



**Regionaler Nahverkehrsplan
für die Region
Mecklenburgische Seenplatte
Teil E: Stadt Neubrandenburg**

-ENTWURF-

Oktober 2010

Erarbeitet durch:



**Regionaler Planungsverband
Mecklenburgische Seenplatte**



PROZIV
Verkehrs- & Regionalpläne



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2	Bestandsaufnahme	4
2.1	Raum- und Bevölkerungsstruktur	4
2.1.1	Raumstruktur	4
2.1.2	Bevölkerungsstruktur.....	6
2.1.3	Schülerzahlen und Schulstandorte	8
2.1.4	Pendlerverflechtungen.....	10
2.1.5	Motorisierungsgrad und Verkehrsverhalten.....	13
2.2	ÖPNV-Angebotsstruktur in der Stadt Neubrandenburg	13
2.2.1	Angebot im SPNV	13
2.2.2	Angebot im straßengebundenen ÖPNV	14
2.2.3	Touristische Verkehre	18
2.2.4	Angebot je Verkehrstag	18
2.3	Erschließungsstruktur.....	40
2.4	Organisations- und Finanzierungsstruktur	49
2.5	Erfolgskontrolle des bisherigen Nahverkehrsplans	50
3	Stärken-/Schwächenanalyse ÖPNV.....	51
4	Nachfrageprognose.....	52
5	Qualitäts- und Angebotsstandards	52
5.1	Verkehrspolitische Ziele und Mittel.....	52
5.2	Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr	53
5.3	Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte	54
5.4	Alternative Bedienungsformen	55
5.5	Stadt-Umland-Verkehr Neubrandenburg	55
5.6	Anforderungen aus touristischen Erfordernissen	56
5.7	Fahrzeugstandards	56
5.8	Fahrgastinformation	56
5.9	Weitere Qualitätsstandards.....	56
5.10	Tarifsystem.....	57
5.11	Linienbündelungskonzept	57
6	Organisationsstruktur	57
7	Finanzierungsstruktur und Leistungsvereinbarung	58
8	Investitionsbedarf.....	59



ABKÜRZUNGEN

AVG.....	Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH
DB Regio AG	Deutsche Bahn Regio AG
DM.....	Landkreis Demmin
DVG.....	Demminer Verkehrsgesellschaft mbH
EU	Europäische Union
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
KBS	Kursbuchstrecke
ITF	Integrativer 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 Dienstleistungsauftrag
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: Stadtgebiete und Einwohnerverteilung
Abb. 2: Durchschnittlicher jährlicher Einwohnerrückgang 1990-2008 in Neubrandenburg
Abb. 3: Entwicklung der Altersgruppen der Stadt Neubrandenburg 2010-2015, Modell 1
Abb. 4: Wichtigste Pendlerströme der Planungsregion
Abb. 5: Liniennetz im Stadtverkehr Neubrandenburg
Abb. 6: Liniennetz im Stadtverkehr Neubrandenburg, Kernstadt
Abb. 7: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Schultag, Stadtverkehr (SV)
Abb. 8: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Schultag, Kernstadt, SV
Abb. 9: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Ferientag, SV
Abb. 10: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Ferientag, Kernstadt, SV
Abb. 11: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Samstag, SV
Abb. 12: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Samstag, Kernstadt, SV
Abb. 13: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag, Stadtverkehr
Abb. 14: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag, Kernstadt, SV
Abb. 15: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Schultag, Regionalverkehr (RV)
Abb. 16: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Schultag, Kernstadt, RV
Abb. 17: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Ferientag, RV
Abb. 18: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Ferientag, Kernstadt, RV
Abb. 19: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Samstag, RV
Abb. 20: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Samstag, Kernstadt, RV
Abb. 21: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag, RV
Abb. 22: Angebotshäufigkeit am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag, Kernstadt, RV
Abb. 23: Durchschnittliche Reisezeiten zum Stadtzentrum
Abb. 24: Durchschnittliche Reisezeiten zum Stadtzentrum, Kernstadt
Abb. 25: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Schultag
Abb. 26: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Schultag, Kernstadt
Abb. 27: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Ferientag
Abb. 28: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Ferientag, Kernstadt
Abb. 29: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Samstag
Abb. 30: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Samstag, Kernstadt
Abb. 31: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Sonntag
Abb. 32: Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Sonntag, Kernstadt

TABELLENVERZEICHNIS

- Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung Stadt Neubrandenburg 2010-2015 je Stadtgebiet, Modell 1
Tab. 2: Schüler je Schultyp öffentliche Schule (Quelle: Stadt Neubrandenburg, 2006)
Tab. 3: Voraussichtliche Schülerzahlen Neubrandenburger Schulen (Quelle: Stadt Neubrandenburg, 2010)
Tab. 4: Wichtigste Pendlerrelationen der Gemeinden des Landkreises Müritzkreis
Tab. 5: Stadtgebietsteilspezifische Erschließungsgrade Neubrandenburgs
Tab. 6: Angemeldete Investitionsvorhaben Stadt Neubrandenburg
Tab. 7: Angemeldete Investitionsvorhaben Stadt NVB GmbH



1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 1 „Allgemeine Grundlagen und Rahmenbedingungen“ zur Anwendung.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Raumstruktur

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.1.1 „Raumstruktur“ wird wie folgt ergänzt:

Die kreisfreie Stadt Neubrandenburg bildet als Oberzentrum den siedlungsstrukturellen und raumordnerischen Schwerpunkt im Regionalen Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte. Mit 64.961 Einwohnern (Stand: 31.12.2009) leben in Neubrandenburg etwa 23 % der Einwohner des gesamten Planungsraums. Dabei besteht mit 759 Einwohnern je km² die höchste Einwohnerdichte. Im Vergleich mit ähnlich strukturierten Städten dieser Größenklasse ist dies ein durchschnittlicher Wert.

Die Stadt ist in 10 Stadtgebiete unterteilt. Der Abb. 1 ist die Aufteilung der Stadtgebiete mit den entsprechenden Einwohnerzahlen zu entnehmen.

Die Stadt verfügt über einen ausgeprägten, sehr kompakten, weitgehend altstädtischen Kern. Gewerbeareale bestehen vor allem in den Außenbereichen. Gebiet mit ehemals Großindustrieanlagen befinden sich teilweise mehr in zentraler Lage (Warliner Straße, Industriegelände im Bereich Ihlenfelder Vorstadt). Die in vergleichbaren Städten übliche kleinteilige Zersiedlung an den Stadträndern ist in Neubrandenburg nur an einzelnen Punkten vorhanden (z.B. Bethanienberg, Tannenkrug, Carlshöhe, Weitin, Broda).

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.1.2 „Bevölkerungsstruktur“ wird wie folgt ergänzt:

Der Einwohnerschwerpunkt Neubrandenburgs liegt im Stadtgebiet Ost (s. Abb. 1). Mehr als jeder 5. Neubrandenburger wohnt in diesem Stadtgebiet.

Seit 1990 ging die Einwohnerzahl von Neubrandenburg insgesamt um ca. 25 % zurück. Dabei verlief diese Entwicklung nicht kontinuierlich.

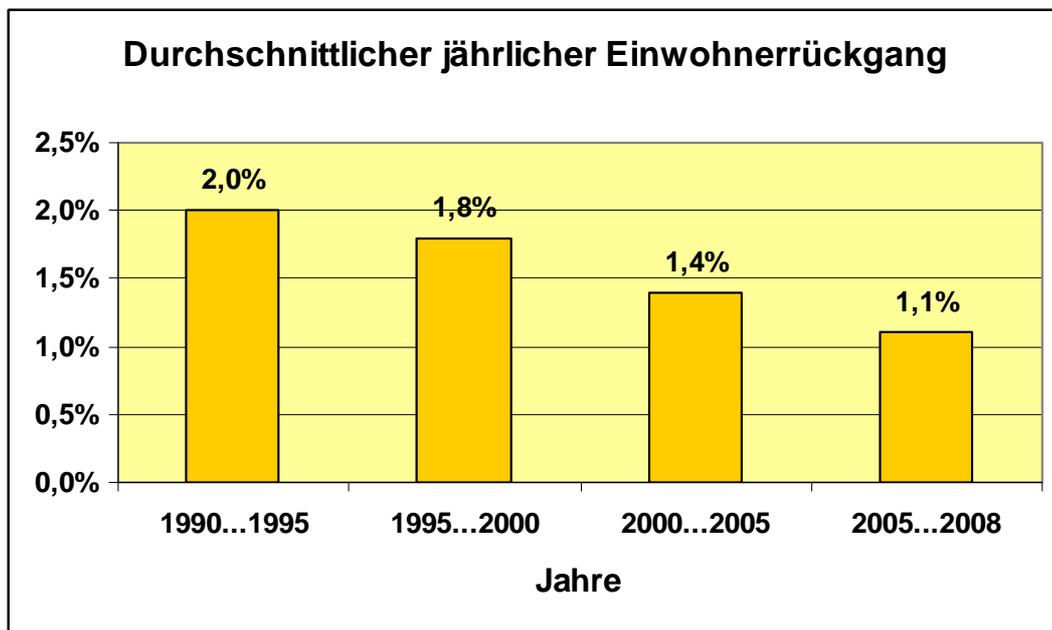


Abb. 2: Durchschnittlicher jährlicher Einwohnerrückgang 1990-2008 in Neubrandenburg (Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2009)

Deutlich zu erkennen ist die spürbare Verlangsamung des Prozesses des Einwohnerrückgangs.

Die Stadt Neubrandenburg hat 2009/2010 eine vertiefende „Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Neubrandenburg bis 2030“ erstellen lassen. Das Modell 1 bildet die Grundlage für die weiteren städtischen Planungen. Danach geht die Einwohnerzahl zwischen 2010 und 2015 um jährlich durchschnittlich etwa 0,7 % zurück. Dies bedeutet, dass der oben aufgezeigte Trend sich weiter verstetigen soll.



Stadtgebiet	0<18 Jahre		18<65 Jahre		>65 Jahre	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Innenstadt	405	453	1.932	1.893	1.147	1.150
Stadtgebiet West	1.285	1.451	6.497	6.262	1.415	1.933
Vogelviertel	366	439	2.788	2.512	1.583	1.564
Reitbahnviertel	707	869	3.319	3.027	374	417
Datzeviertel	665	735	3.336	2.731	753	953
Industrieviertel	739	861	4.109	3.681	1.170	1.323
Stadtgebiet Ost	2.076	2.306	10.028	8.812	3.468	3.843
Katharinenviertel	342	403	1.995	1.906	661	684
Stadtgebiet Süd	697	797	4.130	3.816	2.462	2.349
Lindenbergviertel	931	1.020	4.949	4.692	1.582	1.986
<i>gesamt</i>	<i>8.213</i>	<i>9.334</i>	<i>43.083</i>	<i>39.332</i>	<i>14.615</i>	<i>16.202</i>

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung Stadt Neubrandenburg 2010-2015 je Stadtgebiet, Modell 1 (Quelle: „Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Neubrandenburg bis 2030“, IFAD GmbH Berlin 2009/2010)

Für alle Stadtgebiete wird sowohl von einer Zunahme der Altersgruppe der bis 18-Jährigen als auch von einem Rückgang der Altersgruppe der 18- bis 65-Jährigen ausgegangen. Für die Stadtgebiete Vogelviertel und Stadtgebiet Süd wird im Gegensatz zu den anderen Stadtgebieten ein Rückgang der Zahl der über 65-Jährigen prognostiziert. Für den städtischen ÖPNV bedeutet die Prognose eine Zunahme der potenziellen Kundengruppen „Schüler“ und „Senioren“ sowie eine Abnahme der potenziellen Kundengruppe „Erwerbstätige“.

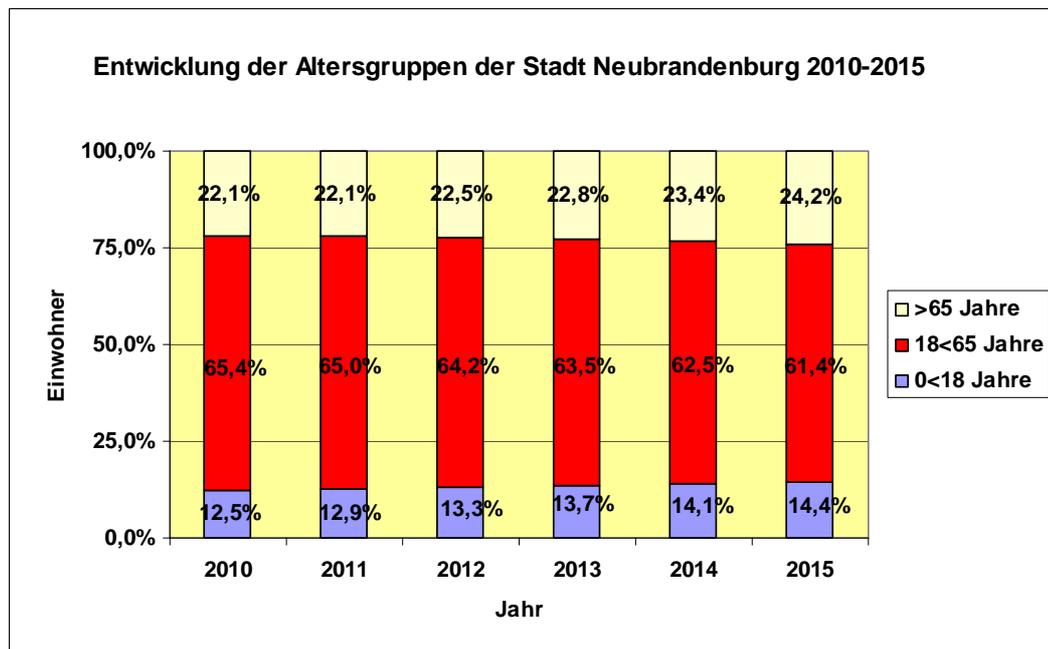


Abb. 3: Entwicklung der Altersgruppen der Stadt Neubrandenburg 2010-2015, Modell 1 (Quelle: „Bevölkerungsvorausberechnung für die Stadt Neubrandenburg bis 2030“, IFAD GmbH Berlin 2009/2010)

Bemerkenswert ist, dass bis zum Jahre 2015 die Zahl der Kinder und Jugendlichen wieder leicht ansteigt (+11,1%) und sich auch die Zahl der Senioren um 5,4% erhöht. Demgegenüber nimmt die Zahl der Bürger im erwerbstätigen Alter um 9,5% ab. Bei Betrachtung der einzelnen Stadtgebiete wird von folgenden Entwicklungen ausgegangen.

2.1.3 Schülerzahlen und Schulstandorte

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.1.3 „Schülerzahlen und Schulstandorte“ wird wie folgt ergänzt:

In der Stadt Neubrandenburg bestehen derzeit folgende Schulen:

- 6 Grundschulen,
- 3 Regionale Schulen,
- 1 Gesamtschule,
- 2 Gesamtschulen mit gymnasialer Oberstufe
- 4 Gymnasien,
- 4 Förderschulen sowie
- 4 berufliche Schulen.



Nach den durch den Einwohnerrückgang bedingten Schulstandortschließungen ist derzeit ein stabiles Netz öffentlicher und privater Schulen vorhanden. Für die Jahre 2010 bis 2015 wird für die öffentlichen Grund-, Gesamtschulen, regionalen Schulen und Gymnasien von folgenden Schülerzahlen ausgegangen¹.

Schultyp	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grundschule	1.609	1.628	1.681	1.725	1.765	1.774
Regionale Schule	948	1.013	1.029	1.032	1.045	1.054
Gesamtschule	276	283	289	293	298	300
Gymnasium	1.763	1.779	1.796	1.833	1.855	1.879
<i>gesamt</i>	<i>4.596</i>	<i>4.703</i>	<i>4.795</i>	<i>4.883</i>	<i>4.963</i>	<i>5.007</i>

Tab. 2: Schüler je Schultyp öffentliche Schule (Quelle: Stadt Neubrandenburg, 2006)

Für die Jahre 2010 bis 2015 wird von einer Steigerung der Schülerzahlen an öffentlichen Grund-, Gesamtschulen, regionalen Schulen und Gymnasien von insgesamt etwa 9% ausgegangen.

Für das Schuljahr 2010/2011 ist mit folgenden Schülerzahlen zu rechnen.

Schule	voraussichtliche Gesamtschülerzahl im Schuljahr 2010/11	davon auswärtige Schülerinnen/Schüler
Grundschule Mitte	257	12
Grundschule West	308	72
Grundschule Ost	ca. 415	10
Grundschule Datzeberg	173	3
Grundschule Nord	ca. 215	1
Grundschule Süd	ca. 300	8
Regionale Schule Mitte	345	22
Regionale Schule Nord	215	21
Regionale Schule Ost	320	7
IGS	382	90
Sportgymnasium	1.040	350
Albert-Einstein-Gymnasium	ca. 600	ca. 157
Abendgymnasium	90	55
Beruf. Schule WHI, Sponholzer Str.	300	ca. 150
Beruf. Schule WHI, Stavener Str.	300	ca. 150
Beruf. Schule WHI, Ihlenfelder Str.	100	ca. 50
Beruf. Schule WV	ca. 700	ca. 350
Sprachheilschule	110	36
Allgemeine Förderschule	ca. 182	13
Kranichschule	81	7
<i>gesamt</i>	<i>ca. 6.233</i>	<i>ca. 1.564</i>

Tab. 3: Voraussichtliche Schülerzahlen Neubrandenburger Schulen (Quelle: Stadt Neubrandenburg, 2010)

¹ Quelle: Schulentwicklungsplan der Stadt Neubrandenburg, Textteil der 11. Fortschreibung 2006; Stadt Neubrandenburg



Aufgrund der Funktion als Oberzentrum sind die Schulen in Neubrandenburg auch für Schüler außerhalb des Stadtgebietes attraktiv. Gegenwärtig beträgt der Anteil auswärtiger Schüler in den allgemein bildenden Schulen an der Gesamtschülerzahl Neubrandenburgs 13,3%. Der Anteil der auspendelnden Schüler ist dagegen mit 0,4% äußerst gering. Mit Inkrafttreten der freien Schulwahl (ab August 2010) ist tendenziell die weitere Stärkung der städtischen Schulstandorte absehbar. Die Auswirkungen auf den Stadtverkehr Neubrandenburg sind allerdings derzeit noch nicht quantifizierbar.

Die Schulstandorte verteilen sich sowohl in die dicht besiedelten Stadtgebiete als auch in die Innenstadt bzw. ihre Nähe. In Ortsrandlage befinden sich vorrangig Berufliche Schulen und Förderschulen. Für die Grund- und Gesamtschulen sowie Regionale Schulen und Gymnasien ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV gewährleistet.

2.1.4 Pendlerverflechtungen

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.1.4 „Pendlerverflechtungen“ wird wie folgt ergänzt:

Die Stadt Neubrandenburg ist ein für die gesamte Region überragend wichtiger Standort für Erwerbstätigkeit (Wohnortprinzip) und Beschäftigung (Arbeitsortprinzip). Daraus entstehen erheblich 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.

Allgemein zeigen sich auf die Stadt Neubrandenburg ausgerichtete intensive Pendlerflechtungen der Gemeinden¹. Per 30.06.2008 pendelten nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit 17.177 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in die Stadt Neubrandenburg ein und 6.283 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus. Die Hauptrelationen sind mit Neustrelitz, Burg Stargard, Altentreptow, Friedland, Trolenhagen und Waren (Müritz) allesamt innerhalb der Region Mecklenburgische Seenplatte. Tab. 4 zeigt alle Relationen mit mindestens 200 Pendlern im Querschnitt in der Rangfolge ihrer Stärke. Dabei wurden nur zwei Relationen mit mehr als 1.000 Personen und fünf weitere mit mindestens 500 Personen in der Summe beider Richtungen festgestellt.

¹ Angaben zu Erwerbstätigen, Arbeitsplätzen und Pendlern aus: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg. Sozialversicherungspflichtig Erwerbstätige nach ihrem Wohn- und Arbeitsort sowie Pendler. Dabei ist jeweils zu beachten, dass nur sozialversicherungspflichtige Erwerbstätige als Pendler dargestellt sind. Beamte, Selbständige, Militärangehörige usw. werden durch die Statistik nicht erfasst. Die nichtsozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen machen in der Regel 12 ... 14 % der Gesamterwerbstätigen aus.



