VMS mit 8 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit) und 1 Fahrtenpaar Sonntag
- Linie 600:
Neubrandenburg – Neustrelitz:
Bedienung durch VMS mit 15 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 4 Fahrtenpaaren Samstag und 4 Fahrtenpaaren Sonntag
- Linie 611:
Neustrelitz – Woldegk:
Bedienung durch VMS mit 6 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 615:
Triepkendorf – Feldberg – Burg Stargard - Neubrandenburg:
Bedienung durch VMS mit 3 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit), 2 Fahrtenpaaren Samstag und 2 Fahrtenpaaren Sonntag
- Linie 900:
Neubrandenburg – Friedland – Torgelow:
Bedienung durch VGU mit 1 Fahrtenpaar Montag – Freitag (Schulzeit)

Von den 22 Relationen werden zwei mit mindestens 20 Fahrtenpaaren und sieben mit mindestens 10 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit) bedient. Dabei ist mindestens ein Zielort das Oberzentrum Neubrandenburg bzw. das Oberzentrum Greifswald.

- *Linien mit vorwiegend lokaler Erschließungsfunktion:*
 - Linie 1 Stadtverkehr Neubrandenburg:
Buchhof – Trollenhagen Dorf – Flughafen Trollenhagen – Chausseehaus - Reitbahnweg – Kranichstr. – Busbahnhof und zurück:
Bedienung durch NVB im 30- bzw. 40-min-Takt Montag - Freitag
 - Linie 45:
Mirow - Krümmel - Retzow - Rechlin – Boek
Bedienung durch pvm mit 7 Fahrtenpaaren Montag - Freitag (Schulzeit)
 - Linie 208:
Klempenow – Anklam:
Bedienung durch AVG mit 2 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
 - Linie 402:
Malchin – Dargun – Gnoien:
Bedienung durch DVG mit 22 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit) und 1 Fahrtenpaar Samstag



- Linie 502:
Görmin - Greifswald:
Bedienung durch VBG-L mit 4 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 521:
Neubrandenburg – Burg Stargard – Bredenfelde:
Bedienung durch VMS mit 8 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 522:
Neubrandenburg – Gnevezin:
Bedienung durch VMS mit 5 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 524:
Neubrandenburg – Woggersin – Neubrandenburg (zurück über Zirzow):
Bedienung durch VMS mit 3 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 525:
Neubrandenburg – Rühlow - Bassow:
Bedienung durch VMS mit 1 Fahrtenpaar Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 526:
Neubrandenburg – Burg Stargard – Alt Käbelich – Cölpin – Pragsdorf
Bedienung durch VMS mit 9 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 527:
Neubrandenburg – Groß Nemerow:
Bedienung durch VMS mit 14 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 528:
Neubrandenburg – Burg Stargard – Loitz - Quadenschönfeld:
Bedienung durch VMS mit 13 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 529:
Neubrandenburg – Neu Rhäse – Alt Rehse:
Bedienung durch VMS mit 4 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 531:
Neubrandenburg – Kublank:
Bedienung durch VMS mit 1 Fahrtenpaar Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 651:
Mirow – Schwarz und Buschhof - Mirow:
Bedienung durch VMS mit 3 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 661:
Mirow – Diemitz – Schwarz:
Bedienung durch VMS mit 5 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)
- Linie 746:
Wittstock - Sewekow - Zempow:
Bedienung durch die ORP mit 2 Fahrtenpaaren Montag - Freitag und zwei
zusätzlichen Fahrtenpaaren Dienstag, Donnerstag
- Linie 812:
Rohrkrug – Voigtsdorf – Straßburg:
Bedienung durch VGU mit 4 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit)

Von den 16 Relationen werden zwei mit mindestens 20 Fahrtenpaaren und zwei mit mindestens 10 Fahrtenpaaren Montag – Freitag (Schulzeit) bedient. Bei drei der vier Relationen ist das Oberzentrum Neubrandenburg ein Zielort.

Bereits heute besteht eine regionale Verflechtung der Angebote im straßengebundenen ÖPNV mit einer starken Orientierung auf die Oberzentren Neubrandenburg und Greifswald.



2.2.3 Touristische Verkehre

Für die Inanspruchnahme des ÖPNV durch Touristen sind die Fahrtzwecke „An- und Abreise“ sowie „Nutzung während des Aufenthaltes“ als wesentlich zu benennen. Da für die An- und Abreise das Bahnangebot zunächst entscheidend ist, muss aus Sicht der Region die jeweilige Verknüpfung an der Schnittstelle Bahn/Bus darauf aufbauend gestaltet werden.

Regional bedeutender sind die touristischen Verkehre, die die Urlauber während ihres Aufenthaltes vor Ort durchführen. Aus regionaler Sicht ist insbesondere die Erschließung des Müritz-Nationalparks durch den ÖPNV von besonderer Bedeutung. Hier gibt es mit der Müritzlinie Waren (Müritz) – Bolter Kanal ein seit über 10 Jahren bestehendes attraktives Angebot aus dem Landkreis Müritz heraus. Wesentliche Angebotselemente bilden der konsequente 1-h-Takt, ein Festpreis der zur Fahrt mit Bus und Schiff berechtigt (Müritz-Nationalpark-Ticket), die Möglichkeit der Fahrradmitnahme und die fachkundige Begleitung durch Nationalpark-Ranger. In den vergangenen Jahren wurde das letztgenannte Angebotselement ausgedünnt. Allerdings wird an einer Regelung gearbeitet, damit wieder mehr Fahrten mit fachkundiger Begleitung durchgeführt werden können. Ebenfalls im Müritz-Nationalpark verkehrte aus dem Landkreis Mecklenburg-Strelitz heraus die Fischadlerlinie zwischen Boeck bzw. Mirow und Kratzeburg. Diese wurde vorrangig aufgrund zu geringer Nachfrage und einem immer weiter ausgedünnten Angebot (nur noch einzelne Verkehrstage) wieder eingestellt.

In den Jahren 2001 bis 2004 galt für die Linien Bollewick - Röbel - Rechlin und Mirow - Rechlin - Boek das "Müritz-Süd-Ticket". Aufgrund geringer Nachfrage wurde es wieder eingestellt.

Anknüpfend an die positiven Erfahrungen des Müritz-Nationalpark-Tickets wurde das Bärenwald-Müritz-Ticket eingeführt. Mit einem Ticket ist es möglich, mit Bus oder Schiff zum Bärenwald und zurück zu fahren und den Bärenwald zu besuchen. Eine weitere Möglichkeit die in der Region weilenden Touristen für den ÖPNV zu gewinnen, besteht in zielgerichteter Werbung. So hat z.B. die pvm ein Extrainformationsblatt für Urlauber der Feriensiedlung Sewekow herausgegeben. Hier wurden mögliche Verbindungen von Sewekow nach Waren (Müritz) und zurück übersichtlich dargestellt. Aufgrund der Änderung des Linienvverlaufs wurde diese Werbung wieder eingestellt.

Die Mitnahme von Fahrrädern im Busverkehr hat sich über die Müritz-Nationalpark-Linie hinaus auch auf die Relation Röbel/Müritz – Waren (Müritz) – Neubrandenburg hinaus ausgedehnt. Nach Aussagen des Verkehrsunternehmens machen von diesem Angebot auch Einheimische Gebrauch, die das Fahrrad bis Neubrandenburg mitnehmen und es dort nutzen. Diese verstärkte Nutzung hat einen erheblichen negativen Einfluss auf die Fahrplanstabilität. Nach Voranmeldung ist eine Fahrradmitnahme auch auf der Relation Neustrelitz – Feldberg möglich.



2.2.4 Angebot je Verkehrstag

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen das Netz und die Bedienungshäufigkeiten auf den einzelnen Relationen, Netzabschnitten und Verkehrstagen (Schultagen, Ferientagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen). Als Netzknoten von überregionaler Bedeutung sind Neubrandenburg und Neustrelitz zu kennzeichnen, da sie sowohl die Funktion des Eisenbahnknotens als auch des Regionalbusknotens mit starkem Umsteigeverkehr innehaben. Waren (Müritz) ist ein Netzknoten von regionaler Bedeutung, in dem zwei SPNV-Linien und mehrere Regionalbuslinien miteinander verknüpft werden. In der Kreisstadt Demmin werden insbesondere die kreislichen Verkehre gebündelt und mit einer SPNV-Linie verknüpft.

In Abb. 4 wird der flächenerschließende Netzcharakter des Gesamtangebots ersichtlich, allerdings auch die zum Teil schwierigen topographischen Gegebenheiten, insbesondere durch die im südlichen Teil der Region gelegenen ausgedehnten Wald- und Seenlandschaften, die das Straßennetz einschränken und zu weiten Umfahrungswegen und zur Notwendigkeit von Stichfahrten führen. Sowohl im SPNV als auch im Regionalbusverkehr gibt es starke Achsen. Daneben gibt es einen hohen Anteil bis maximal 6 Fahrtenpaare pro Tag und Richtung.

Auffällig in Abb. 5 ist die Ausdünnung nahezu des gesamten Regionalbusangebotes. Dadurch wird der starke Achsenverkehr vorrangig im SPNV angeboten. Die Flächenerschließung findet nur auf niedrigstem Niveau statt. Dies zeigt sich insbesondere im hohen Anteil von max. 3 werktäglichen Fahrtenpaaren.

An Sams- sowie Sonn- und Feiertagen (s. Abb. 6 und 7) wird im Regionalverkehr nahezu ausschließlich nur der SPNV bedient. Es findet keine Flächenerschließung statt. Von Bedeutung sind lediglich einige touristische Angebote (z.B. Nationalparklinie).

Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Angebotshäufigkeit Bahn und Bus
am durchschnittlichen Schultag
(ohne Stadtverkehr)

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke
-  Busstrecke (keine tägliche Bedienung)

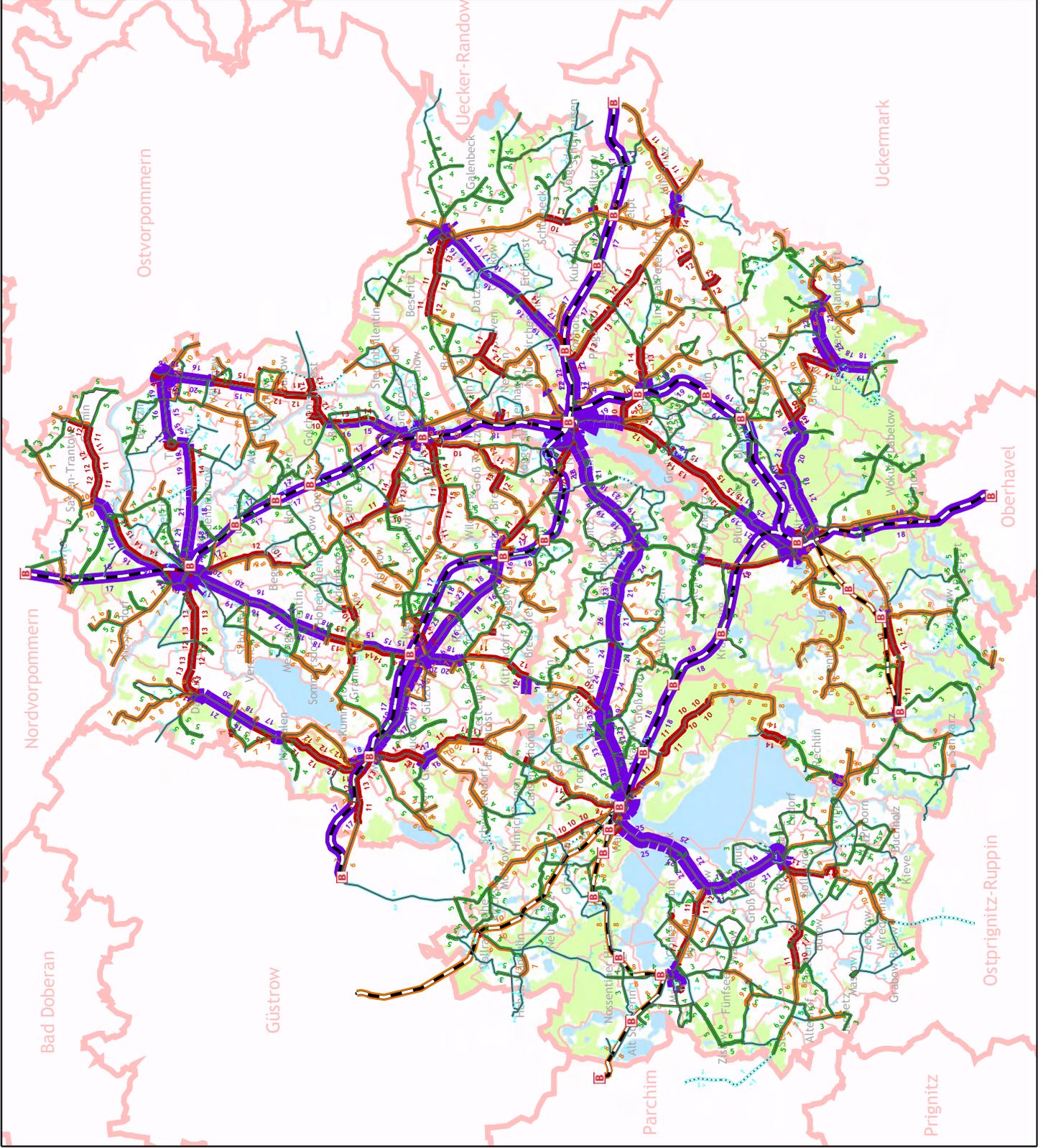
Fahrten pro Tag und Richtung

-  ≤ 3
-  ≤ 6
-  ≤ 10
-  ≤ 15
-  > 15

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009 (einschließlich
Saisonverkehr)

Abbildung 4



Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Angebotshäufigkeit Bahn und Bus
am durchschnittlichen Ferientag
(ohne Stadtverkehr)

