

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
1. Beteiligungs- und Abstimmungsprozess mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis (Bezug zu Entwurf, Version 3)		
<p>Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden die vorhandenen Unternehmen frühzeitig und prozessbegleitend beteiligt. Zum Entwurfsstand Version 3 wurden dabei umfangreiche Hinweise im Rahmen der begleitenden Abstimmungen oder aber schriftlich übermittelt. Nachfolgend werden die Stellungnahmen dargestellt, die entweder im weiteren Prozess nicht berücksichtigt werden konnten oder aber eine Erläuterung bzw. Beantwortung im Sinne der Abwägung erfordern.</p>		
Usedomer Bäderbahn GmbH; 07.06.2017	<p>Die räumlichen Mindesterschließungen (Ortschaften ab 100 Einwohner und Erreichbarkeit einer Haltestelle innerhalb von max. 400 m laut 7.1), die im NVP aus dem Schülerverkehr abgeleitet werden, und die Vorgaben bezüglich der Beförderungszeiten im Schülerverkehr gemäß der Schülerbeförderungssatzung bzw. Schulentwicklungsplanungsverordnung stehen vor allem im ländlichen Bereich im Widerspruch: Verdichtung des Haltestellennetzes verlängert durch das öftere Anhalten und Anfahren sowie die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen in vielen Fällen die Fahrzeiten über die 60 bzw. 40 Minuten. Die neue Mindesterschließung steht auch den viel größeren Bedienungsgebieten der Haltestellen gemäß des Landesverkehrsplan entgegen.</p> <p>Die Umsetzung dieser Vorgaben unter Einhaltung der Anforderungen an den Schülerverkehr wird entweder den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und eine Anpassung des Fahrplanes bei gleichzeitig schlechterer Auslastung der Busse oder die zwangsläufige Verlagerung der Schüler aus den am weitesten gelegenen Wohnorten in die individuelle Beförderung mit den Taxen bzw. Einrichtung der freigestellten Verkehre für diese Schüler, die vom Wohnort direkt zur Schule gefahren werden müssen, als Folge haben. Beides wird sich wirtschaftlich negativ auf die VU und auf den Aufgabenträger auswirken. Zusätzlich wird dann eine Anpassung des Beförderungstarifes bzw. Zuwendungen des AT notwendig werden, um die Verluste aufzufangen. Diese Vorhaben stehen im Widerspruch zu 10.1.</p>	<p>Tabelle 26 beinhaltet im Entwurf eine fehlerhafte Beschriftung der Kopfzeile (Bezug zu Schülern). Diese fehlerhafte Beschriftung wurde entfernt.</p> <p>Die räumliche Mindesterschließung orientiert sich an einer möglichst guten Zugänglichkeit/Erreichbarkeiten des ÖPNV und sind unabhängig von Vorgaben für die Schülerbeförderung zu sehen (Schüler bilden nur eine der Zielgruppen des ÖPNV). Unterschiede zwischen dem Ziel der allgemeinen Erreichbarkeit des ÖPNV sowie den Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung zur Definition der Anspruchsberechtigung sind dabei durchaus möglich und stehen nicht im Widerspruch zueinander. Ziel ist die Verbesserung der Versorgung mit ÖPNV und damit auch die Verbesserung der Zugänglichkeit. Eine Wechselwirkung zwischen Haltestellendichte und Fahrzeiten ist gegeben; dennoch ist das angegebene Ziel der räumlichen Zugänglichkeit des ÖPNV auch im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen zweckmäßig. Sowohl der geltende ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007 als auch der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (derzeit in Vorbereitung) definieren keine Mindesterschließungen im Sinne der räumlichen Erreichbarkeiten, die als Vorgabe für den Nahverkehrsplan zu übernehmen wären. Vielmehr gestaltet der Landkreis dies selbst und kann auch bessere als etwaige vom Land vorgeschlagene Mindestwerte als verkehrspolitisches Ziel setzen.</p> <p>Ein Widerspruch zu 10.1 (10.1 Finanzierungsrahmen des sonstigen ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald) wird nicht gesehen. Gleichwohl werden Angebotsmaßnahmen in der Tat Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Angebote haben. Die Umsetzung wird dann unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Ressourcen erfolgen müssen und kann dabei sowohl</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		eigenwirtschaftliche Verkehre als auch gemeinwirtschaftliche Verkehre beinhalten.
	Mindestbedienung der Verbindungen in sonst. ÖPNV laut 7.3: Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe soll Vorrang vor den Vorgaben des NVP haben. In der Praxis wird aber der NVP durch diese Formulierung relativiert und in vielen Bereichen der sonstige ÖPNV auf die Schülerbeförderung reduziert bzw. an diese angepasst (in Verläufen, Abfahrtszeiten etc.). Diese Regel befestigt die bisherige Praxis und ist nicht zukunftsorientiert. Die anderen Fahrgastgruppen außer Schüler werden von solchem ÖPNV-Angebot nicht besonders angesprochen.	Die Schülerbeförderung soll nicht Vorrang vor den Vorgaben des NVP haben, sondern Vorgaben der Schülerbeförderung stehen im Zweifel über den Mindestbedienvorgaben auf den Netzebenen. Das bedeutet, dass in jeden Fall mindestens das Niveau der Schülerbeförderung sicherzustellen ist (vgl. auch Kapitel 7.4), selbst wenn die Mindestbedienvorgaben einer Netzebene ggf. ein geringeres Bedienungsniveau erlauben würden. Der gesamte Nahverkehrsplan ist auf die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV – und zwar nicht eingeschränkt auf die Zielgruppe Schüler - ausgerichtet, so dass eine fehlende Zukunftsorientierung nicht zutreffend ist. Im Übrigen bewirken die vorgeschlagenen Mindestbedienvorgaben im Falle der Umsetzung eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität im Vergleich zur heutigen Situation führen würde.
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH; 23.05.2017	<i>Die Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH hat eine weitere Stellungnahme vom 03.08.2017 zum Beteiligungsentwurf eingereicht. Sofern weitgehend inhaltsgleiche Hinweise und Anregungen auch in der Stellungnahme von 03.08.2017 wiederholt/wiedergegeben werden, erfolgt die Darstellung der Version vom 03.08.2017 an entsprechender Stelle des Anhörungsprotokolls.</i>	
	S. 25: Das raumordnerische gemeinsame Oberzentrum Stralsund – Greifswald existiert aus unserer Sicht in der Praxis nicht. Eine verkehrliche Ausgestaltung dieses Stadt-Umland-Raumes ist schwer vorstellbar.	Die Darstellung stellt die vorhandenen zentralörtlichen Gegebenheiten des LEP M-V 2016 dar. Die verkehrliche Ausgestaltung im Stadt-Umland-Raum wird aus Sicht des vorliegenden NVP-Entwurfs aus einer daraus abgeleiteten verkehrsplanerischen Sichtweise definiert (vgl. u.a. Kapitel 7.11).
	S.59, Abb. 18: Die Erweiterung des Stadt-Umland-Raumes Greifswald wie vorgeschlagen führt zu erheblichem Mehraufwand, wenn die Vertaktung strikt und weniger flexibel durchgeführt werden soll.	Es gelten auch hier die in Kapitel 7.3 genannten Mindestbedienvorgaben. Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind bei Begründung möglich. Das Ziel besteht jedoch darin, auch für andere Zielgruppen als nur Schüler attraktive Verkehre zu organisieren. Wie dargestellt, sollen die Vorgaben für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz,

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Stadt- und Ortsverkehre sowie Stadt-Umland-Verkehre innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der Finanzierbarkeit angestrebt werden.
	S. 134 f. Das Modell „Bürgerbus“ ist aus unserer Sicht problematisch. Es bestehen Bedenken hinsichtlich Sicherheit, Qualifikation, rechtlichem Rahmen.	Das Modell „Bürgerbus“ wird im NVP aus Sicht des Landkreises dargestellt, da er eine mögliche Form des sonstigen ÖPNV ist, die jedoch nicht zur Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit bestehender Verkehre führen soll. Eine rechtskonforme Umsetzung ist auf jeden Fall unstrittig, da alle ÖPNV-rechtlichen Vorgaben einzuhalten sind.
	S. 136: Die Einführung flächendeckender Rufbusverkehre im Ergänzungsnetz führt zu deutlich höheren (Vorhalte-)Kosten und zu erhöhtem Bedarf an kleineren (dezentral bereit stehenden) Fahrzeugeinheiten. Die zu erwartenden Bereitschaftszeiten führen zu erhöhtem Personalbedarf bei nur geringen zu erzielenden Erlösen. Ggf. sollte Rufbus bzw. Anrufbus noch explizit (einheitlich) definiert werden.	Der NVP-Entwurf definiert: „Es soll dazu ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden, dass neben konkreten Vorschlägen für die Teil-Bedienungsgebiete und die Betriebskonzeption auch eine einheitliche organisatorische und technische Umsetzung der Disposition (z.B. durch die Mobilitätszentrale Vorpommern) prüft.“ Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe. Dieser Hinweis wird im NVP-Entwurf ergänzt. Die Anforderungen an den Einsatz flexibler Bedienformen werden in Kapitel 7.7 definiert. Es wird Einheitlichkeit angestrebt. Die Produktbezeichnung sollte „Rufbus“ sein.
	S. 136 ff: Landesbedeutsame Buslinien: Die Qualitätskriterien aus Tabelle 41 führen dazu, dass zwingend zusätzliche Angebote zu schaffen wären. Damit besteht die Gefahr, dass eine weitere Verteilung bisheriger Fahrgäste auf diese stattfindet und sich die Erlössituation hinsichtlich eigenwirtschaftlicher Linienverkehre verschlechtert. In jedem Fall können unter diesem Aspekt solche Angebote ausschließlich durch die bereits konzessionierten Unternehmen erbracht werden.	Es handelt sich hier um eine verkehrspolitische Maßnahme zur Mobilitätsverbesserung. Der Abschnitt „Ansatz landesbedeutsamer Buslinien: Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept“ greift politische Ziele des Landes auf und soll sichern, dass finanzielle Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden. Diese Mittel sollen die Kosten der Angebotsverbesserung abdecken.
	S. 157 ff.: Abschnitt: „Funktionsteilung Stadt- und Regionalverkehr sowie Stadt-Umland-Bereich Greifswald“: siehe vorherige Ausführungen	Siehe Stellungnahme zu S.59, Abb. 18 sowie zu S. 114 f., Tabellen 27, 28.
	S. 187: Elektronische Vertriebswege für Tickets führen zu erheblichen Steigerungen der Vertriebskosten bei unsicheren Zuwächsen. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen muss gewahrt bleiben.	Verkehrspolitische Zielsetzung ist mittelfristig die Einführung zeitgemäßer elektronischer Vertriebswege als Bestandteil der Qualitätsweiterentwicklung im ÖPNV.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Erreicht werden sollen möglichst einfache Vertriebswege für den Kunden, um Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen.
	S. 208: Tabelle 60: Für Relationen mit mehreren Leistungserbringern besteht Abstimmungsbedarf	Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll.
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH; 19.05.2017	2.7 Seite 30: IISE- Umsetzung des Modellvorhaben mit der Laufzeit vom Mai 2016 bis 30.06.2018	Das F+E-Vorhaben läuft unabhängig von der Erstellung des NVP. Da die konkreten Ergebnisse nicht vorliegen, wurden im Kapitel 7.9 Grundlagen definiert, die zur Umsetzung erarbeitet werden sollen (Nachweis der konzeptionellen und finanziellen Machbarkeit).
	5.4 Seite 97: Methodik der Verkehrsprognose: Mobilitätsquote (Fahrten pro Jahr/Anzahl der relevanten Bevölkerung) bleiben in der Status quo Prognose im Zeitablauf unverändert, dagegen weist das Ergebnis der Verkehrsprognose eine deutliche Zunahme der Fahrtenanzahl im Zeitraum 2015 bis 2022 aus. Das ist u. E. widersprüchlich.	Die Mobilitätsquote gibt die Fahrtenanzahl einer Nachfragegruppe pro Jahr an und ist als Mobilitätskennziffer zu verstehen. Die Aussage, dass die Mobilitätsquote bleibt unverändert, bedeutet, dass im allgemeinen Mobilitätsverhalten keine Zunahme der durchgeführten Wege erwartet wird. Hingegen führt die nominelle Zunahme in einzelnen Nachfragegruppen (hier Kinder und Jugendliche mit erwartetem Zuwachs in der Schülerbeförderung) zu einer insgesamt zu erwartenden höheren ÖPNV-Nutzung. Ein Widerspruch besteht daher nicht.
	Die Linie 303 Greifswald –Görmin- Loitz als Hauptnetz I ist auch ok, jedoch wird die Bedienungshäufigkeit von uns in Frage gestellt. Für die Linie 300 Greifswald- Jarmen sehen wir das analog. Hier ist eine Gesamtbetrachtung mit der L512 vorzunehmen um Parallelverkehre zu vermeiden. Dazu hatten wir Ihnen ja bereits im Vorfeld gearbeitet.	Ein konkreter Vorschlag zur Gestaltung der Bedienungshäufigkeit aus Sicht des Landkreises liegt mit den Mindestbedienvorgaben vor. Die Umsetzung wird unter Berücksichtigung der finanziellen Machbarkeit stehen, so dass eine Abweichung von den Vorschlägen nicht empfohlen wird. Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll. Bei bestehenden Liniengenehmigungen ist dies auf freiwilliger Abstimmungsbasis ab sofort möglich. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Anpassung der Linienkonzessionen bei Neuerteilung erforderlich, um die gewünschte Verkehrserschließung zu erreichen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Generell müssen wir an dieser Stelle anmerken, dass die Mindestbedienvorgaben für das Hauptnetz II weit über unser jetziges Angebot hinausgehen. Das sehen wir neben dem geforderten Takt an Schultagen ganz besonders kritisch für die Ferientage und Wochenenden!</p> <p>Die Kosten für diese u. E. sehr vielen zusätzlichen Leistungen werden aus unserer Sicht überproportional hoch sein und weit über die Kosteneinschätzung im Nahverkehrsplan (Tabelle 60) hinausgehen.</p>	<p>Ein konkreter Vorschlag zur Gestaltung der Bedienungshäufigkeit liegt mit den Mindestbedienvorgaben vor. Die Umsetzung wird unter Berücksichtigung der finanziellen Machbarkeit stehen, so dass eine Abweichung von den Vorschlägen nicht empfohlen wird.</p> <p>Aufbauend auf den Hinweis wird eine Abstimmung zwischen Gutachter und VVG erfolgen, um die Kostenansätze nochmals zu prüfen.</p>
	<p>8.7 Seite 180: Mindestanforderung Barrierefreiheit an Auskunft- und Info-Systemen</p> <p>Zwei-Sinne-Prinzip (Sehen, Hören, Tasten) - wir haben an unseren Aushängen bisher nur „ Sehen“. Blindenschrift???</p> <p>Anbringen von Infotafeln für Rollstuhlfahrer auf Höhe 1,30 m kritisch, oder???</p>	<p>Der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband e.V. empfiehlt die Umsetzung von Informationen über Betriebsabläufe und Störungen in der Form, dass die mindestens mit zwei der drei Sinne wahrgenommen werden können. Der Hinweis auf wesentliche Informationen kann z.B. so umgesetzt werden, dass visuelle und akustische Information in Fahrzeugen erfolgt. Für die Höhe der Anbringung von Aushängen wird die Spannbreite 1,0 m bis 1,6 m definiert – zur Berücksichtigung von Belangen der Rollstuhlnutzer ist die Höhe von 1,30 m ein gängiger Wert. Im HVV etwa wird abweichend eine mittlere Sichthöhe von 1,40 m empfohlen.</p>
	<p>8.7 Seite 181: Mindestanforderung Barrierefreiheit von Fahrzeugen: Bitte Ergänzen: realisierbar bei Anmeldung 24 h vorher!</p>	<p>Eine 24-stündige vorherige Anmeldung läuft der Zielstellung der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems zu wieder und wird daher nicht empfohlen.</p>
	<p>8.8 Seite 184/185: Wichtiger Hinweis :Erfüllung der Anforderung nur bei Ausbau des Breitbandnetzes möglich!!!</p>	<p>Die Zielstellung soll innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans erreicht werden. Die Art und Weise der technischen Umsetzung wird dabei bewusst offengelassen. Beispielsweise können GPS-bezogene Ortungsverfahren oder aber auch mobilfunkbasierte Verfahren eingesetzt werden.</p>
	<p>10.3 Seite 207/208: Die Kostenschätzung und Kostenauswirkung: Ähnlich wie am Bsp. der Linie 706 sehen wir die von Ihnen dargestellten Auswirkungen als zu niedrig an. Bei einigen Linien kann man sicherlich das ein oder andere vorhandene Fahrzeug in der Schwachlastzeit für die Taktverdichtung nutzen. Beim Fahrpersonal ist es bei Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften nicht</p>	<p>Aufbauend auf den Hinweis wird eine Abstimmung zwischen Gutachter und VVG erfolgen, um die Kostenansätze nochmals zu prüfen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	möglich. Hier werden Neueinstellungen in Größenordnungen erforderlich! Darin sehen wir ein großes Problem.	