Rang	Zwischen den Gemeinden			Anzahl Pendler
01	Neustrelitz	<>	Neubrandenburg	1.438
02	Burg Stargard	<>	Neubrandenburg	1.229
03	Altentreptow	<>	Neubrandenburg	721
04	Friedland	<>	Neubrandenburg	703
05	Trollenhagen	<>	Neubrandenburg	593
06	Waren (Müritz)	<>	Neubrandenburg	555
07	Neubrandenburg	<>	Berlin	518
08	Wulkenzin	<>	Neubrandenburg	456
09	Rostock	<>	Neubrandenburg	454
10	Groß Nemerow	<>	Neubrandenburg	451
11	Demmin	<>	Neubrandenburg	347
12	Neuenkirchen	<>	Neubrandenburg	392
13	Neubrandenburg	<>	Greifswald	390
14	Stavenhagen	<>	Neubrandenburg	337
15	Neverin	<>	Neubrandenburg	341
16	Woldegk	<>	Neubrandenburg	314
17	Malchin	<>	Neubrandenburg	305
18	Penzlin	<>	Neubrandenburg	298
19	Hamburg	<>	Neubrandenburg	286
20	Schwerin	<>	Neubrandenburg	272
21	Stralsund	<>	Neubrandenburg	262
22	Sponholz	<>	Neubrandenburg	243
23	Feldberger Seenland.	<>	Neubrandenburg	239
24	Pasewalk	<>	Neubrandenburg	236
25	Brunn	<>	Neubrandenburg	224
26	Anklam	<>	Neubrandenburg	219
27	Blankenhof	<>	Neubrandenburg	216
28	Holldorf	<>	Neubrandenburg	211
29	Lindetal	<>	Neubrandenburg	208
30	Cölpin	<>	Neubrandenburg	199

Tab. 4: Wichtigste Pendlerrelationen der Stadt Neubrandenburg (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg, 2009)

Sehr gut zeichnen sich die Stadt-Umland-Pendlungen ab, die in der Stärke der Einzelströme allerdings meist weniger intensiv sind. Daraus ergeben sich schwierige Bedingungen für eine adäquate ÖPNV-Angebotsgestaltung. Die wichtigsten Pendlerströme (ab 75 Personen in eine Richtung) – auch richtungsweise – sind der Abb. 4 zu entnehmen.



2.1.5 Motorisierungsgrad und Verkehrsverhalten

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.1.5 „Motorisierungsgrad und Verkehrsverhalten“ wird wie folgt ergänzt:

In den letzten Jahren veränderte sich der Motorisierungsgrad nur unwesentlich geändert. Er lag am 31.12.2009 bei 473 Pkw/1.000 Einwohner. Damit hat sich die Pkw-Verfügbarkeit seit 1989 mehr als verdoppelt.

2.2 ÖPNV-Angebotsstruktur in der Stadt Neubrandenburg

2.2.1 Angebot im SPNV

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.2.1 „Angebot im SPNV“ wird wie folgt ergänzt:

Im SPNV kreuzen sich folgende Strecken in der Stadt Neubrandenburg:

- 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

Gegenwärtig ergeben sich in Neubrandenburg günstige Umsteigemöglichkeiten, da sich die Züge aus und in alle Richtungen jeweils einmal stündlich um die Minute 30 begegnen. Damit sind die Grundzüge eines Integralen Taktfahrplans (ITF) im SPNV vorhanden und es bestehen günstige Rahmenbedingungen zur Verknüpfung mit dem Busverkehr am Busbahnhof.

Der Bahnhof Neubrandenburg ist ein Bahnhof der Klasse 1 (Hauptbahnhöfe in den Oberzentren)¹. Von den Bahnhöfen dieser Klasse ist er der einzige nicht sanierte Bahnhof in Mecklenburg-Vorpommern. So existieren u.a. keine Aufzüge bzw. Rolltreppen. Aus Sicht der Stadt Neubrandenburg sind daher die notwendigen Baumaßnahmen zur Anpassung des Bahnhofes an seine verkehrliche Bedeutung (SPNV-Knotenpunkt) dringend durchzuführen.

¹ Quelle: ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002-2007, Anlage 8; Land Mecklenburg-Vorpommern, 2002



2.2.2 Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.2.2 „Angebot im straßengebundenen ÖPNV“ wird wie folgt ergänzt:

Neubrandenburg ist im straßengebundenen ÖPNV nicht nur der wichtigste Zielort für kreisübergreifende Verkehre, sondern verfügt auch über den umfangreichsten Stadtverkehr. Die Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH (NVB) bedienen folgende Linien mit den Merkmalen:

- Linie 1:
Buchhof - Trollenhagen Dorf - Flughafen Trollenhagen - Reitbahnweg - Kranichstraße - Busbahnhof – Am Treptower Tor - Rathaus und zurück
Streckenlänge: 23,6 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 2:
Bethanienberg Süd - An der Landwehr - Am Waldrand - Deutsche Rentenversicherung - Lindenberg - Rathaus – Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück;
Streckenlänge: 18,2 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 4:
Küssow - Fritscheshof - Koszaliner Straße - Juri-Gagarin-Ring - Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
Streckenlänge: 14,5 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 5:
Monckeshof - Fliegerhorst Trollenhagen - Sponholzer Straße – Demminer Straße - Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
Streckenlänge: 19,0 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 6:
Fünfeichen - Bethanienberg Süd - Am Steep - Stadtwerke - Rathaus – Bachstraße – Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück;
Streckenlänge: 21,5 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 10:
Weitn Wendepplatz - Malerviertel - An der Weitiner Straße - Am Verdiring - Heinrich-Schütz-Weg - Hochschule – Am Treptower Tor - Rathaus - Busbahnhof und zurück
Streckenlänge: 16,4 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016



- Linie 11:
Verdiring - Brodaer Holz - Brodaer Höhe - Broda Dorf – Hopfenburg – Am Treptower Tor - Rathaus - Busbahnhof und zurück
Streckenlänge: 13,8 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 21:
Datzeberg – Monckeshof – Sponholzer Straße - Juri-Gagarin-Ring – Klinikum – Koszalinser Straße und zurück
Streckenlänge: 21,1 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 22:
Koszalinser Straße - Klinikum - Busbahnhof - Lindenberg – An der Landwehr – Am Waldrand – Lindenberg – Rathaus – Klinikum – Koszalinser Straße
Streckenlänge: 25,6 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 80:
Datzeberg - Reitbahnweg - Busbahnhof - Am Treptower Tor - Rathaus - Juri-Gagarin-Ring - Klinikum - Pflegeheim – Waldfriedhof
Streckenlänge: 19,6 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016
- Linie 90:
Waldfriedhof - Pflegeheim - Klinikum - Juri-Gagarin-Ring - Busbahnhof - Rathaus - Reitbahnweg - Datzeberg
Streckenlänge: 18,0 km
Konzession nach § 42 PBefG erteilt für den Zeitraum 01.11.2008 - 31.10.2016

Damit erschließen 11 Linien der NVB das Stadtgebiet, wobei nur eine Linie (Linie 1) den Stadt-Umland-Raum bedient. Alle Stadtteile, einschl. der Außenbereiche, sind angebunden. Auf den verkehrlichen Hauptachsen und insbesondere auf dem Stadtring kommt es zu starken netzbedingten Überlagerungen der Angebote. Das Liniennetz kann sich entsprechend eines veränderten Bedarfs ändern.

Die Abb. 5 und 6 stellen das Liniennetz im gesamten Stadtgebiet sowie für den Kernstadtbereich übersichtlich dar.



Linienetz Stadtverkehr

Kernstadt

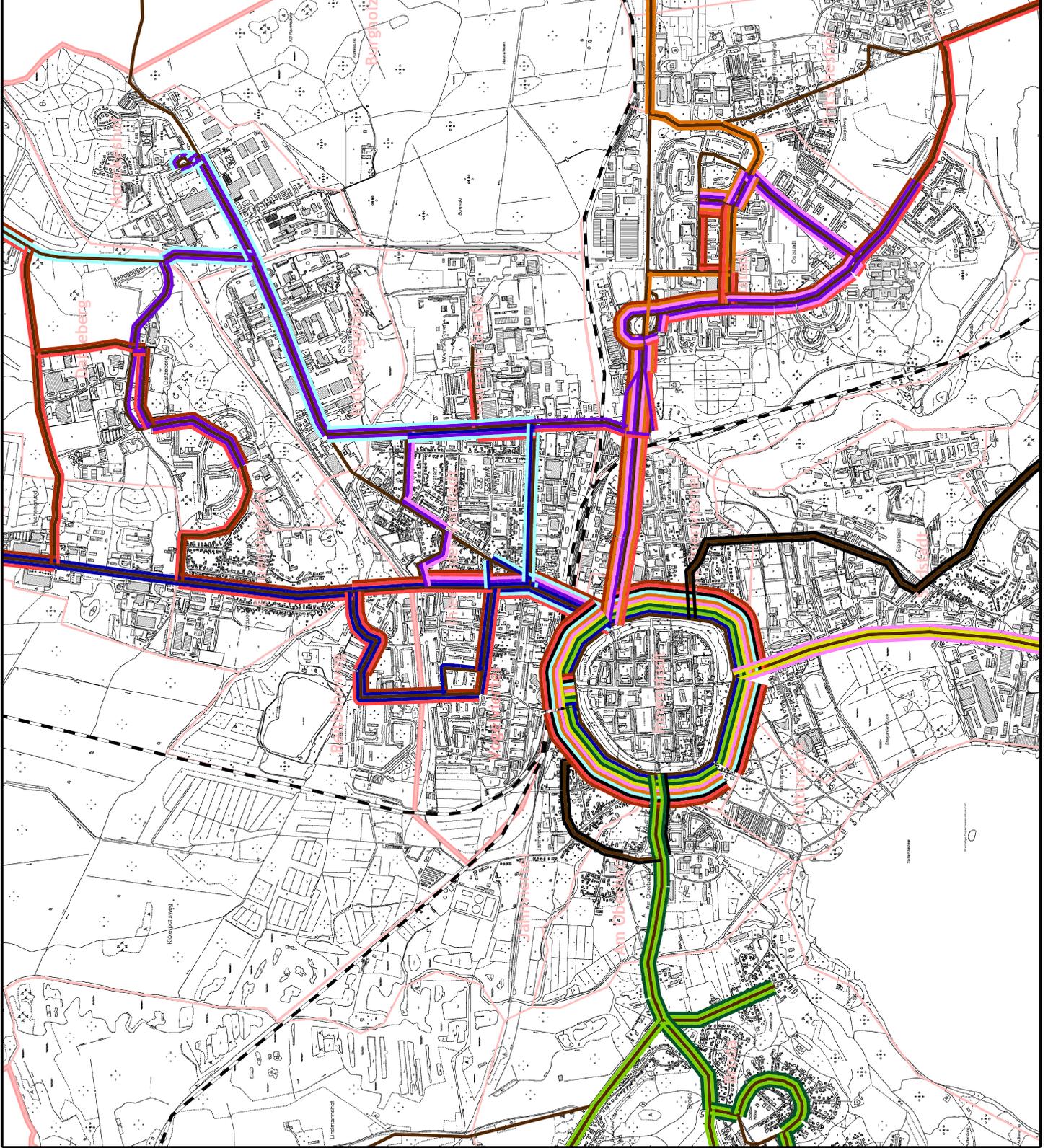
-  Gemeindegrenze
-  Stadtgebietsteile
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke

Stadtverkehrslinien

-  Linie 1
-  Linie 2
-  Linie 4
-  Linie 5
-  Linie 6
-  Linie 10
-  Linie 11
-  Linie 21
-  Linie 22
-  Linie 80
-  Linie 90

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 6





2.2.3 Touristische Verkehre

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.2.3 „Touristische Verkehre“ wird wie folgt ergänzt:

Die Stadt Neubrandenburg befindet sich im Zentrum der touristisch geprägten Region Mecklenburgische Seenplatte. Dabei stellt z.B. der Tollensesee zum einen eine überregional bekannte Attraktion als auch zum anderen das Naherholungsgebiet für die Stadt selbst dar. Im Stadtkern innerhalb der Stadtmauer befinden sich nahezu alle architektonischen Sehenswürdigkeiten (z.B. die vier Stadttore, Wiekhäuser) sowie mit der Konzertkirche, dem Schauspielhaus und dem Haus der Kultur und Bildung das kulturelle Zentrum der Stadt.

Im Jahre 2008 verfügte Neubrandenburg über 1.015 Betten als touristische Übernachtungsmöglichkeiten mit einer durchschnittlichen Auslastung von 31,5%¹. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug 1,9 Tage.

Der Tollensesee wird in den Sommermonaten durch ein Linienschiff der neu.sw bedient.

2.2.4 Angebot je Verkehrstag

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.2.4 „Angebote je Verkehrstag“ wird wie folgt ergänzt:

Die nachfolgenden Abbildungen 7-14 zeigen das Netz und die Bedienungshäufigkeiten auf den einzelnen Relationen, Netzabschnitten und Verkehrstagen (Schultagen, Ferientagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen) für die Stadt Neubrandenburg sowie nochmals gesondert für den Kernstadtbereich ausschließlich für die Linien des Stadtverkehrs.

¹ Quelle: Statistischer Bericht G413 2008 12 des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern



Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

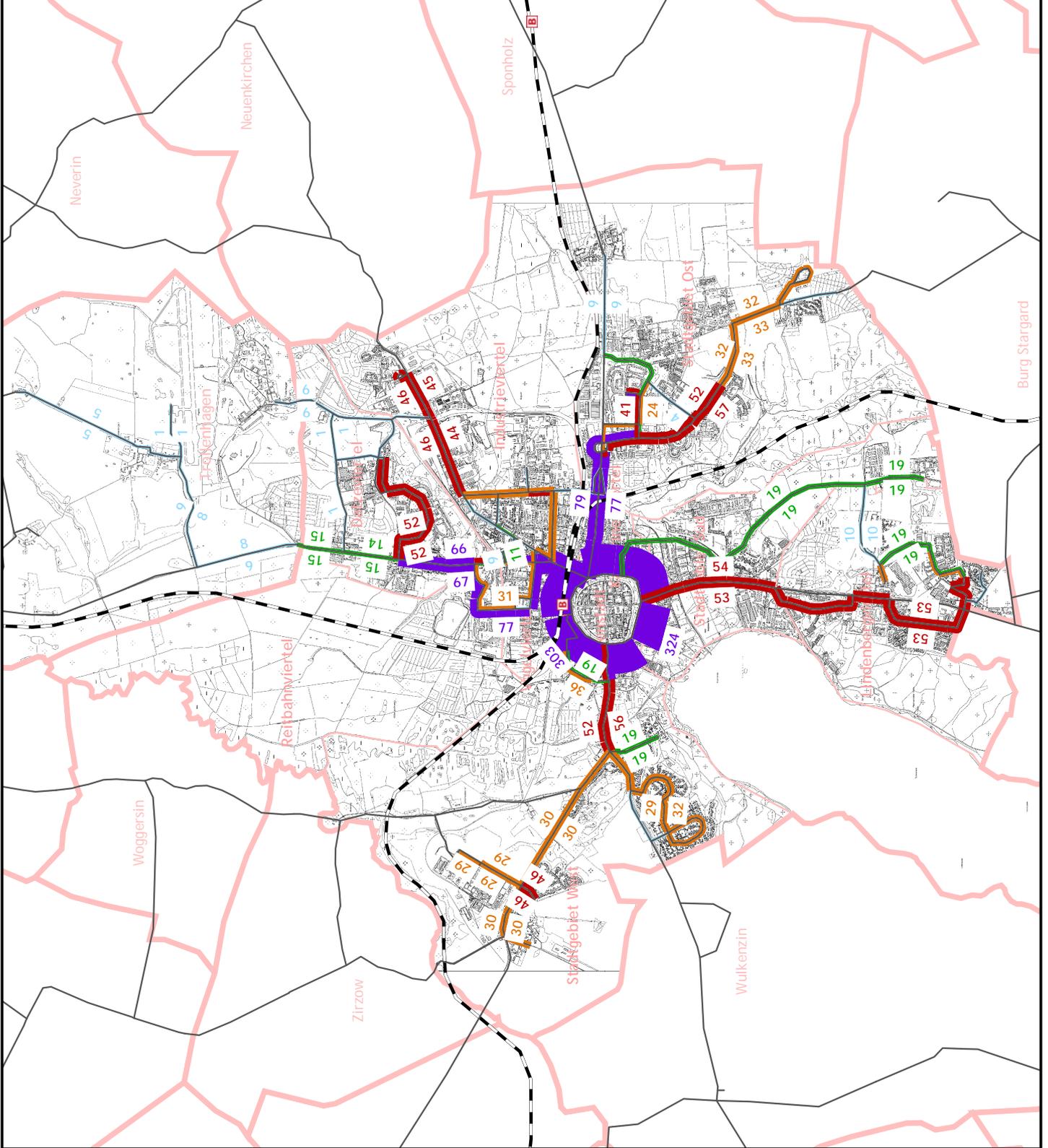
Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr am durchschnittlichen Schultag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

Stadtbus:

- <= 10
 - <= 20
 - <= 40
 - <= 60
 - > 60
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 7





Angebotshäufigkeit
im Stadtverkehr
am durchschnittlichen Schultag
Kernstadt

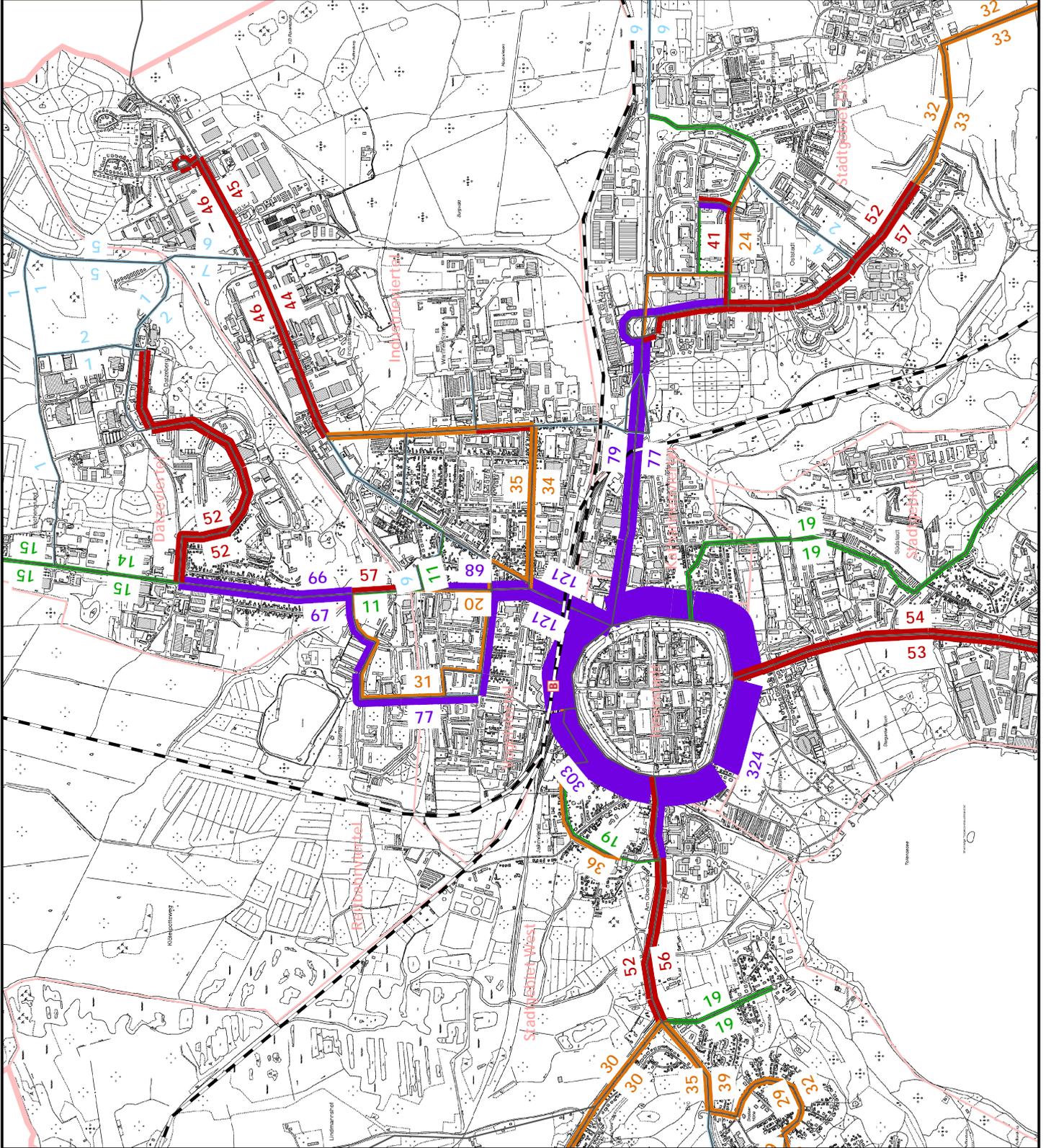
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