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke
-  Busstrecke
(keine tägliche Bedienung)
-  Busstrecke
(Bedienung nur Schultag)

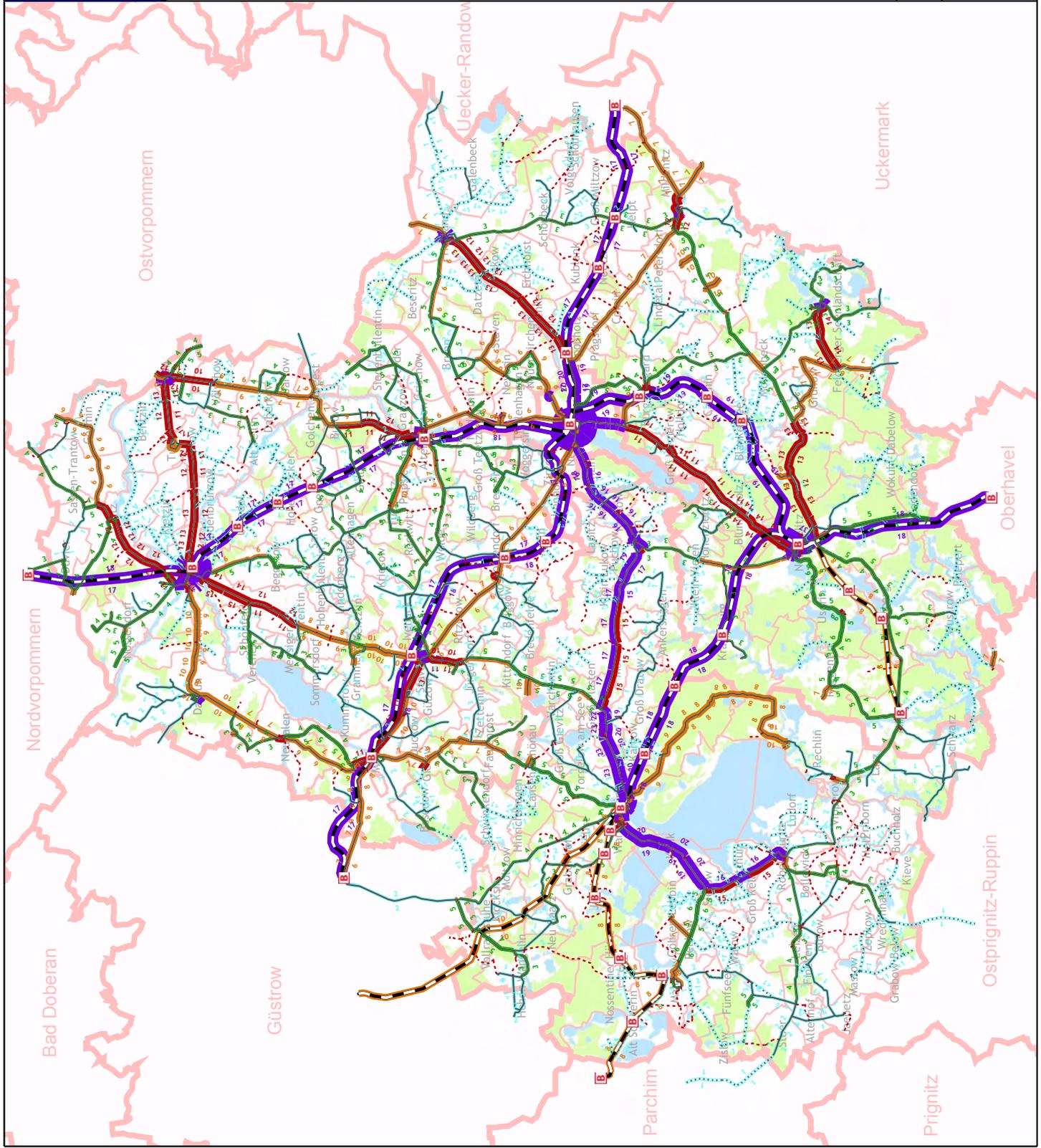
Fahrten pro Tag und Richtung

-  <= 3
-  <= 6
-  <= 10
-  <= 15
-  > 15

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009 (einschließlich
Saisonverkehr)

Abbildung 5



Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Angebotshäufigkeit Bahn und Bus
am durchschnittlichen Samstag
(ohne Stadtverkehr)

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke

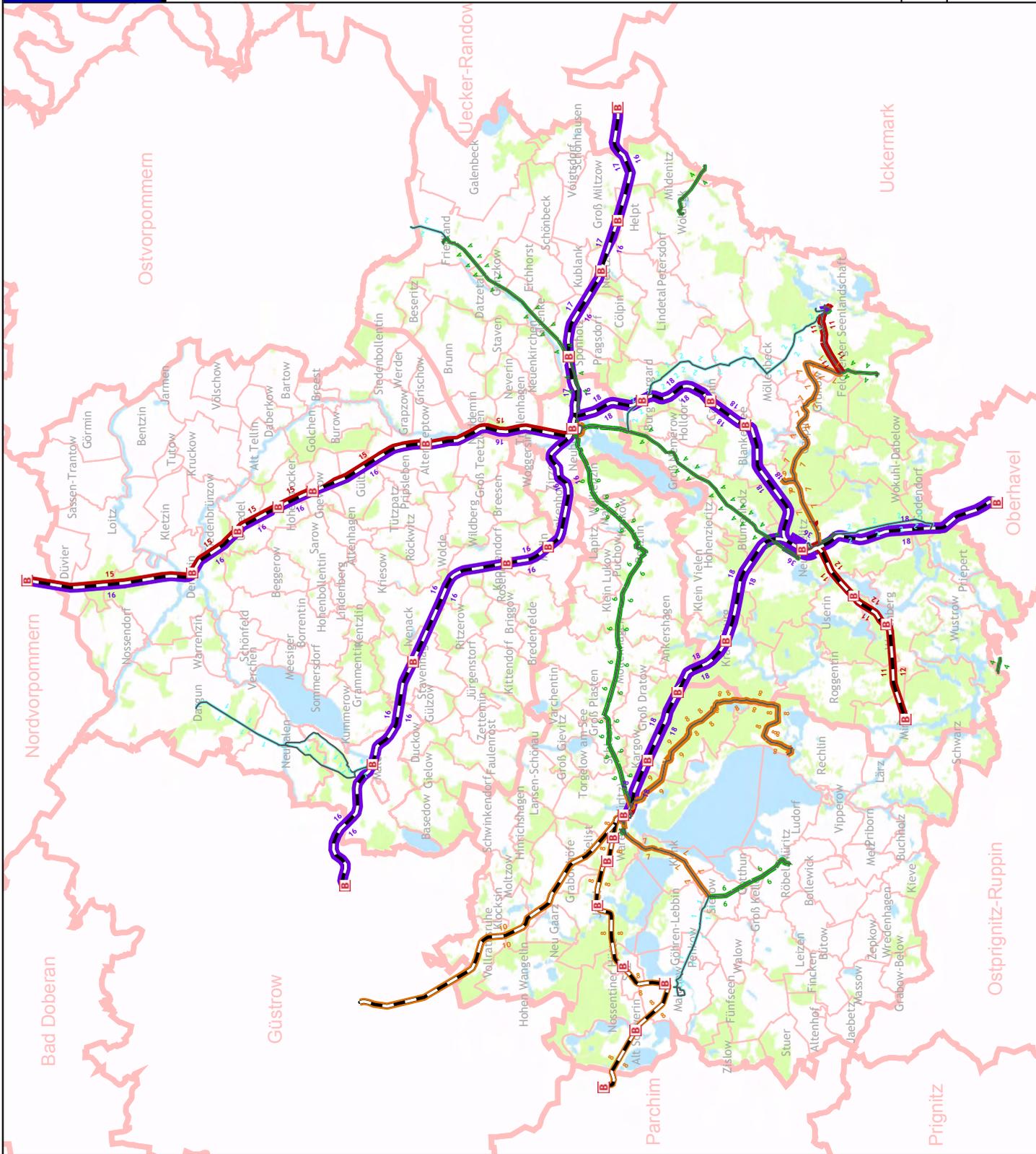
Fahrten pro Tag und Richtung

-  ≤ 3
-  ≤ 6
-  ≤ 10
-  ≤ 15
-  > 15

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009 (einschließlich
Saisonverkehr)

Abbildung 6



Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Angebotshäufigkeit Bahn und Bus
am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag
(ohne Stadtverkehr)

-  Kreisgrenze
-  Gemeindegrenze
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke

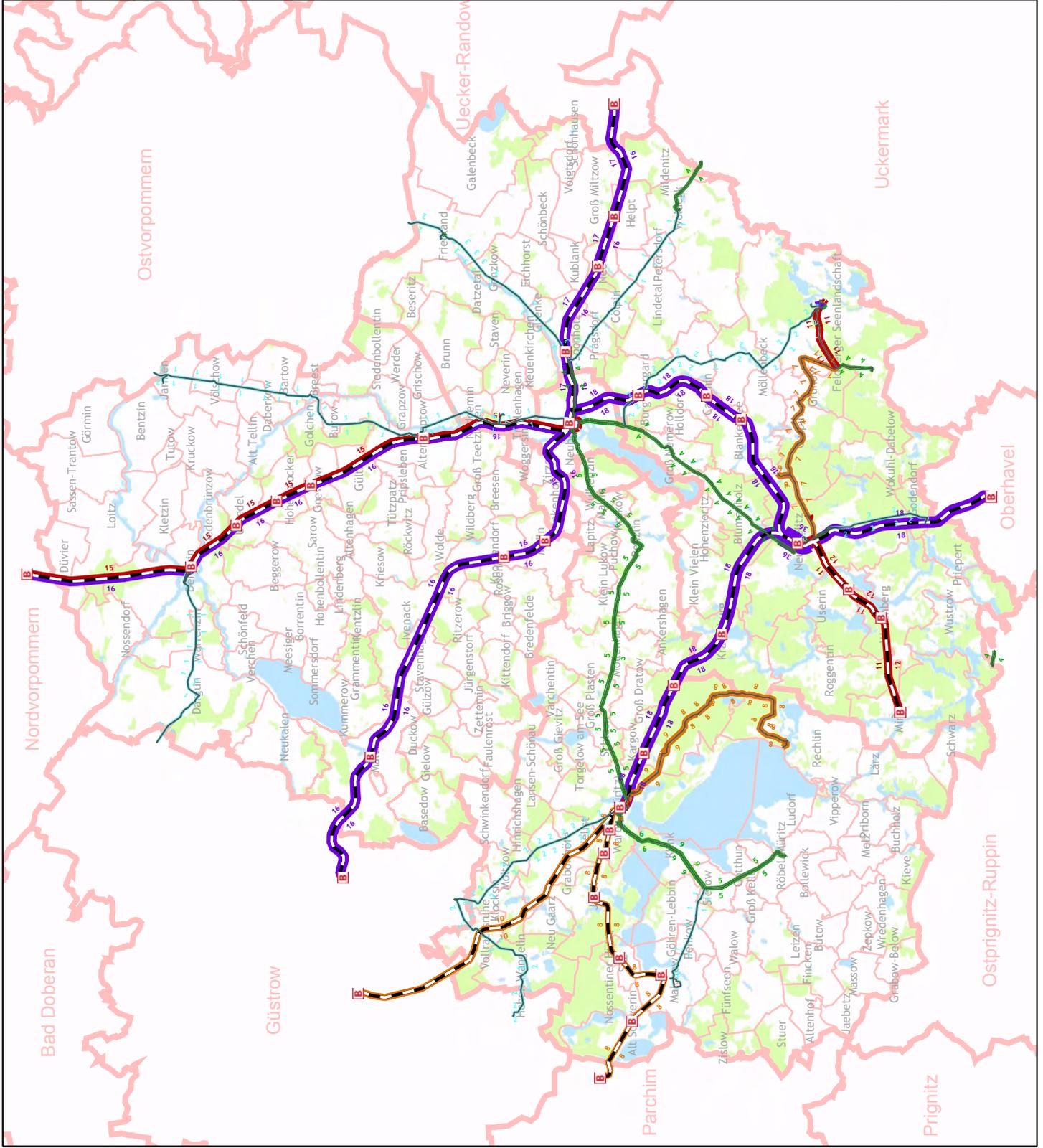
Fahrten pro Tag und Richtung

-  ≤ 3
-  ≤ 6
-  ≤ 10
-  ≤ 15
-  > 15

1mm entspricht 20 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009 (einschließlich
Saisonverkehr)

Abbildung 7



2.3 Regionale Erschließungsstruktur

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Das Kriterium regionale Erschließungsstruktur beschreibt in der Regel das ÖPNV-Angebot qualitativ. Zusammengefasst wird dieses Kriterium in einem Bedienungsstandard – entweder als Empfehlung oder als Vorgabe. Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Aufgabenträgers und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Die in den bisherigen Nahverkehrsplänen der Landkreise und der Stadt Neubrandenburg vorhandenen Angaben zu Bedienungsstandards waren uneinheitlich, teilweise unklar und wenn vorhanden, offensichtlich an völlig anderen finanziellen Gestaltungsvoraussetzungen orientiert und konnten damit seit Jahren nicht mehr realisiert werden. Des Weiteren hat der insbesondere in den letzten 10 Jahren zu verzeichnende Bevölkerungsrückgang dazu geführt, dass es im Land Mecklenburg-Vorpommern verstärkt Siedlungseinheiten mit weniger als 200 Einwohnern gibt und diese daher entsprechend besonders zu betrachten sind.