2. Stellungnahmen im Rahmen des Verfahrens zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange. Geringfügige redaktionelle Hinweise (Rechtschreibung, Grammatik, Präzisierung einzelner Formulierungen ohne Auswirkungen auf die inhaltlichen Aussagen) werden nicht wiedergegeben.		
Bürgerhinweis zum Stadtverkehr Greifswald; 16.06.2017	Wunsch von umsteigefreien und wartezeitarmen Verbindungen aus dem Bereich Feldstraße in Richtung Klinikum, Freizeitbad, Volksstadion (Boddenhus), Ostseevierviertel nach Wieck Brücke an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Schwierigkeiten bei der Mitnahme von Rollatoren bei Kleinbuseinsatz auf Linie 3 – Wunsch ist Einsatz von Standardlinienbussen	Eine grundsätzliche Änderung des Angebots der Linie 3 ist nicht vorgesehen. Es bestehen bereits heute Möglichkeiten, mit einmaligem Umsteigen ohne große Wartezeiten die meisten Bereiche des Stadtgebietes zu erreichen. Die Mobilitätszentrale Vorpommern soll dazu u.a. mit Fahrplanauskünften beraten und unterstützen. Der Einsatz von Kleinbussen auf der Linie 3 wird derzeit bereits so gestaltet, dass die Mitnahme von Rollatoren möglich ist. Rollatoren können dabei durch das Fahrpersonal zusammengeklappt und dann befördert werden. Zukünftig werden alle eingesetzten kleinen Fahrzeuggrößen dem Grundsatz der barrierefreien Nutzung entsprechen und z.B. die Mitnahme von Rollstühlen ermöglichen.
Tourismusverband Insel Usedom e.V.; 04.07.2017	Das für die Usedomer Bäderbahn ab 2019 die umsteigefreien Bahnverbindungen zwischen Usedom und Stralsund entfallen, nimmt der TVIU mit Bedauern zur Kenntnis. Die Usedomer Bäderbahn, die bisher alle zwei Stunden von Züssow über Greifswald bis Stralsund fährt, wird dann grundsätzlich nur noch bis Züssow fahren. Mit Blick auf den demografischen Wandel ist die Erreichbarkeit peripherer Bereiche eine zentrale Herausforderung für alle Beteiligten. Die Mobilitätsinfrastruktur hat somit eine zentrale Bedeutung. Insbesondere unsere älteren Bürger sowie geistig- und körperlich eingeschränkte Personen sind auf eine verbesserte Straßen- und Bahninfrastruktur angewiesen. Das Umsteigen am Bahnstandsstandort Züssow birgt für diesen Personenkreis weitere Hürden. Auch das Umsteigen mit	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich leider keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes. Es sei daneben angemerkt, dass der vorgelegte Entwurf des NVP u.a. auch klar und konsequent auf eine stärkere Entwicklung des ÖPNV für touristischer Nutzergruppen ausgerichtet ist.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Kindern, Kinderwagen und Gepäck stellt für unsere Urlauber ein Qualitätseinschnitt dar.</p> <p>Weiterhin verzeichnen wir zunehmende Beschwerden unserer Urlauber über die Verkehrsangebote. Der Verkehr auf der B111 kommt in den Sommermonaten bzw. bei Schlechtwetter regelmäßig zwischen Ahlbeck und Wolgast zum Erliegen. Daher ist es wichtig, qualitative Ausweichmöglichkeiten mittels der UBB zu bieten. Auch das gefühlte Abschneiden der Städte Greifswald und Stralsund ausgehend von der Insel Usedom als Tagesausflugziel sieht der TVIU kritisch an. Somit bitten wir, keine weiteren Einschnitte zukünftig in touristischen, infrastrukturellen Belangen vorzunehmen.</p>	
Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt 40 (Kultur, Bildung und Schulentwicklungsplanung); 12.07.2017	<p>Das Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung begrüßt die grundsätzlichen Ziele und Forderungen - bezogen auf die Ausrichtung der Schülerbeförderung im ersten gemeinsamen Nahverkehrsplanentwurf zur Weiterentwicklung und Anpassung des ÖPNV im Landkreis Vorpommern-Greifswald und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald für den Zeitraum 2017 bis 2027. Ausdrücklich begrüßt werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens folgende Eckpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planungsansätze zu Mindestbedienvorgaben in Ferienzeiten. • Verbesserung des Fahrangebotes für Berufsschüler, welches die Belange der Schüler berücksichtigt, die im Rahmen der beruflichen Bildung die Ausbildungsplätze sowie die Regionalen Beruflichen Bildungszentren erreichen müssen. • Einführung eines Schülerfreizeitickets. <p>Hierauf basierend erhebt das Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung keine Einwände zum besagten Nahverkehrsplanentwurf 2017 bis 2027.</p>	Kenntnisnahme.
Usedomer Bäderbahn	Für Busse mit Elektroantrieb werden ... künftig Lebenszyklen von 30 Jahren erwartet. Auch bei anderen Antriebsarten geht man von deutlich längeren	Der Hinweis auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten wird in Kapitel 8.5 in der Form umgesetzt, als dass

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
GmbH; 13.07.2017	<p>Lebenszyklen der Fahrzeuge aus. Auch wir werden uns dem Thema der alternativen Antriebe nicht verschließen können, zumal im VDV mit Unterstützung des BMVI eigene große Kampagne zur Durchsetzung alternativer Antriebe läuft. Aber auch regional ist das Thema von Bedeutung. So hat die Gemeindevertretung Heringsdorf ein Zielkonzept „emissionsfreie Gemeinde“ beschlossen. Dies voran gestellt bitten wir Sie, die im vorliegenden Entwurf gemachten Aussagen zum durchschnittlichen Fahrzeualter anzupassen.</p> <p>Bitte beachten Sie dabei auch, dass eine Aussage zu einem Durchschnittsalter an der Problemstellung vorbeigeht, da es sich bei allen Verkehrsunternehmen um Neubeschaffungen, die in der Regel im Rahmen von Flottenumstellungen erfolgen, handelt. Das heißt, durch die Flottenumstellung kommt es zu einem gleichmäßigen altern des Fuhrparks. Wir haben die gleiche Thematik im Bereich SPNV.</p>	<p>die im Entwurf definierten Angaben nun ausdrücklich für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p> <p>Die Regelungen zur Altersstruktur der eingesetzten Fahrzeuge zielen sowohl auf Klimaschutz-, Komfort-, aber auch Fahrgastsicherheitsaspekte und können daher nicht entfallen. Entsprechend der Stellungnahme der Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH vom 03.08.2017 wird der angegebene Durchschnittswert von 7 Jahren jedoch auf 8,5 Jahren korrigiert.</p>
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH; 13.07.2017	<p>Unter Punkt 8.5 Qualität der Fahrzeuge weist der Entwurf des Nahverkehrsplanes konkrete Vorgaben aus, u.a. ist hier das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge auf 7 Jahre beschränkt. Das mag aus heutiger Sicht für die Dieselfahrzeuge ok. sein. Künftig werden wir jedoch nicht an neuen Technologien vorbeikommen und unsere Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe umstellen. Da z. Bsp. Busse mit Elektroantrieb eine wesentlich höhere Lebensdauer haben, ist aus unserer Sicht der Nahverkehrsplan hinsichtlich der Aussagen zum durchschnittlichen Fahrzeualter anzupassen.</p>	<p>Der Hinweis auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten wird in Kapitel 8.5 in der Form umgesetzt, als dass die im Entwurf definierten Angaben nun ausdrücklich für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p>
Landkreis Uckermark; 20.07.2017	<p>Der Inhalt Ihres Entwurfes zum Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald deckt sich grundsätzlich mit den Vorstellungen des Landkreises Uckermark.</p> <p>Insbesondere der Standpunkt des Landkreises Vorpommern Greifswald zum SPNV geht konform mit den Vorstellungen des Landkreises Uckermark. Hiesig wird der 2-Stunden-Takt der DB-Fernverkehr AG zwischen Berlin und Stralsund</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	ausdrücklich begrüßt und die Forderung des Streckenausbaus auf 160 km/h befürwortet.	
	<p>Im üÖPNV gibt es im kreisüberschreitenden Verkehr Schnittpunkte in Strasburg und Woldegk. Hier sind Anschlüsse in Richtung Pasewalk nur teilweise berücksichtigt.</p> <p>Eine Wegekette von Prenzlau nach Neubrandenburg existiert ebenso nur sporadisch. Prenzlau gehörte einst zum Alt-Bezirk Neubrandenburg. Auf Grund dieser historisch gewachsenen Strukturen rege ich an, den Bedarf insbesondere durch Pendler aktuell zu überprüfen.</p>	<p>Zur Verbesserung von Anschlüssen wurde im vorliegenden Entwurf Strasburg als Verknüpfungspunkt definiert.</p> <p>Die Wegekette zwischen Prenzlau und Neubrandenburg betrifft den Landkreis Vorpommern-Greifswald nicht, da der übliche Verkehrsweg über Woldegk das Kreisgebiet nicht berührt. Aus dem südlichen Bereich des Landkreises Vorpommern-Greifswald existiert mit dem SPNV bereits eine direkte Anbindung, die zudem ausgebaut werden soll.</p>
	Nach wie vor gibt es aus der Region Penkun die Nachfrage und Bitte, eine Busanbindung nach Prenzlau bzw. Schwedt/Oder (über Gartz) zu realisieren. Auf Grund einer fehlenden Mitfinanzierung durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde bisher darauf verzichtet, dieser Bitte nachzukommen.	<p>Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald ist das beabsichtigte Zielnetz unter Berücksichtigung vorhandener Nachfragestrukturen und zukünftiger Potenziale entworfen worden. Eine Einordnung der Verbindungen aus Penkun in Richtung Brüssow – Prenzlau bzw. Gartz – Schwedt/Oder in das Hauptnetz I oder II konnte nicht festgestellt werden.</p> <p>Da es insbesondere im Ergänzungsnetz einen Prüfauftrag zur sukzessiven Überplanung und Verbesserung gibt, sollte im Zuge dieser sukzessiven Netzüberarbeitung ermittelt werden, welche konkreten Bedarfe bestehen und in welcher Form eine mögliche Verkehrsleistungserbringung und –finanzierung denkbar ist.</p> <p>Das Angebot zur Abstimmung mit dem Landkreis Uckermark wird dabei gern aufgenommen.</p>
Landkreis Vorpommern-Greifswald, Amt 70.1 (Amt für Wasserwirtschaft & Kreisent-	<p>S. 41, 3.3 Bevölkerungsprognose:</p> <ul style="list-style-type: none"> - auffallend ist die im Vergleich zu GGR unterschiedliche Aufteilung der Kategorien: eine Kategorie mit konstanter Entwicklung fehlt - die prozentuale Darstellung der Entwicklungstendenzen ist hingegen deutlich besser gelungen, als die von GGR genutzte Variante (vgl. 	<p>Es wurden aus gutachterlicher Sicht zweckmäßige Kategorien dargestellt. Abbildung 8 zeigt in der Kategorie -5% bis +5% räumliche Bereiche mit konstanter Entwicklung.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
wicklung); 20.07.2017	<p>Schlussbericht „Aktualisierung der Kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vorpommern-Greifswald“, GGR 2017: S. 21)</p> <p><u>Anmerkung:</u> Ergänzt werden müsste hier, wie die Prozentwerte der Gemeinden ermittelt wurden (von... bis...) -> Wurden die Ortsteile in die Auswertung einbezogen, sollte zumindest ein Satz dazu geschrieben werden. - derzeit erfolgt die Abstimmung mit der Landesprognose M-V, da die Prognosen Stand: 07/2017 Unterschiede in einzelnen Gemeinden aufweisen (Grund: unterschiedliche Einbeziehung der Flüchtlingszuzüge in einzelne Gemeinden); <u>Hinweis:</u> kurzer Austausch mit dem zuständigen stellv. Referatsleiter der Abteilung 4, Herrn Hollenbach bzw. mit Herrn Rümenapp bzgl. dem Abgleich mit der Landesprognose M-V (Kontaktdaten Herr Hollenbach, Tel: 0385 588 – 8441, E-Mail: joern.hollenbach@em.mv-regierung.de); Ziel sollte es sein, eine möglichst einheitliche Prognose zu erstellen, um Diskussionen und Unmut in der Bevölkerung zu vermeiden</p>	<p>Ortsteilbezogenen Daten lagen dem beauftragten Gutachter während der Bearbeitungsphase des Nahverkehrsplans nicht vor, so dass diese nicht berücksichtigt werden konnten. Für nähere Angaben zur Methodik der Datengenerierung wurden die genutzte Datenquelle angegeben, da die Daten im Nahverkehrsplan nur zitiert werden.</p> <p>Die inhaltliche Bearbeitung und Abstimmung von Prognosedaten zur Bevölkerungsentwicklung ist nicht Auftragsinhalt der Erstellung des Nahverkehrsplans. Sofern eine fortgeschriebene Prognose existiert, wird das zuständige Amt über eine Fortschreibung entscheiden.</p>
	<p>Insgesamt wird in der kleinräumigen Bevölkerungsprognose von einem leichten Bevölkerungsrückgang zwischen 2015 und 2027 um ca. 4,4% ausgegangen⁶². (⁶² Alle Angaben zur Bevölkerungsentwicklung basieren auf Gertz Gutsche Rügenapp GbR (2014).) <u>Anmerkung:</u> Basieren die Daten auf der alten Bevölkerungsprognose? Wenn ja, bitte Abgleich mit neuer bzw. Änderung der Jahreszahl zu 2017 (Abstimmung mit der neuen Landesprognose von Herrn Hollenbach vorausgesetzt, Abstimmung zwischen Amt für Wasserwirtschaft und Kreisentwicklung mit Herrn Hollenbach erfolgt im wegen Urlaub vrstl. erst Mitte August, vgl. Anmerkung zu 3.3).</p>	<p>Altersgruppenspezifische Daten lagen dem beauftragten Gutachter während der Bearbeitungsphase auf Basis der Prognose aus dem Jahr 2014 vor, so dass Prognosedaten aus dem Jahr 2017 nicht berücksichtigt werden konnten (vgl. auch Stellungnahme zu S. 41, 3.3 Bevölkerungsprognosen).</p>
Uckermärkische Verkehrs-gesellschaft mbH; 21.07.2017	<p>Nach Einsicht Ihrer Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass wir unsererseits keine Ergänzungen und Hinweise haben.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Seniorenbeirat und AG Barrierefreie Stadt; 24.07.2017	Der vorliegende Entwurf entspricht den Erwartungen. Aus der Sicht der AG und Beiräte sind alle relevanten Bereiche die Barrierefreiheit betreffend erfasst worden.	Kenntnisnahme.
	Linie 3: Erweiterung bis Parkplatz „Alte Schmiede“, Einrichtung einer neuen Haltestelle in Höhe des Friedhofweges und weiterhin Einbeziehung der Haltestelle Lindenstraße Dringend erforderlich: Viele Bürger aus dem Ostseeviertel lassen ihre Angehörigen auf dem Friedhof in Eldena bestatten. In der Lindenstraße befindet sich „betreutes Wohnen“. Auf keinen Fall darf die bereits vorhandene Verbindung wegfallen. Es muss dringend eine zusätzliche Haltestelle in Friedhofsnähe angelegt werden.	Die Verlängerung der Linie 3 über Lindenstraße und Hainstraße zur „Alten Schmiede“ ist die bevorzugte Variante, die zur Sicherung der Anbindung angestrebt wird. Dem Hinweis entsprechend wird die Einrichtung eines Haltestellenpaares im Bereich der Lindenstraße/Ecke Friedhofsweg im Nahverkehrsplan ergänzt.
	Linie 4: 60-Minuten-Takt Vorschlag: Mo-Fr: 30 Minuten-Takt bis sich die Linie etabliert hat, Probezeit 6 Monate, falls der Bedarf nicht da ist, erst dann auf 60-Minuten-Takt ändern	Bei den vorgeschlagenen Umsetzungsvarianten handelt es sich um Mindestvorgaben. Im Falle von starker Nachfrage ist eine Taktverdichtung unter Maßgabe der Finanzierbarkeit jederzeit denkbar. Kritisch wirkt es jedoch erfahrungsgemäß, wenn ein eingeführtes hohes Angebotsniveau verschlechtert wird. Die Übernahme des Vorschlags wird daher nicht empfohlen.