Stadtbus:

- <= 10
- <= 20
- <= 40
- <= 60
- > 60

1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 8





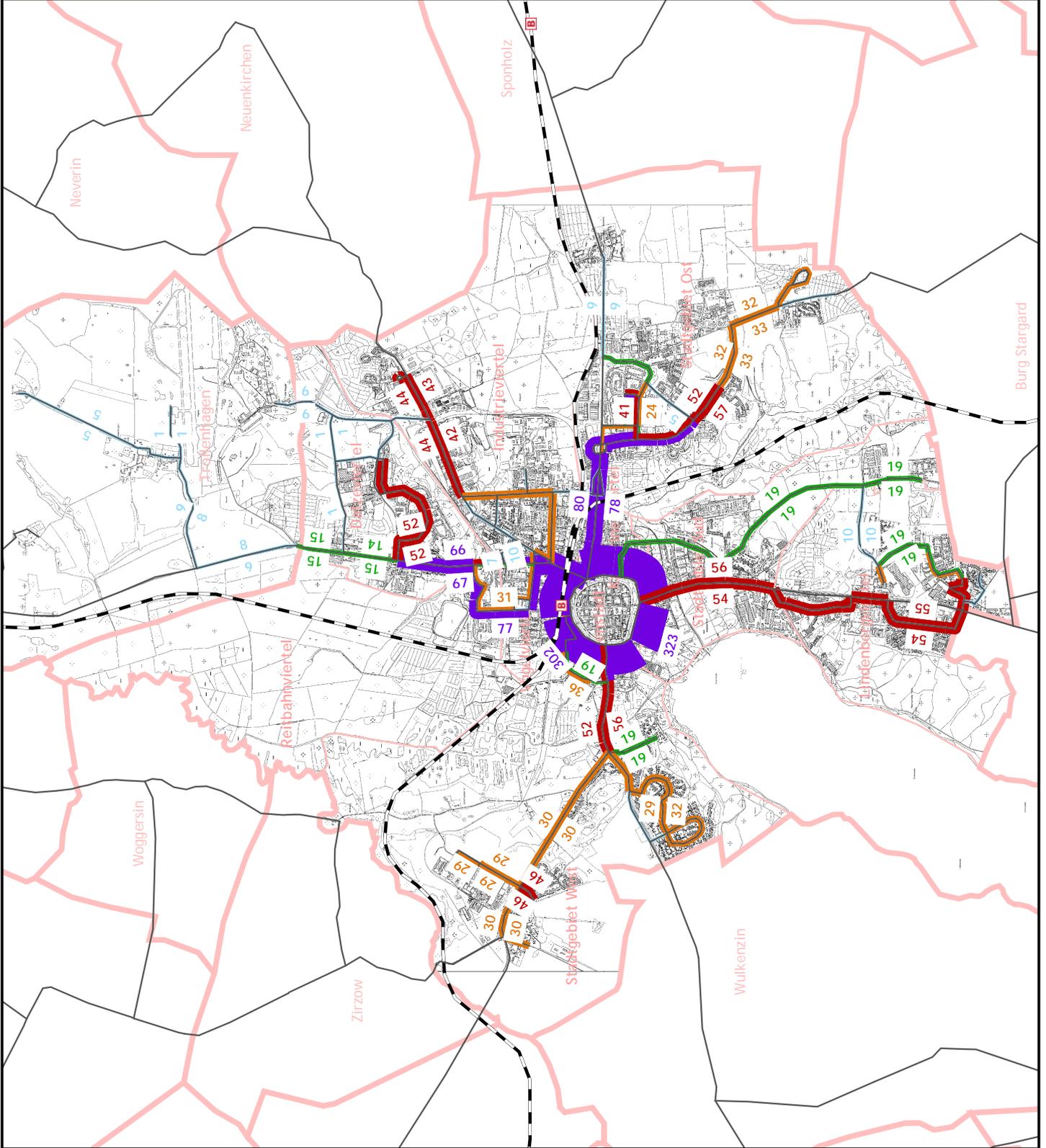
Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr am durchschnittlichen Ferientag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Stadtbus:
- <= 10
 - <= 20
 - <= 40
 - <= 60
 - > 60
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 9





Angebotshäufigkeit
im Stadtverkehr
am durchschnittlichen Ferientag
Kernstadt

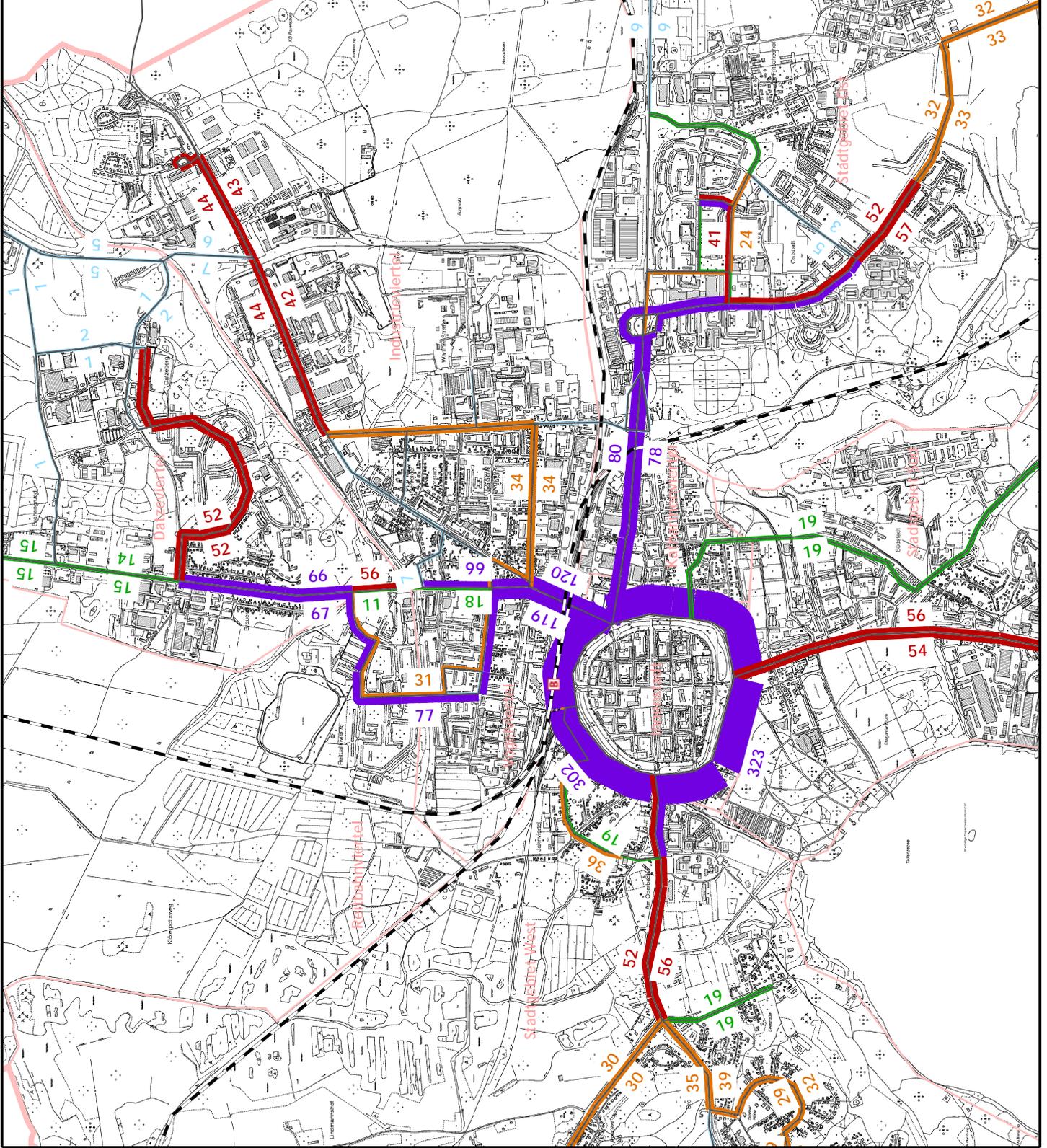
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

Stadtbus:

- <= 10
- <= 20
- <= 40
- <= 60
- > 60

1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 10





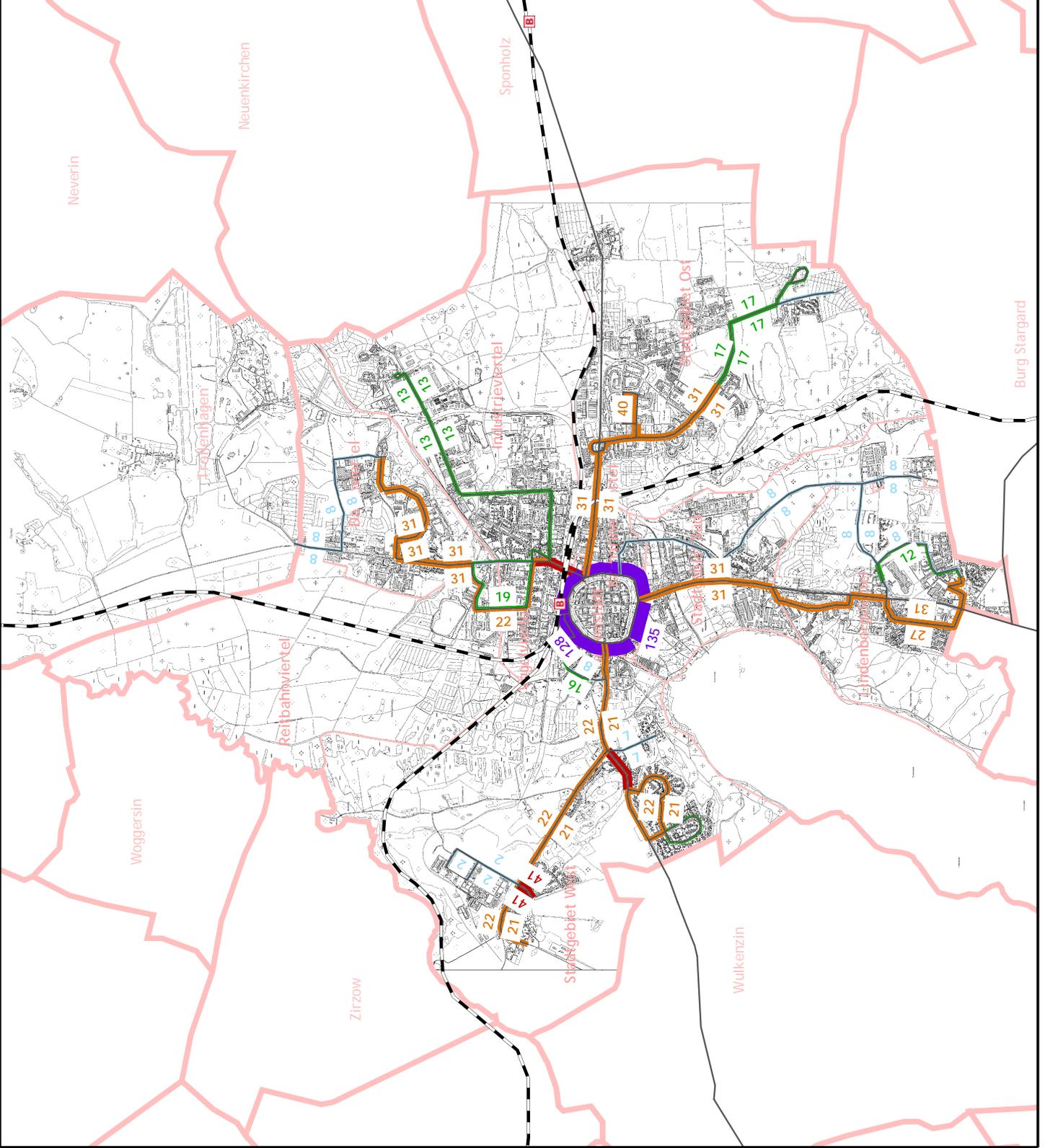
Angebotshäufigkeit
im Stadtverkehr
am durchschnittlichen Samstag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

Stadtbus:

- <= 10
 - <= 20
 - <= 40
 - <= 60
 - > 60
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 11





Angebotshäufigkeit
im Stadtverkehr
am durchschnittlichen Samstag
Kernstadt

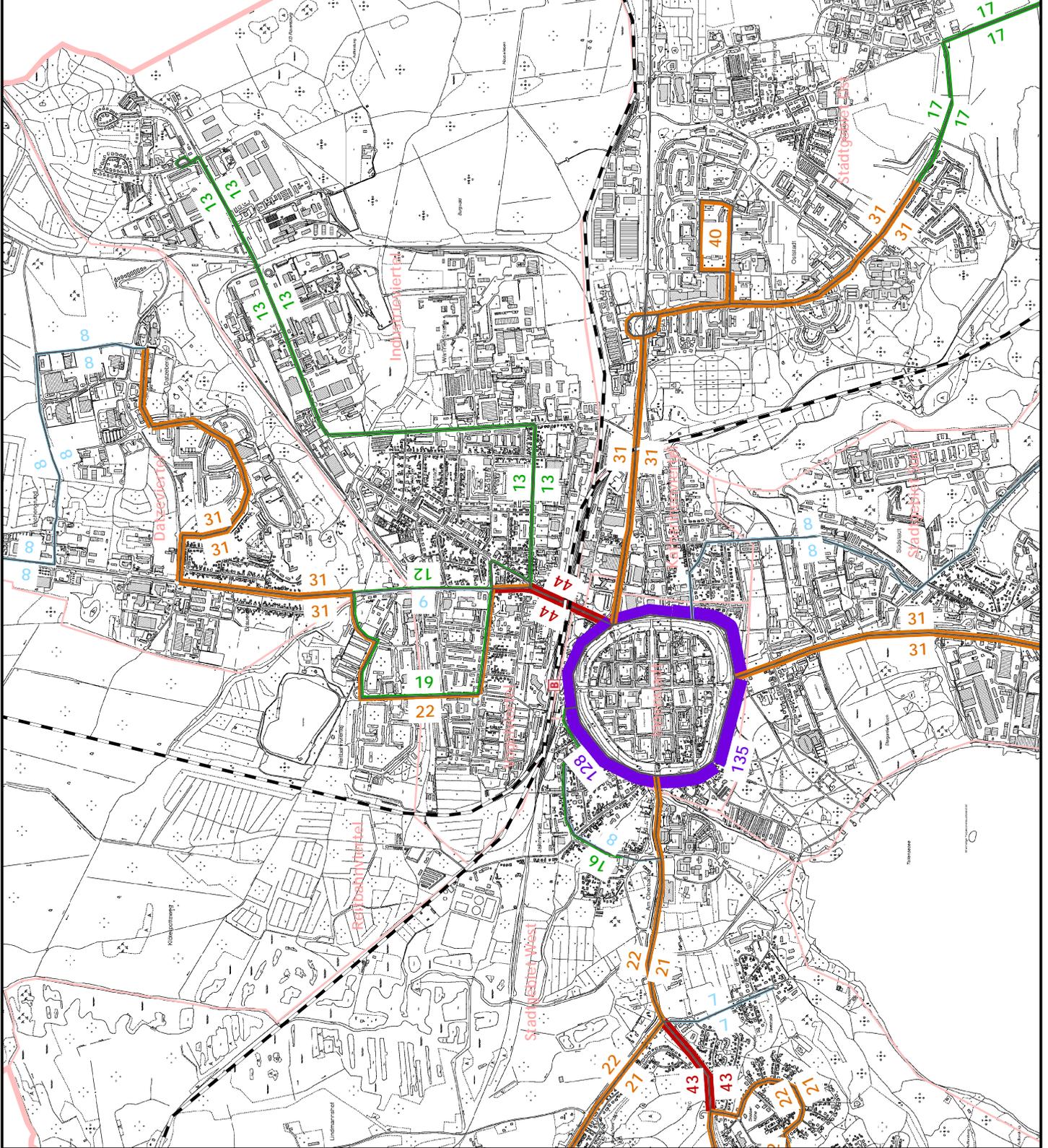
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

Stadtbus:

- <= 10
- <= 20
- <= 40
- <= 60
- > 60

1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 12



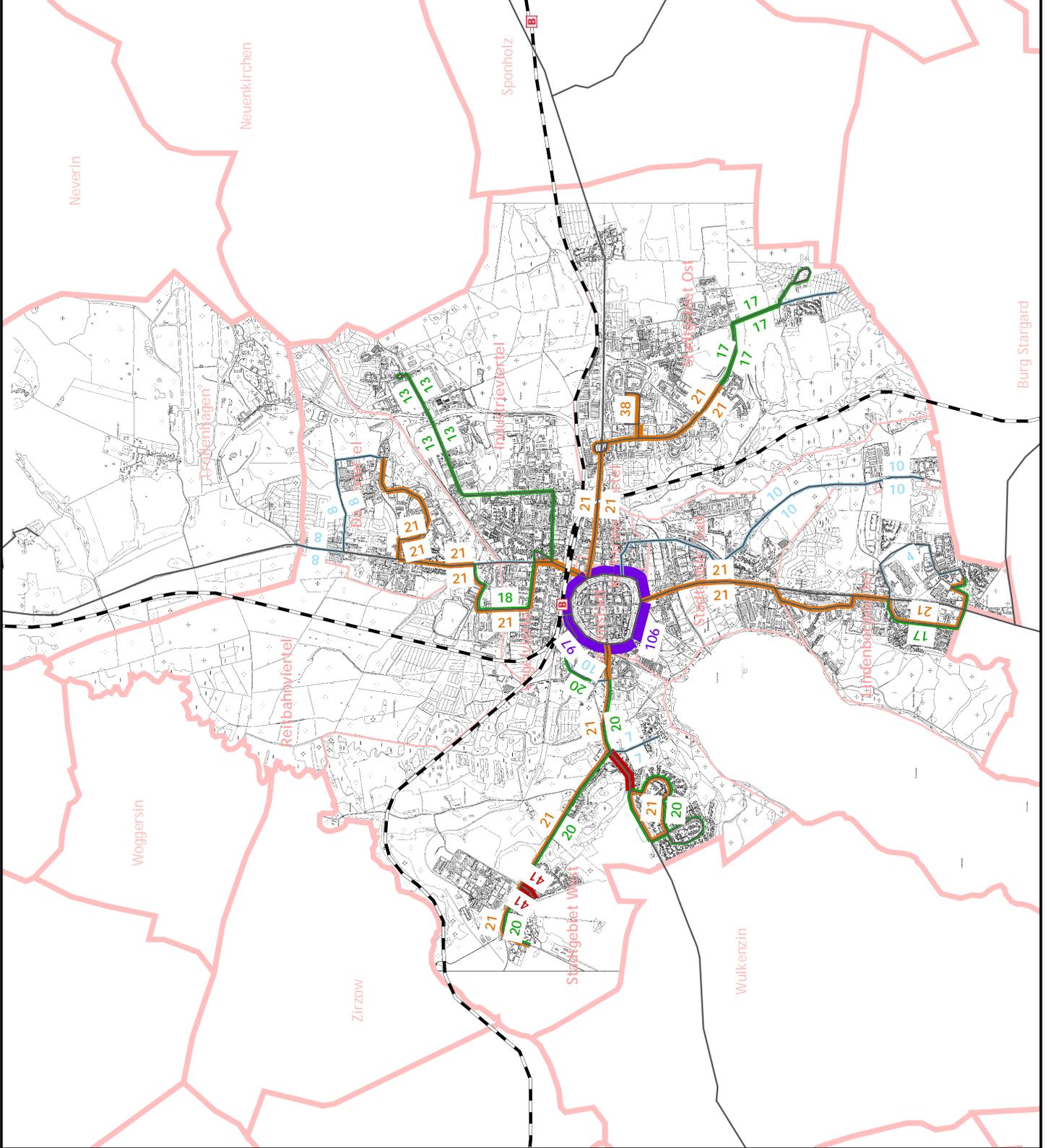
Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit im Stadtverkehr am durchschnittlichen Sonntag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Stadtbus:
- <= 10
 - <= 20
 - <= 40
 - <= 60
 - > 60
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 13