Aus den genannten Gründen wurden deshalb folgende zwei analysevorbereitende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Die Abgrenzung verkehrlich eigenständiger Siedlungseinheiten, die als Basis der Anbindungs- und Erschließungsanalyse dienen. Die Verwaltungseinheit „Gemeinde“ hat auch in Mecklenburg-Vorpommern in der Regel nicht mehr viel mit der Siedlungsstruktur und entsprechenden Anbindungserfordernissen gemein. So wurden 482 Siedlungseinheiten¹ aus den 192 Gemeinden gebildet und mit entsprechenden Einwohnerzahlen hinterlegt.
- Die Prüfung der Einhaltung eines vorläufig festgelegten, der gegenwärtigen Situation angepassten Bedienungsstandards für den ländlichen Raum, orientiert sich an ähnlichen Untersuchungen in mehreren Landkreisen Mecklenburg-Vorpommerns und anderer vergleichbarer Bundesländer.

Das gegenwärtige Angebot wurde nach den Kriterien überprüft:

- Gewährleistung einer Mindesterschließung von Siedlungseinheiten ab einem bestimmten Mindestpotenzial
- Erreichbarkeit Zentraler Orte mit differenzierter Häufigkeit nach ihrer Einwohnerzahl
- Höchstzulässige Reisezeit

Dabei wurde festgelegt, dass alle Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit mehr als 100 Arbeitsplätzen zu erschließen sind, wobei

¹ Definition „Siedlungseinheiten“: Räumlich voneinander abgegrenzte Einheiten der Siedlungsstruktur mit zusammenhängender Wohn- und/oder gewerblicher Bebauung und eigenen Bedingungen der Verkehrerschließung. Keine Kategorie der Verwaltungsgliederung. Es kann sich dabei um Kernstädte, ganze Gemeinden, räumlich getrennte Stadt-, Orts- oder Gemeindeteile handeln.



mindestens 75 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im Einzugsbereich des ÖPNV (einschl. SPNV) wohnen bzw. arbeiten sollen.

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	zur bedarfsgerechten Bedienung [tägliche Fahrtenpaare]	Anmerkung
6.000 und darüber	4 - 5	
3.000 bis unter 6.000	3 - 4	
1.000 bis unter 3.000	2	
500 bis unter 1.000	2	außerhalb der Schul- und Hauptverkehrszeiten sind bei Bedarf Rufbusse anzubieten
200 bis unter 500	1	
100 bis unter 200	1 (nur einzelne Tage)	

Tab. 6: Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Mo – Fr)

Die Berücksichtigung von Fahrtenpaaren bedeutet, dass zwischen einer Hinfahrt und einer Rückfahrt eine angemessene Aufenthaltszeit im zugehörigen Zentralen Ort liegen muss. Mit der Vorgabe „Montag – Freitag“ wurden ausdrücklich auch die Bedienungen und Erschließungen während der Ferientage analysiert. Für die Wochenendtage wurden keine Vorgaben unterstellt. Rufbusfahrten sind gleichwertig zu Linienfahrten zu betrachten.

Neben der Anzahl der Bedienungen je Siedlungseinheit wurden folgende Vorgaben zur Reisezeit (Fahrzeiten zuzüglich notwendige Umsteigezeiten) entwickelt.

- 45 min. zum Grundzentrum
- 90 min. zum Mittelzentrum
- 135 min. zum Oberzentrum

Zu berücksichtigen ist die Verbindung zum nächst erreichbaren Zentrum, unabhängig von Zuordnungen zu Ober-, Mittel- und Nahbereichen.

Aus Sicht der Region Mecklenburgische Seenplatte wurde die Erreichbarkeit der Oberzentren Neubrandenburg sowie Greifswald für den nördlichen Teil des Landkreises Demmin geprüft. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen 8 und 9 veranschaulicht.

Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Erreichbarkeit
der Oberzentren
an Schultagen

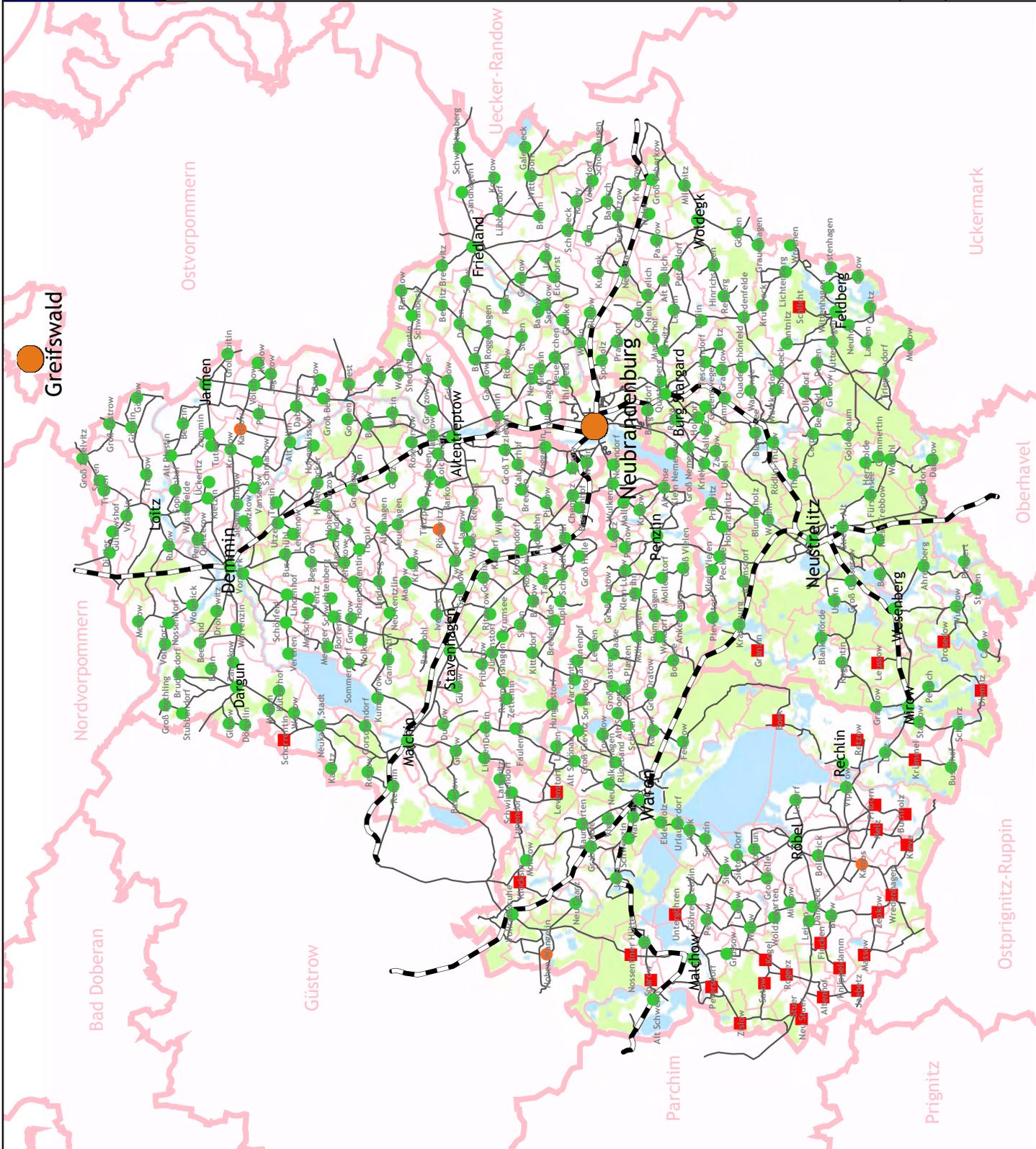
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

Einhaltung des Bedienungs-
standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig Fahrtenpaare
- keine Verbindung

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 8



Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Erreichbarkeit
der Oberzentren
an Ferientagen

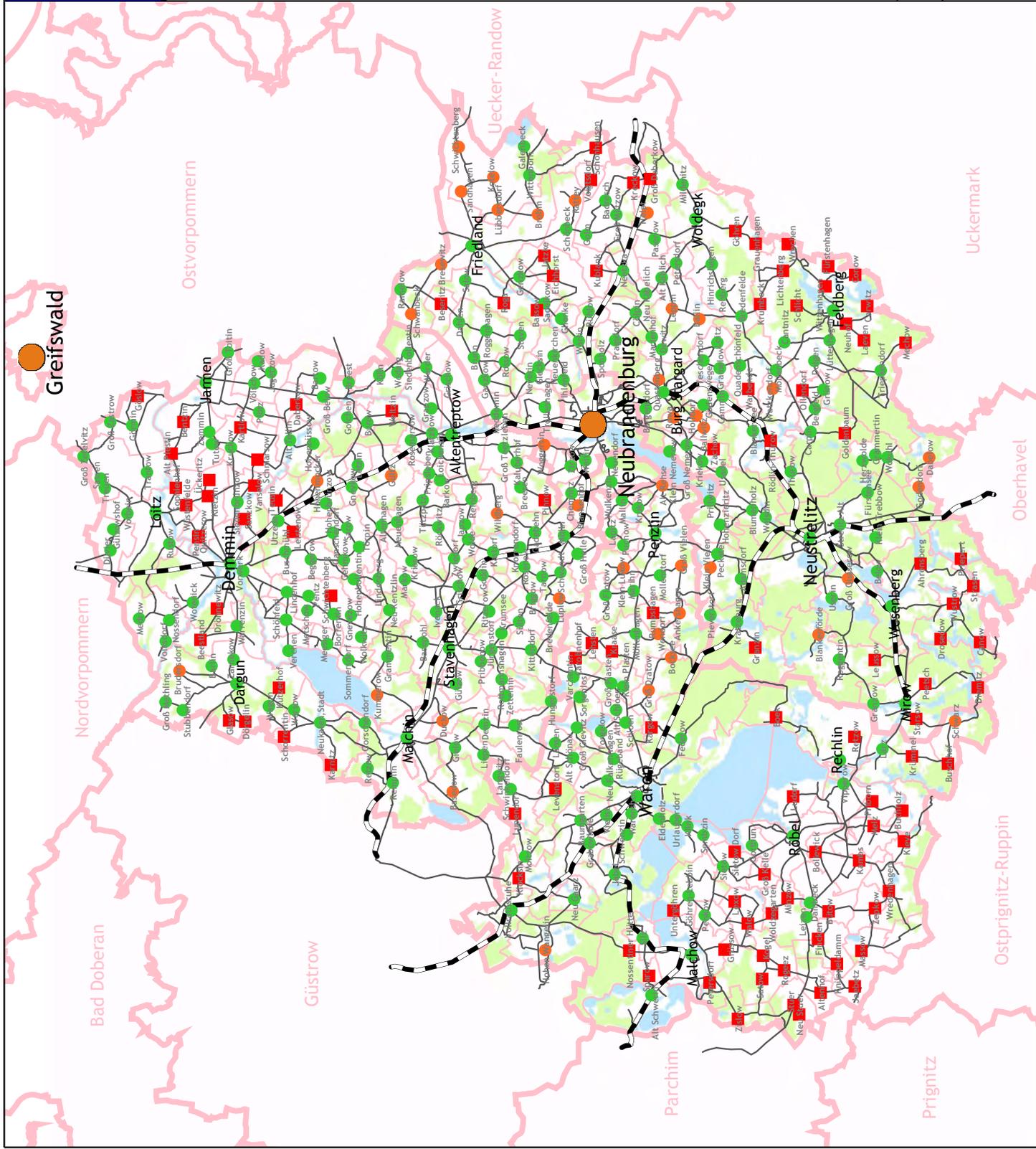
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

Einhaltung des Bedienungs-
standards

- Vorgaben eingehalten
- zu wenig Fahrtenpaare
- keine Verbindung

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 9





Der vorgeschlagene Mindestbedienstungsstandard wird an Schultagen im Allgemeinen eingehalten. Auffälligste Ausnahme bildet der südwestliche Teil der Planungsregion.

Innerhalb der Ferienzeiten können die untersuchten Mindestbedienstungsstandards nur in einigen Bereichen erfüllt werden.

Aufgrund der Ergebnisse wurde ein nochmals reduzierter Mindestbedienstungsstandard untersucht. Hierzu wurden die Reisezeitvorgaben wie folgt erhöht:

- 60 min zum Grundzentrum,
- 120 min zum Mittelzentrum und
- 150 min zum Oberzentrum.

Auch eine solche weitere Reduzierung des ohnehin bereits niedrigen Standards löst die Erschließungsproblematik nicht. Des Weiteren ist festzuhalten, dass der angesetzte Mindestbedienstungsstandard bereits zu den niedrigsten in Deutschland gehört.



2.4 Organisations- und Finanzierungsstruktur

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt beim Land, die für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und der kreisfreien Stadt Neubrandenburg für ihr jeweiliges Territorium. 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. Die SPNV-Angebote sind durch die Landkreise und die Stadt Neubrandenburg kaum oder nur mittelbar zu beeinflussen.

In der Region sind gegenwärtig drei Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV tätig:

- DB Regio AG
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)
- Ostseeland Verkehr GmbH (OLA)

Damit ist hier bereits eine für den SPNV signifikante Unternehmensvielfalt vorhanden, die für den Fahrgast zu verbessertem Angebot und insbesondere höherer Qualität geführt hat.

Die landeseigene VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH nimmt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern Managementaufgaben im SPNV des Bundeslandes wahr.

Für den straßengebundene ÖPNV der Region Mecklenburgische Seenplatte sind die Gebietskörperschaften jeweils für ihre Gebiete zuständig. Eine regionale, zentrale Organisations- oder Regieeinheit seitens der Aufgabenträger besteht derzeit nicht.

Das Angebot im straßengebundenen ÖPNV im Regional- und Stadtverkehr wird in der Region durch folgende 5 konzessionstragende Unternehmen organisiert und im wesentlichen auch durchgeführt.

- Landkreis Demmin:
Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG)
- Landkreis Mecklenburg-Strelitz:
Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Strelitz mbH (VMS)
B.B.-Reisen GmbH (BBR)
- Landkreis Müritz:
Personenverkehr Müritz GmbH (pvm)
- Stadt Neubrandenburg:
Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH (NVB)



In unterschiedlich starkem Maße bedienen sich die genannten Unternehmen privaten Auftragsunternehmen als Subunternehmer. Besonders ausgeprägt ist das im Landkreis Mecklenburg-Strelitz, wo die gesamten Fahrleistungen des Regionalverkehrs im südlichen Teil des Kreises durch Subunternehmer erbracht werden.