	Geplante Grundschule Haltestelle Osnabrücker Straße Wo soll die Haltestelle entstehen?, Vorschlag: An der Osnabrücker Straße, da dann die Stadtrandsiedlung nicht belastet wird.	Es wird folgende Klarstellung entsprechend der Stellungnahme ergänzt: Eine konkrete Festlegung des Haltestellenstandortes erfolgt mit dem Nahverkehrsplan nicht, da zunächst der genaue Standort der Grundschule festzulegen ist. Es wird aber davon empfohlen, dass eine verkehrssichere Haltestellenanlage unmittelbar im Vorfeld des Schulstandortes eingerichtet wird (ggf. Wendeschleife), um ein Überqueren der Osnabrücker Straße durch Grundschüler zu vermeiden. Eine Durchfahrung der Stadtrandsiedlung wird nicht empfohlen.
Aufbau eines Haltestellenkatasters Unbedingt notwendig. Erfassung der angegebenen Daten sehr konkret und verständlich. Veröffentlichung auf Stadtkarte/ Kreiskarte oder App. Alle	Kenntnisnahme.	

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	getroffenen Aussagen und Festlegungen entsprechen den Erfordernissen, um eine gleichberechtigte Teilnahme aller am ÖPNV zu ermöglichen.	
Amt Züssow; 25.07.2017	<p>S. 72: Die flächendeckende Erreichbarkeit wird im Ergänzungsnetz zumindest an den Schultagen gewährt. Dies schränkt im ländlichen Bereich das Leben jedoch erheblich ein. Auch im Hinterland der Insel Usedom gibt es einen Tourismusbereich, welcher durch die minimale bzw. fehlende Verkehrsanbindung für den nicht autogebundenen Urlauber eingeschränkt wird. Anreisen sind am Wochenende teilweise nur im Rahmen des Hauptnetzes 1 und II möglich, danach nur über Taxinutzung. Hier sollte über Rufbus bzw. alternative Angebote nachgedacht werden. möglich sein.</p>	<p>Die Stellungnahme bezieht sich auf den Analyseteil des Nahverkehrsplans, der die Situation im Status Quo beschreibt.</p> <p>Die aus Sicht des Landkreises gewünschte zukünftige Angebotsqualität wird im Kapitel 7 beschrieben. Konkret wird die Mindestbedienung dann auch erstmals für Mo-Fr an Ferientagen eine tägliche Anbindung vorsehen. Hierbei sollen - wenn sinnvoll - auch flexible Angebotsformen wie Rufbus zum Einsatz kommen.</p>
	<p>S. 123 Mindestbedienqualität: Über die Festsetzung der Mindestbedienung in den einzelnen Netzen wird der Bereich Ergänzungsnetz am Sa., So. und an Feiertagen nicht definiert, d.h. es besteht kein Anspruch auf eine Beförderung an diesen Tagen.</p> <p>Es wird auf S. 123 darauf hingewiesen, dass die Ämter, Städte und Gemeinden auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen vereinbaren können, aber dafür ist ein finanzieller Ausgleich notwendig. Soll dies bedeuten, dass die Kommunen diesen zahlen? Der ÖPNV ist keine Aufgabe der Kommune. Die Kommunen sind auch finanziell nicht in der Lage freiwillig diese Kosten zu tragen. Es sollte innerhalb des Landkreises keine Schlechterstellung der Kommunen im Ergänzungsnetz erfolgen.</p> <p>Für touristische Schwerpunkträume ist saisonal eine Verdichtung angedacht auf Kosten des Landkreises, also aller Kommunen.</p>	<p>Im Ergänzungsnetz wird über das heutige Angebotsniveau hinaus eine deutlich ausgeweitete Mindestbedienvorgabe definiert, da derzeit – wenn überhaupt – nur an einzelnen Wochentagen eine Anbindung von Siedlungseinheiten des Ergänzungsnetzes existiert. Eine Mindestbedienvorgabe für eine Wochenendbedienung ist jedoch unter Abwägung der zu erwartenden Potenziale und der Mittelverfügbarkeiten im Ergänzungsnetz nicht realisierbar.</p> <p>Die Möglichkeit zur Vereinbarung zusätzliche Beförderungsleistungen ist ein Angebot, dass in vielen Landkreisen Deutschlands unabhängig von der Aufgabenzuordnung des ÖPNV zu den Landkreisen, kreisfreien Städten und Ländern praktiziert wird. Der Landkreis definiert aufgabengemäß die Mindestvorgaben, die durch ihn abgesichert werden sollen. Für diese Mindestvorgaben ist kein kommunaler Beitrag erforderlich, so dass keine Schlechterstellung gegeben ist. Das Niveau der Mindestvorgaben ist jedoch immer unter dem Aufgabenzuschnitt der eigenen (finanziellen) Leistungsfähigkeit zu verstehen, so dass einzelne Städte und Gemeinden darüber hinausgehende Angebotsniveaus realisieren können sollen.</p> <p>Die Angebotsgestaltung erfolgt grundsätzlich im Hauptnetz I und II angebotsorientiert, d.h. unter Berücksichtigung der potenziellen verkehrlichen Nachfrage und im Ergänzungsnetz mit davon abweichenden schwachen Nachfragestrukturen</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<p>nachfrageorientiert, d.h. zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für die vorhabenden Nachfrage. Wie erläutert, weicht der Landkreis hier zugunsten eines erhöhten Mindeststandards bereits im Sinne einer Verbesserung für den gesamten Landkreis ab. Gleichzeitig ist es aber auch erforderlich, starke Verbindungen ebenso stärken zu können, so dass im Hauptnetz I und II bei vorhandener touristischer Nachfrage aus Sicht des Landkreises das Ziel einer entsprechenden Angebotsverdichtung angestrebt wird. Dies wirkt nicht zulasten einzelner Kommunen, da die Finanzierung überwiegend durch Bundes- und Landesmittel sowie Fahrgeldeinnahmen der Fahrgäste erfolgt.</p>
	<p>S. 167, Pkt. 8.2.: Die Umsetzung der Mindestanforderungen (blendfreie Beleuchtung des Bussteigs, Wetterschutzeinrichtung usw.) an Haltestellen ist auch mit Einwerbung von Fördermittel für die Kommunen kaum möglich.</p>	<p>Die Anforderungen an die Ausstattungen von Haltestellen entsprechend dem Stand der Technik und beinhalten sowohl Anforderungen von ÖPNV-Kunden, Verkehrssicherheitsaspekte als auch Aspekte der subjektiven Sicherheit.</p> <p>Das die bauliche Anpassung und Modernisierung von Haltestellen viele Kommunen vor Herausforderungen stellt, wird dabei bestätigt. Dennoch sind im Nahverkehrsplan die Zielvorstellungen und Mindestanforderungen für den Angebotsumfang und die Angebotsqualität zu definieren, so dass auch Anforderungen an die Haltestellengestaltung zu hinterlegen sind.</p>
	<p>S. 177, Qualität der Fahrzeuge: Es wird auf ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge abgestellt. Derzeitig sind viele Fahrzeuge mit Werbung für die Region und auch für Unternehmen unterwegs, dies würde dementsprechend eingeschränkt werden.</p>	<p>Ein einheitliches Erscheinungsbild ist als klares Ziel beizubehalten und schließt nicht aus, einzelne Flächen an den Fahrzeugen zu Werbezwecken zu vermarkten.</p>
	<p>S. 179/180 Fahrradmitnahme: Der Mitnahme von Fahrrädern sollte eine höhere Priorität gerade im Ergänzungsnetz mit der geringen Anzahl der Fahrtenpaare zu kommen. Es würde Einwohnern und auch Touristen die Möglichkeit geben eine Tour per Rad und eine Tour per Bus zu absolvieren. Die Ausstattung mit Fahrradträgern am Heck der Fahrzeuge sollte auch für das Ergänzungsnetz gelten.</p>	<p>Eine deutliche Verbesserung der Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr wird im gesamten Nahverkehrsplan konsequent verfolgt, so dass eine Anpassung aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die bereits heute bestehenden Möglichkeiten der Fahrradmitnahme werden beibehalten und sollen besonders in den Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Tourismusnetz stärker untersetzt werden.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzlich sollen Linien in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen des Landkreises z.B. durch Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme aufgewertet werden – hier für alle Netzebenen. • Darüber hinaus wird auf Kapitel 8.3 verwiesen, in dem die Maßnahme „Initiative Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV“ beschrieben wird, die ebenfalls auf eine Verbesserung der Verknüpfung von Rad und Bus ausgerichtet ist.
	S. 209/210 Finanzbedarf Investitionen: Haltestellenkonzept - der Ausbau der Haltestelle ist mit den Gemeinden langfristig zu planen.	Kenntnisnahme. Der gemeinsame Planungsansatz wird im Nahverkehrsplan bereits beschrieben.
	S. 214: Im Nahverkehrsplan bekommt der Tourismus einen hohen Stellenwert, was auch in gewisser Weise richtig ist. Jedoch ist eine Teilfinanzierung der Maßnahmen nicht über Tourismusabgabe möglich. Hier wird auf die Kostentragung des Landkreises abgestellt und auf die Bemühungen das KAG entsprechend zu ändern. Warum wird im Bereich Tourismus nicht auf eine Beteiligung der Kommunen mit Tourismusschwerpunkt abgestellt? . Für zusätzliche Angebote im Ergänzungsnetzwerk sollen ggf. die betreffenden Kommunen eine Finanzierung übernehmen	Es wird ein einheitlicher Ansatz für den gesamten Landkreis vorgeschlagen. Der Tourismus wird dabei als ein Handlungsschwerpunkt des Nahverkehrsplans neben vielen anderen berücksichtigt – insbesondere der gesamthaften Gestaltung von Mindestbedienvorgaben für den gesamten Landkreis. Es ist jedoch zu unterscheiden zwischen dem sachlich dienlichen Vorschlag einer Anpassung des KAG, um eine Mitfinanzierung von touristischen Verkehren über Tourismusabgaben zu ermöglichen und der Tatsache, dass alle Städte und Gemeinden (unabhängig von der touristischen Bedeutung) die Möglichkeit erhalten müssen, auch Angebotsniveaus über den vom Landkreis leistbaren Mindeststandard hinaus umsetzen zu können. Ein Widerspruch wird hier nicht gesehen.
	S. 264, 1. Abbildung: GS Schlatkow noch enthalten.	In den angegebenen Datengrundlagen wird ein Sachstand dargestellt, zu dem noch der Schulstandort der Grundschule existiert hat. Daher wird die Abbildung an dieser Stelle beibehalten. In der Darstellung des Ist-Standes im Abbildung 12 wird der Schulstandort jedoch wie oben angegeben entfernt.
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; 26.07.2017	Bei der Ausweisung und Kategorisierung grenzüberschreitender Verbindungen in Abschnitt 7 NVPVG und Abschnitt 4.3.2 NVP-MSE stelle ich keine grundsätzlichen Unterschiede fest. Lediglich die Verbindung Greifswald - Altentreptow - Neubrandenburg kommt nur im NVP-MSE als Verbindungsrelation II. Ordnung vor. Bei allen anderen grenzüberschreitenden Hauptnetzrelationen liegen die Unterschiede lediglich in der konkreten	Kenntnisnahme. Die Verbindung Greifswald – Altentreptow – Neubrandenburg wird nur im Abschnitt Greifswald – Jarmen als Hauptnetzebenen I definiert. Die übergeordnete Verbindung

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	täglichen Bedienungshäufigkeit bzw. der zeitlichen Lage der Fahrten.	Greifswald – Neubrandenburg wird derzeit als Teil des Fernbuslinienverkehrs abgedeckt.
	In den Karten (Abbildungen 33 und 34) sollten diese Relationen allerdings auch grenzüberschreitend dargestellt werden, wie in den Tabellen 27 und 28, um nicht den Eindruck des Endens an der Kreisgrenze zu erwecken.	Die kreisübergreifenden Verbindungen des sonstigen ÖPNV (Greifswald – Demmin, Greifswald - Grimmen, Anklam – Friedland mit Anschluss nach Neubrandenburg und Jarmen – Demmin) werden bereits in den Abbildungen 33 und 34 so dargestellt, dass kein Eindruck des Endens an der Landkreisgrenze entsteht.
	Wir hatten in unserem NVP (Abschnitt 4.3.2, Tabelle 4-2), erläutert, dass die Zuständigkeit für eben diese grenzübergreifenden Relationen nicht beim Landkreis MSE liegt und somit die Einflussnahmöglichkeiten in der Umsetzung begrenzt sind und für den Landkreis MSE nur Zielstellungen darstellen können.	Kenntnisnahme. Es wird jeweils der Hinweis ergänzt: „Dies stellt lediglich Zielstellungen dar, da die Zuständigkeit nicht beim Landkreis Mecklenburgische Seenplatte liegt.“
	Wir gehen davon aus, dass die Möglichkeit der Abstimmung im Interesse der Fahrgäste aus beiden Landkreisen besteht, ggf. auch über die konkrete technologische Umsetzung mit Ergänzungsbedienung o.ä.	Das Angebot zur Abstimmung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird gern aufgenommen.