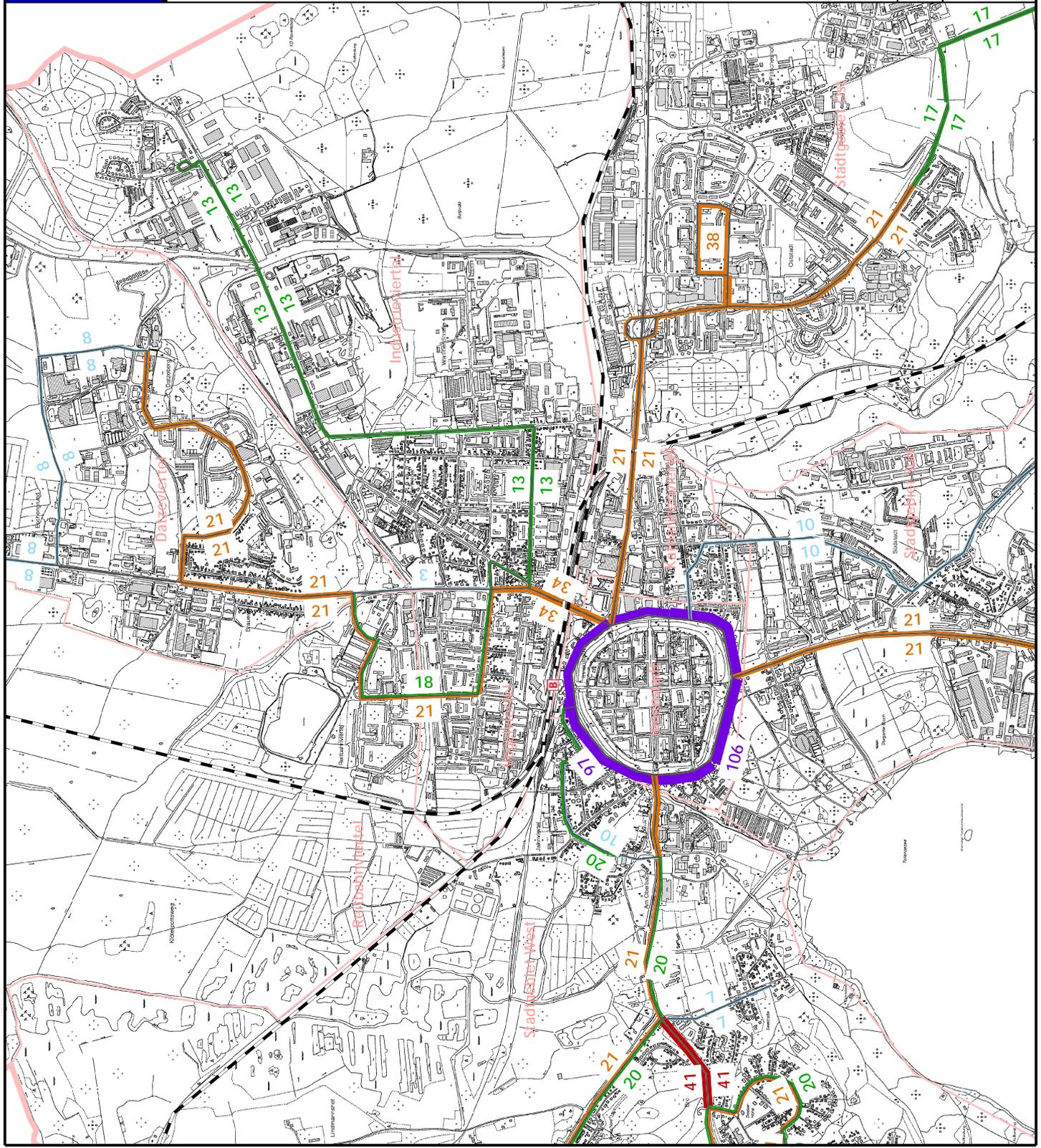


Angebotshäufigkeit
im Stadtverkehr
am durchschnittlichen Sonntag
Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Stadtbus:
- <= 10
 - <= 20
 - <= 40
 - <= 60
 - > 60
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 14



Das Angebot im Stadtbusverkehr Neubrandenburg an Schul- und Ferientagen (Montag-Freitag) ist wie folgt zu charakterisieren:

- Das Angebot ist ganzjährig nahezu identisch und differiert um ca. 2 Fahrtenpaare. Damit besteht ein ganzjährig verlässliches Angebot für alle Kundengruppen.
- Entsprechend der Einwohnerzahl der einzelnen Stadtgebiete wird eine unterschiedliche Fahrtenzahl angeboten. Das Angebot ist demnach angemessen dimensioniert.
- Das enorm hohe Fahrtenangebot auf dem Stadtring begründet sich zum einen in der Lage zur Innenstadt und damit der notwendigen Linienführung nahezu aller Stadtverkehrslinien sowie der Einbahnstraßenregelung des Stadtrings. Damit ist das hohe Fahrtenangebot auf dem Stadtring kaum vermeidbar.
- Ausgehend vom Stadtring zweigen die einzelnen Stadtverkehrslinien auf den jeweiligen Hauptachsen mit einem Fahrtenangebot von zum Teil deutlich mehr als 40 Fahrten je Richtung und Tag ab.

Das Angebot im Stadtbusverkehr Neubrandenburg an Sams-, Sonn- und Feiertagen wird durch folgende wesentlichen Merkmale gekennzeichnet:

- Es wird ein Angebot in einer der Stadtgröße angemessenen und qualitativ guten Größenordnung vorgehalten.
- Es werden alle Stadtgebiete erschlossen.
- Der Umfang der Erschließung (Fahrtenhäufigkeit) liegt aber unter der Erschließung an den Wochentagen Montag-Freitag. Hier erfolgt eine bedarfsgerechte Angebotsanpassung.

Bei der Bewertung des Angebotes ist zu beachten, dass nicht nur die Angebote auf den eigentlichen Stadtlinien relevant sind, sondern auch die der für Zwecke des Stadtverkehrs nutzbaren Regionallinien (d.h. diese Regionalbuslinien müssen mindestens zwei Haltestellen im Stadtgebiet bedienen) mit zu betrachten sind.

Die nachfolgenden Abbildungen 15-22 zeigen das Netz und die Bedienungshäufigkeiten auf den einzelnen Relationen, Netzabschnitten und Verkehrstagen (Schultagen, Ferientagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen) für den Regionalbusverkehr und SPNV innerhalb des Stadtgebietes Neubrandenburg sowie nochmals gesondert für den Kernstadtbereich.



Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit im Regionalverkehr am durchschnittlichen Schultag

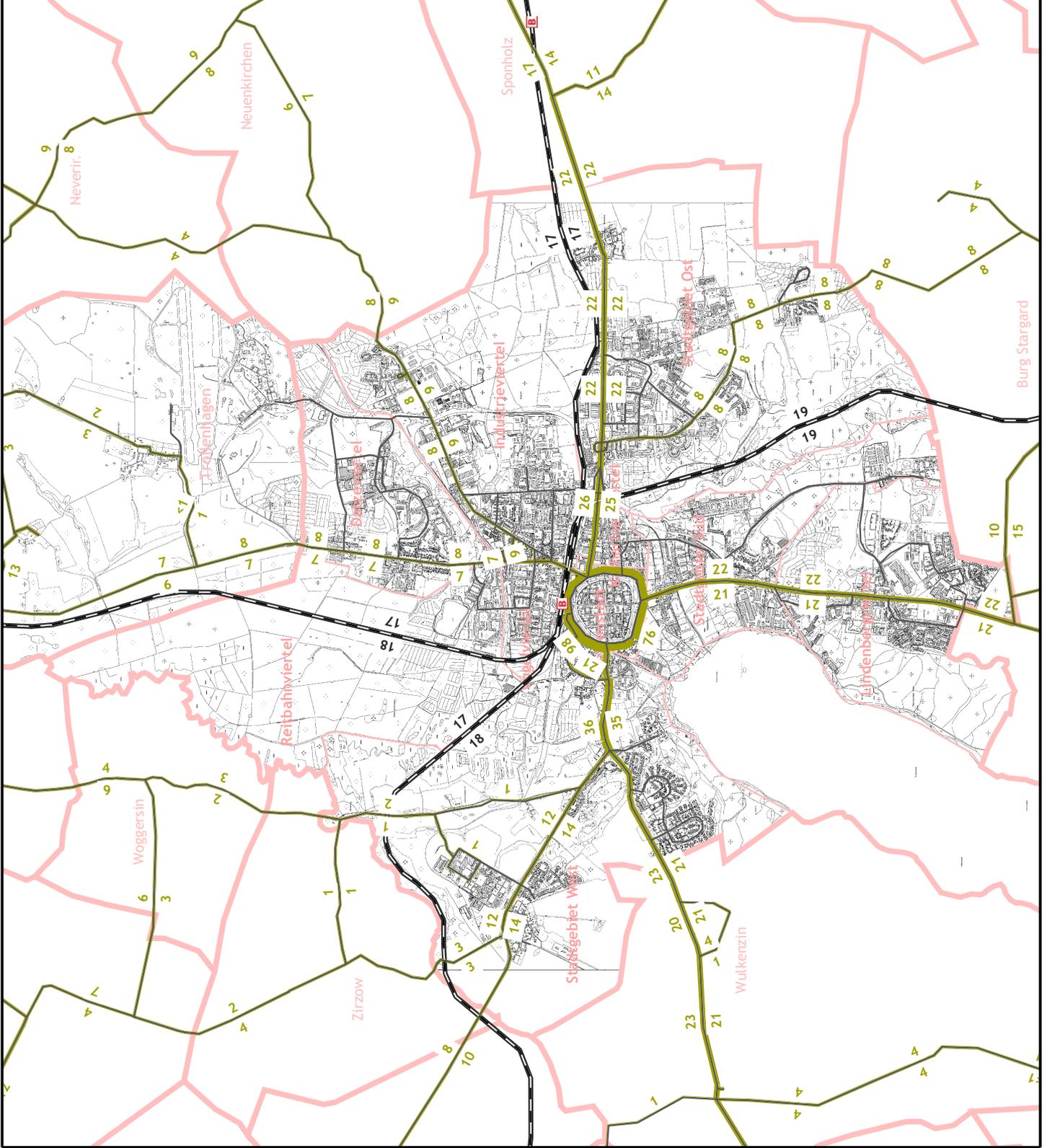
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Regionalbus
- Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 15



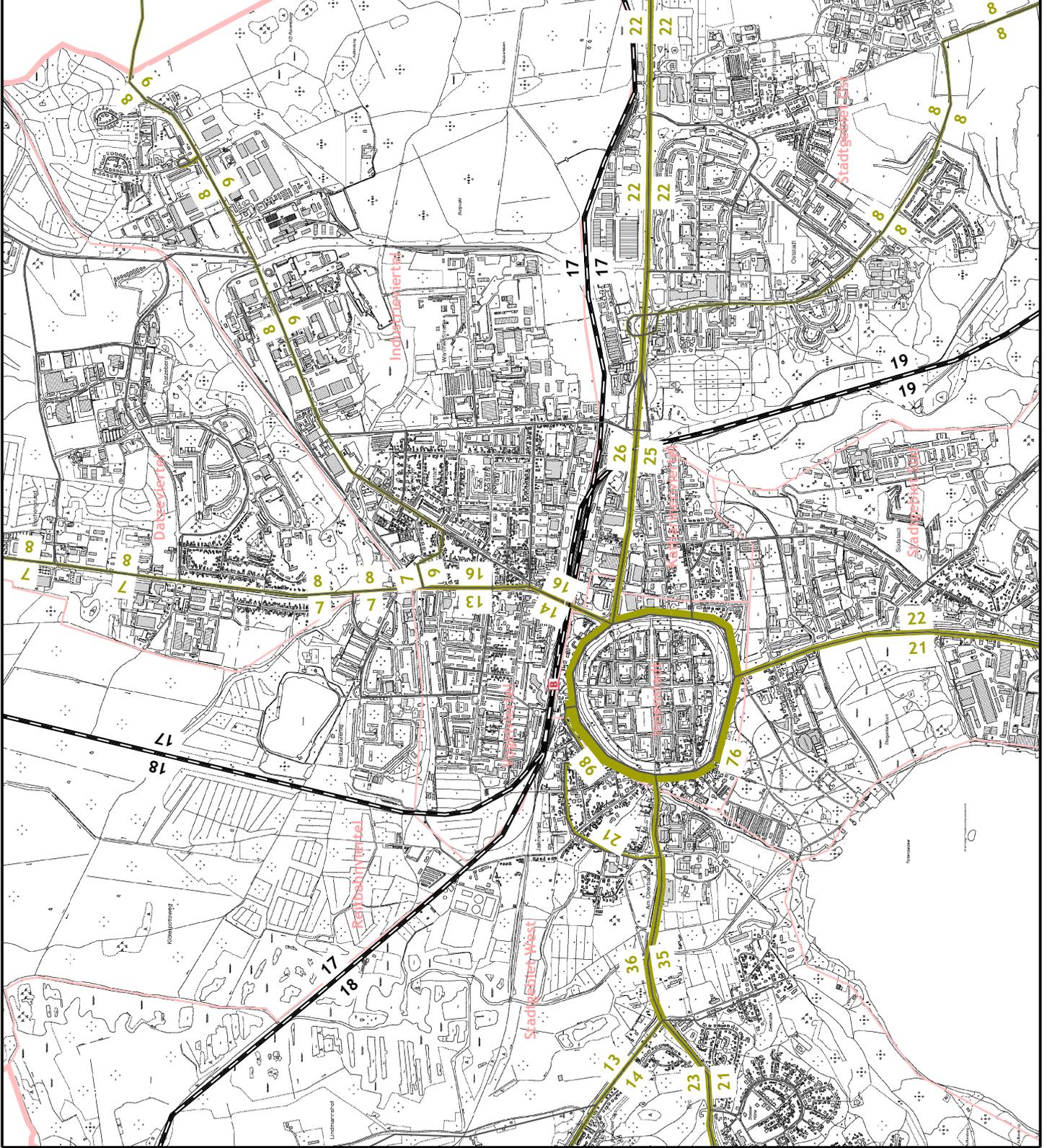


Angebotshäufigkeit
im Regionalverkehr
am durchschnittlichen Schultag
Kernstadt

-  Gemeindegrenze
-  Stadtgebiete
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Regionalbus
-  Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 16





Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit im Regionalverkehr am durchschnittlichen Ferientag

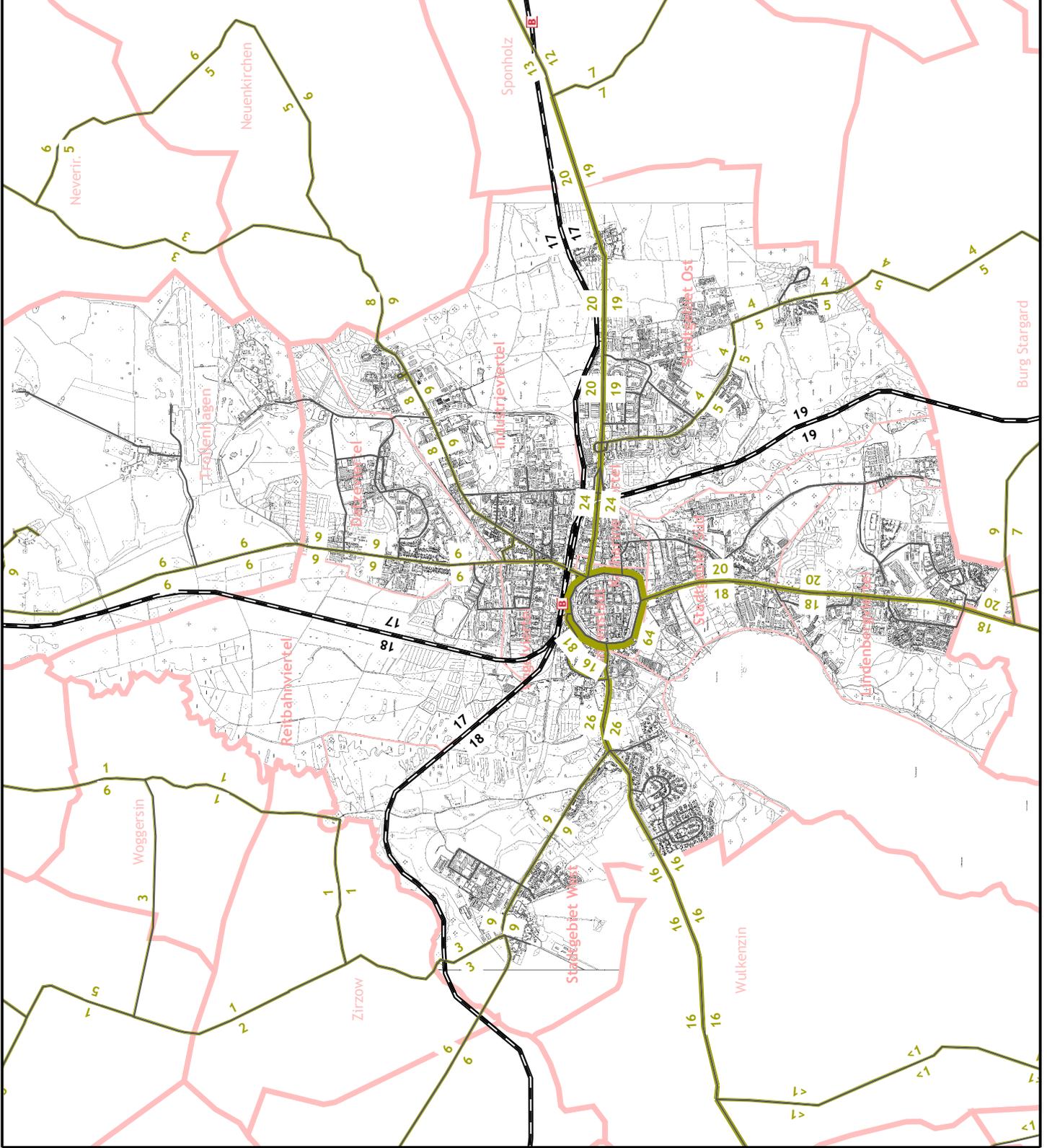
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Regionalbus
- Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 17