Besonders erwähnenswert für bundesdeutsche Marktverhältnisse im ÖPNV ist die vielfältige Eigentümerlandschaft in der Region. Sie reicht von einem rein kommunalen Verkehrsunternehmen (DVG) über eine kommunale Management- und Verkehrsgesellschaft (VMS), zwei private Verkehrsunternehmen (pvm, BBR) bis hin zu einer Stadtwerke-Tochter (NVB).

Außerdem werden einzelne Linien durch die Verkehrsbetrieb Greifswald-Land GmbH (VBG-L), Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) und die Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH (VGU) bedient. Hierbei handelt es sich um Linien, die die Region mit den benachbarten Landkreisen Ostvorpommern und Uecker-Randow sowie der Universitäts- und Hansestadt Greifswald verbinden.

Alle genannten Unternehmen sind ebenfalls Mitglieder der Verkehrsgemeinschaft Müritz-Oderhaff GmbH (VMO), einer Tarif- und Fahrplangemeinschaft. Diese Verkehrsgemeinschaft bündelt nicht nur die Interessen der Busverkehrsunternehmen aus der Region Mecklenburgische Seenplatte sondern darüber hinaus auch die der Unternehmen aus den Landkreisen Ostvorpommern, Uecker-Randow und der kreisfreien Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Ursprünglicher Anspruch der VMO war nach der zu Beginn der 1990er Jahre durchgeführten Neuausrichtung des ÖPNV (Zerschlagung der Verkehrskombinate, Schaffung mehrerer kommunalisierter und privater Verkehrsunternehmen) eine Kooperationsform der Verkehrsunternehmen zu finden. Ziele waren die Fahrplankoordinierung, die Herausgabe eines gemeinsamen Fahrplanheftes sowie die Anwendung eines Gemeinschaftstarifes¹. Zur Gewährleistung der Realisierung wurde eine Geschäftsstelle gegründet.

Eine Fahrplankoordinierung wird gegenwärtig nur bei ausgewählten, historisch gewachsenen und ehemals durchgehenden Relationen durchgeführt, z.B. Anschlussverknüpfung in Friedland für die Relationen Neubrandenburg – Friedland und Friedland – Anklam, ausgewählte Relationen im Stadt-Umland-Verkehr von Neubrandenburg. Eine regional durchgehende Fahrplankoordinierung besteht derzeit nicht .

In den vergangenen Jahren wurde ein gemeinsames Fahrplanbuch herausgegeben. Die Herausgabe des Gesamtfahrplanes wurde auf Grund der abgesetzten Förderung des Landes M-V und auch wegen der geringen Nachfrage im Bedienungsgebiet eingestellt. Als Alternative wurde zum Fahrplanwechsel 2009 / 2010 ein „Städtefahrplan für den Überlandverkehr“ heraus gegeben, der alle kreisübergreifenden Linien im VMO-Bediensgebiet enthält und von den Fahrgästen entsprechend angenommen wird. Die Fahrgäste im Bediensgebiet der VMO infor-

¹ vgl. u.a. „Nahverkehrsplan für den ÖPNV des Landkreises Müritz“, Dezember 1997, S. 46



mieren sich über Fahrplanzeiten vorrangig in den veröffentlichten Regionalfahrplänen der Landkreise sowie der Stadtfahrpläne Neubrandenburg und Neustrelitz, auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen bzw. über das Landesweite Fahrplanauskunftssystem Mecklenburg-Vorpommern. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat im Zusammenwirken mit den Bus- und Bahnunternehmen seit 2005 dieses System entwickelt und finanziert. Eine einheitliche Fahrplanauskunft über das Internet nur über das Gebiet des Verkehrsraumes Mecklenburgische Seenplatte ist derzeit nicht vorhanden. In der Mobilitätszentrale der VMO, am Busbahnhof von Neubrandenburg gelegen, können gleichfalls persönlich entsprechende Auskünfte eingeholt werden.

Für den Regionallinienverkehr und die Stadtverkehre in Demmin, Neustrelitz und Waren gibt es einen gemeinsamen Tarif und Tarifbestimmungen¹. Im Regionallinienverkehr wird folgendes Fahrausweissortiment angeboten:

- **Einzelfahrausweise:**
 - Einzelfahrausweis: jedermann und ermäßigt²
 - Hin- und Rückfahrkarte: jedermann und ermäßigt
 - Mehrfahrtenkarte: jedermann und ermäßigt
- **Zeitkarten:**
 - Wochenkarte: jedermann, Ausbildungsverkehr und Jobticket
 - Monatskarte: jedermann, Ausbildungsverkehr und Jobticket
 - Halbjahreskarte: jedermann
 - Jahreskarte: jedermann
- **Gruppenfahrausweise**
 - für Gruppen ab 10 Personen (Kinder bzw. Erwachsene)
 - für Kinder aus Vorschuleinrichtungen ab 6 Personen (Kinder und Betreuer)
- **Sondertarife:**
 - Bus-Bahn-Ticket: gültig nur im Bahnersatzverkehr
 - Fähr-Ticket: gültig nur bei der DVG
 - Fahrradmitnahme: nach Kilometerstaffelung 0 bis 20, 21 bis 40, 41 bis 60 und ab 61 km

Im Regionallinienverkehr kommt folgender degressiver Teilstreckentarif nach Kilometerzonen zur Anwendung.

¹ Tarife und Tarifbestimmungen der Verkehrsgemeinschaft Müritz-Oderhaff (VMO) für den Regionallinienverkehr und den Stadtverkehren Anklam, Demmin, Waren, Neustrelitz, gültig ab 01. Januar 2009

² ermäßigt: Kinder von 6 bis 14 Jahren

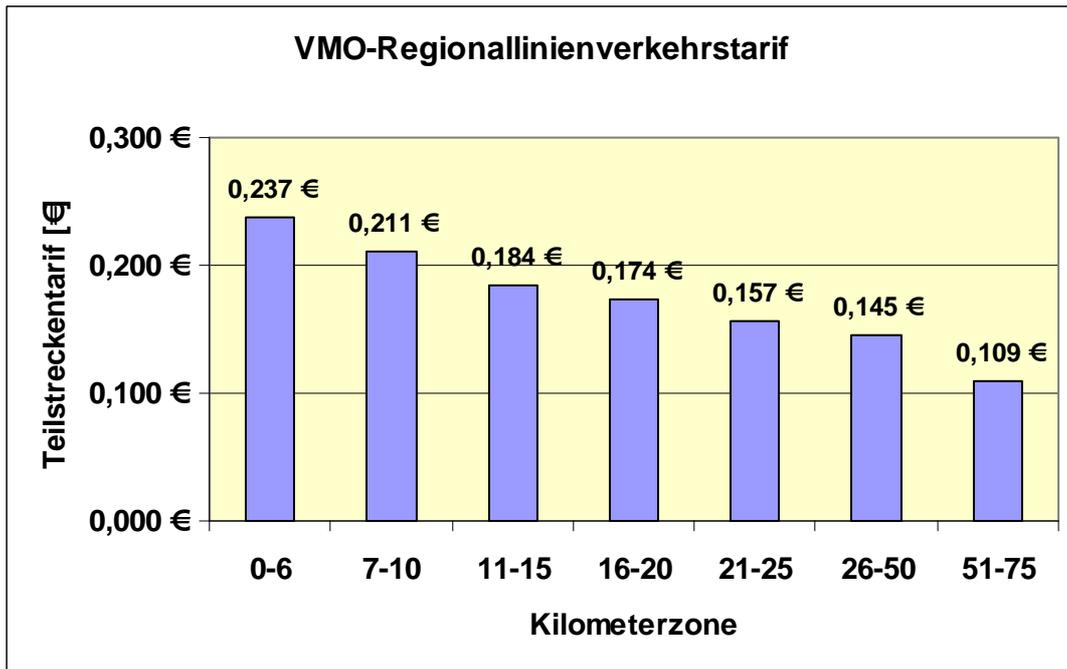


Abb. 10: VMO-Regionallinienverkehrstarif (gültig seit 01.01.2010) (Quelle: VMO, 2010)

Der Mindestfahrpreis liegt bei 1,40 €, bei der VMS bei 1,30 €.

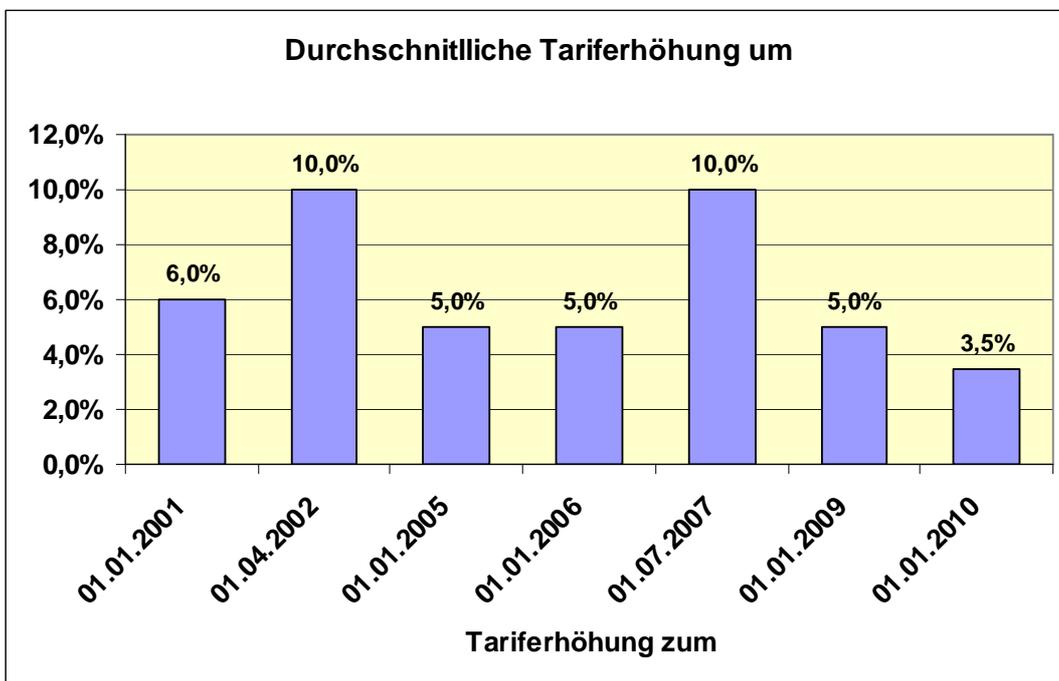


Abb. 11: Übersicht der durchschnittlichen Tarifierhöhungen seit 1998 (Quelle: VMO: 2010)

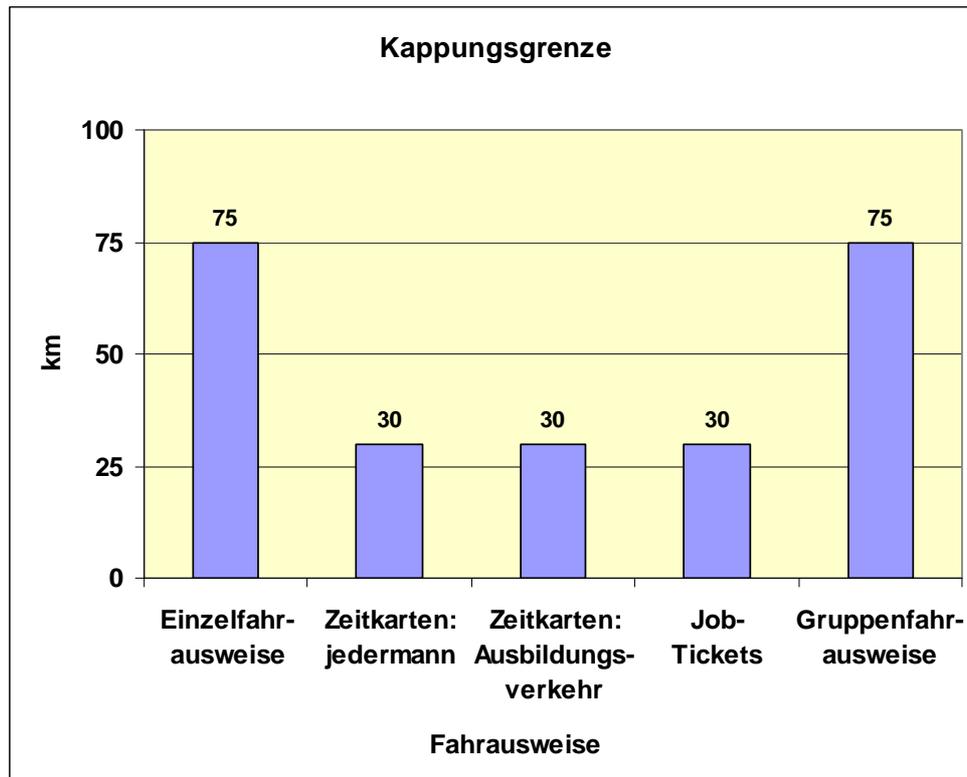


Abb. 12: Kappungsgrenzen(gültig seit 01.01.2010) (Quelle: VMO, 2010)

Für die Zeitkarteninhaber werden damit die Fahrten über längere Entfernungen deutlich attraktiviert. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Entfernungen von den einzelnen Kreisstädten in das Oberzentrum Neubrandenburg mindestens 30 km betragen.