Ortsteil-vertretung Friedrichshagen; 27.07.2017	Obwohl Friedrichshagen ein Ortsteil der Stadt Greifswald ist, besteht fast keine Anbindung an den ÖPNV. Lediglich mit der Bushaltestelle an der L26, durch den Regionalverkehr des Landkreises haben Bürger eine Möglichkeit die Stadt zu erreichen. Dabei müssen sie bis zu 3 Km zur Bushaltestelle laufen. Für Kinder und Rentner unzumutbar, aber auch für alle anderen mit vollen Einkaufstaschen und bei Regen und Schnee. Friedrichshagen hatte als Ortsteil der Stadt Greifswald jahrzehntelang eine Busverbindung, die vor 3 Jahren von den Verkehrsplanern der Stadt, ohne vorherige Absprache mit den Einwohnern des Ortsteiles, plötzlich gestrichen wurde. Nur auf heftige Beschwerde der Ortsteilvertretung war die Stadt bereit einen Schülerersatzverkehr, Kleinbus, 8 Plätze, ersatzweise einzusetzen, der lediglich die Schüler um 7.00 Uhr zu den Schulen Ostseevierviertel I und II fährt und 15.30 Uhr zurückbringt. Dabei werden beide Haltestellen in Friedrichshagen angefahren. Bei der Erarbeitung des langfristigen Stadtentwicklungskonzeptes, sowie in vielen anderen Beratungen, hat die Ortsteilvertretung auf diese unhaltbare	Kenntnisnahme. Mit Stand 2015 werden entsprechend Einwohnermelderegister für den Ortsteil Friedrichshagen 230 Einwohner angegeben. Die dem Gutachter erst seit 07. Juni 2017

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Situation mehrfach hingewiesen. Von 2015 bis 2018 wird sich die Einwohnerzahl des Ortes mehr als verdoppeln. Hinzugekommen sind hauptsächlich Familien mit Kinder. Kinder die im schulpflichtigen Alter sind, oder es in den nächsten Jahren werden. Gleichzeitig steigt der Anteil von Rentnern stetig an. Wie organisiert ein Rentner ohne Auto seine Arztbesuche, Einkäufe und Besuche von Kulturveranstaltungen oder anderen Teilen des öffentlichen Lebens. Im Sommer eventuell noch mit dem Fahrrad und im Winter? Bis in das Zentrum der Stadt sind es mehr als 20 Kilometer hin und zurück. Ist das zumutbar bei Schnee und Eis? Mit welchem Recht wird unser Ortsteil vom öffentlichen Nahverkehr einfach abgeschnitten? Was machen Schüler, die am Nachmittag an den außerschulischen Aktivitäten teilnehmen möchten, wie Sport und Kultur? Haben Berufstätigen kein Recht auf Nutzung des ÖPNV, zur Arbeit, zum Einkauf, oder zu anderen Aktivitäten? Greifswald ist eine Fahrradstadt, aber wer möchte das seinen Kindern zumuten? Es ist klar, eine Busanbindung von Friedrichshagen an den Stadtverkehr, wie sie früher schon immer bestand, ist nicht kostendeckend. Wenn wir diese Entwicklung zulassen, werden nach und nach alle Ortsteile am Rande der Stadt ausgegrenzt.</p> <p>Schaut man in den Fahrplan der Stadt Greifswald, ist Friedrichshagen nicht vorhanden.</p> <p>Nun wird der Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 aufgelegt. Es ist Zeit zu handeln. Viele Familien unterhalten derzeit, vor allem im Winter, 2 Autos, um die täglichen Dinge des Lebens zu realisieren, da die Bushaltestelle an der L26 bis zu 3 Km vom Wohnhaus entfernt ist. Fahrradboxen an der Bushaltestelle sind bei schlechtem Wetter keine Alternative.</p> <p>Zielsetzung, Vorschlag, Fahrplan: Montag bis Freitag, Linie 2</p> <p>07.00, 09.00, 14.00, 17.00 Uhr: Abfahrt Friedrichshagen oberer OT, mit Halt unterer OT, mit Anbindung Greifswald und Umsteigemöglichkeit für Weiterfahrt gesamtes Stadtgebiet. Rückfahrt: 11.00 Uhr, 15.30 Uhr, 18.00 Uhr,</p>	<p>vorliegenden Ergebnisse einer kleinräumigen Bevölkerungsprognose für den Landkreis auf Ortsteilebene weisen für den Prognosehorizont 2018 ca. 238 und für den Prognosehorizont 2030 ca. 244 Einwohner aus. Im ISEK werden weiterhin mit Stand 2014 96 Wohneinheiten im Ortsteil Friedrichshagen ausgewiesen (vgl. ISEK, Tabelle 11). Stand November 2016 werden im Ortsteil Friedrichshagen im ISEK Flächenpotenziale in Gebieten ohne rechtskräftigen B-Plan ausgewiesen (vgl. ISEK, Tabelle 21):</p> <ul style="list-style-type: none"> • E004 Ergänzungssatzung Friedrichshagen: mögliche 60 Wohneinheiten als Einfamilienhäuser • F36 Friedrichshagen (Wohnbauflächen gemäß Flächennutzungsplan): keine Angaben zu möglichen Wohneinheiten <p>Trotzdem die Belastbarkeit kleinräumiger Bevölkerungsprognosen stark eingeschränkt ist, <u>kann</u> auch unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Flächenpotenziale für den Wohnungsneubau eine mögliche <u>Verdopplung der Einwohnerzahlen keinesfalls erkannt werden</u>.</p> <p>Dies ist nicht zutreffend (siehe oben).</p> <p>Für die Verbindung Greifswald entlang der L26 in Richtung Kemnitz und weiter in Richtung Wolgast definiert der Nahverkehrsplan die Hauptnetzrelation I Greifswald – Lubmin – Wolgast sowie die Hauptnetzrelation II Greifswald – Katzow – Wolgast, so dass an Wochentagen <u>mindestens ein ca. stündliches Grundangebot</u> für die Haltestelle an der L26, Abzweig Friedrichshagen resultiert. Die fußläufige Anbindung ist damit in</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>20.00 Uhr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass um 7.00 Uhr (Friedrichshagen) und 15.30-16.00 Uhr (Neö-Schule) der reguläre Schülerverkehr eingebunden ist, mit den Schulen im Ostseeviertel I und II, und die Kinder den Unterricht rechtzeitig erreichen und verlassen können. Auch die Einbindung der Haltestellen Norma und zukünftig Alte Schmiede ist wünschenswert.</p>	<p>der Tat nicht ausreichend gewährleistet. Daher greift weiterhin die Netzebene Ergänzungsnetz zum Anschluss der Haltestellen im Ortsteil Friedrichshagen. Dabei werden zwei Fahrtenpaare bzw. unter Berücksichtigung der Schülerbeförderung insgesamt drei Fahrtenpaare definiert.</p> <p>Damit resultiert aus dem Nahverkehrsplan, dass mindestens ein zusätzliches Fahrtenpaar für den Ortsteil Friedrichshagen vorgesehen werden soll.</p> <p>Darüber hinausgehend Vorgaben sind unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit zur erwarteten Einwohnerentwicklung nicht herleitbar und auch im Vergleich zu anderen Siedlungseinheiten ähnlicher Größe im Landkreisgebiet im Sinne einheitlicher Bedienvorgaben nicht zu empfehlen.</p> <p>Der gewünschte Fahrplan ist aus Sicht einer Fahr- und Umlaufplanung nicht fahrbar und führt bei Umsetzung der zeitlichen Fahrplanlagen zu acht Fahrtenpaaren. Die Entscheidung über diese deutlich gegenüber den Mindestbedienvorgaben hinausgehenden Bedienhäufigkeit liegt daher im Ermessen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und wird durch den Nahverkehrsplan selbst dann nicht ausgeschlossen, wenn hier leider keine dementsprechende Empfehlung gegeben werden kann.</p>
<p>Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald; 31.07.2017</p>	<p>Insgesamt können wir den Entwurf sowohl in seinen umfangreichen (Defizit-) Analysen als auch in den Vorschlägen gut nachvollziehen. Auch die im Vergleich mit dem Landesplan deutlich andere Prognose ist u.E. gut begründet. Besonders bestärken kann man den vorgestellten Ansatz in folgenden Punkten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verstärkung integrierte Taktverkehre • bessere Verknüpfung Greifswald und engeres Umland • Systematisierungen/bessere Koordination in Hinblick auf Information, Corporate Identity, Haltestellenausstattung, Abstimmung Schülerverkehr • Förderung sowohl von flexiblen als auch alternativen Bedienformen und inter-/multimodalen Angeboten (z.B. Fahrradmitnahme, Kombiniert mobil) • Abstimmung auch mit benachbarten Landkreisen (v.a. im Stadt-Umland-Bereich Greifswald/Stralsund/Grimmen) • Die geplante Citybus-Linie 4 verspricht eine Erschließung bislang schlecht durch den ÖPNV-versorgter Bereiche, sollte in Wieck gut mit der Linie 2 vertaktet werden. 	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> Die Erschließung des Bereichs Bertold-Beitz-Platz ist zu begrüßen. Im Hinblick auf die Mobilitätsbedürfnisse des an 24-Stunden-Dienstpläne gebundenen Personals der Universitätsmedizin ist es ein erster Schritt. Ein Semesterticket ist ebenfalls zu begrüßen. 	
	<p>Vor allem aus touristischer Sicht ist eine Verbindung von der Insel Usedom nach Greifswald ohne Umstieg in Züssow sehr wünschenswert. Aus Pendlersicht ist vor allem eine gute, umsteigefreie Verknüpfung in Richtung Rostock wünschenswert.</p>	<p>Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich leider keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes.</p>
	<p>Die derzeitigen Standorte des Carsharing in Greifswald sind suboptimal, da ein Standort im Zentrum fehlt (ZOB/EKZ Gleis 4?). Das ist natürlich für den Nahverkehrsplan nachrangig, im Hinblick auf multimodale Mischformen dennoch interessant.</p>	<p>Die Standorte des Carsharing entwickeln sich laufend weiter. Im Nahverkehrsplan werden die derzeitigen Standorte aktualisiert, da mittlerweile zwei neue Stationen am Bahnhof und am Theater eingerichtet wurden.</p>
	<p>Bisherige Erfahrungen mit P&R-Konzepten haben gezeigt, dass diese Verkehrsform an Attraktivität verliert, je näher die Plätze an den Zielorten liegen. D.h., wenn ein Anfahren der Greifswalder Innenstadt reduziert werden soll, sind Plätze innerhalb des Greifswalder Stadtgebiets eher weniger geeignet. Sowohl zur Bildung von Pendlergemeinschaften als auch zum Umstieg von Auto auf Bus ist aus unserer Sicht eher zu überlegen, ob der Wechsel nicht an Standorten wie den Anschlussstellen Gützkow, Süderholz und das Pommerndreieck oder im Bereich Moeckow/Berg erfolgen sollte.</p>	<p>Die Bildung von Pendlergemeinschaften findet bereits derzeit statt, wobei oftmals keine Pendlerparkplätze, sondern wilde Parkflächen belegt werden. Dies kann z.B. im Umfeld der BAB-Abfahrt Gützkow der A20 beobachtet werden. Erfahrungsgemäß ist jedoch selbst bei einem maximal zu erwartenden Fahrtenangebot eines 60-Minuten-Taktes ein Umstieg vom Pkw auf den Bus eher nicht zu erwarten, so dass die Empfehlung nicht übernommen wird. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass die Verknüpfung des Pkw zur den Angeboten des SPNV an allen Zugangsstellen sichergestellt und verbessert werden sollte. Dies wird im Nahverkehrsplan bereits gefordert.</p>
	<p>Auch wenn wir in einer sehr dünn besiedelten Region leben und Vernetzung immer mit hohem Aufwand verbunden ist, erscheint die Einrichtung eines Kundenbeirats sinnvoll. Ein solches Gremium, in dem regelmäßige NutzerInnen aus den verschiedenen Teilen des Landkreises ihre konkreten Erfahrungen benennen, konkrete Vorschläge machen und geplante</p>	<p>Es bestehen derzeit keine Ziele des Landkreises in Richtung der verbindlichen Vorgabe von Kundenbeiräten etwa als Bestandteil von Qualitätsmanagement- oder Beschwerdemanagementverfahren. Vielmehr wird auf die Vorschläge zur besseren Einbindung der Zielgruppe der Schüler bzw. derer Erziehungsberechtigten bei der</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Entwicklungen kommentieren/kritisch begleiten können, kann vielleicht die kundenorientierte Weiterentwicklung des Nahverkehrs sinnvoll unterstützen.</p>	<p>Angebotsgestaltung verwiesen, da hier ein deutlich wahrnehmbares Problem besteht, dem durch den Nahverkehrsplan strukturell entgegengewirkt werden soll.</p>
<p>Amt Peenetal / Loitz; 01.08.2017</p>	<p>Der Nahverkehrsplan soll für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Hansestadt Greifswald eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen sichern, das den bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen entspricht. Es wird begrüßt, dass mit dem vorliegenden Entwurf die Fortschreibung für die Planung des Nahverkehrs im Landkreis und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erfolgt. Dies ist aus unserer Sicht notwendig, um den zukünftigen Herausforderungen zum Beispiel hinsichtlich des demografischen Wandels, geänderter Mobilitätsanforderungen oder strenger Umweltauflagen gerecht zu werden.</p> <p>Für das Amt Peenetal/Loitz stehen insbesondere die Mobilität der Einwohner, der Pendler, von Touristen und Schülerinnen und Schüler im Vordergrund. Uns ist wichtig, dass sich diese Zielgruppen sicher und einfach im öffentlichen Nahverkehr fortbewegen können. Im vorliegenden Entwurf werden Maßnahmen aufgezeigt, um das bestehende Nahverkehrsnetz zu erhalten und zu optimieren, Defizite abzubauen und den Nahverkehr insgesamt zu verbessern. Es werden folgende Vorschläge des Landkreises Vorpommern-Greifswald ausdrücklich unterstützt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. Jährliche Fahrplangespräche als gemeinsames Verfahren zwischen Verkehrsunternehmen, Schulleitern, den Schüler- und Elternvertretungen sowie dem Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV zu etablieren. Zudem bedarf es einer regelmäßigen Abstimmung, ob das derzeitige Angebot für die Schülerbeförderung ausreichend ist. • 2. Die Definierung mittels Leitfadens (einschließlich Förderung) zum Thema „Bürgerbus“ durch das Land Mecklenburg-Vorpommern mit den Vertretern der Aufgabenträger des SPNV und des sonstigen ÖPNV im Land und den Verkehrsunternehmen. • 3. Die Prüfung des Landkreises für die für die An- und Abreise zu den Berufsschulstandorten erforderlichen Fahrten an den betreffenden Feiertagen der allgemein bildenden Schulen bedarfsorientiert verkehren zu lassen sowie bei Bedarf die derzeitigen Erreichbarkeitsprobleme durch Fahrtenoptimierung oder ergänzende Angebote zu verbessern. • 4. Den Teil der Verbindung Greifswald - Loitz - Demmin (Hauptnetz I). Die Verbindung über Sassen im Gesamtkonzept des Abschnittes Greifswald - Loitz - Demmin mit zu planen. • 5. Die Einführung einer flächendeckenden Rufbuslösung. • 6. Die Aufnahme der Verbindung Greifswald-Loitz-Demmin für die Einrichtung und Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien, da sie überregional sowie touristisch eine wichtige Funktion übernimmt. • 7. Einsatz flexibler Bedienformen im sonstigem ÖPNV <p>Ferner wird begrüßt, dass die Thematik Barrierefreiheit aufgegriffen wurde. Auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist die Umsetzung möglichst vieler für die Barrierefreiheit notwendiger Maßnahmen schnellstmöglich anzustreben. So wichtig diese Maßnahmen sind,</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	sollte hierbei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit beachtet werden. So sollte der barrierefreie Ausbau beispielsweise wenn möglich immer mit ohnehin anstehenden Bauarbeiten verknüpft werden. Ebenso findet die Berücksichtigung der Fahrradmitnahme im vorliegenden Entwurf die volle Zustimmung.	
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH; 03.08.2017	<p>S. 116 f., Tabellen 27, 28: Die Aufspaltung von Linien in Abschnitten mit verschiedenen Netzkategorien ist problematisch.</p> <p>Im Netz von VBG-L gibt es zudem viele einfahrende Verkehre anderer Verkehrsunternehmen. Das erschwert eine Vertaktung. Es besteht erheblicher Abstimmungsbedarf.</p> <p>Linie 506 hat in beiden Richtungen eine große Bedeutung für die Schülerbeförderung. Das Fahrgastpotential außerhalb der Schülerbeförderung kommt zu erheblichen Teilen aus Schönwalde und dem Ostseeviertel. Ein grundsätzlicher Umbau der Linie führt aus unserer Sicht zu Akzeptanzverlust bei den Fahrgästen. Vergleiche auch Planungen UHGW</p>	<p>Eine „Aufspaltung“ erfolgt dann, wenn aus Sicht der zugrundeliegenden Untersuchungen unterschiedliche zweckmäßige Mindestbedienvorgaben abgeleitet werden. Dies ist z.B. auf der Verbindung Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems (Greifswald – Neuenkirchen = Hauptnetz I sowie Neuenkirchen – Insel Riems = Hauptnetz II). Daraus resultiert, dass im Falle der Umsetzung auch eine sukzessive Anpassung von Linienverläufen erforderlich sein kann.</p> <p>Bezogen auf Verbindungen mit mehreren Verkehrsunternehmen ist eine Abstimmung unerlässlich. Der NVP definiert dazu den Zielrahmen, der im Rahmen der Laufzeit des NVP angestrebt werden soll. Bei bestehenden Liniengenehmigungen ist dies auf freiwilliger Abstimmungsbasis ab sofort möglich. Sollte dies nicht möglich sein, ist eine Anpassung der Linienkonzessionen bei Neuerteilung erforderlich, um die gewünschte Verkehrserschließung zu erreichen.</p>
	<p>Ausbau der Stadt-Umland-Beziehungen vgl. obige Ausführungen. <i>[Anmerkung des Gutachters: gemeint ist die Stellungnahme vom 24.05.2017 zu S.59, Abbildung 18]</i></p> <p>Zusätzliche Angebote erfordern insbesondere mehr (kleinere) Fahrzeugeinheiten und Fahrpersonal.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>S. 124, Tabelle 33: Wie sind die Taktwechsel zu gestalten? Um die abgestimmte Schülerbeförderung nicht zu beeinträchtigen, sollten die Takte mglw. erst nach 8.00 Uhr bzw. 16.00 Uhr einsetzen oder wechseln. Verschiebungen ermöglichen hierbei die effektivere Umlaufgestaltung für die Rückfahrten.</p>	<p>Die Angaben in Tabelle 33 bilden Circa-Werte ab, um eine Fahr- und Umlaufplanung aufbauend auf die Mindestbedienvorgaben zweckmäßig zu ermöglichen. Der Grundsatz von Takt- bzw. taktähnlichen Verkehren in den Netzebenen Hauptnetz I und II soll zu attraktiveren Verkehren auch für Zielgruppen außerhalb des Schülerverkehrs führen. Eine Beschränkung auf Takte sollte nicht grundsätzlicher Ansatz sein, jedoch sind begründete Ausnahmen/Abweichungen möglich.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>AVG Greifswald: Die Anbindung aus / nach Lubmin an SPNV und Fernverkehr ist in der Durchführung problematisch, da im SPV versetzte, z.T. „unsaubere“ Takte vorliegen.</p> <p>AVG Anklam: Am Wochenende auf dem Hauptnetz I Saisonfahrten (Mai bis Oktober) einführen, bspw. vormittags und später Nachmittag anstelle von 4 ganzjährigen Fahrtenpaaren</p> <p>Bedienung in den Ferien an die entsprechende Situation anpassen – siedlungsschwache Ortschaften nachfrageorientiert anfahren – Erfahrungswerte nutzen</p>	<p>Die Verknüpfung von SPV und Bus aus/nach Lubmin am Bahnhof Greifswald könnte z.B. in Anlehnung an die vertakteten RE-Züge Stralsund – Berlin erfolgen. Eine Anschlussgewährung zu/von allen Zügen wird derzeit nicht machbar sein. Mittelfristig soll das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr zusammen mit dem SPNV jedoch einen ungefähren Stundentakt zwischen Berlin und Stralsund ergeben, so dass die Anschlussgestaltung dann daran angepasst werden sollte.</p> <p>Die angegebenen Mindestbedienvorgaben für die Verkehrstage Samstag sowie Sonn- und Feiertags sind auch auf den Verbindungen Greifswald - Lubmin bzw. Anklam - Wolgast als ganzjährige Angebote gedacht.</p> <p>Es ist nicht zu empfehlen, vom Grundsatz eines verlässlichen Angebotsstandards im ganzen Landkreis abzuweichen. Gleichwohl ist situationsentsprechend der Einsatz von bedarfsorientierten Bedienformen zulässig, der aufbauend auf Erfahrungswerte erfolgen kann.</p>
	S. 137 Erreichbarkeit von Berufsschulorten aus dem AVG-Bediengebiet: Grundsätzlich bestehen bereits aus den benannten Ortschaften Verbindungen mit Umstieg in Anklam. Eine weitere Ausgestaltung ist möglich, führt aber zu erheblichem Mehraufwand.	Kenntnisnahme. Um keine unnötigen Kosten zu erzeugen, formuliert der Nahverkehrsplan den Prüfauftrag, um erforderliche Fahrtmöglichkeiten zu identifizieren, die dann nach vorheriger Fahrtwunschanmeldung durch die Berufsschulen verkehren können.