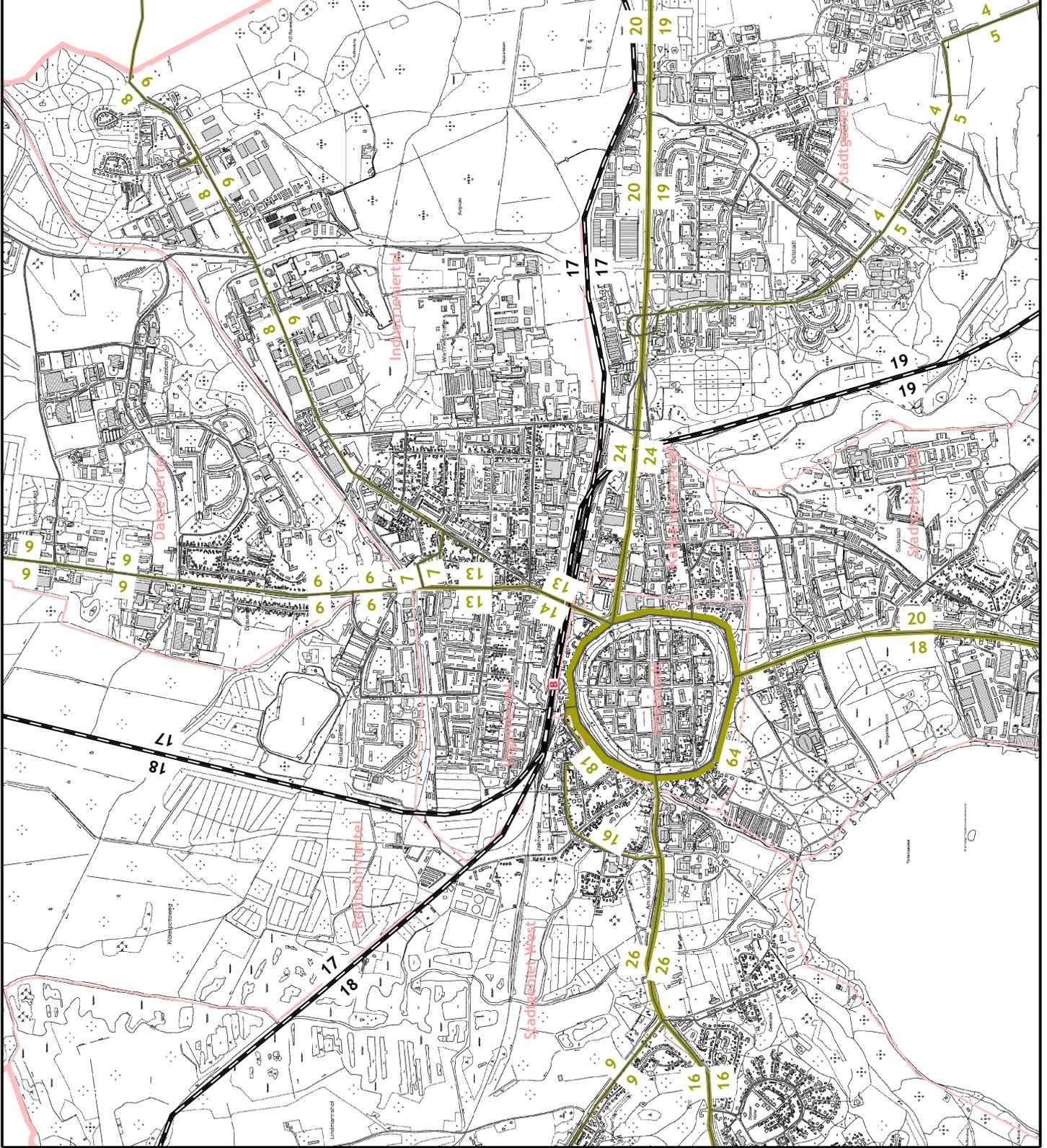


Angebotshäufigkeit
im Regionalverkehr
am durchschnittlichen Ferientag
Kernstadt

-  Gemeindegrenze
-  Stadtgebiete
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Regionalbus
-  Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 18



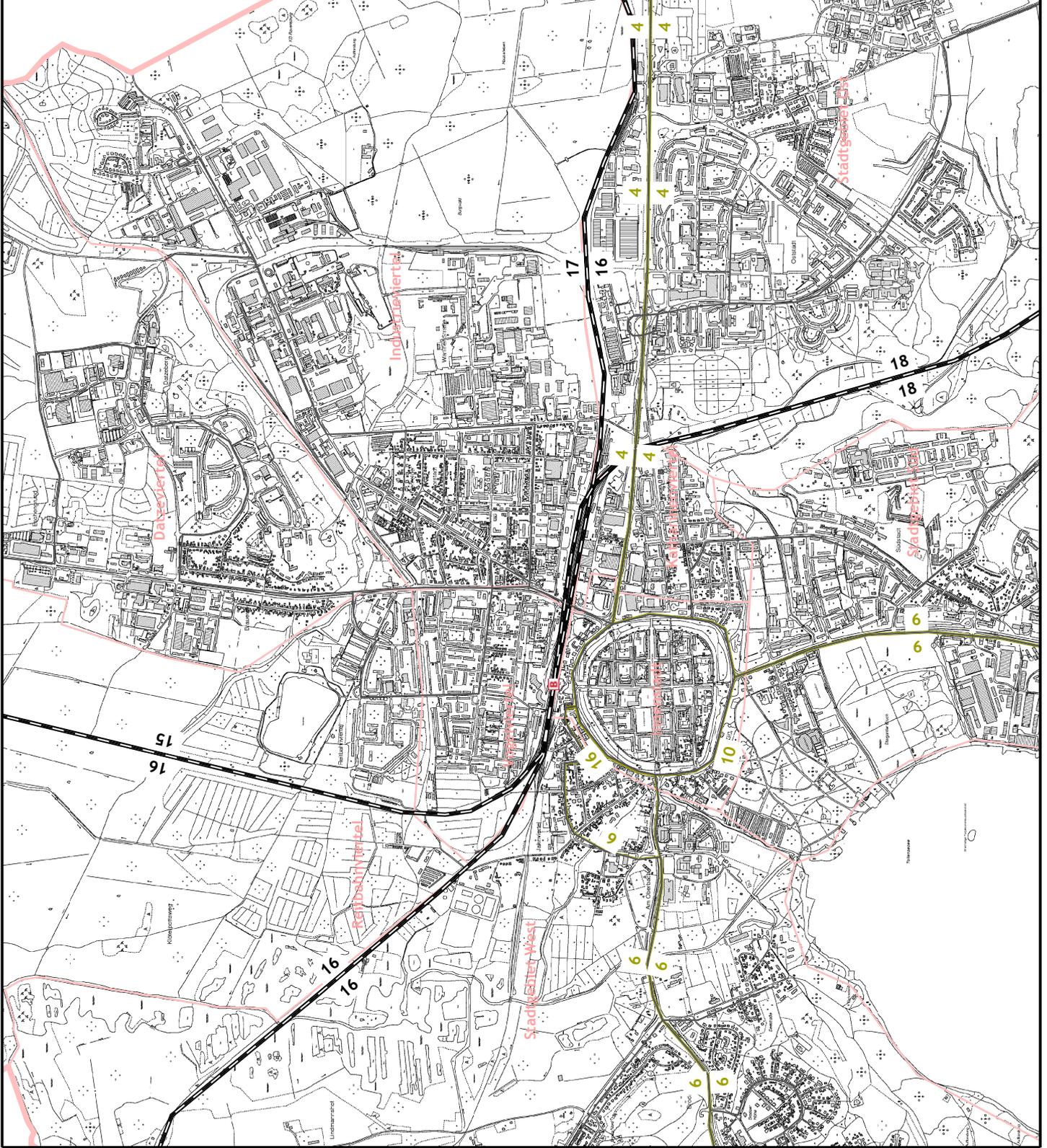


Angebotshäufigkeit
im Regionalverkehr
am durchschnittlichen Samstag
Kernstadt

-  Gemeindegrenze
-  Stadtgebiete
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt
-  Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

-  Regionalbus
-  Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 20





Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit im Regionalverkehr am durchschnittlichen Samstag

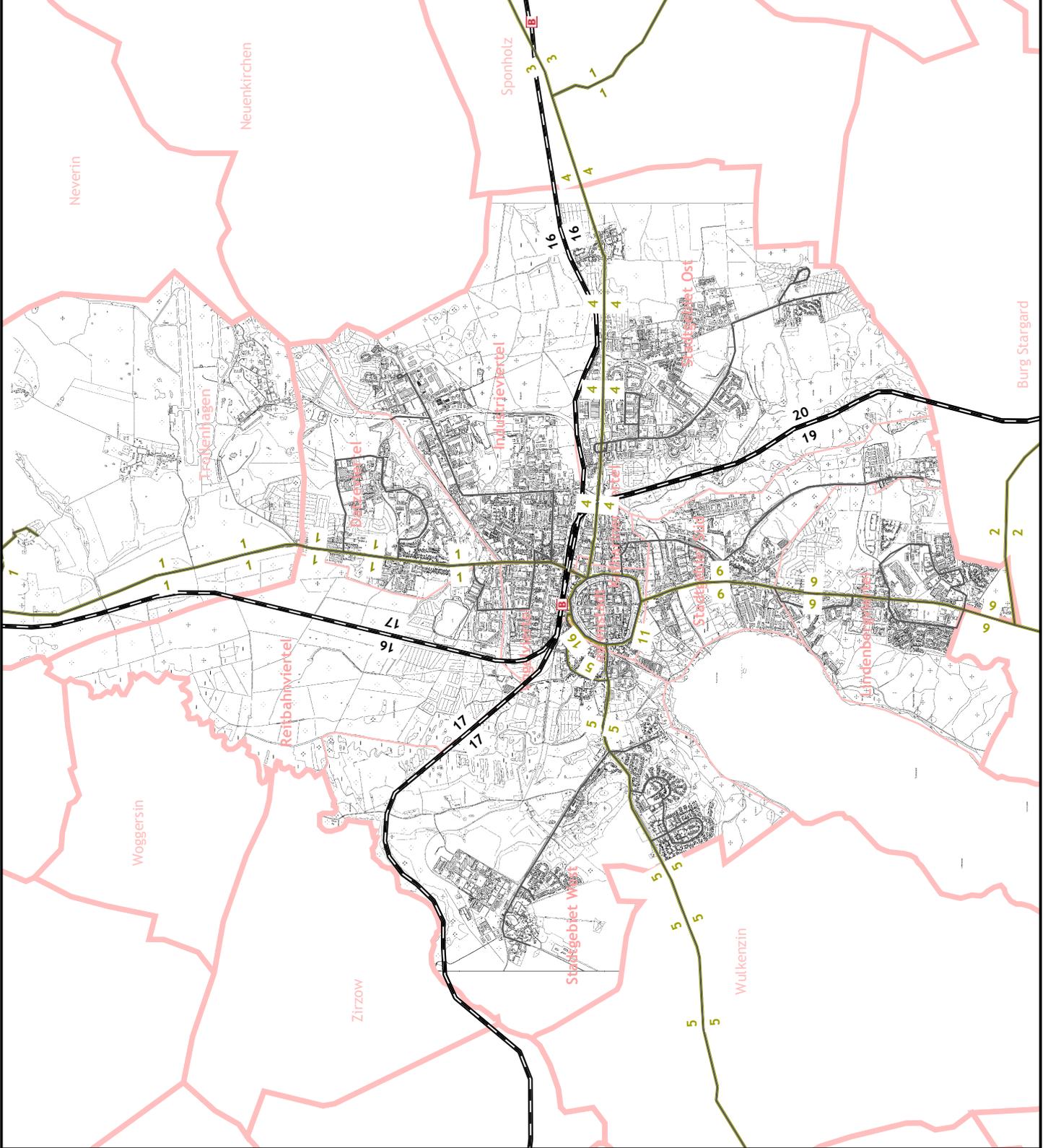
- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Regionalbus
- Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 21



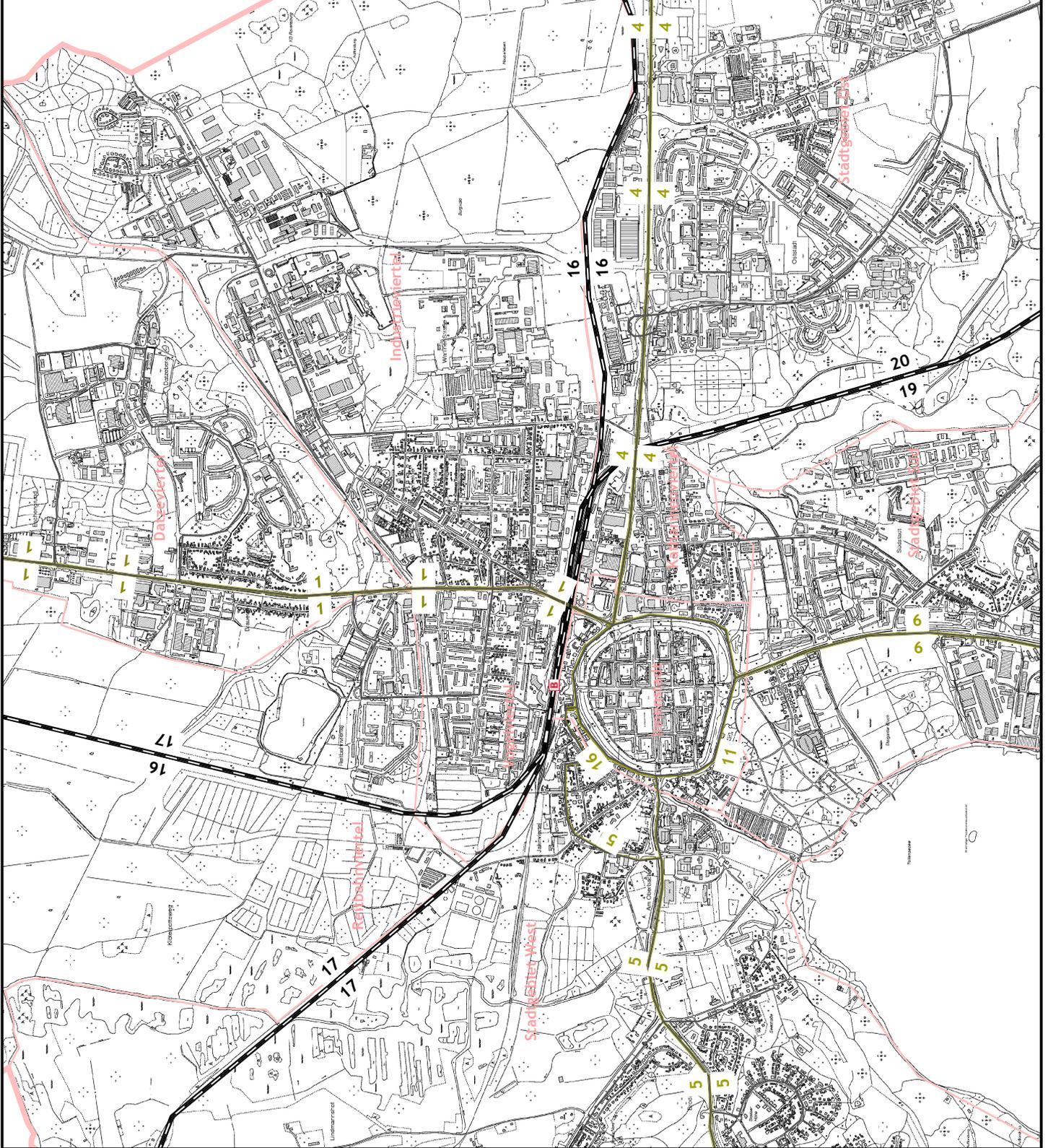


Angebotshäufigkeit
im Regionalverkehr
am durchschnittlichen Sonntag
Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt
- Busstrecke

Fahrten pro Tag und Richtung

- Regionalbus
- Bahn
- 1mm entspricht 60 Fahrten



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 22





Das Angebot des Regionalbusverkehrs und SPNV innerhalb des Stadtgebietes Neubrandenburg an Schul- und Ferientagen (Montag-Freitag) ist wie folgt zu charakterisieren:

- Das Angebot im SPNV ist ganzjährig konstant.
- Das Angebot im Regionalbusverkehr differiert zwischen Schul- und Ferienzeiten. Die größten Unterschiede sind bei den über das Treptower Tor verkehrenden Regionalbusangeboten zu erkennen.
- Der unmittelbar neben dem Bahnhof gelegene ZOB bildet für den Regionalbusverkehr der Start- und Zielpunkt innerhalb des Stadtgebietes Neubrandenburg. Damit verbunden ist die Bündelung der Verkehre auf dem Stadtring.
- Bei der Anbindung des Umlandbereiches an den zentralen Stadtbereich gibt es zum Teil deutliche Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen, z. B. Zirzow, Pinnow, Breesen.

An Sams-, Sonn- und Feiertagen ist das Angebot im Regionalbusverkehr deutlich reduziert. Das SPNV-Fahrtenangebot ist konstant. Deutlich wirkt sich das fast vollständig fehlende Angebot auf den Regionallinien aus. Damit werden die Umlandbereiche an Wochenenden (mit wenigen Ausnahmen an Samstagen: Wulkenzin, Krukow, Sponholz, Warlin, Groß Nemerow) nicht bedient.

Zusammenfassend ist folgendes festzustellen:

- Die einzelnen Stadtgebiete werden ausreichend bedient.
- Der Stadtbusverkehr sichert mit seinem konstanten Angebot an Schul- und Ferientagen die Erschließung des Stadtgebietes Neubrandenburg durch den ÖPNV.
- Das Regionalbusangebot unterscheidet sich nach Schul- und Ferientagen und kann daher innerhalb des Stadtgebietes nur ergänzende Erschließungsfunktion wahrnehmen.
- Das Stadtgebiet wird auch Sams-, Sonn- und Feiertagen durch den Stadtbusverkehr, mit bedarfsgerechten Einschränkungen gegenüber dem Angebot Montag-Freitag, erschlossen und in Richtung Stadtkern angebunden. An diesen Tagen ist das Regionalbusangebot deutlich eingeschränkt.
- Die Erschließung des Stadt-Umland-Raumes an den zentralen Stadtbereich differiert zum Teil deutlich nach Ort und Verkehrstag.



Bewertung zu den Reisezeiten

Die Abbildungen 23 und 24 zeigen, differenziert für das Stadtgebiet und den Stadt-Umland-Bereich, die durchschnittliche Reisezeit zu einer der drei Haltestellen am Stadtring (= Stadtzentrum) an Schultagen (für Darstellungszwecke eingeordnet in Zeitspannen). Als Reisezeit wird die Summe aus Fahrtzeit und Umsteigezeit angenommen. Wegezeit zur bzw. von der Haltestelle ist nicht enthalten. Die Reisezeit wurde auf Basis des Fahrplans ermittelt.

Folgende Erkenntnisse wurden daraus gezogen:

- Ausschließliche Erreichbarkeit der Stadtkernzone aus den kernstadtnahen Bereichen in 5 bis maximal 15 min Reisezeit.
- Ausschließliche Erreichbarkeit der Stadtkernzone aus den Außenbereichen in 10 bis maximal 20 min Reisezeit.
- Auch die Erreichbarkeiten aus den Umlandbereichen liegen fast ausschließlich bei 15 bis 25 min. Die Erreichbarkeitsprobleme liegen dort also nicht in der Reisezeit, sondern eindeutig in mangelnder Fahrtenhäufigkeit.