Ein weiterer regional wirksamer Tarif ist das „1-1-4 Ticket“, ein Kooperationstarif zwischen NVB, VMS, BBR, DB Regio AG und OLA. Hierbei können die Fahrgäste innerhalb der Tarifgebiete Neubrandenburg – Neustrelitz und Neubrandenburg – Burg Stargard für einen Fahrpreis die Leistungen der genannten Verkehrsunternehmen inklusive der Stadtverkehre Neubrandenburg und Neustrelitz in Anspruch nehmen. Es werden folgende Tickets angeboten:

Fahrausweis	Neubrandenburg - Neustrelitz	Neubrandenburg – Burg Stargard
Tagesticket	10,00 €	5,00 €
Wochenticket	45,00 €	22,00 €
Monatsticket	140,00 €	79,00 €

Tab. 7: Übersicht 1-1-4 Ticket (gültig seit 01.01.2008) (Quelle: NVB, 2009)



Für die Stadtverkehre gibt es differenzierte Tarife für

- Demmin und Waren (Müritz),
- Neustrelitz und
- Neubrandenburg.

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf Seiten der Verkehrsunternehmen basiert gegenwärtig in der Region 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.

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 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 STÄRKEN-/SCHWÄCHENANALYSE ÖPNV

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Das Angebot des SPNV als Rückgrat des öffentlichen Verkehrsangebotes in der Region und vor allem auch in der Verbindung mit benachbarten Regionen ist äußerst positiv zu bewerten. Der SPNV gewährleistet nahezu alle wesentlichen Verbindungen zwischen den zentralen Orten der Region. Ausnahmen bilden die Verkehrsachsen Demmin – Malchin/Stavenhagen – Waren (Müritz), Neubrandenburg – Waren (Müritz) sowie Neubrandenburg – Friedland. Hier übernimmt der Busverkehr die Funktionen.

Damit ist – gemessen am erschließbaren Fahrgastaufkommen und damit einer effizienten Betriebsdurchführung - die Funktionalität des SPNV-Netzes bezogen auf die Region insgesamt sowohl hinsichtlich Verbindungs- als auch Flächenerschließungsfunktion als vergleichsweise gut einzuschätzen. Ausnahme bildet hier die umsteigefreie Anbindung der Region Mecklenburgische Seenplatte an die größte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Der gegenwärtig bestehende 2-h-Takt zwischen Neustrelitz – Waren (Müritz) – Rostock ist aus Sicht der Region auf einen 1-h-Takt im SPNV zu verdichten.

Die in den vergangenen Jahren erfolgte Abbestellung von SPNV-Angeboten oder deren Betrieb mit Busersatzverkehren war eine Folge starker Fahrgastverluste und hat insgesamt nicht zum Verlust der Bedeutung des SPNV in der Region geführt. Die Qualität des SPNV-Angebots insgesamt hat sich verbessert.

Die in der Region tätigen Busverkehrsunternehmen boten 2008 Verkehrsleitungen von insgesamt ca. 10,4 Mio. Fahrplankilometer im Linienverkehr des straßengebundenen ÖPNV an. Diese Leistungen wurden von insgesamt ca. 11,9 Mio. Fahrgästen in Anspruch genommen. Danach fuhr 2008 jeder Einwohner der Region Mecklenburgische Seenplatte im Durchschnitt etwa 40-mal im Buslinienverkehr:

In Auswertung der Bestandsaufnahme sind hinsichtlich des *Regionalbusangebots* insbesondere folgende Erkenntnisse zu benennen:

- (1) Die Angebotshäufigkeit in den Verkehrsachsen ist vergleichsweise hoch und es ist eine gute Aufgabenteilung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV festzustellen.
- (2) Dort, wo in einer Achsenrelation kein Bahnverkehr (mehr) angeboten wird, ist ein quantitativ hochwertiges Buslinienangebot vorhanden, insbesondere festzustellen in den Relationen
 - Neubrandenburg – Waren (Müritz)
 - Neustrelitz – Carpin
 - Neubrandenburg – Friedland
 - Demmin – Jarmen



- Demmin – Stavenhagen
 - Waren (Müritz) – Röbel/Müritz
- (3) Die Gesamtdichte ist nach wie vor hoch. Auffällig ist jedoch der Anteil der Netzsegmente mit einer überwiegenden Bedienungshäufigkeit von maximal 6 Fahrtenpaaren an Schultagen.
- (4) An Ferientagen ist ein gleichbleibend hohes Fahrtenangebot nur auf den SPNV-Achsen festzustellen. In den nur durch Buslinien bedienten Achsen sind die Angebotshäufigkeiten in der Regel um etwa ein Drittel niedriger als an Schultagen.
- (5) Nahezu das gesamte Ergänzungsnetz wird an Ferientagen etwa zur Hälfte gar nicht oder nur an einzelnen Tagen in der Woche und zur Hälfte nur mit zwei bis 4 Fahrtenpaaren bedient. Die Funktionalität der Flächenerschließung wird mit dem Ferientagsangebot nur noch auf dem niedrigsten Niveau gewährleistet.
- (6) An Samstagen und Sonntagen wird ein fast identisches, nahezu ausschließlich auf den SPNV beschränktes Angebot festgestellt. Es verkehren nur wenige Buslinien, insbesondere zwischen
- Neubrandenburg – Penzlin – Waren (Müritz)
 - Neubrandenburg – Groß Nemerow – Neustrelitz
 - Neubrandenburg – Friedland
 - Neustrelitz – Feldberg
 - Waren (Müritz) – Röbel/Müritz
- (7) Während in benachbarte Landkreise des Landes Mecklenburg-Vorpommern hinein einige Busverkehre existieren, bestehen in das Land Brandenburg nur zwei Busverbindungen:
- zwischen Feldberg (Landkreis Mecklenburg-Strelitz) und Lychen (Landkreis Uckermark) sowie
 - zwischen Röbel/Müritz (Landkreis Müritz) und Wittstock (Landkreis Ostprignitz-Ruppin).
- Weitere Bedienungen erfolgen ausschließlich über den Schienenverkehr.
- (8) Innerhalb der Planungsregion gibt es insgesamt 38 gebietsgrenzenübergreifende Busrelationen, die sowohl regionale Verbindungsfunktion als auch lokale Erschließungsfunktion besitzen. Das Oberzentrum Neubrandenburg stellt dabei den wichtigsten Knotenpunkt im ÖPNV-Netz der Region dar.
- (9) Die Anbindung der Siedlungseinheiten an die Oberzentren Neubrandenburg bzw. Greifswald ist an Schultagen nahezu flächendeckend gegeben. Ausnah-



me bildet nur der südwestliche Teil der Planungsregion und des Landkreises Müritz. An Ferientagen ist die Anbindung an die Oberzentren generell sehr schwierig zu realisieren.

- (10) Für die touristischen Verkehre besteht mit der Nationalpark-Linie Waren (Müritz) – Bolter Kanal nur noch ein nahezu speziell auf diese Zielgruppe ausgerichtetes regionales Angebot.
- (11) Die Tarifangebote beziehen sich nur auf Vollzahler (Erwachsene) und Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Die immer größer werdende Gruppe der Senioren wird aus regionaler Sicht nicht speziell angesprochen.
- (12) Während die Verkehrsunternehmen bereits regional in der VMO zusammenarbeiten, ist dies auf Seiten der Aufgabenträger noch nicht institutionalisiert. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die Potenziale des VMO u.a. hinsichtlich Marketing, Fahrgastinformation und zielgruppenspezifische Tarifangebote aus regionaler Sicht nicht ausgeschöpft werden.

Die Bewertung der *Stadtverkehrsangebote* ist aufgrund der jeweiligen Stadtgrößen sehr differenziert zu führen:

- (1) Die Stadtlinie Demmin, die selbst keinen eigenen Stadtverkehr darstellen kann, sondern lediglich die Abdeckung des stärksten Beförderungsbedarfs dort unterstützt, wo dies durch Regionallinien nicht ausreichend gelingt.
- (2) Die Stadtverkehre in Waren (Müritz) und Neustrelitz mit hohen Erschließungsgraden unter schwierigen stadtstrukturellen Gegebenheiten.
- (3) Der Stadtverkehr im Oberzentrum Neubrandenburg ist mit einer sternförmigen Struktur um den innerstädtischen Stadtring herum aufgebaut. Die Haltestellen im Kernstadtbereich und die Siedlungshauptachsen der Stadt sind durch Bedienungshäufigkeiten zwischen 100 ... 200 Fahrten pro Schultag (jeweils Summe aller Linien und Richtungen), im zentralen Bereich durch Überlagerungen von Stadt- und Regionalbus sogar über 200 pro Schultag, gekennzeichnet. Damit sind gute Voraussetzungen für eine anforderungsgerechte Erreichbarkeit des Stadtzentrum gewährleistet. Die Erreichbarkeit aus den Stadtrandgebieten und insbesondere den teilweise entfernt gelegenen Ortsteilen ist – soweit an den Hauptachsen gelegen – ebenfalls gut und vergleichbar zum innerstädtischen Bereich, außerhalb der Hauptachsen zwar deutlich schlechter, aber mit Bedienungshäufigkeiten meist um etwa 50 pro Schultag ausreichend.

Die Möglichkeiten *alternativer Bedienungsangebote*, die eine echte Alternative bzw. Ergänzung für schwach nachgefragte Angebote sein können, werden zurzeit in der Region noch sehr wenig genutzt. Ausnahmen bilden lediglich Anruf-Linienfahrten und einige Linientaxifahrten oder die Durchführung von Tagesrandfahrten mit Kleinbussen in Stadtverkehren als einfachste Formen alternativer Angebotsformen und das Anrufsammeltaxi (AST) bzw. der Rufbus in den Stadtver-



kehren Demmin, Neubrandenburg und Waren (Müritz). Alternative Bedienformen sind in vielen Landkreisen (z.B. in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt) bereits etabliert und haben einen höheren Anteil an den Verkehrsleistungen der dort ansässigen Verkehrsunternehmen als in der Region Mecklenburgische Seenplatte.

Hinsichtlich des Leistungsangebotes im ÖPNV der Region ist folgendes festzustellen und der entsprechende Planungsbedarf abzuleiten:

- Der Leistungsumfang im straßengebundenen ÖPNV ist im Zeitraum seit der Aufstellung der ersten Nahverkehrspläne, insbesondere bei den Regionalverkehren der Landkreise infolge der Nachfrageverluste und rückläufiger finanzieller Mittel für die Förderung des ÖPNV deutlich reduziert worden.
- Ursprünglich vorgegebene Ziele und Standards sind teilweise nicht mehr realistisch, teilweise aber auch objektiv nicht mehr angemessen.
- Im überregionalen Vergleich liegen die Angebote bezogen auf die Fläche sehr niedrig, bezogen auf die Einwohnerzahlen im durchschnittlichen Bereich. ÖPNV-Angebot dient aber der Verbindung und Flächenerschließung.
- Die Regionalbusverkehre wurden immer stärker auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet und entsprechen häufig nicht mehr den Anforderungen anderer Nutzergruppen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des demografischen Wandels.
- Über den Schülerverkehr hinaus ist das Angebot in den Verkehrsachsen zwischen den Zentralen Orten überwiegend gut, außerhalb dieser Achsen aber zu meist schwach und wird durch den Kunden ungenügend angenommen.
- Eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNV besteht in einer klaren Hierarchisierung der Regionalbusverkehre mit entsprechenden Produkt- und Qualitätsstandards.
- Eine generelle Möglichkeit der Angebotsverbesserung besteht in der permanenten Prüfung der Verknüpfungen zwischen den Systemen und Angebotskomponenten.
- Im Stadtbusverkehr wird ein insgesamt relativ hohes Angebotsniveau festgestellt. Deutliche verkehrliche Mängel wurden zunächst nicht festgestellt, sowohl hinsichtlich der Verbindungs- als auch hinsichtlich der Erschließungsfunktionalität.
- Zu prüfen sind bei den Stadtverkehren Demmin, Neustrelitz und Waren (Müritz) eher Angemessenheit und Wirtschaftlichkeit. Dazu kann auch die stärkere Einführung bedarfsabhängiger Angebote in Schwachlastzeiten und für die Anbindung entfernt gelegener Ortsteile gehören.

4 NACHFRAGEPROGNOSE

Grundlage der Nachfrageprognose bilden die Daten der 4. Landesprognose von 2008. Danach ist bis zum Jahre 2015 im Vergleich zu 2008 mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen in der Region Mecklenburgische Seenplatte um ca. 29.500 Personen (-10,1%) zu rechnen. Für die einzelnen Gebietskörperschaften verändern sich die Zahlen wie folgt.

Gebiet	Einwohner 2015	Entwicklung 2008 ... 2015
NB	60.280	-8,5%
MÜR	62.250	-5,3%
MST	69.860	-12,4%
DM	71.260	-12,9%
MSP	263.650	-10,1%

Tab. 8: Bevölkerungszahlen 2015 (Quelle: 4. Landesprognose Mecklenburg-Vorpommern, 2008)

Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen hält der Trend in der Entwicklung der Einwohnerstruktur an. Sie ist gekennzeichnet durch:

- eine weitere Verschiebung der Alterstruktur in Richtung 65+. Der Anteil von gegenwärtig ca. 22 % an der Gesamtbevölkerung wird bis auf ca. 25 % steigen. In der Stadt Neubrandenburg ist diese Entwicklung langsamer als in den Landkreisen.
- einen weiteren Rückgang der Personenzahl im Erwerbsalter (Wohnortprinzip).
- eine wieder einsetzende Konsolidierung der Beschäftigtenzahlen (Arbeitsortprinzip). Dies kann zumindest zu einer Stabilisierung der Pendlerverflechtungen führen.

Von Interesse für die Abschätzung der Nachfrage ist ebenfalls die Entwicklung des Motorisierungsgrades. 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 wird von einer Zunahme des Motorisierungsgrades von ca. 8 % bis ca. 9 % ausgegangen.