	S. 177 ff.: Vorgabe des Durchschnittsalter von 7 Jahren ist für uns nicht zutreffend. Gemäß Ausschreibungsunterlagen: 8,5 Jahre vorgegeben. Höchstalter von 14 Jahren – umsetzbar.	Der angegebene Wert wird von 7 auf 8,5 Jahren korrigiert.
	S. 211: Die Realisierbarkeit von Erlösen i.H.v. 1,60 € je FPKM ist nicht auf allen Linien als sicher anzunehmen, insbesondere dann nicht, wenn Leistungen ausgebaut werden. <i>[Anmerkung des Gutachters: In der Stellungnahme werden zur Berücksichtigung durch den Gutachter unternehmensspezifische Angaben zu Kosten und Erlösen angegeben. Aus Wettbewerbs- und Vertraulichkeitsgründen erfolgt keine Darstellung dieser Angaben.]</i>	Die Daten werden bei der Überarbeitung des Kapitels 10.3 berücksichtigt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Vorschlag AVG für Ergänzungsnetz (in Interesse der Fahrgäste):</p> <p>Orte ab 3.000 EW → mind. 3 Fahrtenpaare pro Woche; Ortschaften darunter mind. 2 Fahrtenpaare pro Woche, Aufgrund von Fahrgasthinweisen und entsprechender Fahrzeitverkürzung würde die AVG Anklam auf zwei Linien im Ergänzungsnetz in Ortschaften mit mind. 3.000 EW eine spätere Nachmittagsfahrt mit aufnehmen → weitere zusätzliche FPKM in Höhe von 28.922. Neue Gesamtsumme der FPKM 2018: 1.239.038</p>	<p>Der im Nahverkehrsplan hinterlegte Entwurf für die Mindestbedienstandards im Ergänzungsnetz zielt auf zwei Fahrtenpaare je Tag, so dass er über dem Vorschlag der Stellungnahme liegt. Da die Umsetzung eine sukzessive Überplanung der Angebote des Ergänzungsnetzes erfordert und die Realisierung auch die Mittelverfügbarkeiten berücksichtigen muss, beinhaltet der Vorschlag einen möglichen sinnvollen Zwischenschritt. Eine Anpassung des Nahverkehrsplans ist dafür nicht erforderlich.</p>
<p>Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Regionalgruppe Greifswald – Usedom; 07.08.2017</p>	<p>Zu Kap. 7.10 / Seite 144 ff: Es erscheint fraglich, ob zwischen den Unistandorten Innenstadt und Beitzplatz das unterstellte große Verkehrsbedürfnis besteht. Wie groß ist das Fahrgastpotential zwischen Medizin / MaNat und Geisteswissenschaften (mit jeweils eigener Mensa) tatsächlich?</p> <p>Die geplante Verlegung der Buslinie 2 von der Wolgaster Straße über den Campus bringt erhebliche Fahrzeitverluste für die Greifswalder Hauptbuslinie. Aus meiner Erfahrung als langjähriger ÖPNV-Zuständiger in Greifswald weiß ich, dass es immer wieder Kritik an den langen Fahrzeiten der Busse gab und gibt, so dass die geplante umwegige und verkehrlich schwierige Busführung, die verlängerten Fahrzeiten und die hohen Kosten einer neuen Bustrasse durch eventuelle Fahrgastgewinne am Campus nicht gerechtfertigt erscheinen.</p>	<p>Eine zeitgemäße angebotsorientierte ÖPNV-Entwicklung erfordert u.a. zur Unterstützung der klimapolitischen Ziele der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, dass die derzeit nur unzureichend angebotenen Entwicklungsbereiche (Wohnungsbau, Dienstleistungen, Forschung, Industrie) besser erschlossen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch der Bereich Uni-Campus Beitzplatz untersucht. Die möglichen Fahrgastpotenziale und Gründe für die vorgeschlagene Maßnahme werden im Nahverkehrsplan in Kapitel 7.10 beschrieben und erläutert. Es wird deutlich darauf hingewiesen, dass nicht nur Studierende als potenzielle Zielgruppe wahrzunehmen sind, sondern auch Beschäftigte der Forschungs- und Medizinstandorte sowie Patienten, Besucher etc.</p> <p>Aus gutachterlicher Sicht wurden bei der Ermittlung der im Nahverkehrsplan gezeigten Ergebnisse auch die Auswirkungen auf Fahrzeiten berücksichtigt, die bei Ansatz einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 15 km/h und einen Zusatzpuffer für etwaige Anforderungszeiten bei Lichtsignalanlagen bei maximal ca. vier Minuten je Richtungen liegen. Eine Erheblichkeit kann hier unter Abwägung der Gesamtfahrzeiten und Berücksichtigung der verbesserten Verkehrserschließung nicht bestätigt werden. Selbstverständlich wurden die Maßnahmenempfehlungen in enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsbetrieb Greifswald mbH entwickelt, um eine grundsätzliche Fahrbarkeit sicherzustellen. Kritik an Fahrtverläufen wurde insbesondere im Vorfeld der Umsetzung des Citybuskonzepts laut, jedoch ist die konsequente Umsetzung in der rückblickenden Evaluation ein voller Erfolg gewesen, da das System Citybus jährliche Fahrgaststeigerungen aufweist.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Der ADFC empfiehlt daher, diese Busführung lediglich als Prüfvariante in den NVP aufzunehmen und weist darauf hin, dass eine alternative Busführung über die Greifswalder Hauptachse R.-Petershagen-Allee keinesfalls in Frage kommt.	Eine Alternativvariante über die Rudolf-Petershagen-Allee wurde nicht vorgeschlagen. Aus gutachterlicher Sicht wird insgesamt die Beibehaltung der Maßnahmenempfehlung empfohlen, da eine verbesserte öffentliche Mobilität nicht hinsichtlich einmaliger überschaubarerer Infrastrukturanpassungskosten in Frage zu stellen ist.
	Zu Kapitel 7.10/S. 147: Es sollte zumindest erwähnt werden, dass mit der neuen Linienführung der Linie 3 Wieck abgehängt wird und dafür eine Umsteigehaltestelle definiert werden muss (Volksstadion)?	Die Haltestelle Wieck, Brücke wird durch die Linie 3 mit vier Fahrtenpaaren an Sonn- und Feiertagen bedient. Der Regellinienweg ist aktuell auf die Endhaltestelle Elisenhain und zukünftig auf eine Haltestelle im Bereich Alte Schmiede ausgerichtet. Es ist nicht zutreffend, von einem Abhängen der Ortslage Wieck zu sprechen, denn die Erschließung der Haltestelle Wieck, Brücke wird nach wie vor durch die Linie 2 unverändert sichergestellt. Die Möglichkeit der Beibehaltung der Anbindung der Haltestelle Wieck, Brücke an Sonn- und Feiertagen wird auch keinesfalls in Frage gestellt, so dass in allen Abbildungen Einzelfahrten nach Wieck, Brücke durch die Linie 3 dargestellt werden (vgl. Abbildung 35 und 39). Da es sich bei einem Nahverkehrsplan jedoch um einen verkehrspolitischen Rahmenplan handelt, wird auf eine Vorgabe zu konkreten Fahrplanangaben an einzelnen Wochentagen verzichtet.
	Zu Kapitel 8.3 und 8.4: Der ADFC begrüßt und unterstützt die in diesen Kapiteln skizzierten Konzepte einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel Fahrrad und öffentlicher Verkehr sowie die Einbeziehung des Car- und BikeSharings ins öffentliche Mobilitätsangebot.	Kenntnisnahme.
	Kapitel 8.6: Die Zielstellung zur Fahrradmitnahme im städtischen ÖPNV sollte deutlicher formuliert werden. Der ADFC fordert im Stadtbusverkehr wieder die alte Regelung einzuführen, welche eine Fahrradmitnahme im Bus vorsah, soweit andere Nutzergruppen nicht benachteiligt werden, und diese Regelung durch die Busfahrer auch konsequent anzuwenden. Die im Entwurf skizzierte Fahrradmitnahme im Regionalverkehr wird unterstützt.	Der Nahverkehrsplan zielt auf eine konsequente Verknüpfung der Verkehrsträger und damit auch auf die Verknüpfung von ÖV und Rad. Dies wird durch die Stellungnahme auch gewürdigt. Der Nahverkehrsplan beinhaltet zum einen Maßnahmen zur infrastrukturellen Verknüpfung als auch in einigen Teilbereichen die Verbesserung von Mitnahmemöglichkeiten. Im Zuge der Analysephase zur Erstellung des Nahverkehrsplans aber auch im Zusammenwirken mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, mit dem Verkehrsunternehmen sowie dem Nahverkehrsbeirat wurde eine Fahrradmitnahme in den drei Linien des Citybus Greifswald nicht als

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Problempunkt herausgearbeitet, so dass eine verbesserte Vernetzung von Bus und Rad weiterhin Vorrang vor der Mitnahme im Bus hat. Die Forderung wird daher nicht übernommen.
IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern; 09.08.2017	Punkt 4.10 Service und Marketing: Bezüglich der Aussagen zur Betriebsleittechnik und Anschlussicherung (vgl. S. 82) wurden wir von den betroffenen Unternehmen darauf hingewiesen, dass die Investition in neue Betriebsleittechnik (RBL) erst nach der Erteilung der Linienkonzessionen möglich ist, wodurch der Ausbau erst 2018 erfolgen kann. Wir bitten dies in der Formulierung des Absatzes zu berücksichtigen.	Der Hinweis wird in Kapitel 4.10 übernommen und die Formulierung auf „voraussichtlich im Jahr 2018“ angepasst.
	<p>Punkt 7.2 Einheitliche Netzkonzeption für den Landkreis Vorpommern-Greifswald:</p> <p>Die Schaffung einer aufgabenträgerübergreifenden Netzkonzeption, die sowohl den SPNV als auch den sonstigen ÖPNV umfasst und dabei die heterogene Kreisstruktur (Ländlicher Raum, SUR Greifswald, Tourismusgebiete usw.) berücksichtigt, ist aus verkehrspolitischer und raumordnerischer Sicht nachvollziehbar und zu begrüßen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der schwierigen demografischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen in Teilbereichen des Landkreises Vorpommern-Greifswald sollte aber die Zuordnung einzelner Linien (bspw. Li. 202, 210 und 225) in das Hauptnetz 1 und II nochmals geprüft und zusammen mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Zusätzliche angebotsorientierte Leistungen gemäß der Mindestbedienstandards für das Hauptnetz 1 und II sind aus Sicht einzelner Fahrgastgruppen sicher wünschenswert, müssen aber für die Unternehmen, insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wirtschaftlich vertretbar sein.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der gewählte Planungsansatz basiert auf einer konsequente Abstimmung mit den Unternehmen, damit etwaige Zielkonflikte zwischen Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und den Erfordernissen der Mobilitätssicherung aus Sicht des Aufgabenträgers weitgehend in Übereinstimmung gebracht werden können. Die Zuordnung der Verbindungsrelationen erfolgte aufbauend auf die dargestellte Methodik, unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises und der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sowie in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis. Die Einordnung der benannten Linien wurde nochmals mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmt, so dass die perspektivische Entwicklung des Angebots wie dargestellt angestrebt wird.</p>
	Bezüglich der landkreisübergreifenden Verbindung Anklam - Friedland - Neubrandenburg sollten die unterschiedlichen Netzklassifizierungen mit ihren	Auf das Ziel der Anschlussgestaltung wird im Nahverkehrsplan hingewiesen. Es wurde auf eine möglichst passfähige planerische Lösung hingearbeitet und es liegt hier auch

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>unterschiedlichen, jeweils im NVP-VG bzw. NVP-MSE definierten Bedienungsstandards bei der Abstimmung der Anschlüsse in Friedland Berücksichtigung finden. Der Erhalt der Anschlüsse wäre im Interesse eines attraktiven kreisübergreifenden ÖPNV wichtig.</p> <p>Unklar bleibt in diesem Zusammenhang der Umgang mit der Verbindung Greifswald - Jarmen - Neubrandenburg (Li. 300 mit Brechung in Jarmen), die im Entwurf des NVP-VG nur im Abschnitt Greifswald - Jarmen (Hauptnetz 1) berücksichtigt wurde, an anderer Stelle des Entwurfs (vgl. S. 139) jedoch als wünschenswerte landesbedeutsame Buslinie hervorgehoben wird.</p>	<p>kein wesentlicher Widerspruch der beabsichtigten Verkehrsbedienug vor. Gleichwohl ist es nicht möglich, den vorliegenden Nahverkehrsplan mit dem des Nachbarlandkreises in vollkommene Übereinstimmung zu bringen. Da jedoch eine Abstimmung im Rahmen des TÖB-Verfahrens erfolgte, wird bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans eine operative Abstimmung mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte angestrebt (vgl. Abwägung zur Stellungnahme des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte).</p> <p>Bei der Verbindungsrelation Greifswald – Neubrandenburg handelt es sich um Buslinienfernverkehr, so dass aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald der Fokus auf die Verkehrsbedürfnisse im sonstigen ÖPNV gelegt wird. Dennoch wird im Sinne eines ganzheitlichen und integrierten Planungsansatzes vorgeschlagen, dass diese Relation durch ein landesfinanziertes verlässliches Busangebot unterstützt werden sollte. Beide Argumente widersprechen sich dabei nicht.</p>
	<p>Punkt 7.7 Einsatz flexibler Bedienformen/Punkt 7.9 Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV: Die Einführung flächendeckender Rufbuslösungen zur Umsetzung der Mindestbedienvorgaben im Ergänzungsnetz wird im Entwurf des NVP-VG (vgl. S. 138) als eine Maßnahme zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV genannt. Insbesondere im ländlichen Raum zeigt jedoch die Praxis unserer Mitgliedsunternehmen, dass zahlreiche flexible Angebote im Durchschnitt nur gering ausgelastet sind. Der gewollte Sammeleffekt entsteht dort in der Regel nicht. Dem gegenüber sind aber deutlich höhere Vorhaltekosten für Personal und Fahrzeuge zu verzeichnen.</p> <p>In diesem Zusammenhang könnte ggf. das Taxi als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche, wie in § 1 Abs. 2 ÖPNVG M-V aufgeführt, Berücksichtigung finden.</p>	<p>Wie richtig dargestellt, ist der Einsatz bedarfsorientierter Bedienformen eine mögliche Maßnahme wobei der Nahverkehrsplan den Einsatz von konventionellen und bedarfsorientierten Bedienformen gleichberechtigt nach Maßgabe der jeweils sinnvollsten Betriebsform zulässt. Die geringe Auslastung bedarfsorientierter Bedienformen ist dabei systembedingt, da ja gerade Bereiche mit geringer Nachfrage damit versorgt werden sollen. Da der Nahverkehrsplan auch die Kostenrealitäten mitdenkt, wird in Kapitel 7.9 ein Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe vorgeschlagen.</p> <p>Das Taxi kann gerade in den besonders ländlichen Räumen aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald keinen Versorgungsauftrag ausreichend sicherstellen. Dies stellt nur einen theoretisch möglichen Ansatz dar, der den Menschen vor Ort keinerlei Mehrwert bringt. Zum einen ist die Zahl der Taxi- und Mietwagenunternehmen in den ländlichen Bereichen begrenzt und zum anderen ist aus sozialen Gründen vielen Menschen mit Mobilitätsbedarf die Zahlung von Taxitarifen im Vergleich zu ÖPNV-</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		<p>Tarifen nicht zuzumuten. Vorhandene Taxi- und Mietwagenunternehmen sind zudem bereits oftmals Partner der gesetzlichen Krankenkassen und der Verkehrsunternehmen, so dass das klassische Taxigeschäft bei Anfragen oftmals nicht funktioniert. Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurde dies stichprobenhaft geprüft.</p>
	<p>Punkt 7.8 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem sonstigen ÖPNV: Das Kapitel 7.8 enthält Aussagen zu verschiedenen alternativen Angebotsformen. Bei der Entwicklung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen ist die Konkurrenzsituation zu gewerblichen Verkehren zu beachten. Gewerbliche Verkehre dürfen nicht durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen in ihrer Existenz gefährdet werden. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote müssen den Kriterien des PBefG und der BOKraft genügen sowie die Anforderungen an gewerbliche Personenbeförderung erfüllen (z.B. Genehmigungspflicht). Auch dem Taxi sollte als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche, wie in § 1 Abs. 2 ÖPNVG M-V aufgeführt, eine entsprechende Bedeutung im NVP-VG beigemessen werden.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan schlägt keinerlei Maßnahmen vor, die gesetzlichen Regelungen zuwiderlaufen oder eine Konkurrenzsituation begünstigen sollen. Zum Aspekt Taxi- und Mietwagenunternehmen wird auf die oben stehende Abwägung verwiesen.</p>