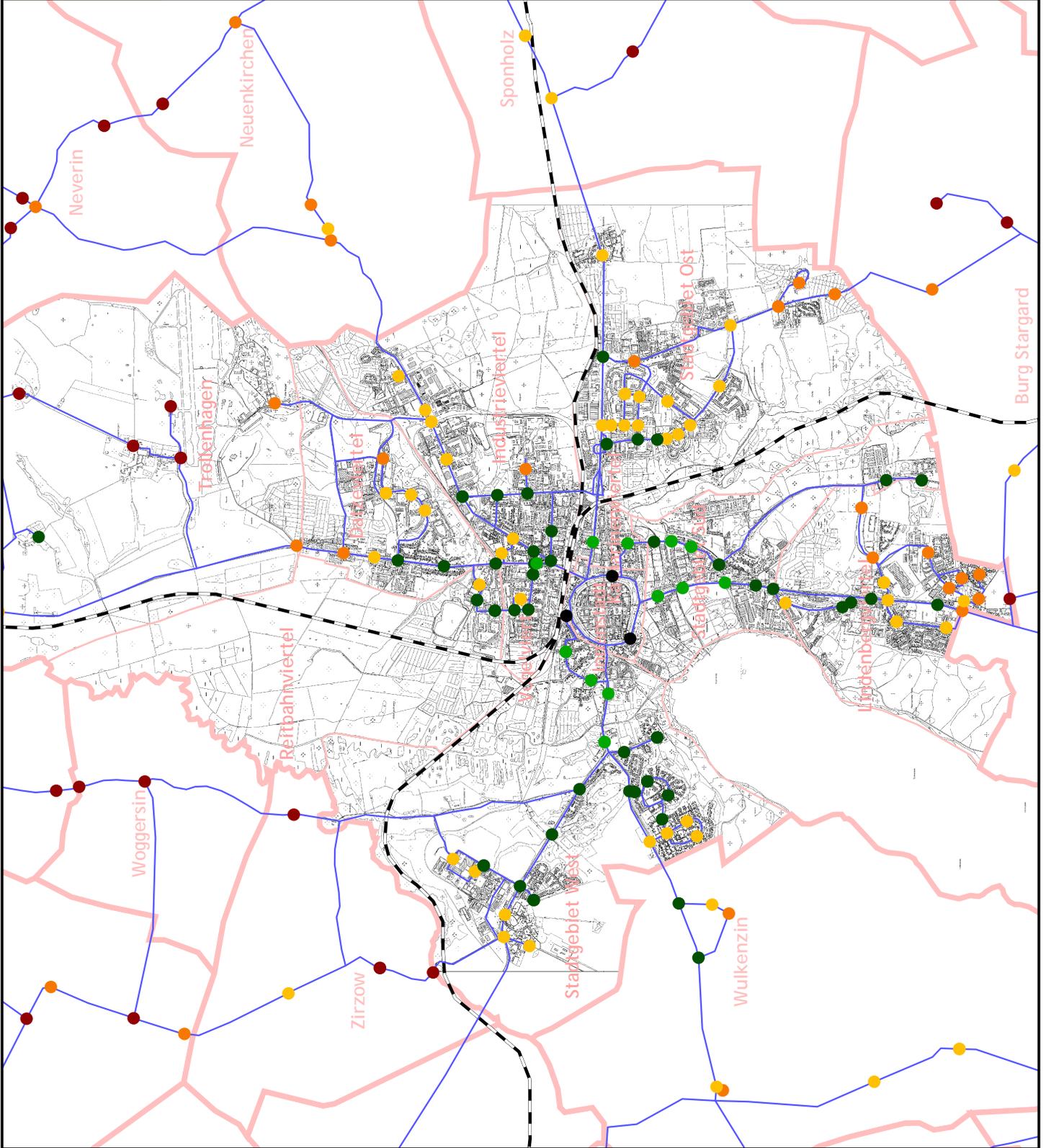


Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Durchschnittliche Reisezeit zum Stadtzentrum am mittleren Schultag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

- Innenstadt - erreichbar in:
- 5 min
 - 10 min
 - 15 min
 - 20 min
 - über 20 min



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 23



IPBV

PROZIV
Verkehr & Regionalentwicklung



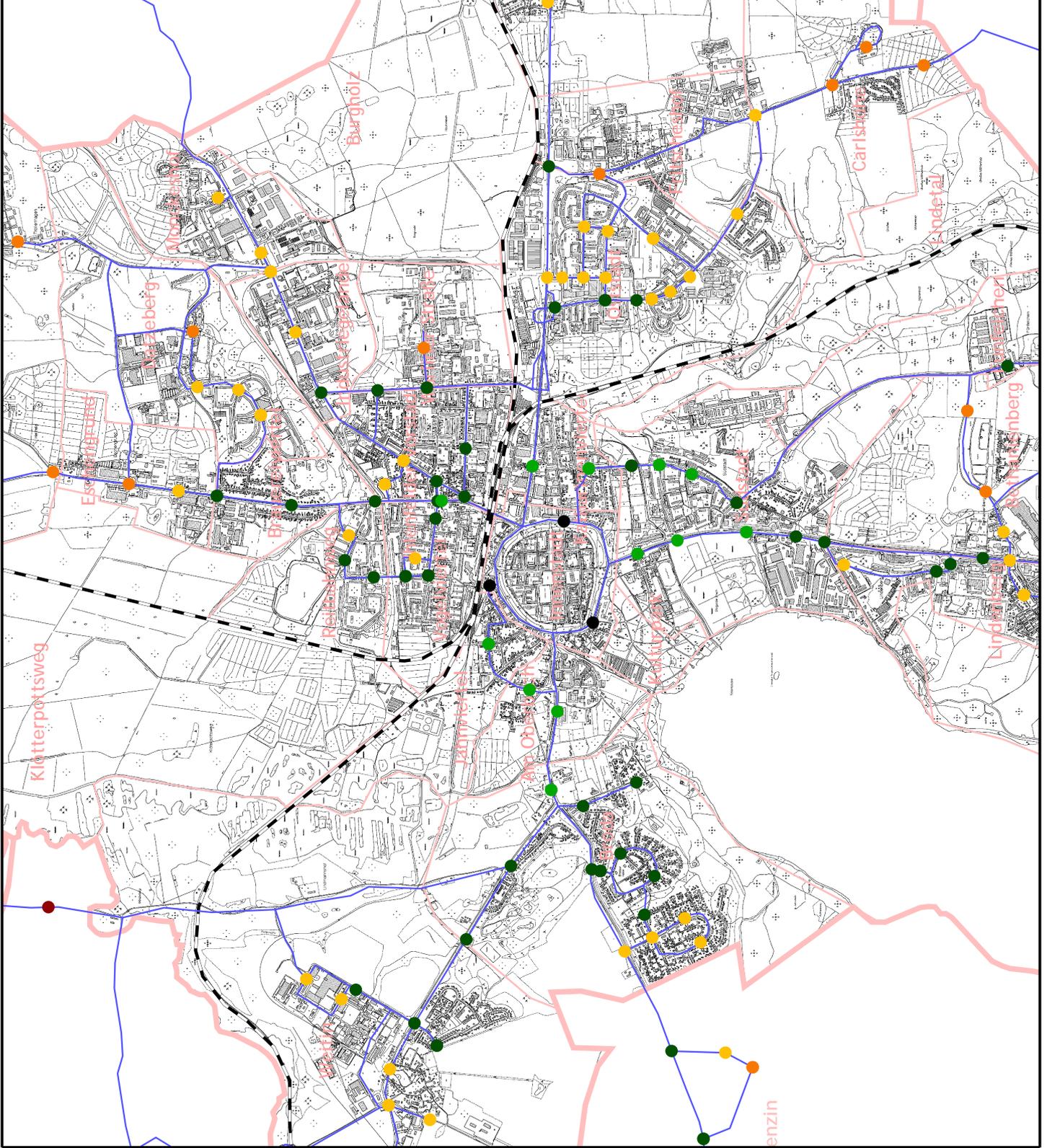
Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Durchschnittliche Reisezeit zum Stadtzentrum am mittleren Schultag Kernstadt

-  Gemeindegrenze
-  Stadtgebietsteile
-  Bahnstrecke
-  Busstrecke

Innenstadt - erreichbar in:

-  5 min
-  10 min
-  15 min
-  20 min
-  20 min
-  über 20 min



Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 24





2.3 Erschließungsstruktur

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.3 „Regionale Erschließungsstruktur“ wird wie folgt ergänzt:

Die Erschließung im Stadtverkehr wird mit der Abbildung von Haltestellenerschließungsbereichen innerhalb einer bedienten Strecke dargestellt. Der dafür festzulegende Radius richtet sich nach Stadtgröße und Struktur und kann ggf. auch differenziert nach Lage im Stadtgebiet (zentral oder nicht zentral) oder nach dem Verkehrssystem (Bahn, Regionalbus, Stadtbus) festgelegt werden. Nach einer ergebnisorientierten Simulation wurde für Neubrandenburg als Optimum festgelegt:

Stadtbus: Radius 400 m

Regionalbus: Radius 500 m

Bahn: keine Erschließungsfunktion im Stadtverkehr

In den nachfolgenden Abbildungen 25-32 zur Abdeckung des Stadtgebiets wurde zusätzlich das Merkmal „Mittlere Bedienungshäufigkeit je Tagesart“ integriert, um die Aussagekraft zu erhöhen.



Angebotshäufigkeit und
Erschließungsbereiche
am durchschnittlichen Schultag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche
(mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

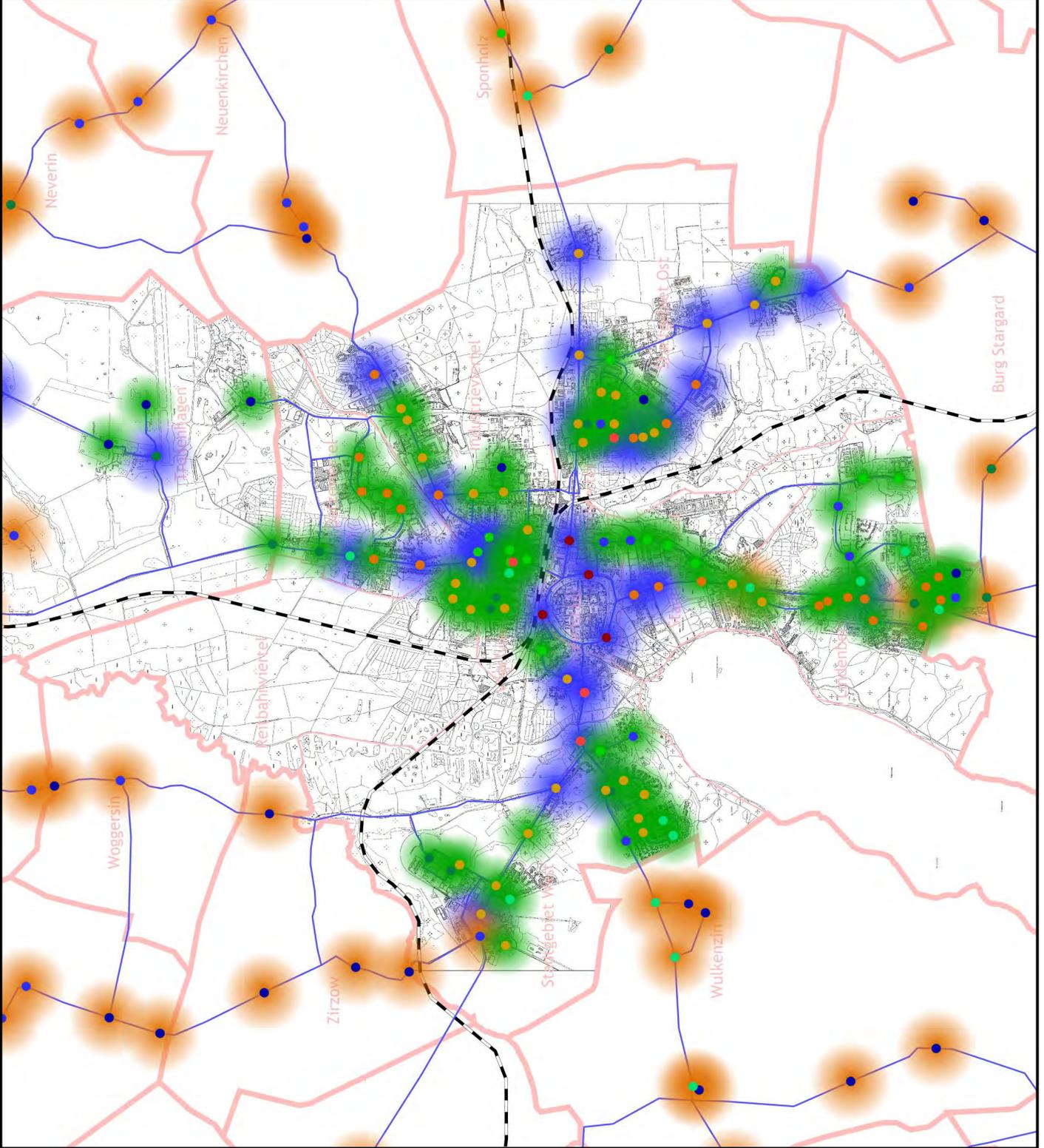
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit
(Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 25





Angebotshäufigkeit und Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Schultag Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche (mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

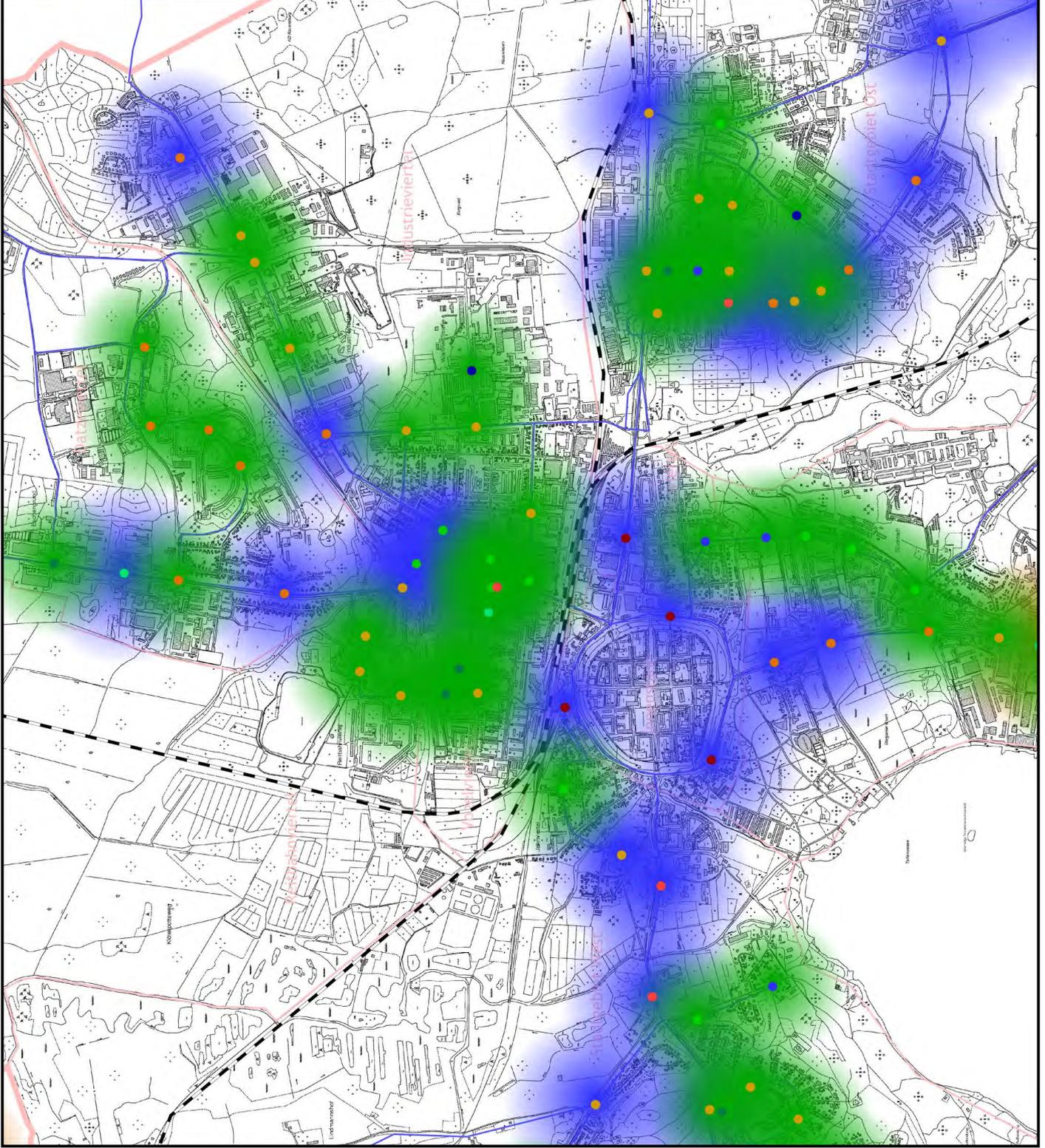
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und
Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit (Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 26





Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit und Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Ferientag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche (mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

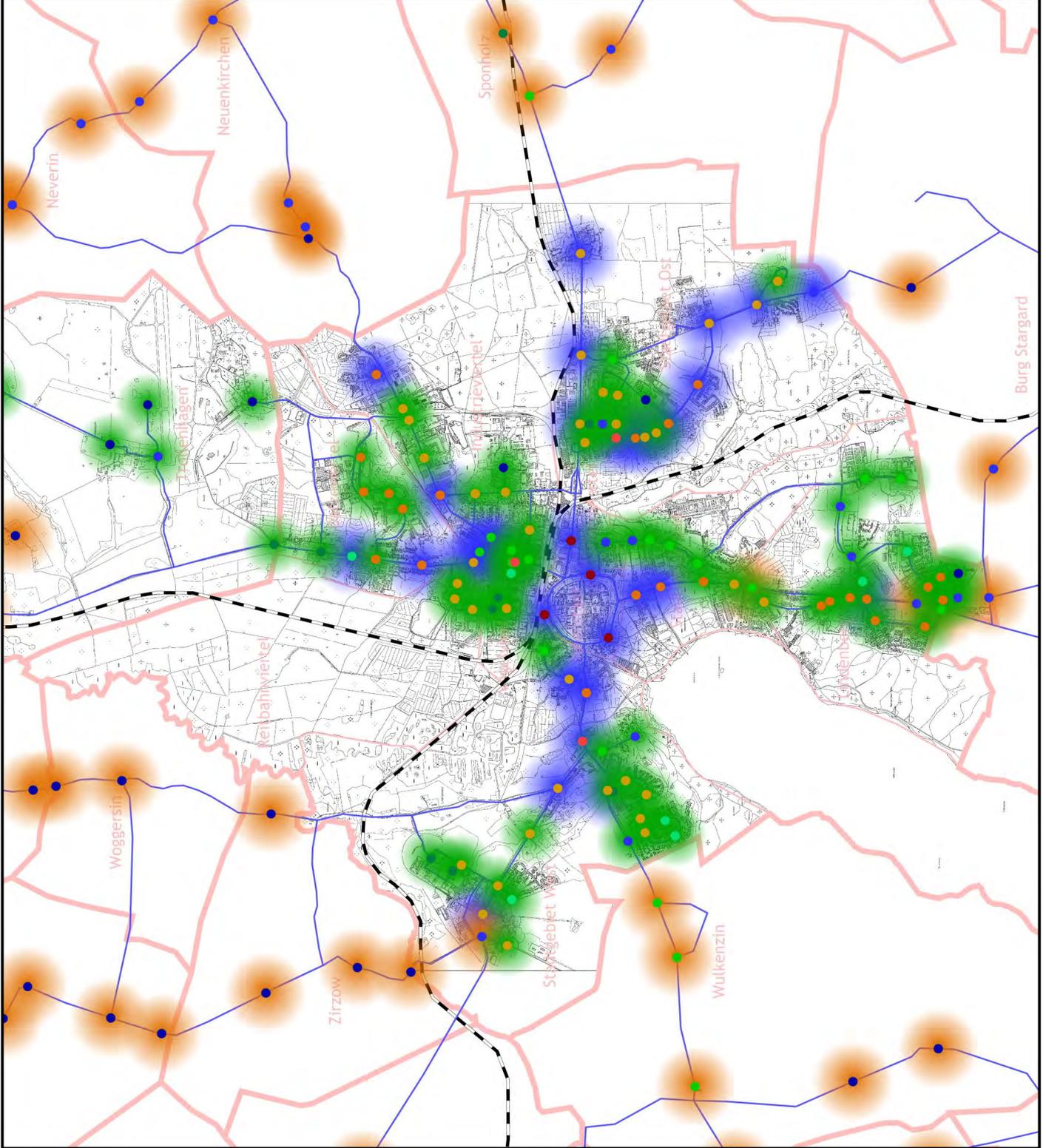
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und
Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit (Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 27





**Angebotshäufigkeit und
Erschließungsbereiche**
am durchschnittlichen Ferientag

Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche
(mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