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

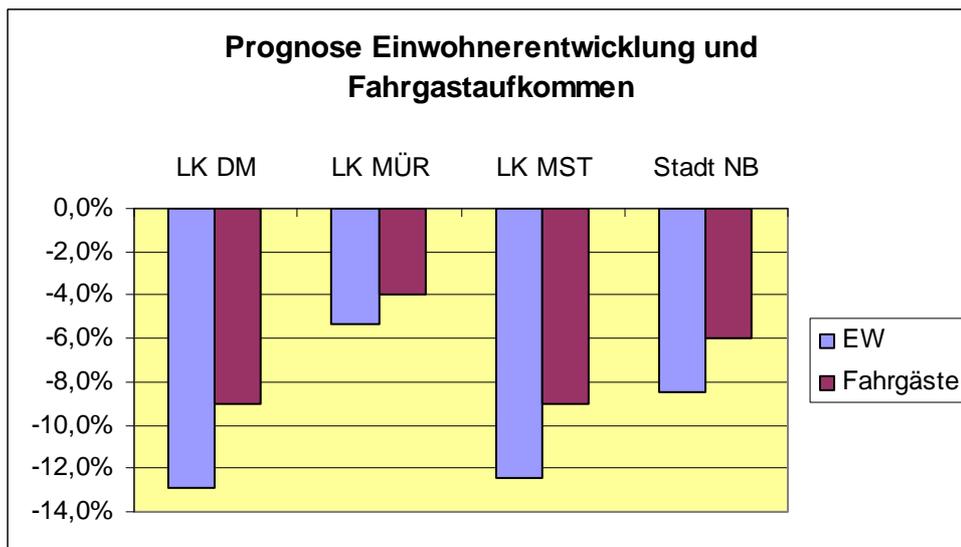


Abb. 13: Prognose Einwohnerentwicklung und Fahrgastaufkommen 2015
 (Quelle: 4. Landesprognose Mecklenburg-Vorpommern, 2008; eigene Berechnungen)

Das Gesamtaufkommen wird analog zu den letzten Jahren weniger stark zurück gehen als die Einwohnerzahlen. Für die gesamte Planungsregion ist bis zum Jahre 2015 mit einem Rückgang um ca. 1,1 Mio. Fahrgäste pro Jahr auf ca. 10,8 Mio. Fahrgäste auszugehen. Dies entspricht etwa 9,2 %. Die Nutzerstruktur ändert sich dahingehend, dass der Anteil der älteren Bevölkerung zunimmt. Potenziale werden insgesamt im Stadt-Umland-Bereich von Neubrandenburg sowie im Freizeitverkehr 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.

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



5 QUALITÄTS- UND ANGEBOTSSTANDARDS

Um eine angemessene Erschließung und Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten, sind durch die einzelnen Gebietskörperschaften spezifische Nahverkehrsstrategien zu entwickeln, die die demografische Entwicklung und die wirtschaftlichen Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Grundlage bilden die regionalen Mindestbedienstungsstandards. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit sind dabei als wesentliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Neben der künftigen Angebotsgestaltung im ÖPNV sind Qualitätsstandards aber auch eine wesentliche Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sowie die Kontrolle der Leistungserbringung. Der Nahverkehrsplan gibt den Gebietskörperschaften in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV die Basis bei der Planung und Vergabe, bei einer möglichen Ausschreibung bzw. Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen. Er kann nur die Rahmenbedingungen für die Leistungsbeschreibungen definieren, nicht aber die Details des ÖPNV-Angebotes.

Die im Folgenden beschriebenen Qualitätsstandards werden von allen Gebietskörperschaften gleichermaßen getragen. In den lokalen Teilen B – E können diese jeweils spezifisch vertieft werden.

5.1 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in der gesamten Region Mecklenburgische Seenplatte.

Als Ziele werden definiert:

- Der ÖPNV ist auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge insbesondere im ländlichen Raum.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Zur Mobilitätssicherung gehört die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme unter besonderer Beachtung der zunehmenden Bedeutung der Radverkehrs als Zu- und Abbringer zum/vom ÖPNV.
- Die Belange der Behinderten, Kinder, Jugendlicher und Senioren sind auszuwogen 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 touristischen Verkehren in Schutzgebieten.
- 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 Bedienformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind sowohl als Angebotsergänzung aber insbesondere als Ersatz konventioneller Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Für die Bedienung im Stadtbereich wie auch im Stadt-Umland-Raum sind verstärkter als bisher Synergien zwischen den Regionalbus- und den Stadtbuslinien herzustellen. Generell sind die Stadt-Umland-Verknüpfungen zu verbessern und dabei sollte die für den Kunden beste und die Allgemeinheit wirtschaftlichste Lösung Vorrang haben.

5.2 Mindestbedienungsstandard für den regionalen ÖPNV

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet.

Es werden im Allgemeinen folgende grundlegende Aktivitäten unterschieden:

- Ausbildung: Wege vom und zum Ausbildungsort
- Beruf: Wege von und zur Arbeitsstelle
- Versorgung: Wege zu Einkaufszwecken, sowie Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches
- Freizeit: Wege zu Freizeitaktivitäten (Sport, Naherholung, Besuch in Museen, Kinos, Gaststätten usw.)

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (dies ist vor allem im Schülerverkehr der Fall), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Von besonderer Bedeutung ist hier auch die saisonal bedingte Nachfrage im Tourismus. Im Regionalverkehr kann der bisherige dominante Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr aufgrund der demografischen Entwicklung zukünftig nicht mehr die herausragende Stellung behalten. Je nach Region ist hier eine spezifische Angebotsentwicklung zu den anderen drei o.g. Aktivitäten zu vollziehen. Die angegebenen Bedienungsstandards sind als Richtwerte zu verstehen. Maßgebend sind hier die erreichbaren Fahrgastpotenziale, so dass in Einzelfällen auch Abweichungen von den genannten Werten möglich sein sollen. Auf Relationen mit ausreichendem Nachfragepotenzial können die angemessenen Bedienungsqualitäten über den dargestellten Zielwerten liegen. Bei den Bedienungshäufigkeiten ist der SPNV entsprechend zu berücksichtigen.

Folgende Ziele hinsichtlich der Erreichbarkeit und Bedienung der Region wurden gesetzt:

- Die Aufgabenträger der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte verfolgen das Ziel, für alle Städte und Gemeinden innerhalb des Nahverkehrsraums ein ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Verfügung zu stellen.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus. Hierbei bildet das „Regionale Raumentwicklungsprogramm“ die Grundlage.

- Zur Gewährleistung einer Mindesterschließung sind alle Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit mehr als 100 Arbeitsplätzen zu erschließen, wobei mindestens 75 % der Einwohner bzw. Beschäftigten im fußläufigen Einzugsbereich des ÖPNV (einschließlich SPNV) wohnen bzw. arbeiten. Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten ist aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur (Einzelstandorte) unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht generell möglich.
- Für die Siedlungseinheiten gelten an Schultagen folgende Mindestbedienungsstandards:

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	zur bedarfsgerechten Bedienung [tägliche Fahrtenpaare]	Anmerkung
6.000 und darüber	4 - 5	
3.000 bis unter 6.000	3 - 4	
1.000 bis unter 3.000	2	
500 bis unter 1.000	2	außerhalb der Schul- und Hauptverkehrszeiten sind bei Bedarf Alternative Bedienungsformen anzubieten
200 bis unter 500	1	
100 bis unter 200	1 (nur einzelne Tage)	

Tab. 9: Mindestbedienungsstandard je Siedlungseinheit im Regionalverkehr

- Die in Tab. 9 aufgeführten Mindestbedienungsstandards gelten für jede Siedlungseinheit unabhängig von ihrer Lage. Aufgrund der infrastrukturell bedingten Überlagerung von Linien im Einzugsbereich der Städte verfügen Siedlungseinheiten in der Nähe von Städten i.d.R. über einen höheren Bedienungsstandard als der geforderte. Ziel ist es aber nicht, die Bedienungshäufigkeiten für diese Siedlungseinheiten zu reduzieren, sondern auch den ungünstig gelegenen Siedlungseinheiten den Mindestbedienungsstandard zu sichern.
- Dabei sind folgende Reisezeiten (Fahrzeit + Umsteigezeit) an Schultagen anzustreben:
 - Von den Siedlungseinheiten zum nächst erreichbaren Grundzentrum max. 45 min
 - Von den Siedlungseinheiten zum nächst erreichbaren Mittelzentrum max. 90 min
 - Von den Siedlungseinheiten zum nächst erreichbaren Oberzentrum max. 135 min
 - Notwendige Anschlussverbindungen sind innerhalb von 15 min zu realisieren.
- Für Ferientage werden die genannten Mindestbedienungsstandards empfohlen.
- Der südwestliche Teil der Planungsregion (bzw. des Landkreises Müritz) wird hinsichtlich der Anbindung an das nächst erreichbare Oberzentrum aufgrund der topographischen und verkehrsinfrastrukturellen Situation gesondert betrachtet.
- Alternative Bedienformen sind im Vergleich zum klassischen Linienverkehr als gleichwertiges ÖPNV-Angebot anzusehen.

5.3 Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Im Gegensatz zu den Zielen bzgl. der Erreichbarkeit und Bedienung der Region sind die Ziele für den Stadtverkehr differenzierter. Hiermit wird der unterschiedlicher Größe und Bedeutung der einzelnen Städte Rechnung getragen werden.

- Zur Realisierung der jeweiligen Funktion als Mittel- und Oberzentrum sind in diesen Zentren auch zukünftig Stadtverkehre durchzuführen.
- Der Bedienungsstandard ist dabei generell abhängig von der jeweiligen Einwohnerzahl.

Kategorie	Einwohnerzahl	Stadt	Grundtakt	Takt in Hauptverkehrszeit
I	≥ 50.000	Neubrandenburg	30 bzw. 60 min	15 bzw. 30 min
II	20.000 – 50.000	Neustrelitz, Waren (Müritz)	60 min	30 min
III	≤ 20.000	Demmin	60 min	60 min

Tab. 10: Mindestbedienungsstandards im Stadtverkehr

5.4 Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Aufgrund der Topographie, der Einwohnerzahl und –verteilung sowie der Finanzierbarkeit des ÖPNV ist eine gleichwertige Angebotsgestaltung im gesamten Nahverkehrsraum nicht umsetzbar. Aufbauend auf dem Zentrale-Orte-System, den Pendlerverflechtungen sowie den Schülerverkehrsbeziehungen erfolgt eine Kategorisierung des gesamten ÖPNV-Netzes des Nahverkehrsraumes in Haupt- und Ergänzungsnetz.

Für die einzelnen Netze gelten nachfolgende Definitionen und Qualitäten.

Hauptnetz

Das Hauptnetz dient der Verbindung zwischen den zentralen Orten der Landkreise, des Nahverkehrsraumes und darüber hinaus. Das Hauptnetz gliedert sich in folgende Relationen:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - 60-min-Takt (Montag - Sonntag)
- Hauptverbindungsrelation Regionalbus:



- weitgehend angebotsorientiertes Fahrtenangebot
- 10 bis 12 Fahrtenpaare (Montag - Freitag), dies entspricht einem nahezu durchgehenden 60-min-Takt, der nur zu einzelnen Zeiten unterbrochen wird
- an Wochenenden nur ein eingeschränktes Fahrtenangebot entsprechend den regionalen Besonderheiten
- Schnellbuscharakter ist anzustreben
- Busse mit hochwertigem Fahrkomfort
- Verbindungsrelation SPNV:
 - 120-min-Takt (Montag - Sonntag)
- Verbindungsrelation Bus:
 - 7 bis 9 Fahrtenpaare (Montag - Freitag), dies entspricht einem nahezu durchgehenden 120-min-Takt, der nur zu einzelnen Zeiten unterbrochen wird
 - an Wochenenden nur ein unvertaktetes Mindestangebot entsprechend den regionalen Besonderheiten
 - Schnellbuscharakter ist anzustreben
 - Busse mit hochwertigem Fahrkomfort

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen. Das Ergänzungsnetz gliedert sich in folgende Relationen:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
 - Erschließung einzelner Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete usw. und Anbindung an zentrale Orte
 - Zubringerfunktion zum Hauptnetz
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig und entsprechend der Mindestbedienungsstandards
 - geringe, aber regelmäßige Nachfrage auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten (Erledigungsverkehr) vorhanden
 - schwach nachgefragte Verbindung zu Nachbarkreisen
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Linienverkehr
 - aufgrund der Ausrichtung des Bedarfs nur auf den Schülerverkehr werden die Fahrten nur an Schultagen durchgeführt
 - Angebot kann von jedem Fahrgast genutzt werden
- Stadtverkehr:
 - Feinerschließung der Städte Demmin, Neubrandenburg, Neustrelitz und Waren (Müritz) entsprechend der lokalen Erfordernisse
 - Sicherstellung der Funktionalität durch den ÖPNV im Zentrale-Orte-System
- Stadt-Umland-Verbindung:
 - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung größerer Städte und der Kernstadt
 - regelmäßige Fahrtmöglichkeit mit mindestens 5 Fahrtenpaaren (Montag-Freitag)
 - Angebote am Wochenende nach vorheriger Bedarfsprüfung
 - Einsatz alternativer Bedienformen außerhalb des Schülerverkehrs möglich



- Sonderrelation/-Raum für Freizeitverkehr:
 - vorrangige Funktionalität im Freizeitverkehr
 - klientelbezogenes Angebot auch saisonal beschränkt
 - linien- und insbesondere raumbezogen individuelle Lösung (z.B. auch als Rufbus)

Entsprechend der Netzkategorisierung in Haupt- und Ergänzungsnetz ergibt sich auch die Form der Planung, Organisation und Finanzierung des Betriebes.

- Hauptnetz: einheitlich für den gesamten Nahverkehrsraum
- Ergänzungsnetz: lokal gesondert innerhalb des Nahverkehrsraums

Damit ergibt sich für die Region Mecklenburgische Seenplatte das in der Tab. 11 dargestellte Hauptnetz. Die Ergänzungsnetze sind den lokalen Teilen B-E zu entnehmen.