	<p>Punkt 7.9 Maßnahmen des Landkreises Vorpommern-Greifswald zur Weiterentwicklung des sonstigen ÖPNV: Mit der Weiterentwicklung von Verbindungen des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept (vgl. S. 138 f), i. S. eines landesbedeutsamen Busliniennetzes, greift der Entwurf des NVP-VG einen Ansatz aus dem Entwurf des ILVP-MV von 2016 auf. Den Ansatz haben wir im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum ILVP-MV kritisch bewertet, da der Planverfasser (das EM MV) zahlreiche Punkte offen ließ. So ist weiterhin unklar, was sich der Planverfasser konkret unter einem derartigen Netz vorstellt, wie die rechtliche und finanzielle Ausgestaltung aussehen soll und auch welchen Zeitansatz man für die Vorbereitung und Umsetzung dieses Vorhabens vorsieht. Bei der regionalen Umsetzung des Ansatzes sollte daher zumindest ein besonderes Augenmerk auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die</p>	<p>Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt die im Entwurf des ILVP-MV skizzierte Strategie für ein landesbedeutsames Busliniennetz. Entsprechend der Stellungnahme sollen die vorhandenen Konzessionen weiterentwickelt werden, die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben und die finanziellen Mittel zur Aufwertung der Verkehr anhand eines landesweit einheitlichen Qualitätsstandards zu Verfügung gestellt werden. Es wird eine entsprechend Konkretisierung in Kapitel 7.9 ergänzt, damit klar wird, dass keine Konkurrenzierungen geschaffen werden sollen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Gesamtfinanzierung des ÖPNV gelegt werden. Der Ansatz sollte auch nicht dazu führen, dass zusätzliche Angebote geschaffen werden, die in direktem Wettbewerb zum bestehenden Angebot des sonstigen ÖPNV stehen. Hierdurch würde die Gefahr bestehen, dass ein Teil der Fahrgäste zu den neuen Angeboten abwandert und sich die Erlössituation hinsichtlich eigenwirtschaftlicher Linienverkehre verschlechtert. Vor diesem Hintergrund sollten derartige „Premiumprodukte“ grundsätzlich durch die bereits konzessionierten Unternehmen erbracht werden.</p> <p>Die Auflistung der vom Landkreis Vorpommern-Greifswald für ein hochwertiges Buskonzept erwogenen Verbindungen (vgl. S. 138 / 139) umfasst auch die Verbindung Pasewalk - Ueckermünde. Vor dem Hintergrund der bestehenden SPNV-Verbindung zwischen Pasewalk - Ueckermünde (RE 4, 2h-Takt mit teilweiser Durchbindung Ri. Neubrandenburg / Bützow) stellt sich die Frage, ob durch ein zusätzliches hochwertiges Busangebot nicht ein Parallelangebot vorgehalten wird, dass ggf. die Fahrgastzahlen im SPNV zwischen Pasewalk und Ueckermünde reduziert und ggf. den SPNV zukünftig zur Disposition stellt.</p>	<p>Bei der Auflistung der Relation Pasewalk – Ueckermünde handelt es sich um einen Fehler, dieser wird durch Streichung korrigiert.</p>
	<p>Punkt 8.2 Ausstattung, Bau und Unterhalt von Haltestellen: Hinsichtlich der Haltestellenausstattung sollte geprüft werden, ob an bedeutenden bzw. touristisch relevanten Haltestellen bestimmte Fahrgastinformationen (Aushänge an Hauptverknüpfungspunkten, Tarifübersicht, Liniennetzplan) auch auf Englisch bzw. im deutschpolnischen Grenzraum auf Polnisch vorgehalten werden können. Dies könnte die Nutzung von ÖPNV-Angeboten durch ausländische Touristen usw. erleichtern (Abbau von Zugangsbarrieren / Informationsdefiziten) und ist im benachbarten europäischen Ausland bereits oftmals gängige Praxis.</p>	<p>Dieser Hinweis wird in Kapitel 8.10 übernommen.</p>
	<p>Punkt 8.5 Qualität der Fahrzeuge: Laut den „Zusätzlichen Vorgaben für Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald“ (vgl. S. 178) müssen die eingesetzten Fahrzeuge einen barrierefreien Zugang</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ermöglicht sowohl den Einsatz von Niederflurfahrzeugen als auch den Einsatz von Fahrzeugen mit Hublift. Daher ist ein weiterer Anpassungsbedarf im Nahverkehrsplan nicht erforderlich, denn als übergeordnetes Ziel bleibt die</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>ermöglichen. Dies ist im Interesse eines barrierefreien ÖPNV grundsätzlich zu begrüßen. Vor dem Hintergrund des teilweise schlechten Straßenzustandes - insbesondere im Bereich zahlreicher Kreisstraßen bzw. Gemeindestraßen im ländlichen Raum - sollte aber die Bevorzugung von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen gegenüber hochflurigen Fahrzeugen mit Hublift bzw. Rampe nochmals überprüft werden. Gegebenenfalls könnte auch ein abgestufter Ansatz verfolgt werden, bei dem Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge vorrangig im Hauptnetz 1 und II (i.d.R. im Bundes- und Landesstraßennetz), dagegen aber hochflurige Fahrzeuge mit Hublift bzw. Rampe weiterhin im Ergänzungsnetz eingesetzt werden können. Der Einsatz hochfluriger Fahrzeuge mit Hublift bzw. Rampe im Ergänzungsnetz hätte darüber hinaus tendenziell auch Vorteile hinsichtlich des Sitzplatzangebotes (insbes. Bei Schülerbeförderung) und des Reisekomforts bei längeren Reisezeiten (insbes. Im Ergänzungsnetz). Wir regen an, diese Aspekte insbesondere in der Maßnahmenplanung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit (vgl. S. 186) zu berücksichtigen.</p> <p>Das vom Landkreis geforderte Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge von 7 Jahren (vgl. S. 178) halten wir für problematisch. Zum einen liegt dieser Wert unter der vorgeschriebenen Zweckbindung für geförderte Fahrzeuge, zum anderen ist dieser Wert insbesondere bei eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehren und dem Einsatz ungeförderter Fahrzeuge wirtschaftlich kaum zu vertreten. Diesbezüglich sollte auch geprüft werden, inwiefern der zum Ansatz gebrachte Wert von 7 Jahren mit den Laufzeiten der Konzessionen in Einklang steht.</p>	<p>Zielstellung der vollständigen Barrierefreiheit gesetzlich bindend.</p> <p>Die Regelungen zur Altersstruktur der eingesetzten Fahrzeuge zielen sowohl auf Klimaschutz-, Komfort-, aber auch Fahrgastsicherheitsaspekte und können daher nicht entfallen. Entsprechend der Stellungnahme der Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH vom 03.08.2017 wird der angegebene Durchschnittswert von 7 Jahren jedoch auf 8,5 Jahren korrigiert. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass keine Vorgabe die Definition von fahrzeugbezogenen Qualitätskriterien einschränkt.</p> <p>Es wird weiterhin angemerkt, dass der Landkreis die Hinweise der Verkehrsunternehmen aufgreifend auf zu erwartende längere technische Lebenszyklen von klimafreundlichen Antriebsarten in Kapitel 8.5 eingehen wird, so dass die im Entwurf definierten Angaben ausdrücklich nur für die konventionellen Antriebstechnologien (Verbrennungsmotoren) gelten sollen. Für Fahrzeuge mit klimafreundlichen Antriebstechnologien wird auf eine Festlegung verzichtet, jedoch eine Überprüfung dieses Tatbestandes in 2022 vorgesehen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Punkt 8.9 Tarife und Vertrieb: Transparente Tarifstrukturen, attraktive Tarifangebote und Vertriebsformen werden aus Fahrgastsicht (Pendler, Touristen usw.) zunehmend wichtiger und sind grundsätzlich wünschenswert und zu begrüßen. Bei allen Maßnahmen muss die Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen jedoch stets im Auge behalten werden.	Kenntnisnahme.
Amt Am Peenestrom, für die Gemeinde Krummin; 10.08.2017	<p>Es wäre zu begrüßen wenn eine regelmäßige Verbindung vom Dorf auch für ältere Bewohner aufgenommen ist, welche auch außerhalb der Schulzeit fährt. Die Realität sieht aber leider so aus, dass nur in der Schulzeit überhaupt ein Bus fährt. Morgens fährt ein Bus um kurz vor 7:00 Uhr. Zu dieser Zeit hat weder ein Arzt noch eine Einkaufsmöglichkeit geöffnet und es kann alten Bewohner wohl nicht zugemutet werden bei Wind und Wetter erst zwei Stunden vor dem Laden auf seine Öffnung zu warten. Es ist dringend notwendig, dass sowohl während der Schulzeit, aber auch in den Ferien mindestens morgens um 9:00 Uhr oder 10:00 Uhr eine Verbindung nach Wolgast geschaffen wird und auch eine wieder zurück unabhängig vom Schulbus fährt. Aktuell sieht es in den Sommerferien so aus, dass die gesamten 6 Wochen überhaupt keine Anbindung für die Einwohner der Gemeinde Krummin besteht. Das gilt auch für alle anderen Ferien und Feiertage. In Krumm in leben aktuell etwa 240 Einwohner, davon sind etwa 1/3 über 60 Jahre. Nicht alle wollen und können selbst noch ein Auto fahren. Fahrten zum Arzt sind bei dieser Situation nur schwer sicherzustellen, obwohl gerade viele Ältere auf regelmäßige Arztbesuche angewiesen sind. Ich denke die Forderung nach einer Verbindung morgens hin und kurz nach dem Mittag zurück ist nicht zu viel verlangt, sondern das Mindestmaß was an öffentlichen Nahverkehr laufen muss.</p>	Der vorliegende Nahverkehrsplan sieht im Bereich des Ergänzungsnetzes vor, dass entgegen der heutigen Situation auch an Ferientagen eine Anbindung erfolgen soll. Damit werden an den Wochentagen Montag bis Freitag mindestens zwei Fahrtenpaare als Mindestbedienvorgabe definiert. Da es sich beim Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan handelt, werden konkrete Fahrplanzeiten jedoch nicht vorgegeben.
	Als zweiten Punkt möchte ich die im Nahverkehrsplan enthaltenen touristischen Linien ansprechen. Ich finde gut, dass solche Ideen aufgegriffen und umgesetzt werden. Eine solche touristische Linie möchte ich für die Gemeinde Krummin anregen. In der Gemeinde Krummin gibt es über 85 angemeldete Zeitwohnsitze, also mindestens 150 zusätzliche, nicht über das	Linien des Tourismusnetzes werden durch den Landkreis unterstützt, werden jedoch eigenwirtschaftlich, d.h. im wirtschaftlichen Risiko des jeweiligen Busunternehmens angeboten. Eine verbindliche Vorgabe durch den Landkreis ist daher nicht möglich.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Einwohnermeldeamt erfasste Bewohner, welche sich selbst oder andere gerade in den Sommermonaten in der Gemeinde aufhalten. Hinzu kommen unzählige Bewohner von Ferienwohnungen, welche in den Sommermonaten die Einwohnerzahl mindestens verdoppeln lässt. Zudem gibt es in Krummin den Naturhafen, welcher mit 150 Liegeplätzen von Mai bis September regelmäßig fast voll ist. Gäste der Boote kommen selbstverständlich nicht mit dem Auto, sondern mit Booten und sind auf eine gute landseitige DPNV-Anbindung angewiesen. Da diese bislang nicht vorhanden ist, fahren sehr viele mit Rädern von UsedomRad oder Leihautos. Ich bin aber sicher, dass bei einer regelmäßigen getakteten Linie, beispielsweise im zwei oder drei Stunden-Takt, auch viele auf den Bus umsteigen. Diese Anbindung sollte idealerweise Richtung Insel, also mindestens bis zum nächsten Bahnhof, besser Richtung Trassenheide oder Zinnowitz erfolgen. Aber nicht nur von der Gemeinde Krummin Richtung Insel besteht Bedarf. Auch umgekehrt ist Krummin mit der Kirche, dem Naturhafen, den Gartencafés Naschkatze und Pferdetränke, aber auch dem Feng-Shui Garten und dem Fischstübchen in Neeberg längst ein Anziehungspunkt für Einwohner und Gäste der Insel, aber auch über die Insel hinaus. Ich verstehe die touristischen Linien als Ergänzungsangebot um sowohl Einwohner als auch Gästen auch die stilleren, erholsameren Regionen der Insel zu zeigen und eine getaktete Verbindung dorthin herzustellen. Die Gemeinde Krummin setzt sich deshalb für die Aufnahme einer solchen Verbindung in den Nahverkehrsplan ein.</p>	
	<p>Weiterhin ist angebracht worden, insbesondere die kleineren Gemeinden durch einen Rufbus (gerade an den Wochenenden) weiterhin am OPNV teilhaben zu lassen. Durch die eher ländlich geprägte Struktur und die zunehmende demografische Entwicklung zeigt sich, dass vor allem ältere, nicht motorisierte Bürger (insbesondere) an Wochenenden Schwierigkeiten haben, Ihre Gemeinden über den OPNV zu verlassen. Hier wäre es wünschenswert einen Rufbus einzuführen, der bei Bedarf und entsprechender Auslastung angerufen werden kann. Diese, auch zeitliche</p>	<p>Die Idee der Einführung von bedarfsorientierten Bedienformen (wie z.B. Rufbus) wird in Kapitel 7.9 des Nahverkehrsplans im Zuge der Umsetzung der Mindestvorgaben des Nahverkehrsplans bereits verfolgt. Ein Angebot an Wochenenden ist hierbei jedoch bisher nicht angedacht, da der Landkreis die Gestaltung der Mindestbedienvorgaben auch unter Berücksichtigung der eigenen (finanziellen) Leistungsfähigkeit gestalten muss.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Flexibilität, wäre für die darauf angewiesenen Bürger eine enorme Aufwertung ihrer Mobilität.	
Kreiselternrat; 10.08.2017	Wir gehen davon aus, dass dieses Beteiligungsverfahren damit noch nicht beendet ist. In der Kürze der Zeit können wir jedoch nur zusammengefasst Hinweise, Anmerkungen geben.	Das Verfahren der Beteiligung entspricht den gesetzlichen Vorgaben und beinhaltet Begleitgremien, die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie das derzeitige Verfahren zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange. Der Kreiselternrat hat die Möglichkeit wahrgenommen, sich im Begleitkreis des Landkreises einzubringen, so dass Hinweise bereits am Anfang des Erarbeitungsprozesses eingeflossen sind. Eine darüber hinausgehende Beteiligung ist nicht vorgesehen und möglich.
	Seit Januar sind wir mit der Volksinitiative "Kostenfreie Schülerbeförderung....." insbesondere in unserem Landkreis unterwegs. Nach dem Lesen des Beteiligungsentwurfes erscheint mir unser Vorhaben umso wichtiger, denn es führt am Ende zu mehr Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, zu weniger bürokratischem Aufwand und zur Stärkung des ÖPNV, um nur drei positive Effekte der kostenfreien Schülerbeförderung anzuführen.	Kenntnisnahme.
	In unserem Landkreis gibt es mehrere Schulen in freier Trägerschaft, wir begrüßen es, wenn diese zukünftig gleichberechtigt mit allen Eckdaten (aktuelle Schülerzahlen etc.) Berücksichtigung fänden.	Im Nahverkehrsplan werden – soweit verfügbar – Daten zu allen Schulstandorten wiedergegeben.
	Wichtig ist aus unserer Sicht, dass Fahrplankonferenzen normaler Bestandteil der Schulorganisation werden und alle Beteiligten rechtzeitig über den nächsten Termin der Zusammenkunft informiert werden. Die regelmäßige Schulung des Beförderungspersonals in Sachen Inklusion ist ebenso bedeutsam.	Es wird auf das in Kapitel 7.6 dargestellte Abstimmungsverfahren hingewiesen, dass erstmals auch die Hauptnutzergruppe Schüler bzw. deren Erziehungsberechtigte beinhaltet. Die Schulungsinhalte an Fahrpersonal ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften und beinhalten darüber hinaus Aspekte der Fahrgastinformation.