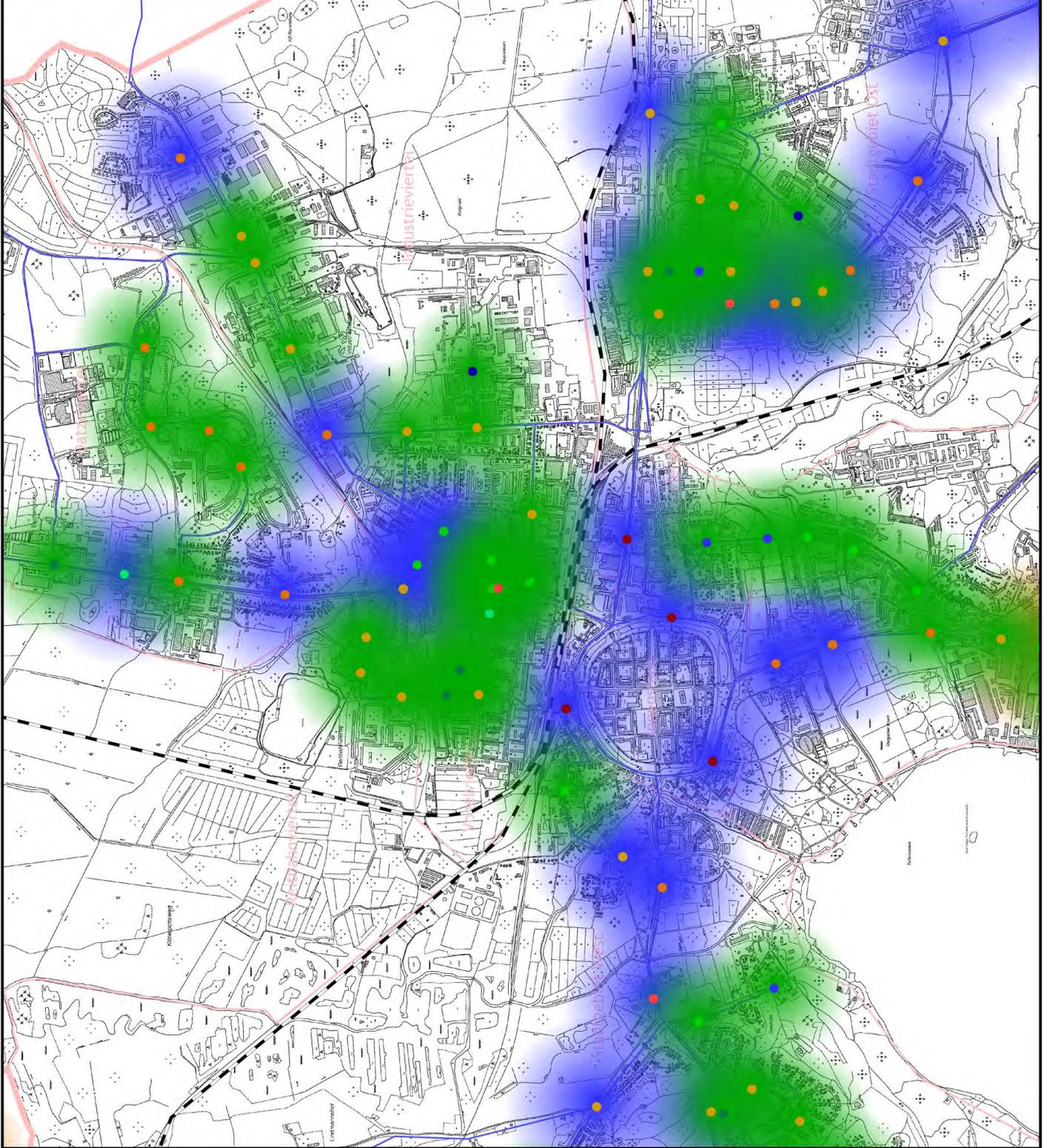
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit
(Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 28





Angebotshäufigkeit und
Erschließungsbereiche
am durchschnittlichen Samstag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche
(mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

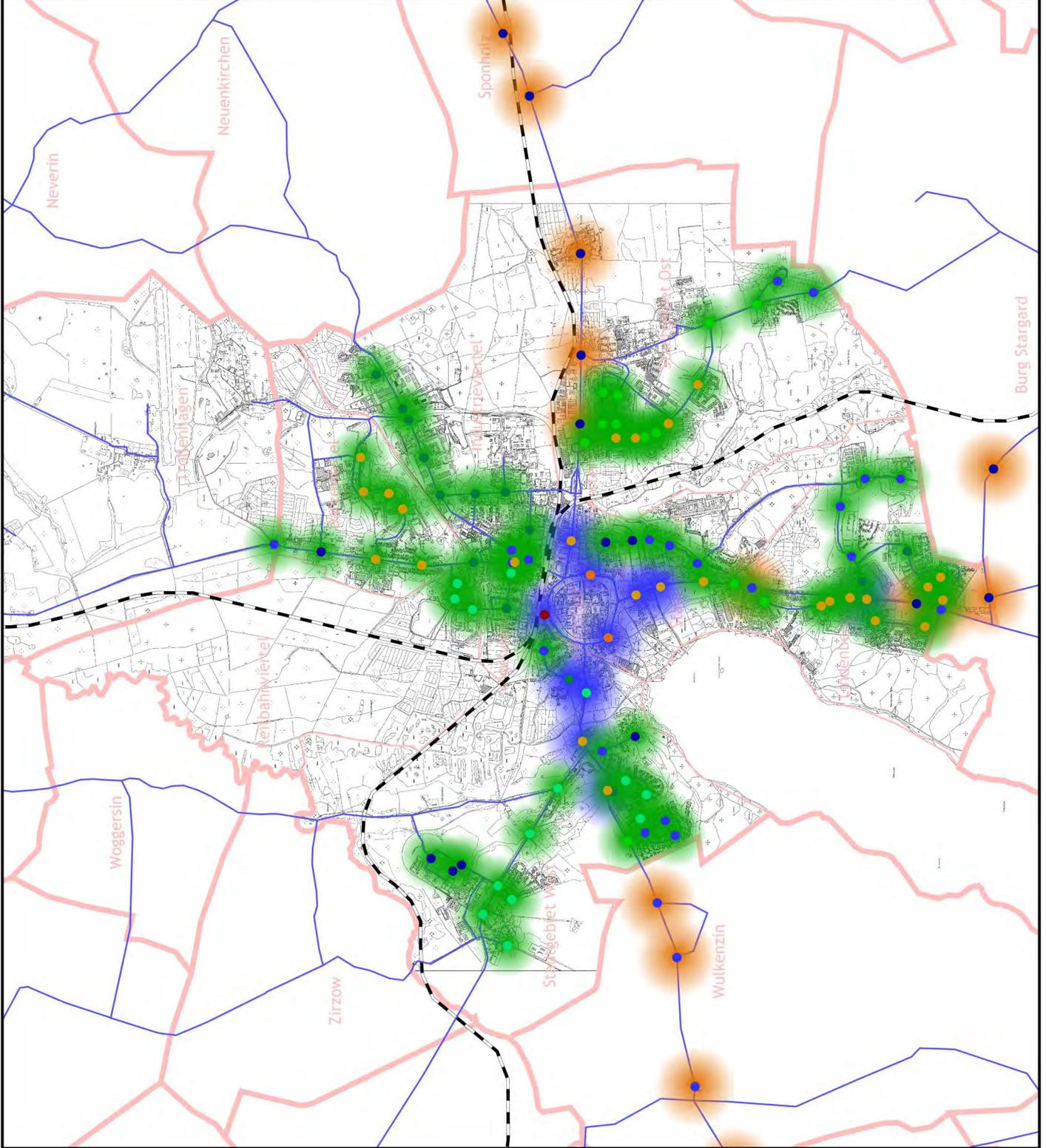
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit
(Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 29





Angebotshäufigkeit und Erschließungsbereiche am durchschnittlichen Samstag

Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche
(mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

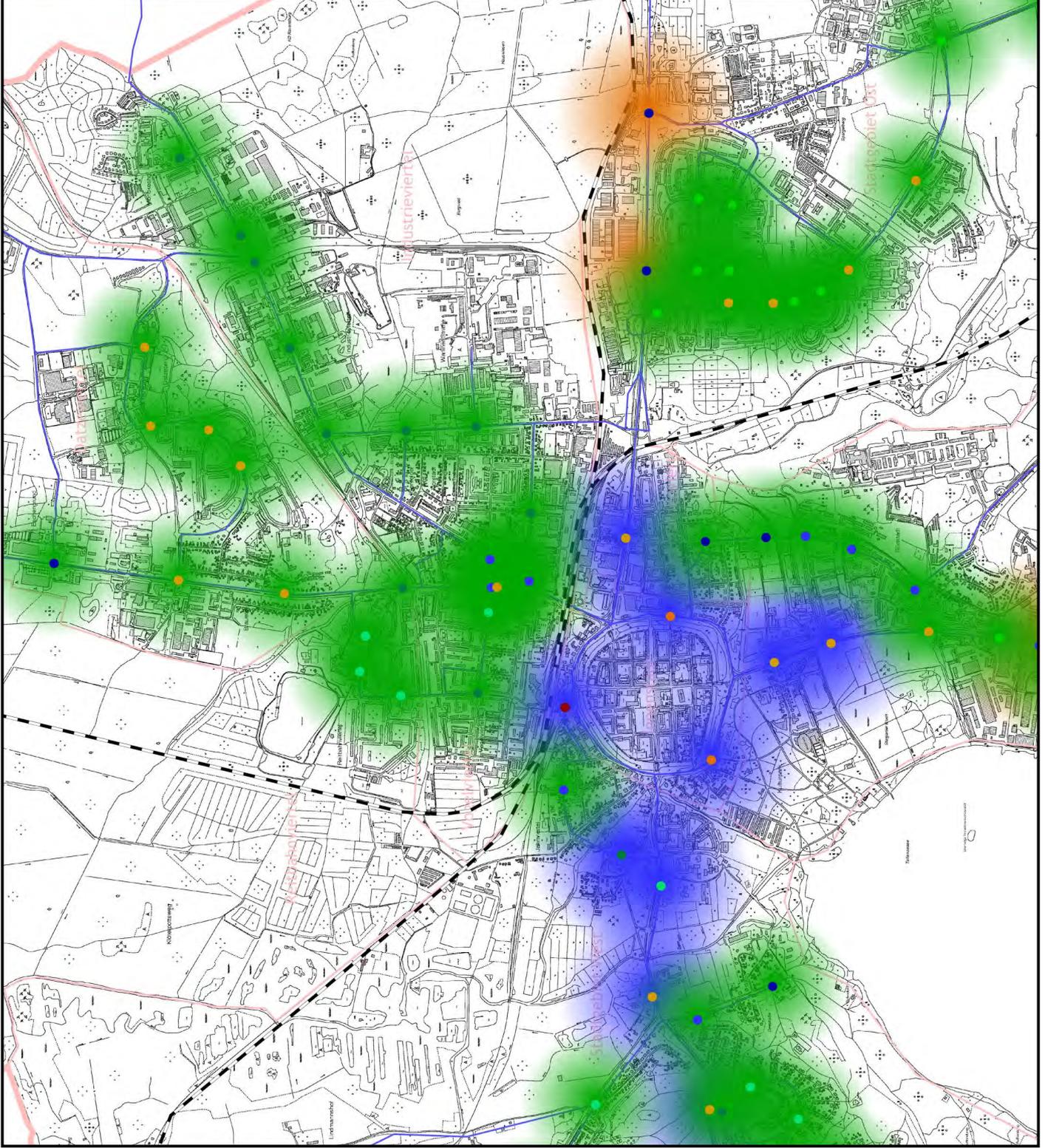
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und
Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit
(Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 30





Nahverkehrsplan der Stadt Neubrandenburg

Angebotshäufigkeit und Erschließungsbereiche

am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche (mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

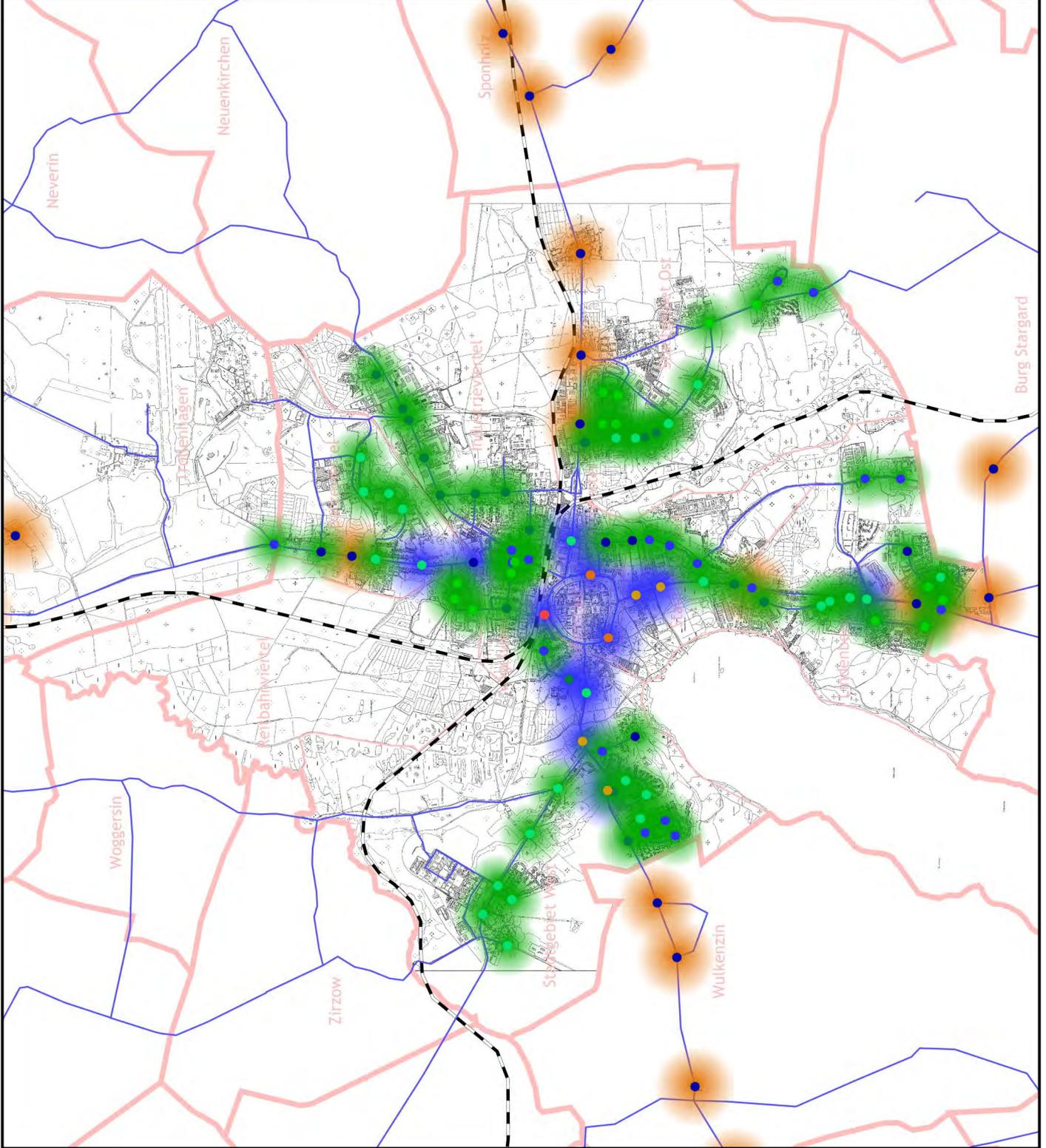
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit (Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 31





Angebotshäufigkeit und Erschließungsbereiche

am durchschnittlichen Sonn- und Feiertag
Kernstadt

- Gemeindegrenze
- Stadtgebiete
- Bahnstrecke
- Busstrecke

Erschließungsbereiche
(mit nach außen abnehmender Erschließungswirkung)

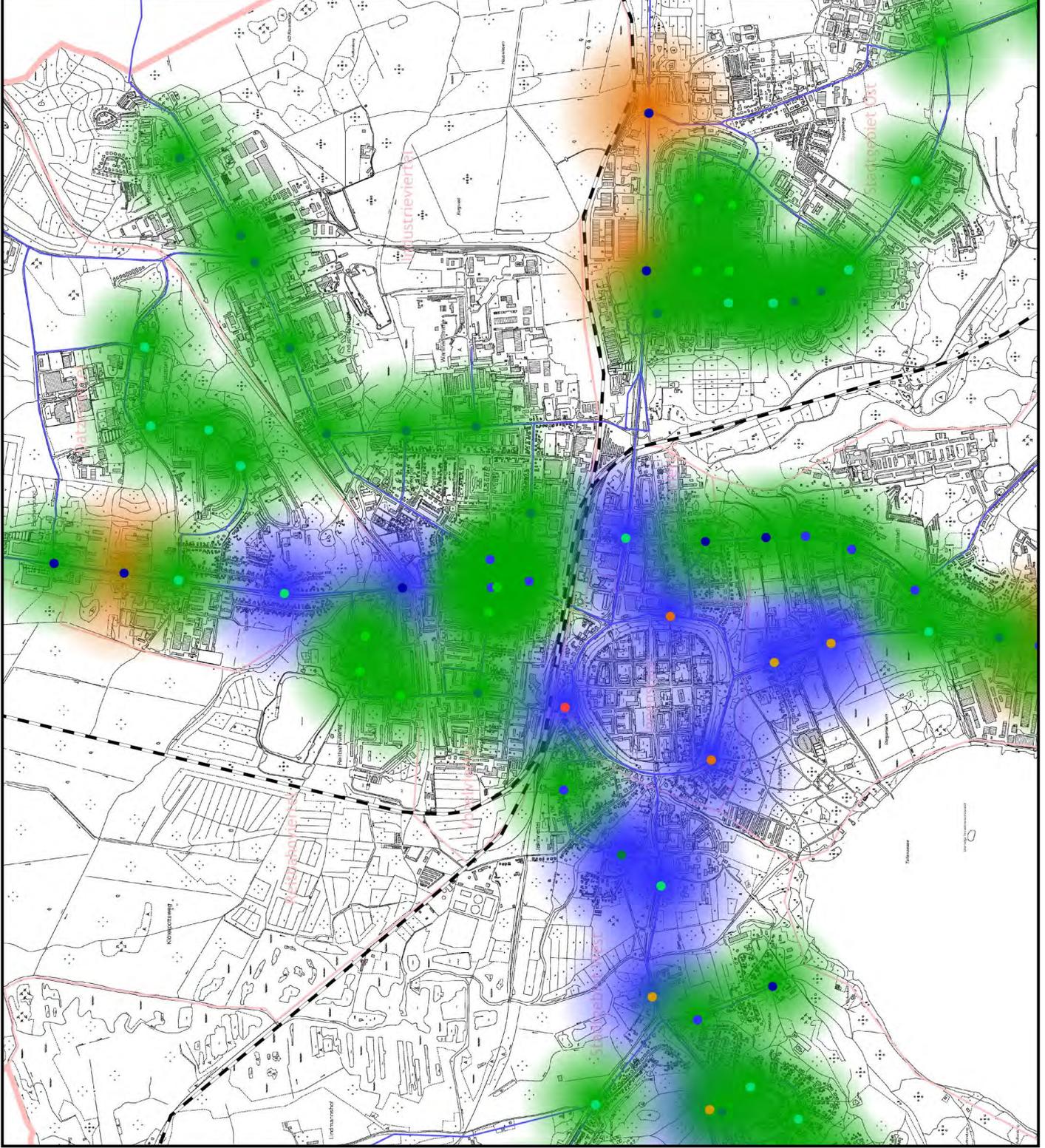
- Stadtbus (400m)
- Stadt- und Regionalbus (500m)
- Regionalbus (500m)

mittlere Bedienungshäufigkeit
(Fahrten pro Tag)

- bis 10
- 10 - 20
- 20 - 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 100
- 100 - 150
- 150 - 200
- über 200

Quelle: Fahrplan Dezember 2009

Abbildung 32





2.4 Organisations- und Finanzierungsstruktur

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 2.4 „Organisations- und Finanzierungsstruktur“ wird wie folgt ergänzt:

Die Stadt Neubrandenburg hat als Aufgabenträger für den ÖPNV die NVB GmbH im Wege einer Direktvergabe mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im Stadtverkehr beauftragt.