Relation	Hauptverbindungs- relation		Verbindungs- relation	
	SPNV	Bus	SPNV	Bus
Neustrelitz – Burg Stargard - Neubrandenburg	x			
Neustrelitz – Usadel - Neubrandenburg		x		
Röbel – Waren (Müritz) – Penzlin - Neubran- denburg		x		
(Teterow -) Malchin – Stavenhagen - Neubran- denburg	x			x
(Stralsund -) Demmin – Altentreptow - Neubran- denburg	x			
Altentreptow - Neubrandenburg		x		
Friedland - Neubrandenburg		x		
(Strasburg -) Oertzenhof - Neubrandenburg	x			
Woldegk - Neubrandenburg				x
Feldberg - Neubrandenburg				x
Altentreptow - Jarmen - Greifswald		x		
Demmin - Loitz - Greifswald				x
Demmin - Jarmen		x		
(Rostock -) Dargun - Demmin				x
Malchin - Dargun				x
Stavenhagen - Demmin		x		
Waren (Müritz) - Malchin				x
Waren (Müritz) – Stavenhagen				x
Malchow – Waren (Müritz)		x (via Sietow)	x (via Jabel)	
Röbel – Rechlin - Mirow				x
Mirow – Wesenberg - Neustrelitz			x	
Penzlin - Neustrelitz				x
Feldberg - Neustrelitz				x
Feldberg - Woldegk				x
Woldegk - Friedland				x
Altentreptow - Stavenhagen				x
Friedland - Altentreptow				x
Waren (Müritz) – Neustrelitz (- Berlin)	x			
(Rostock -) Waren (Müritz)	x: aus regi- onaler Sicht notwendig		x	

Tab. 11: Definition des regionalen Hauptnetzes

Zur Gewährleistung einer guten Vernetzung der Angebote und der Möglichkeit der Durchführung eines wirtschaftlichen Betriebes wird die Bedeutung von Umsteigebeziehungen in Zukunft zu nehmen. Daher sollten an den Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV- und dem Busnetz sowie innerhalb des Busnetzes attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu ist bei der baulichen Gestaltung auf bequeme, kurze und sichere Fußwege zu achten. Zur Anschlusssicherung sollte auf vorhandene technische Vorrichtungen zurück gegriffen werden.

Im Nahverkehrsraum wird zukünftig nach

- Hauptverknüpfungspunkten und
- weiteren Verknüpfungspunkten

unterschieden.

Hauptverknüpfungspunkte haben ihre Bedeutung insbesondere in der regionalen Erschließung und sind daher von übergeordneter Bedeutung. Die weiteren Verknüpfungspunkte dienen der lokalen Erschließung oder der Anbindung von Einzelstandorten. Diese Verknüpfungspunkte liegen daher auch in lokaler Verantwortung.

- Hauptverknüpfungspunkte:
 - Landkreis Demmin:
 - Altentreptow (Bahnhof/ZOB)
 - Demmin (Bahnhof/ZOB)
 - Jarmen (ZOB)
 - Malchin (Bahnhof/ZOB)
 - Reuterstadt Stavenhagen (Bahnhof/ZOB)
 - Landkreis Mecklenburg-Strelitz:
 - Neustrelitz (Bahnhof/ZOB)
 - Landkreis Müritz:
 - Malchow (ZOB)
 - Röbel (ZOB)
 - Waren (Bahnhof/ZOB)
 - Stadt Neubrandenburg:
 - Bahnhof/ZOB
- Weitere Verknüpfungspunkte
 - Landkreis Demmin:
 - Dargun (ZOB)
 - Loitz (ZOB)
 - Landkreis Mecklenburg-Strelitz:
 - Feldberg
 - Friedland (Markt)
 - Kratzeburg (vorzusehen, s. Kap. 5.6)
 - Mirow
 - Woldegk (ZOB)
 - Landkreis Müritz:
 - Penzlin (ZOB)
 - Sietow (geplant)



- Rechlin (geplant)
Zentraler Umsteigepunkt Waren
- Stadt Neubrandenburg:
Am Treptower Tor
Rathaus

Aus fahrplantechnischer Sicht sollte die Verknüpfung mindestens in Lastrichtung sichergestellt werden. Das bedeutet morgens in Richtung des zentralen Ortes und nachmittags aus dem zentralen Ort in die Siedlungseinheiten. Hier beträgt die maximale Übergangszeit 15 Minuten. Dabei ist den Anforderungen aus dem Schülerverkehr entsprechend Rechnung zu tragen.

Aus baulicher Sicht sollten Verknüpfungspunkte mindestens über Warte- und Sitzmöglichkeiten mit Wetterschutz, eine barrierefreie Gestaltung sowie lokal spezifische Fahrgastinformationssysteme verfügen. Des Weiteren bildet die Sicherstellung von sicheren Umsteigewegen insbesondere für Schüler, Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Kunden ein wesentliches Element der Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten.

Die Gesamtsituation am Bahnhof und ZOB Neubrandenburg ist in folgenden Punkten zu verbessern:

- Der Bahnhof muss saniert und behindertengerecht modernisiert werden.
- Der Regionalverkehrsteil des ZOB muss mindestens an den Standard des Stadtverkehrsteil angepasst werden.

Hierbei sind insbesondere die Umsteigewege, die Unterstellmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Im Interesse der Fahrgäste ist eine integrierte Gesamtlösung für Bahnhof und ZOB anzustreben. Die Sanierung und Modernisierung des Bahnhofs und des ZOB Neubrandenburg ist von hoher Priorität. Da aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Neubrandenburg eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich ist, ist ein gemeinsames Handeln von Stadt, Region, Land und der Deutschen Bahn als Eigentümer des Bahnhofes zwingend erforderlich.

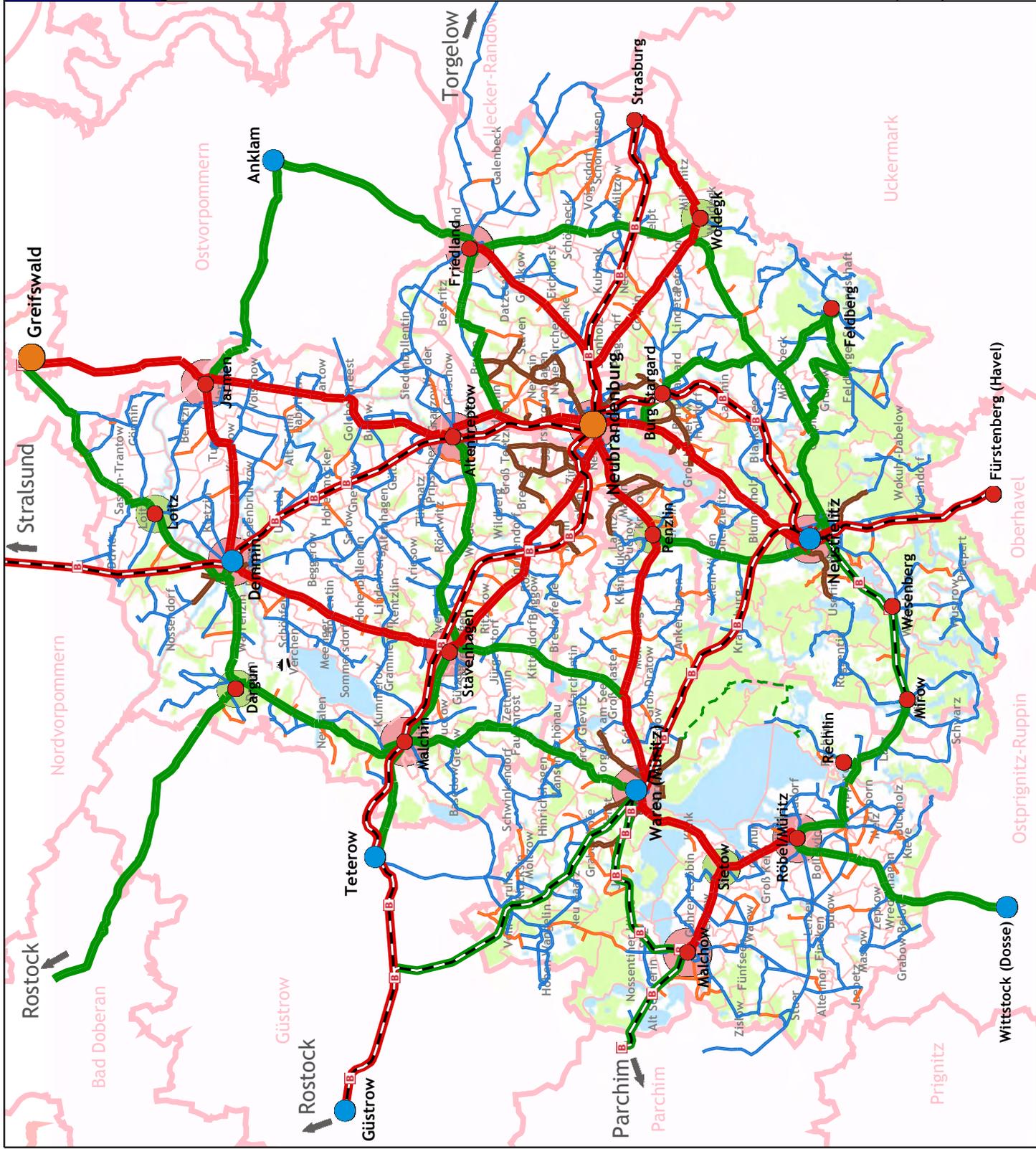
Perspektivisch sind an ausgewählten Bushaltestellen Bike+Ride-Anlagen zu errichten, um den Einwohnern insbesondere kleinerer Ortsteile ohne eigene häufig bediente Haltestelle mit dem Fahrrad an nicht weit entfernt liegende, stärker frequentierte Haltestellen eine Alternative anzubieten. Als Beispiel hierfür dient die kleine Zahl abschließbarer Fahrradboxen am ZUP in Waren.

Regionaler Nahverkehrsplan Mecklenburgische Seenplatte

Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstrecke
- B Bahnhof / Haltepunkt
- A Fähre
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grund- / Nahbereichszentrum (Land Brandenburg)
- Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung
- weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und / oder die von Einzelstandorten
- Hauptnetz (Verbindungsnetz)
- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Ergänzungsnetz (Erschließungs-, Zubringer- und Schülerverkehrsnetz)
- Stadt-Umland-Erschließung
- Erschließungs- und Zubringerfunktion
- Schülerverkehrsrelation
- Freizeitverkehr

Abbildung 14



5.5 Alternative Bedienungsformen

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Aufgrund seiner geringen Bevölkerungsdichte hat der Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte eine ungünstige Ausgangsvoraussetzung zur wirtschaftlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage durch ÖPNV-Angebote. Generell ist sie hier nur

- im Verkehr zwischen 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 mäandrierende 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 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 gegen-



über 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 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 zu nehmen. 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 bekommen. 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 Flächenebene, 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 Klärstellung 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 Multiplikatoreneffekt 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 beitragen.

Für den Einsatz Alternativer Bedienungsformen im Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte sind folgende Punkte zu beachten:

- Alternative Bedienungsformen sind dem konventionellen Linienverkehr gleichwertige ÖPNV-Angebote.
- Sie sollten vorrangig auf Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen sowie in Stadt-Umland-Verbindungen eingesetzt werden. Im Stadtverkehr sind Spätverkehre mögliche Ansatzpunkte.
- 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
 Landkreis Demmin: Altentreptow, Dargun, Demmin, Loitz, Jarmen, Malchin, Reuterstadt Stavenhagen
 Landkreis Mecklenburg-Strelitz: Burg Stargard, Feldberg, Friedland, Mirow bzw. Wesenberg, Neustrelitz, Woldegk
 Landkreis Müritz: Malchow, Rechlin, Röbel, Penzlin, Waren
 - 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

Zeitschicht	05:00-06:30	06:30-08:00	08:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-22:00
Schultage						SPNV-Anschluss
Ferientage						SPNV-Anschluss
	Zeitfenster für nachfrageorientierte Rufbusangebote					
	Ausrichtung der Fahrplangestaltung am Schülerverkehrsbedarf					

Tab. 12: Ausgestaltung Fahrplanraster Alternative Bedienungsformen

- Bestellung der Fahrten durch den Fahrgast entweder dezentral bei den Verkehrsunternehmen oder zentral einheitlich mindestens für die Region Mecklenburgische Seenplatte bis 60 min. vor Fahrt (Ausnahmen bei Gruppen)
- Nach Möglichkeit weitest gehender Einsatz eigener Fahrzeuge
- Einheitliches Marketing für den gesamten Nahverkehrsraum



Aus regionaler Sicht ist ein kreisgrenzenübergreifendes System für den Raum Rechlin (Landkreis Müritz) – Mirow bzw. Wesenberg (Landkreis Mecklenburg-Strelitz) als Modellvorhaben unter besonderer Berücksichtigung touristischer Erfordernisse einzuführen. Dies betrifft zum einen die Linie 45 (Mirow – Krümmel – Retzow – Rechlin – Boek). Gegenwärtig gibt es hier einzelne Bedienungen die als Rufbusfahrten ausgewiesen sind, allerdings mit einer Anmeldefrist bis zum Vortag 16:00 Uhr. Des weiteren sind mindestens die Linien 651 Mirow – Buschhof – Schwarz und 661 Mirow – Diemitz – Schwarz zu integrieren. Auch hier gibt es bereits einzelne Rufbusfahrten auch mit einer Anmeldefrist bis zum Vortag 15:00 Uhr. Darüber hinaus werden gegenwärtig bereits konkrete Planungen für einen Rufbus-Einsatz in den Räumen Friedland und Woldegk (ebenfalls Landkreis Mecklenburg-Strelitz) erarbeitet, die im Jahre 2010 umgesetzt werden sollen.

Die Aufgabenträger sollten die Fördermöglichkeiten des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung 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.