	In unserem Flächenkreis sollte auch zukünftig Schülerbeförderung eingerichtet werden.	Die Sicherstellung der Schülerbeförderung wird im Nahverkehrsplan u.a. in den Kapiteln 7.5 und 7.6 behandelt.
	Verkehrssicherheit während der Fahrtzeiten sollte oberste Priorität haben, es sollte bei Auffälligkeiten über den Einsatz von Busengeln nachgedacht	Eine verkehrssichere Fahrweise ist eine berufliche und gesetzliche Grundanforderung an das Fahrpersonal. Grundsätzlich kann das Fahrpersonal darüberhinaus z.B. bei

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	werden, die während der Fahrt Sorge dafür tragen, dass insbesondere junge Schüler *innen sich sicher fühlen. Es sollte sich auch mit den Schulen über kontinuierliche soziale Projekte diesbezüglich ausgetauscht werden.	Auffälligkeiten keine Aufsichts- oder Erziehungsaufgaben übernehmen, da diese in elterlicher Verantwortung sowie über den staatlichen Erziehungsauftrag beim Schulwesen liegt.
	Der Aufbau des Haltestellenkatasters kann von den Schüler*innen unterstützt werden. Eine Idee ist ein Onlineverfahren, wo möglichst alle Haltestellen aufgelistet sind und Schüler*innen, Eltern den gegenwärtigen Zustand in einem Ankreuzverfahren kurz und knapp darstellen können. Kundenbefragungen als normale Feedbackkultur sollten ohne viel Aufwand etabliert werden.	Beteiligungen von Kindern und Jugendlichen bei Erfassungen von Infrastrukturen gibt es z.B. im Land Brandenburg mit Projekten wie „Kleine Adler“ etc., in denen Probleme an Schulwegen aufgenommen werden. Im Nahverkehrsplan wird in den Kapiteln 8.2 und 8.7 bereits darauf hingewiesen, dass bei der Erstellung von Haltestellenkataster und Haltestellenkonzepten eine enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden etc. erforderlich ist. Die genaue Ausgestaltung des Verfahrens wird nach Beschluss des Nahverkehrsplans festgelegt, so dass auch Elemente der Schülerbeteiligung denkbar sind.
	Neben der steigenden Bedeutung der beruflichen Schulen in der Schülerbeförderung ist aus unserer Sicht ebenso die Erreichbarkeit der Ausbildungsbetriebe in die Planungen mit einzubeziehen.	Die Erreichbarkeit von Standorten der beruflichen Schulen und von Betrieben (und damit auch von Ausbildungsbetrieben) wurde bei der Erstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Unter anderem zielen die ausgeweiteten Mindestbedienvorgaben auf eine kreisweite Verbesserung der Erreichbarkeitssituation.
	Wichtig ist aber auch, dass endlich die tatsächlichen Kosten eines einzelnen Schülers in der Schülerbeförderung ermittelt werden, aus den Tabellen der Zuschüsse geht dies nicht hervor.	Die Darstellung der Kosten einzelner Schüler in der Schülerbeförderung ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
Landkreis Vorpommern-Rügen; 10.08.2017	Wir haben Interesse an der Zusammenarbeit zur Erstellung der Haltestellenkataster und würden gern das Thema landesbedeutende Buslinien gemeinsam verfolgen. Die Bewertung der Verbindung zwischen Greifswald und Grimmen (Neben- oder Hauptachse) prüfen wir zur Fortschreibung des NVPL, die eventuell zum Ende des Jahres 2018 vorgesehen wird. Anmerkungen zum Nahverkehrsplan haben wir nicht, sind aber gespannt auf eine Positionierung des Landes und würden gern weiter informiert werden.	Kenntnisnahme. Das Angebot der Zusammenarbeit wird gern angenommen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Gemeinde Ostseebad Heringsdorf; 10.08.2017	S. 72: nach: „Ausbau der Kooperationen zwischen Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte“ – einfügen „einschließlich grenzüberschreitender Angebote“	Der Hinweis wird übernommen.
	S. 114: in der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf findet Ortsbusverkehr statt, Linien 290 und 291 – auch als rot unterlegten Kreis darstellen	Die Angebote der Kaiserbäderlinie (Linien 290 und 291) werden der Kategorie Tourismusnetz zugeordnet (vgl. Kapitel 7.2), so dass eine Doppelausweisung als Stadt- und Ortsverkehr nicht erfolgt.
	S. 126: Tabelle 36 Bedienqualität Bansin-Heringsdorf-Ahlbeck Grenze: zeitlich erweitern auf 20.00 Uhr, Taktfolge Saison 30 Minuten übrige Zeit 1 Stunde	Der Hinweis zur Taktfolge wird übernommen. Die Erweiterung der Bedienungszeit wird auf 18:00 angepasst entsprechend der derzeitigen eigenwirtschaftlich erbrachten Bedienung.
	S. 164: nach „durch Pendler“ einfügen : „Fahrgäste von der Insel Usedom – Einwohner überwiegend zum Aufsuchen medizinischer Einrichtungen und Touristen für Ausflugsfahrten in die Städte Greifswald und Stralsund“. Bitte einfügen: „Die umstiegsfreie Verbindung Insel Usedom – Wolgast - Züssow – Greifswald – Stralsund muss wieder eingeführt werden.“	Es existieren auch Pendlerbeziehungen, die mit dem SPNV durchgeführt werden sowie An- und Abreiseverkehr im Tourismus, so dass eine Aufzählung medizinisch bedingter Fahrten und Ausflugsfahrten nicht ergänzt wird. Genaue Angaben zu den Gründen der Verkehrsmittelwahl liegen zudem nicht vor. Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Der Landkreis hat jedoch bei der Frage umsteigefreier Verbindungen grundsätzlich keinen Einfluss auf die langfristig festgelegte und zum Teil bereits vertraglich gebundene Vergabestrategie des Landes.
	S. 229: Linien 290 und 291 als Bemerkung einfügen: Saison 30 Minuten-Takt	Der Hinweis wird übernommen.
	S. 237: nicht Grundschule „Ahlbeck“ sondern Grundschule „Heringsdorf“ Träger Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, volle Halbtagschule, Anzahl Schüler 275	Hier ist die Gemeinde Ahlbeck im Amt Stettiner Haff gemeint.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 237: Wegfall Grundschule „An der alten Feuerwehr“ wegen Zusammenlegung Schulstandorte OT Seebad Bansin, Seebad Ahlbeck und Seebad Heringsdorf	Hier ist die Grundschule Heringsdorf gemeint, der Eintrag wird angepasst.
Regionaler Planungsverband Vorpommern; 10.08.2017	Grundsätzlich wird begrüßt, dass nunmehr für den gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald ein einheitlicher Nahverkehrsplan aufgestellt wird. Die damit verbundenen verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen den regionalplanerischen Grundsätzen und Zielen in Vorpommern. Die Vorschläge für die räumliche Erschließung und die Netzkonzeption bilden eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Vorpommern-Greifswald. Auch das Qualitätskonzept wird begrüßt. Auffällig ist, dass eine Reihe von Prüfaufträgen formuliert sind, obwohl eine klare Positionierung des Landkreises zu erwarten gewesen wäre.	Kenntnisnahme.
	Tabelle 33, S. 124: Grundsätzlich wird die Mindestbedienqualität mitgetragen. Im Hauptnetz I sollte aber der Mindestbedienzeitraum Montag – Freitag bis 20:00 Uhr verlängert werden. Insbesondere hinsichtlich der Verbindungen aus dem Oberzentrum Greifswald in die jeweiligen Zentralorte sind Abfahrten bis 20:00 Uhr vorzusehen.	Es wird in Tabelle 33 eine Mindestbedienqualität definiert, die u.a. auch die (finanzielle) Leistungsfähigkeit des Landkreises berücksichtigen muss. Bei vorhandenen Verkehrsbedürfnissen sind darüber hinausgehende Angebote ausdrücklich möglich.
	S. 38 2. Absatz: die Abnahme der Bevölkerungszahl ist nicht kontinuierlich bis 2015, die Tabelle zeigt eine leichte Zunahme im Jahr 2015.	Das Wort „kontinuierlich“ wird entfernt.
	Tab. 4 und Tab 6: es sollten die gleichen Basisjahre für die Bevölkerungsentwicklung verwendet werden, dann stimmt auch die Überschrift der letzten Spalte in Tab. 6 wieder	Die Spaltenbezeichnung in Tabelle 6 wird korrigiert.
	S. 48 Mitte: der Begriff „Tourismusindustrie“ ist nicht angebracht, besser wäre „Tourismuswirtschaft“	Der Vorschlag wird übernommen.
Frauenbeirat der Universitäts-	Grundsätzlich plädiert der Frauenbeirat für eine Nahverkehrsvision, die folgenden Kriterien entspricht: günstig, einfach und flexibel. In einer dünn besiedelten Region wie der unseren, in der selbst Verbindungen von Stadt zu	Kenntnisnahme.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
und Hansestadt Greifswald; 10.08.2017	Stadt oft schwierig zu bewerkstelligen sind, kommt einem Nahverkehrskonzept eine wichtige Bedeutung zu. Wichtige und interessante Aspekte haben wir in dem vorliegenden Konzept gefunden; zu folgenden Punkten haben wir Anmerkungen:	
	S. 23, Verkehrsanbindung im Oberzentrum: Stralsund und Greifswald sind ein gemeinsames Oberzentrum. Um diesen Begriff mit Leben zu füllen, sollten sich Einwohnende wie auch Gäste innerhalb dieses Oberzentrums ähnlich frei bewegen können wie mit dem ÖPNV in Großstädten – das sowohl in zeitlicher wie auch finanzieller Hinsicht. Wir plädieren für eine ÖPNV-Taktung innerhalb des Oberzentrums alle 30 Min. zu S-Bahn-ähnlichen Tarife.	Langfristig entsteht bei Umsetzung der Planungen der DB Fernverkehr für einen 2-Stunden-Takt im Fernverkehr eine Überlagerung des 1-Stunden-Taktes zwischen Stralsund und Greifswald (bzw. weiter bis Züssow). Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Dennoch formuliert der Landkreis aus seiner Sicht wichtige Anforderungen für den Schienenverkehr (siehe Kapitel 7.12) und greift dabei auch das Ziel der Sicherstellung des Verkehrsangebots auf der Relation Stralsund – Greifswald – Züssow auf. Das Ziel von Verbundtarifen unter Einbeziehung u.a. des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird im vorliegenden Nahverkehrsplan als langfristig realistisch eingeschätzt. Reine „S-Bahn-Tarife“ existieren allerdings nicht.
	S. 114, Abb. 33, Stadt-Umland-Verkehr: Am Beispiel von Jager und Horst ist der Umkreis zum Stadt-Umland-Verkehr zu klein gezogen. Sehr viele Kinder und Jugendliche aus diesen Dörfern gehen in Greifswald zur Schule oder fahren dorthin zu außerschulischen Aktivitäten, viele Erwachsene arbeiten in Greifswald. Wir plädieren für günstigere Verbindungen (SPNV) in finanzieller und zeitlicher Hinsicht.	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Ebenso ist die Regelung der verkehrlichen Erschließung für die Ortsteile Jager und Horst der Gemeinde Sundhagen (Landkreis Vorpommern-Rügen) nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
	S. 141, Anbindung touristischer Schwerpunkte: Jeeseer könnte Beispiel für einen ‚touristischen Schwerpunkt‘ sein als stadtnahes, mit dem Zug erreichbares Ausflugsziel – dafür ist die Rückfahrkarte für 8 Euro für eine 7 minütige Fahrt doch recht teuer. Die Mitnahme eines Fahrrads beträgt dann zusätzlich € 9 (s. S. 179/180) – pro Person mit Rad sind das 17 €! Wir plädieren für günstige Fahrangebote im Sinne eines familienfreundlichen Nahtourismus.	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist ebenso wie die konkrete Regelung von Tariffhöhen nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Der Haltepunkt Jeeseer (Landkreis Vorpommern-Rügen) ist derzeit im 2-Stunden-Takt angebunden.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass der Nahverkehrsplan aus Sicht des Landkreises deutlich auf eine Verbesserung der touristisch ausgerichteten Angebote des ÖPNV sowie eine Verzahnung von Tourismuswirtschaft und ÖPNV hinwirkt.
	S. 179/180, Mitnahme von Fahrrädern: Im Tarifgebiet B der Bahn (Strecke Züssow-Barth) kostet eine Fahrradmitnahme 4,50 € unabhängig davon, ob man eine oder alle Stationen fährt. Wenn man z. B. von Jeeser nach Greifswald fährt, wäre es zwar besonders für Kinder und Jugendliche, die vom Dorf in die Stadt wollen, sinnvoll, ein Fahrrad mitzunehmen; die Kosten sind allerdings exorbitant: 9 € für Hin- und Rückfahrt zahlt man allein für ein Fahrrad zuzüglich Fahrkarte! Dasselbe gilt natürlich auch für Ausflugswillige aus Greifswald, die allerdings bei einer vierköpfigen Familie € 36 nur für den Radtransport zahlen müssen. Im Tarifgebiet A (Usedom) kostet die Fahrradmitnahme lediglich 4 €, und es gibt eine Ermäßigung auf 2 € für Monats- und Jahreskarteninhaber. Wir plädieren für entsprechend günstige Preise für die Fahrradmitnahme innerhalb der Region – besonders für Kinder und Jugendliche. (s. Abb. 26)	Die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern und ist ebenso wie die konkrete Regelung von Tariffhöhen nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans. Es wird jedoch auf das Angebot der Fahrrad-Tageskarte (Tarifgebiet B) der UBB für 4,50 Euro sowie der Fahrrad-Tageskarte der DB Regio für 5,50 Euro (anstatt 9 Euro) hingewiesen, dass auch in den Zügen der UBB gilt.
	S. 189, Schüler- und Azubi-Ticket: Kinder und Jugendliche müssen ihre Ausbildungsstätten nicht nur schnell, sondern vor allem günstig erreichen können. Wir plädieren dringend für die Einführung von Schüler- und Azubi-Tickets möglichst in Kombination mit Fahrrad-Tickets.	Auf Seite 189 wird das Ziel der Einführung eines Schülerfreizeittickets verfolgt. Die Regelungen zu ermäßigten Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr bleiben unabhängig davon bestehen. Es kann aber bei Durchführung der Prüfung zum Schülerfreizeittickets eine Kombination mit der Fahrradmitnahme im SPNV berücksichtigt werden. Dieser Aspekt wird ergänzt.
	S. 189, Touristische Kombi-Angebote: Gerade in touristischen Gegenden sind die Angebote des ÖPNV oft nicht ausreichend. Kürzere Taktzeiten müssten angeboten werden, bedarfsorientierte, flexible Angebote gehören dazu, sichere Nachtbusse vor allem für Frauen und Jugendliche sind erforderlich. Entstehende Mehrkosten könnten durch eine Nahverkehrsflatrate, die auch an die Kurtaxe gekoppelt sein kann, ausgeglichen werden. Zu überprüfen wäre, inwieweit eine Nahverkehrsflatrate für alle zu realisieren ist. Wir	Der Nahverkehrsplan definiert über die heutige Bedienung hinausgehende Mindestbedienvorgaben. Angebote im Nachtverkehr sind aus Sicht des Landkreises jedoch nicht leistbar, können aber bei Nachfrage eigenwirtschaftlich durch die Verkehrsunternehmen angeboten werden. Die Kopplung von Tourismusabgaben und ÖPNV-Verkehr wird im Nahverkehrsplan bereits vorgeschlagen. Eine Nahverkehrsflatrate wird vom Gutachter als Gästekarte

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	plädieren für die Aufnahme einer Nahverkehrsfltrate für das Land MV mit der Bitte um Überprüfung der Kosten pro Person.	verstanden. Die Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen ist ebenso bereits als Ziel definiert.
	Schließlich unterstützt der Frauenbeirat ausdrücklich die Forderungen des Seniorenbeirats und der AG Barrierefreie Stadt zur Erweiterung der Linie 3, zur Taktung der Linie 4 und dem Aufbau eines Haltestellenkatasters.	Kenntnisnahme.