Derzeit bedient die NVB GmbH 11 Linien mit einer Gesamtstreckenlänge von 211,3 km und 188 Haltestellen das Stadtgebiet. Im Jahre 2009 wurden auf 1.353.066 Fahrplankilometern Linienleistungen erbracht. Dabei wurden ca. 4.012.000 Personen befördert. Dies entspricht durchschnittlich 61 Stadtbusfahrten je Einwohner und Jahr. Die mittlere Reiseweite im Stadtverkehr beträgt 5,7 km.

Die im Linienverkehr eingesetzten 31 Busse mit einem Durchschnittsalter von 4,39 Jahren haben folgende Charakteristika:

- Standardlinienbus 12 m Länge, Niederflur mit Rampe: 10 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 3,95 Jahren
- Standardlinienbus 18 m Länge, Niederflur mit Rampe: 18 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 4,61 Jahren
- Midi-Bus (Erdgas), Niederflur mit Rampe: 1 Fahrzeug mit einem Durchschnittsalter von 7,98 Jahren
- Midi-Busse (Diesel), Niederflur mit Rampe: 2 Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 1,05 Jahren

Mit dem 100%-igen Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Rampe im Stadtverkehr besteht hinsichtlich der Mitnahmemöglichkeiten der höchstmögliche Qualitätsstandard.



2.5 Erfolgskontrolle des bisherigen Nahverkehrsplans

Der bisher gültige Nahverkehrsplan wurde im Jahre 1997 mit dem Planungshorizont 2002 erstellt. Seit Aufstellung des Nahverkehrsplans gab es eine Vielzahl von externen Entwicklungen, die unmittelbar auf den ÖPNV gewirkt haben. Dazu zählen u.a.:

- Entwicklung der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur in der Stadt Neubrandenburg
- Veränderungen der rechtlicher Rahmenbedingungen auf europäischer (EuGH-Urteil zu Altmark-Trans, EU-VO 1370/2007) und nationaler Ebene (z.B. Veränderung der Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG)
- Inbetriebnahme der Bundesautobahn A20

Bei einer Erfolgskontrolle des bisherigen Nahverkehrsplans ist deswegen auch zu berücksichtigen, inwiefern der ÖPNV flexibel auf die neue Anforderungen reagiert hat.

Kernstück des Nahverkehrsplans stellte der „Teil IV: Verkehrspolitische Zielsetzung“ dar. Die dort formulierten Leitlinien bildeten den Rahmen für die Entwicklung. Diese wurden weitestgehend erfüllt. Daher soll das Augenmerk auf einige Besonderheiten gelegt werden.

Mit dem ausschließlichen Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Stadtbusverkehr (ggü. 50% im Jahre 1996) wurde der ÖPNV qualitativ aufgewertet. Die geforderte Berücksichtigung der besonderen Mobilitätsbedürfnisse einzelner Bevölkerungsgruppen (insbesondere mit Mobilitätseinschränkungen) ist damit voll erfüllt. Das Durchschnittsalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse sank von 6 auf 4,39 Jahren. Damit einher ging eine Anpassung der Busflotte an die veränderten Rahmenbedingungen. So verringerte sich die Anzahl der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge von 41 auf 31 (- 24%). Der Anteil der Gelenkbusse ging dabei von mehr als $\frac{2}{3}$ auf ca. 58% zurück. Seit Einführung des „Rufbussystems Neubrandenburg“ sind alternative Bedienformen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage im Einsatz. Das Verkehrsunternehmen NVB hat u.a. mit diesen Maßnahmen flexibel auf die sich verändernden Anforderungen reagiert, um ein gutes Angebotsniveau unter wirtschaftlichen Aspekten sicher zu stellen.

Seitens der Stadt Neubrandenburg wurden durch umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen die Grundlage für einen attraktiven ÖPNV geschaffen. Mit der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtzeichenanlagen sowie der Einrichtung von Busspuren sollen die wesentlichen genannt sein.



3 STÄRKEN-/SCHWÄCHENANALYSE ÖPNV

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 3 „Stärken-/Schwächenanalyse ÖPNV“ wird wie folgt ergänzt:

Es besteht im städtischen ÖPNV ein insgesamt hohes Angebotsniveau mit einer guten Erschließungsqualität. 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. Es wurden keine deutlichen verkehrlichen Mängel sowohl bei der Verbindungs- als auch der Erschließungsqualität festgestellt.

In folgenden Bereichen wurden Ansatzpunkte für möglichen Handlungsbedarf identifiziert:

- Gewerbegebiet Fritscheshof (kein erreichbares Angebot)
- Tollensekaserne (kein erreichbares Angebot)
- Innenstadt (nur über Fr.-Engels-Ring erschlossen), Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit im Bereich Stargarder Tor
- Bedienungshäufigkeit Haltestelle Trollenhagen, Fliegerhorst mit 3 An- und Abfahrten zu wenig
- Generelle Überprüfung der Stadt-Umland-Verkehre.



4 NACHFRAGEPROGNOSE

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 4 „Nachfrageprognose“ zur Anwendung.

5 QUALITÄTS- UND ANGEBOTSTANDARDS

5.1 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, 5.1 „Verkehrspolitische Ziele und Mittel“ wird wie folgt ergänzt:

Die Stadt Neubrandenburg trägt im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Verantwortung für den ÖPNV im Stadtgebiet einschließlich Finanzierung. Zur Durchführung des ÖPNV bedient sie sich der Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH (NVB): Die Stadt nimmt in ihrer Rolle als mittelbare Gesellschafterin der NVB GmbH auf deren Leistungsangebot Einfluss. Die NVB GmbH führt den ÖPNV im Stadtgebiet Neubrandenburg auf der Grundlage der bestehenden eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen durch. Darauf aufbauend betraut die Stadt Neubrandenburg die NVB GmbH mit der Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet.



5.2 Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.3 „Mindestbedienungsstandards für den Stadtverkehr“ wird wie folgt ergänzt:

Für den Stadtverkehr Neubrandenburg sind ergänzend folgende spezifische Erschließungsgrade vorgesehen:

Stadtgebietsteil	Grundtaktangebot Montag-Freitag					
	05:00-06:00	06:00-08:00	08:00-13:00	13:00-17:00	17:00-20:00	20:00-22:00
Am Oberbach	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Jahnviertel	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Broda	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Weitin	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Vogelviertel	60 min	15 min	60 min	15 min	60 min	60 min
Reitbahnweg	60 min	15 min	60 min	15 min	60 min	60 min
Datzeberg	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Brauereiviertel	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Eschengrund	60 min	60 min	60 min	60 min	60 min	60 min
Monckeshof	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Warliner Str.	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Ihlenfelder Vorstadt	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Industriegelände	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Oststadt	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Fritscheshof	---	30 min	60 min	30 min	60 min	---
Küssow	---	120 min	120 min	120 min	120 min	---
Carlshöhe	60 min	30 min	60 min	30 min	60 min	60 min
Katharinviertel	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Südstadt	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Fünfeichen	90 min	30 min	60 min	30 min	60 min	90 min
Lindenbergviertel	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Bethanienberg	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min
Tannenkrug	60 min	15 min	30 min	15 min	30 min	60 min

Tab. 5: Stadtgebietsteilspezifische Erschließungsgrade Neubrandenburgs



5.3 Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.4 „Netzkategorisierung und Verknüpfungspunkte“ zur Anwendung.

Das Liniennetz ist unterteilt in Haupt- und Ergänzungslinien sowie Rufbusfahrten (s. Kap. 5.4). Folgende Relationen bilden das Hauptnetz:

- Bethanienberg Süd - An der Landwehr - Am Waldrand - Deutsche Rentenversicherung - Lindenberg - Rathaus – Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
- Monckeshof - Fliegerhorst Trollenhagen - Sponholzer Straße – Demminer Straße - Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
- Fünfeichen - Bethanienberg Süd - Am Steep - Stadtwerke - Rathaus – Bachstraße – Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
- Weitin Wendepplatz - Malerviertel - An der Weitiner Straße - Am Verdiring - Heinrich-Schütz-Weg - Hochschule – Am Treptower Tor - Rathaus - Busbahnhof und zurück
- Verdiring - Brodaer Holz - Brodaer Höhe - Broda Dorf – Hopfenburg – Am Treptower Tor - Rathaus - Busbahnhof und zurück
- Datzeberg - Reitbahnweg - Busbahnhof - Am Treptower Tor - Rathaus - Juri-Gagarin-Ring - Klinikum - Pflegeheim – Waldfriedhof
- Waldfriedhof - Pflegeheim - Klinikum - Juri-Gagarin-Ring - Busbahnhof - Rathaus - Reitbahnweg - Datzeberg

Folgende Relationen bilden das Ergänzungsnetz:

- Buchhof - Trollenhagen Dorf - Flughafen Trollenhagen - Reitbahnweg - Kranichstraße - Busbahnhof – Am Treptower Tor - Rathaus und zurück
- Küssow - Fritscheshof - Koszaliner Straße - Juri-Gagarin-Ring - Busbahnhof – Am Treptower Tor und zurück
- Datzeberg – Monckeshof – Sponholzer Straße - Juri-Gagarin-Ring – Klinikum – Koszaliner Straße und zurück
- Koszaliner Straße - Klinikum - Busbahnhof - Lindenberg – An der Landwehr – Am Waldrand – Lindenberg – Rathaus – Klinikum – Koszaliner Straße

Das konkrete Angebot auf diesen Relationen liegt in Verantwortung des Verkehrsunternehmens NVB unter Berücksichtigung der Tabelle 5.



5.4 Alternative Bedienungsformen

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.5 „Alternative Bedienungsformen“ wird wie folgt ergänzt:

Für den Stadtverkehr Neubrandenburg gelten folgende Rahmenbedingungen:

Auf der Grundlage einer detaillierten Analyse der Fahrgastnachfrage soll die Nutzungsintensität aller Fahrten im Abendverkehr und im Wochenendverkehr überprüft werden. Überall dort, wo eine bestimmten Mindestnutzungsintensität systematisierbar unterschritten wird, ist eine Ablösung durch Fahrten des Rufbussystems vorzugsweise mit kleinen Fahrzeugeinheiten vorzusehen. Dabei ist auch die Möglichkeit einer Lösung von den festgelegten Linienwegen und (zumindest) Ausstiegshaltestellen zu untersuchen.

Im Fahrplan sind die Fahrten gesondert zu kennzeichnen. Der Fahrtwunsch ist bis spätestens 30 Minuten vor Fahrplanabfahrzeit beim Verkehrsunternehmen telefonisch anzumelden. Hierzu sollte nach Möglichkeit vom Verkehrsunternehmen eine kostenfreie Telefonnummer bereit gestellt werden.

Auf der Basis der aktuellen Fahrgastentwicklung im Gesamtnetz werden neue Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadt Neubrandenburg umgesetzt.

Bei erkennbarem Bedarf wird die Einführung eines Innenstadtbedarfsverkehrs als Anbindung an den Stadtlinienverkehr als alternative Bedienungsform geprüft.

5.5 Stadt-Umland-Verkehr Neubrandenburg

Das Oberzentrum Neubrandenburg bildet zusammen mit folgenden Gemeinden den Stadt-Umland-Raum Neubrandenburg:

- Alt Rehse (Landkreis Müritz),
- Groß Teetzleben (Landkreis Demmin) sowie
- Blankenhof, Burg Stargard, Groß Nemerow, Holldorf, Neddemin, Neuenkirchen, Neverin, Sponholz, Trollenhagen, Woggersin, Wulkenzin und Zirzow (alle Landkreis Mecklenburg-Strelitz).

Generell besteht die Notwendigkeit einer verbesserten bedarfsgerechten Anbindung von Umlandbereichen an den Stadtverkehr Neubrandenburg. Da hier die ÖPNV-Nachfrage in einem räumlich und zeitlich stark dispersem Maße vorhanden ist, können nur örtlich spezifische Maßnahmen umgesetzt werden. Dies ist im Rahmen der Gültigkeitsdauer des Nahverkehrsplans zu prüfen.



Dies ist nach Erfahrungen aus der Vergangenheit nur durch bedarfsabhängige Angebote möglich. Bei diesem Maßnahmekomplex ist aufgrund der Überschneidung der Zuständigkeitsbereiche eine enge Zusammenarbeit aller Aufgabenträger in der Planungsregion und ihrer Verkehrsunternehmen erforderlich. Dabei sollte die für die Kunden günstigste und die Allgemeinheit wirtschaftlichste Form zum Einsatz kommen.

5.6 Anforderungen aus touristischen Erfordernissen

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.6 „Anforderungen aus touristischen Erfordernissen“ wird wie folgt ergänzt:

Aus touristischer Sicht gibt es folgende Anforderungen an den städtischen ÖPNV:

- Saisonale, bedarfsgerechte Anbindung des Naherholungsgebietes Tollensesee an das Stadtgebiet,
- ÖPNV-Fahrten auch nach Ende von Kulturveranstaltungen im kulturellen Zentrum der Stadt (Innenstadtbereich).

5.7 Fahrzeugstandards

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.7 „Fahrzeugstandard“ zur Anwendung.

5.8 Fahrgastinformation

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.8 „Fahrgastinformation“ zur Anwendung.

5.9 Weitere Qualitätsstandards

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.9 „Weitere Qualitätsstandards“ wird wie folgt ergänzt:

Der hohe Qualitätsstandard der bisher in der NVB GmbH erreicht wurde, einschließlich seiner eingesetzten Busse ist zu sichern.

Eine besondere Bedeutung kommt den Haltestellen zu, dienen sie doch als Visitenkarte des ÖPNV. Die Haltestelle erfüllt folgende grundlegende Aufgaben:



- Ort zum Warten (daher sollen sich Fahrgäste subjektiv und objektiv sicher fühlen und auch Schutz vor Regen finden),
- dient der Information über Abfahrtszeiten, Linienwege oder Tarife.

Daher soll die Bushaltestelle in Neubrandenburg idealtypisch folgende Anforderungen erfüllen:

- barrierefreier Zugang,
- taktile Bodenindikatoren,
- ausreichend Aufstellflächen und Sitzgelegenheiten,
- Witterungsschutz,
- gut lesbare Fahrgastinformation bzgl. Abfahrtszeiten, Linienwege und Tarife.

Die Umsetzung und der Ausbaugrad ist vorrangig abhängig von der Nutzungsfrequenz (durchschnittliche Fahrgastzahl je Werktag) und der Finanzierung.

5.10 Tarifsystem

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 5.10 „Tarifsystem“ wird wie folgt ergänzt:

Die Einführung des *Relationsbezogenen Kooperationstarifs* (RKT) wird als eine weitere Möglichkeit gesehen, die Region besser mit dem Oberzentrum Neubrandenburg zu vernetzen. Die heutige Tarifstruktur im Stadtverkehr Neubrandenburg ist generell zu erhalten. Dabei sind aber unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und des Bedarfs die Einführung von Semester- und Seniorentickets mittelfristig sowie des e-Ticketing langfristig zu prüfen und ggf. umzusetzen.

5.11 Linienbündelungskonzept

Das straßengebundene ÖPNV-Netz der Stadt Neubrandenburg bildet derzeit ein Linienbündel. Dieser Zustand ist beizubehalten, da das gegenwärtige Netz eine Mischung aus aufkommensstarken und –schwachen Linien bildet und dabei über eine wirtschaftlich sinnvolle Leistungsgröße (ca. 1,3 Mio Fahrplankilometer) verfügt. Eine Aufteilung des Netzes hätte zudem einen wesentlich höheren Controlingaufwand seitens des Aufgabenträgers zur Folge, der mögliche kurzfristige wirtschaftliche Ausschreibungseffekte ins Gegenteil verkehren würde.

6 ORGANISATIONSSTRUKTUR

Es kommt der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 6 „Organisationsstruktur“ zur Anwendung.



7 FINANZIERUNGSSTRUKTUR UND LEISTUNGSVEREINBARUNG

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Mecklenburgische Seenplatte, Teil A: Regionaler Plan“, Kap. 7 „Finanzierungsstruktur und Leistungsvereinbarung“ wird wie folgt ergänzt:

Die Stadtvertretung Neubrandenburgs hat am 13.03.2008 einen „Beschluss zur Betrauung der Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH (NVB GmbH) über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG beruhenden ÖPNV in der Stadt Neubrandenburg“ gefasst. Darin wird die NVB GmbH als Tochter der Neubrandenburger Stadtwerke GmbH (neu.sw) für den Zeitraum vom 15.03.2008 bis 31.12.2017 mit der Durchführung des städtischen ÖPNV Neubrandenburgs beauftragt.

Diese Betrauung regelt

- die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- die Fortschreibung des ÖPNV-Angebotes,
- den Ausgleich des Soll-Aufwands,
- den Nachweis der Betriebsleistungen, des ausgleichsfähigen Soll-Aufwands und des Ist-Aufwands,
- die Fortschreibung und Überprüfung des Soll-Aufwands,
- Sanktionen bei Verfehlung des Soll-Aufwands sowie
- die Geltungsdauer und Beendigung.

Dieser Betrauungsvereinbarung ging ordnungsgemäß eine Testierung entsprechend der vier Kriterien der EUGH-Rechtssprechung („Altmark-Kriterien“) voraus.

Bezüglich der Finanzierung gelten folgende wesentliche Regelungen:

- Die Finanzierung der der NVB GmbH für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehenden Aufwendungen erfolgt auf der Grundlage bestehender Regeln im Konzern der Neubrandenburger Stadtwerke GmbH (Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag).
- Ein gesonderter Zahlungsanspruch erwächst der NVB GmbH aus dieser Betrauung nicht.
- Die Abgrenzung des jeweils geplanten Soll-Aufwands von anderen Aktivitäten der NVB GmbH außerhalb der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Betrauung sowie die Betriebsleistung im Busbetrieb ergeben sich aus der zu führenden Trennungsrechnung.

Die gesetzlichen Ausgleichszahlungen (§ 45a PBefG, § 148 SGB IX, FAG-Mittel usw.) werden auf die ausgleichsfähigen Anwendungen aufgerechnet. Damit ergeben sich für die Stadt Neubrandenburg keine weiteren finanziellen Auswirkungen. Das unternehmerische Risiko liegt damit beim Verkehrsunternehmen NVB.



8 INVESTITIONSBEDARF

Für den Zeitraum 2010 bis 2015 haben die Stadt Neubrandenburg und die NVB folgende Investitionsvorhaben angemeldet.

Vorhaben, Träger	Dringlichkeit	vsl. zuwendungsfähige Kosten [T€]	Realisierungszeitraum
<i>Um- und Ausbau von Haltestellen</i>			
Kirschenallee	1	10,0	2010
Hochschule (Wartehalle)	1	7,5	2010
Wilhelm-Külz-Straße	1	15,5	2011
Mühlenholzstraße	1	15,5	2011
Bergstraße (2x)	1	31,0	2012
Lindenberg	1	25,0	2012
Seestraße	2	15,5	2013
Broda (Dorf (Wendeschleife))	2	17,5	2014
John-Scheer-Straße	3	12,5	2015

^{*)} Kennzeichnung mit (1) = höchste Priorität bis (3) = niedrige Priorität

Tab. 6: Angemeldete Investitionsvorhaben Stadt Neubrandenburg

Vorhaben	Anzahl/ vsl. zuwendungsfähige Ausgaben (T€)				
	2010	2011	2012	2013	2014
Beschaffung von behinderten- bzw. rollstuhlgerechten Standard-Linienbussen (>30 Sitzplätze)	---/ ---	---/ ---	2/ 458,0	2/ 458,0	2/ 470,0
Beschaffung von behinderten- bzw. rollstuhlgerechten Standard-Gelenkbussen	3/ 958,0	2/ 639,0	2/ 639,0	2/ 650,0	---/ ---

Tab. 7: Angemeldete Investitionsvorhaben NVB GmbH

Bei der Umsetzung der angemeldeten Investitionsvorhaben sind die Belange der mobilitätsbehinderten Fahrgäste zu berücksichtigen und eine Barrierefreiheit anzustreben.