5.6 Anforderungen aus touristischen Erfordernissen

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Gegenwärtig wird der für die gesamte Region Mecklenburgische Seenplatte bedeutsame Müritz-Nationalpark nur mit einer Buslinie aus der Stadt Waren (Müritz) heraus bedient. Bei der Installation der Nationalpark-Linie gab es ebenfalls eine Erschließung von Neustrelitz aus. Diese wurde vorrangig aufgrund zu geringer Nachfrage und einem immer weiter ausgedünnten Angebot (nur noch einzelne Verkehrstage) wieder eingestellt. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Linie wieder reaktiviert werden kann. Dabei sind mindestens folgende Aspekte zu betrachten:

- Verknüpfung mit dem SPNV aus und in Richtung Berlin
- Verknüpfung oder Durchbindung mit der Nationalpark-Linie 26 in und aus Richtung Waren (Müritz)
- Ein gemeinsames Nationalpark-Ticket
- Vertaktetes Angebot
- Möglichkeit der Fahrradmitnahme
- Innovatives Fahrzeugkonzept
- Gemeinsames, überregionales Marketing beider Nationalparklinien
- Unterstützung durch die Nationalpark-Verwaltung

Mit dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Rostock – Berlin soll zukünftig zwischen Waren (Müritz) und Neustrelitz nur noch die Zugangsstelle Kratzeburg bestehen bleiben. Diese ist daher aus ÖPNV-Sicht als weiteres Tor zum „Müritz-Nationalpark“ auszubauen. Dazu sind die räumlichen und fahrplanseitigen Bedingungen zu schaffen. Dies bedeutet die Schaffung einer Verknüpfungsstelle zwischen SPNV und Busverkehr sowie ein entsprechendes Fahrplanangebot.

Eine weitere Maßnahme kann die Wiedereinführung des Müritz-Süd-Tickets darstellen. Dies sollte gemeinsam von den Landkreisen Mecklenburg-Strelitz und Müritz gemeinsam mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit geprüft werden.

Weitere touristische Verkehre liegen in Verantwortung der einzelnen Kreise.



5.7 Fahrzeugstandards

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards für den Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte werden empfohlen.

- Regelbegrenzung im Fahrzeugalter von 15 Jahren (ab Erstzulassung) oder einer Gesamtleistung 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 Neubrandenburg)
- mindestens Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards

5.8 Fahrgastinformation

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. Dies könnte z.B. über das Regionalportal Mecklenburgische Seenplatte ermöglicht werden. 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 dient der Mobilitätsinformation aus einer Hand. Dabei kommt der Mobilitätszentrale Neubrandenburg eine besondere Bedeutung zu.

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, ist eine Angebotsvertaktung bzw. gleiche Abfahrts-/Ankunftsminuten vorzusehen. Für Linien, die die Grenze der Region Mecklenburgische Seenplatte 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 RNVP Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat in der jeweiligen Gebietskörperschaft eine gemeinsame Arbeitsgruppe bilden, die einen entsprechenden Maßnahmenkatalog erstellen. Die Umsetzung dieses Maßnahmenkatalog muss allerdings unter finanziellem Vorbehalt gestellt werden.



5.9 Weitere Qualitätsstandards

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Personalstandards

Folgende einheitliche Personalmindeststandards für den Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte 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 Fahrgastssicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.

Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsstandards

Folgende einheitliche Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsmindeststandards für den Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte 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 den definierten Verknüpfungspunkten und Linienendhaltestellen erfolgen. Die Ausfall- und Verspätungsquoten können nur bei normalen Verkehrsverhältnissen gelten.



Qualitäts- und Beschwerdemanagement

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement für den Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte 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.¹

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

5.10 Tarifsystem

Der bestehende VMO-Tarif soll grundsätzlich weiter entwickelt werden. 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 Lösung zum Ausgleich möglicher Durchtarifierungsverluste zu finden. Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen aus dem „1-1-4 Ticket“ erfolgt eine Weiterentwicklung zu einem „Regionsübergreifenden Kooperationstarif“ (RKT). Dies ist ein Dachtarif der auf 11 ausgewählten Strecken und ab 01. Januar 2011 gelten soll.

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.

¹ 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



6 ORGANISATIONSSTRUKTUR

Auf Seiten der Verkehrsunternehmen wird eine Kooperation empfohlen, bleibt aber eine originäre Entscheidung des jeweiligen Unternehmens und seines Eigentümers.

Auf Seiten der Aufgabenträger ist die Zusammenarbeit zukünftig zu verstärken und zu institutionalisieren. Grundlage der zukünftigen Ausgestaltung bildet der Schlussbericht des „ÖPNV-Gutachten für die Region Mecklenburgische Seenplatte im Rahmen des MORO-Vorhabens „Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge; Teil B: Organisations- und Finanzierungskonzept“ (2007) sowie der Beschluss des Vorstandes des Regionalen Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte vom 23. März 2007.

Empfohlen wird danach eine Neuordnung der Organisationsstruktur mit einer klaren Trennung der Ebenen „Besteller“ und „Ersteller“ sowie unter Berücksichtigung der Verflechtungen und Synergieeffekte im Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte. Wesentliche Kennzeichen der Organisationsstruktur sind:

- Zusammenschluss der vier Aufgabenträger (Landkreise Demmin, Mecklenburg-Strelitz, Müritz sowie der Stadt Neubrandenburg).
- eine Regie-Einheit (vorzugsweise als GmbH) mit den vier derzeitigen Aufgabenträgern bzw. dem möglichen Großkreis nach dessen Konstituierung¹; bei vorheriger Gründung oder Aufgabenübertragung einer der vier derzeitigen Aufgabenträger und Kooperationsvereinbarungen mit den übrigen drei Aufgabenträgern.
- Wahrnehmung aller Regie-Aufgaben im Auftrag des/der Aufgabenträger(s) im Sinne eines Serviceleisters bzw. "Erfüllungsgehilfen" durch die RE, einschließlich Abstimmungen mit Dritten (andere Aufgabenträger, kreisangehörige Kommunen, sonstige Behörden etc.); Wahrnehmung aller hoheitlicher Aufgaben und behördlicher Aufgaben, die als nicht übertragbar angesehen werden, durch die kommunale Verwaltung des Aufgabenträgers
- Gestaltung der Gemeinwohlverpflichtungen und Finanzierung zwischen Aufgabenträgern/Kommunen einerseits und Verkehrsunternehmen andererseits durch Verkehrsleistungsfinanzierungs- oder Betrauungs-Verträge
- Leistungserbringung vorwiegend durch die vorhandenen Verkehrsunternehmen (Inhaber der Liniengenehmigungen) mit den Optionen der zukünftigen Ausschreibung und/oder Direktvergabe
- Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in der Verkehrsgemeinschaft (derzeit VMO), insbesondere betreffend Tarif und Marketing

¹ Es besteht außerdem die Möglichkeit, dass die Städte mit eigenem Stadtverkehr Mitgesellschafter des Verkehrsverbundes werden, um so weiterhin einen unmittelbaren Gestaltungsspielraum u.a. auch auf die Integration dieser Verkehre in ein Gesamtsystem zu haben.



- Optional Ausgliederung und Zusammenschluss vorhandener operativer Bereiche der kommunalen Verkehrsunternehmen sowie Nutzung vorhandener Regie-Bereiche in kommunalen Unternehmen für eine zukünftige Regie-Gesellschaft
- Vergabe von Anteilen an der Leistungserstellung durch das/die kommunale(n) Verkehrsunternehmen an private Auftragsunternehmen nach Effizienzkriterien (insbesondere auch bei alternativen Bedienungsformen, dem Einsatz kleinerer Fahrzeuge und zur Abdeckung von Verkehrsspitzen); Ziel sollte auch dabei der Abschluss von Nettoverträgen mit Anreizkomponenten sein.

Ausgehend von den derzeitigen und absehbaren rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen im Land Mecklenburg-Vorpommern und der bisher bestehenden Praxis sind die zukünftigen Aufgaben, die von den Aufgabenträgern bzw. zuständigen Behörden einerseits und den Verkehrsunternehmen andererseits zu erfüllen sein werden, zu benennen und im Rahmen der Neustrukturierung der Organisation und Finanzierung des ÖPNV abzugrenzen.

Dies betrifft insbesondere die Aufgaben einer Regie-Einheit einschließlich der Abgrenzung zu den Aufgaben der Verkehrsunternehmen, aber auch die mögliche Delegation oder Übertragung von Verwaltungsaufgaben auf eine Regie-Einheit. Denn dies hat notwendigerweise erhebliche Auswirkungen auf Art und Umfang der von der Regie-Einheit wahrzunehmenden Aufgaben und damit auch auf den Umfang der sachlichen, personellen und finanziellen Mittel, die für die Erledigung der Aufgaben benötigt werden.

Als Kernaufgaben einer Regie-Einheit sind anzusehen:

- die strategische Planung und Weiterentwicklung bzw. Konkretisierung der Konzeption des regionalen ÖPNV – bzw. der regionalen Nahverkehrsplanung
- die Vorbereitung der „Bestellung“/Ausschreibung der Verkehrsleistungen bzw. Auferlegung oder vertragliche Vereinbarung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV sowie Vertrags-Controlling
- die regionale Koordinierung des ÖPNV, soweit erforderlich auch über die regionalen Grenzen hinaus, dabei auch die Abstimmungen mit der VMV, benachbarten Aufgabenträgern sowie der Verkehrsgemeinschaft (derzeit VMO), inkl. weitere Optimierung der Tarifstruktur
- die Abstimmungen mit den kreisangehörigen Kommunen, einschließlich Vereinbarungen lokaler Gemeinwohlverpflichtungen und deren Finanzierung, soweit sie über die im Nahverkehrsplan festgelegten Anforderungen hinausgehen, und anderen relevanten Behörden/Verwaltungen (Regional- und Stadtplanung, Verkehrs- und Schulbehörden etc.)
- ggf. die Koordination der Investitionen im Bereich der Infrastruktur des ÖPNV (Haltestellen etc.) und die Verwaltung der entsprechenden Haushaltsmittel der Aufgabenträger bzw. kreisangehörigen Kommunen



Als Projekte und Aufgaben der Regie-Einheit können vorgesehen werden:

- eine Konzeption zum zukünftigen Qualitäts- und Sicherheitsmanagement sowie der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen
- die Fahrplan-Integration bzw. -Koordination
- ggf. die koordinierte Planung und Steuerung der Schülerbeförderung
- Ausarbeitung eines Wettbewerbskonzepts, ggf. mit Ermittlung der Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeit von Linien(-bündeln)

Als Rechtsform sollte eine GmbH angewendet werden, da diese am besten der Erfüllung der vorgesehenen Aufgaben dienen kann. Weiterhin wird empfohlen, das in der Verkehrsgemeinschaft (derzeit VMO) vorhandene Know-how für den Prozess zu nutzen und einzubinden. Innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplans sollte die Regie-Einheit arbeitsfähig sein.

Vor Beginn der Umsetzung ist zu prüfen, inwieweit das vorliegende Organisationskonzept aktuellen Entwicklungen angepasst und modifiziert werden muss.



7 FINANZIERUNGSSTRUKTUR UND LEISTUNGSVEREINBARUNG

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

7.1 Finanzierungsstruktur

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 Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte 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 Tarife sind seit 1998 durchschnittlich um ca. 3 % pro Jahr gestiegen.
- Die Kosten sind seit 1998 durchschnittlich um ca. 2,1 % pro Jahr gestiegen.
- Die Fahrgastzahlen sind seit 1998 durchschnittlich um ca. 2,7 % pro Jahr gesunken.

In den letzten Jahren wurden 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.

7.2 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 im Nahverkehrsraum mittels unterschiedlicher Instrumente (Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge, Betrauungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen) gehandhabt.

Insofern ist bereits eine Einstellung auf die veränderten Anforderungen und Bedingungen erfolgt, 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 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 eine solche Novellierung für das Jahr 2010 vor¹. 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 im-

¹ Auszug aus dem Koalitionsvertrag: **1440 Öffentlichen Personennahverkehr**

Die Koalition bekennt sich zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als unverzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge, auch in der Fläche. Um für den ÖPNV verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen, werden wir unverzüglich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novellieren und an den europäischen Rechtsrahmen anpassen. Unser Leitbild ist dabei ein unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV. Dabei werden wir den Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleisten. Aufgabenträger bleiben die Kommunen. Wir wollen mittelständischen Unternehmen die Beteiligungschancen sichern und insbesondere eine Betreiber Vielfalt im Busgewerbe gewährleisten. Die Koalition steht zur Erfüllung der Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz. Wir wollen jedoch eine höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung erreichen. Für regionale Schienenstrecken werden wir neue Betreibermodelle erproben, um den Ländern und Aufgabenträgern Einfluss etwa auf Modernisierung und Regionalisierung zu geben. Wir werden Busfernlinienvkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.

mer 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, sind zulässig, müssen 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 Kommission jährlich so genannte 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 des Anhangs 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 gemeinwirtschaftlicher 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.



8 AUSBLICK

Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis E zu entnehmen.

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte bis 2015, Teil A: Regionaler Teil“ bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Region. Die Landkreise Demmin, Mecklenburg-Strelitz und Müritz sowie die kreisfreie Stadt Neubrandenburg vertiefen damit die bereits bestehende Zusammenarbeit, indem man sich auf u.a. gemeinsame Standards festlegt.

Im Rahmen der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes sollen vorrangig folgende Ziele erreicht werden:

- konsequente Ausrichtung des Liniennetzes entsprechend der Netzkategorisierung,
- Vorbereitung und Umsetzung des flächendeckenden Einsatzes alternativer Bedienungsformen,
- verbessertes Marketing des ÖPNV insgesamt z.B. durch einen regionalen Internetauftritt mit einer entsprechenden Fahrplanauskunft,
- Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale (z.B. Senioren) zur Reduzierung der Abhängigkeiten vom Schülerverkehr durch spezifische Tarifangebote (z.B. landesweit gültiges Seniorenticket),
- Schaffung einer zentralen Regieeinheit als Aufgabenträgerorganisation.

Detailliertere Vorgaben sind den lokalen Teilen B bis E zu entnehmen, da sie die bisher bei den Aufgabenträgern (Landkreise Demmin, Mecklenburg-Strelitz, Müritz und kreisfreie Stadt Neubrandenburg) befindlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Hoheiten und Verantwortlichkeiten berühren.