Verband Deutscher Verkehrsunter- nehmen e. V. - Landesgruppe Nord; Verband Mecklenburg- Vorpommer- scher Omnibus- unternehmen e. V.; 11.08.2017	Der Entwurf lässt erkennen, dass es sich um eine ausgewogene Rahmenplanung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben handelt. Positiv fällt auf, dass aus der eingehenden Analyse und Benennung der Gegebenheiten zu den derzeitigen Linienbündeln begründete Konzepte zum Angebot und zu Linienbündeln und zu dem n a c h Ablauf der gegenwärtigen Genehmigungszeiträume beabsichtigten Vergabeverfahren für diese Bündel abgeleitet werden. Bei den beabsichtigten Vergabeverfahren wird das gesamte Spektrum der nach VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässigen Möglichkeiten - Direktvergabe, Ausschreibungsverfahren, Direktvergabe an kleine und mittlere Unternehmen - genutzt. Damit wird die Teilhabe der in der Region tätigen Verkehrsunternehmen unabhängig von ihrer Eigentumsform an der Leistungserbringung für den Aufgabenträger sichergestellt. Das wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme.
	Sie bauen das Verkehrsnetz nach Hierarchiestufen auf. Aus unserer Sicht ist in der Teilnetzbildung der einzelnen Stufen zu gewährleisten, dass die gewachsenen und zu entwickelnden Verkehrsströme, aber auch demografische Entwicklungen und Schulwegbeziehungen hinreichend Beachtung finden. Linien sollten nicht nur rein nach raumordnerischen Kriterien (z. B. Verbindung von Zentren gleicher Ebene je Hierarchiestufe), die nicht unbedingt mit den Verkehrsströmen korrelieren müssen, zu bilden sein. Wichtig ist, dass in der Netz- und daraus folgenden Linienbildung für die Verkehrsströme keine zusätzlichen Brüche in der Wegekette entstehen, die nur unter Umsteigen oder gar zeitlich versetzter Weiterbeförderung gelöst werden könnten.	Das in der Stellungnahme genannte Vorgehen wurde angewendet. Eine Beschränkung auf raumordnerische Kriterien ist nicht erfolgt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Auch Konzepte flexibler Bedienweisen/Bedarfsverkehre sind nicht ohne Betriebskosten bereitzustellen. Vor dem flächendeckenden Einsatz solcher Systeme ist unbedingt eine technologische und ökonomische Bewertung des Verhältnisses von Vorhalte- und Bereitschaftskosten zum verkehrlichen Effekt vorzunehmen. Es ist vielfach zu überlegen, inwieweit auch im Tertiärnetz (Hierarchiestufe 3) ein Grundangebot durch Busverkehr (möglicherweise in einer flexiblen Ausgestaltung, beispielsweise im Korridorverkehr o. ä.), ergänzt um reine flexible Bedienweisen/Bedarfsverkehre, zu offerieren ist, um Fahrgäste hemmschwellenfrei zu befördern. Gerade im ländlichen Raum ist das Vorhandensein und die Verfügbarkeit von Taxis oft schwierig. In diesem Falle und bei höherem Fahrgastaufkommen kommt ohnehin ein Bus zum Einsatz, der jedoch für diese Einsätze in Bereitschaft gehalten werden muss.</p>	<p>Der Einsatz bedarfsorientierter Bedienformen wird als mögliche Maßnahme empfohlen, wobei der Nahverkehrsplan den Einsatz von konventionellen und bedarfsorientierten Bedienformen gleichberechtigt nach Maßgabe der jeweils sinnvollsten Betriebsform zulässt. Da der Nahverkehrsplan auch die Kostenrealitäten mitdenkt, wird in Kapitel 7.9 ein Umsetzungskonzept unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Fahrzeug-, Personal- und Finanzierungsbedarfe vorgeschlagen. Dies beinhaltet auch etwaige Vorhalte- und Bereitschaftskosten.</p>
	<p>Bei landesbedeutsamen Buslinien ist sicherzustellen, dass sie nicht zu einem Kannibalisierungprozess bei den Buslinien der drei Hierarchiestufen führen. Daher ist im Rahmen der Landesplanung eine Abstimmung des übergeordneten Busnetzes und der Buslinien des Nahverkehrsraumes zwischen dem Aufgabenträger Land und den lokalen Aufgabenträgern zwingend erforderlich.</p>	<p>Der Landkreis Vorpommern-Greifswald unterstützt die im Entwurf des ILVP-MV skizzierte Strategie für ein landesbedeutsames Busliniennetz. Entsprechend der Stellungnahme sollen die vorhandenen Konzessionen weiterentwickelt werden, die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten verbleiben und die finanziellen Mittel zur Aufwertung der Verkehr anhand eines landesweit einheitlichen Qualitätsstandards zu Verfügung gestellt werden. Es wird eine entsprechend Konkretisierung in Kapitel 7.9 ergänzt, damit klar wird, dass keine Konkurrenzierungen geschaffen werden sollen.</p>
<p>Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Gleichstellungsbeauftragte; 11.08.2017</p>	<p>Seite 143: Verbesserung der Erschließung des Bereiches Campus B.-Beitz-Platz –Jobticket oder Semesterticket: Wenn das Angebot wirklich für ein Jobticket genutzt werden soll reicht es nicht aus, wenn der geänderte Verlauf nur in der Zeit von Mo.-Fr. und von 8:00-18:00 Uhr angeboten wird. Die Krankenschwestern bzw. das medizinische Personal arbeitet in Schichten und auch an den Wochenenden sowie Feiertagen (Spätdienst bis 22.00 Uhr, Nachtdienst ab 22:00 Uhr). Gerade in den Abendstunden wäre eine Busverbindung in unmittelbarer Nähe des Einganges sinnvoll und hilfreich.(auch wenn es hier oft nur um ein subjektives Sicherheitsgefühl geht ist es</p>	<p>Eine Anbindung des unmittelbaren Eingangsbereiches der Kliniken am Campus Beitzplatz wird auch durch die vorgeschlagenen Maßnahmen baulich bedingt nicht erreichbar sein.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	doch ausschlaggebend, um Plätze oder Orte in den Abendstunden oder in den dunklen Jahreszeiten zu nutzen oder zu meiden).	
Fahrgastverband PRO BAHN LV M-V; 11.08.2017	<p>Seite 165, Sonstige erforderliche Maßnahmen im Schienenverkehr: Es fehlt bei „Verringerung von Umsteigezeiten in Stralsund aus und von den Richtungen Hamburg – Rostock bzw. Greifswald – Insel Usedom/ - Berlin“ noch die Richtung Neustrelitz – Neubrandenburg – Demmin, zu der es oft ebenso zu lange Übergangszeiten in/aus Richtung Greifswald – Insel Usedom gibt.</p> <p>Zu „Flächenfreihaltung zur Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung Ducherow – Karnin – Swinemünde sowie Umsetzung der Wiederherstellung der Verbindung“ könnte ggf. ergänzt werden, dass die Umsetzung der Wiederherstellung der Verbindung Ducherow – Swinemünde durch die Region in der Weise unterstützt werden könnte, wenn auf der Insel Usedom eine Gästekarte eingeführt wird, mit der Urlauber kostenfrei Bus und Bahn nutzen können. Als Umsetzungsbeispiel könne hier die Konus-Karte im Schwarzwald dienen, mit der über eine Umlagefinanzierung der örtlich regionale ÖPNV von Bus und Bahn mitfinanziert wird. Denn die Wiederherstellung der Verbindung Ducherow – Swinemünde erfordert auch zusätzliche finanzielle Ausgaben für einen laufenden Betrieb des neuzuschaffenden SPNV.</p>	<p>Der Hinweis wird umgesetzt.</p> <p>Die Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen wird unabhängig von einer Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung Ducherow – Karnin – Swinemünde bereits als Ziel definiert. Die Einbeziehung des SPNV in den Nutzungsumfang wäre aus gutachterlicher Sicht zwingend mitzudenken. Im weiteren ist die Finanzierung des Betriebs auf Schienenstrecken jedoch nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.</p>
	Seite 169, Mindestausstattung von Haltestellen: Im Beteiligungsentwurf heißt es: „Darüber hinaus sind Normal- und Schwerpunkthaltestellen auszustatten mit - bei Bedarf einer Fahrradabstellanlage.“ Hier sollte es nicht heißen „bei Bedarf“. Es fehlt das grundsätzliche Ausstattungsmerkmal der Vorhaltung von Fahrradabstellmöglichkeiten. Das stellt natürlich eine zusätzliche finanzielle Herausforderung dar. Jedoch können damit die Wirtschaftlichkeit vieler Linienangebote des sonstigen ÖPNV langfristig deutlich erhöht werden. Als Fördermöglichkeit bzgl. der Finanzen könne hier auch der Nationale Radverkehrsplan in Frage kommen.	Die Formulierung ist bewusst gewählt, da die Ausstattung jeder einzelnen Haltestelle mit Fahrradabstellanlagen nicht realistisch ist. Der Nahverkehrsplan verfolgt jedoch dennoch konsequent das Ziel der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad. Es wird auf Kapitel 8.3 verwiesen.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Auf Seite 173 des Beteiligungsentwurfes wird diesbezüglich begrüßt, dass Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum sonstigen ÖPNV zukünftig auch eine besondere Bedeutung bekommen sollen.</p> <p>Begründung: Allgemein ist zu beobachten, dass ein seltener Kombinationseffekt zwischen Fahrrad und sonstigem ÖPNV besteht. Insbesondere außerhalb der Städte an den Haltestellen oder dem unmittelbaren Umfeld existieren keine geeigneten Fahrradabstellmöglichkeiten, bei denen ein Fahrrad mit einem Schloss sicher abgestellt werden kann. Sehr oft kann an Bushaltestellen mit regelmäßigem Busverkehr beobachtet werden, dass ein Fahrrad an einem in der Nähe stehenden Straßenverkehrsschild angeschlossen ist. Wenn überhaupt, ließe sich vielleicht noch maximal ein zweites Fahrrad anschließen, um es vor dem Diebstahl zu schützen. Wo überhaupt kein Straßenverkehrsschild zu finden ist, existiert überhaupt kein Kombinationseffekt. Dann wirkt das Fahrrad oder der MIV direkt als Konkurrenz zum sonstigen ÖPNV; besonders dort, wo die Bushaltestelle in der Fläche 500 bis 1500 Meter (und weiter) von der nächstgelegenen Siedlung entfernt liegt. Bahnstationen verfügen dagegen sehr oft über geeignete Möglichkeiten zum diebstahlsicheren Abstellen von Fahrrädern, weshalb dort (abgesehen von der einfacheren Radmitnahme im Zug) öfters Kombinationseffekte festzustellen sind.</p>	
	<p>Seite 191, Einführung eines Verbundtarifes: Im aktuellen Nahverkehrsplan des Nachbarlandkreises Mecklenburgische Seenplatte 2016 – 2020 steht im Punkt Strategisches Maßnahmenkonzept 4.4.2 u.a.: „Aus Fahrgastsicht ist eine Ausweitung der Fahrausweisenerkennung auf den VBB-Tarif sinnvoll. Vor- und Nachteile einer Umgestaltung des gültigen Gemeinschaftstarifs Mecklenburgische Seenplatte in einen Zonentarif (einfach und übersichtlich, für den Fahrgast aber im Nahbereich ungerechter, Simulation der Einnahmewirkung) sind gesondert zu prüfen.“ Für den Landkreis Vorpommern-Greifswald sollte dieser Maßnahmenansatz ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, da ebenfalls eine direkte</p>	<p>Der vorliegende Nahverkehrsplan wurde aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald erarbeitet. Eine Ausweitung der Fahrausweisenerkennung des VBB-Tarifs führt zu einer weiteren Erhöhung der ohnehin bereits hohen Komplexität der Tarife und Bedarf einer Abwägung der zu erwartenden Durchtarifierungseffekte. Es wird daher auf die im Nahverkehrsplan empfohlene zeitliche Priorisierung der tariflichen Weiterentwicklung verwiesen, in der eine langfristige Etablierung eines Verbundtarifs angestrebt wird. Eine Zusammenarbeit wird dabei mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen sowie ggf. mit anderen benachbarten Landkreisen bzw. mit grenznahen</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Nachbarschaft an den VBB besteht. So könnte bei möglicher Umsetzung einer Fahrausweisanerkennung des VBB-Tarifes im Landkreis Vorpommern-Greifswald zusammen mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein großes und damit attraktives Verbundgebiet im Osten Mecklenburg-Vorpommerns inkl. des VBB-Gebietes in Brandenburg und Berlin entstehen.</p> <p>Einen ersten kleinen Ansatz gibt es bereits mit Anerkennung des Brandenburg-Berlin-Tickets (BB-Ticket) auf der SPNV-Strecke Prenzlau – Pasewalk – Jatznick – Ueckermünde (sowie auch auf den Strecken Fürstenberg – Neustrelitz – Neubrandenburg/Waren im LK Mecklenburgische Seenplatte), mit dem im VBB-Verbundgebiet grundsätzlich alle Nahverkehrsmittel wie Bus, Tram, S+U-Bahn und Regionalzüge des SPNV benutzt werden können. BB-Ticket-Nutzer sind oft enttäuscht, dass keine Nutzung von Bussen in Mecklenburg-Vorpommern möglich ist.</p>	<p>Bereichen der Republik Polen empfohlen. Dies schließt den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein.</p>
<p>Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE der Universitäts- und Hansestadt Greifswald; 15.08.2017</p>	<p>Die Fraktion sieht ÖPNV als wichtigen Baustein für die Mobilität der Einwohner Greifswalds. Starker motorisierter Verkehr (MIV) vor allem auf den innenstädtischen Hauptzuwegungen, die Anbindung insbesondere der Stadtteile an der Dänischen Wiek, die Anforderungen an die beiden wachsenden Altersgruppen (Jugend & Senioren), der bereits ausgewiesene Verkehrslärm, die Vorgaben zum Klimaschutzkonzept und auch die zunehmenden Probleme beim ruhenden Verkehr lassen da die weitere Entwicklung des ÖPNV als einen wichtigen Schritt betrachten. Die Herangehensweise der Autoren des vorliegenden NVP trifft grundsätzlich auch unsere Vorstellungen. Im Detail seien noch folgende Anregungen vorgestellt:</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Anbindung der Ortsteile an der Dänischen Wieck: Hier möchten wir der Stellungnahme der OTV Friedrichshagen beipflichten und sie auch als Beispiel für die Anbindung der randlichen Ortsteile empfehlen. Dabei unterstützen wir auch die Anregung der Planer bzgl. Rufbus und auch Bürgerbus als ergänzende Maßnahmen.</p>	<p>Es wird auf die Abwägung zur Stellungnahme der Ortsteilvertretung Friedrichshagen verwiesen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>Rufbus u.ä. bzgl. Jugendveranstaltungen: Wir möchten künftig um Möglichkeiten bitten, ob Rufbus-, Fifty-Fifty-Taxi- oder andere Varianten eingerichtet werden können, um auch beim Ende von Jugendveranstaltungen (zumeist in der Innenstadt) ÖPNV-Angebote verfügbar zu haben.</p>	<p>Das Angebot Fifty-Fifty-Taxi existiert bereits (vgl. Kapitel 7.8), so dass dieses Angebot bereits genutzt werden kann.</p>
	<p>Ansätze zur Reduzierung des MIV in der Innenstadt: Den Ausbau von Pendlernetzwerken, P & R-Möglichkeiten sehen wir auch als Möglichkeit den Fahrzeugdruck (MIV) in der Innenstadt gerade zu den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren.</p> <p>Bei der Neugestaltung des Knotenpunktes Europakreuzung sollte auch eine Durchfahrt des ÖPNV durch das neue Wohngebiet Hafenstrasse geprüft werden. Auch eine Haltestelle auf dem Gelände des EKZ KAW wäre zu prüfen - erst recht, wenn südöstlich zu diesem EKZ noch Wohnbebauung und eine Industrieansiedlung erfolgen soll.</p> <p>Die Anregungen zum Anschluss des künftigen Plasma & Life Centers sowie des Campus am Beitz-Platz an den ÖPNV begrüßen wir sehr. Möglicherweise kann die angeführte Einführung eines Studentensemester-Tickets mit der Prämie zur Hauptwohnsitz-Anmeldung der Studenten verknüpft werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Es wird im Nahverkehrsplan ergänzt, dass bei der Erschließung der B-Plan-Gebiete B62 An den Wurthen, B055 Hafenstrasse, B055.2 westlich Hafenstrasse sowie KAW-Gelände die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen des sonstigen ÖPNV und Flächen für Haltestellen berücksichtigt werden soll.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
	<p>Koordinierende Rolle des Mobilitätszentrums stärken: Wir glauben, dass die Mobilitätszentrale noch wesentlich in ihren Koordinierungsaufgaben zu entwickeln ist. Dies trifft zumindest auf die Entwicklung alternativer Mobilitätsangebote zu (Stichworte seien hier z.B. Bürgerbus, Pendlernetzwerke, Rufbus, Mitfahrbänke, Car Sharing ..., aber auch Job-Tickets). Auch in der direkten Information zu Fahrplänen und anderen Leistungen könnte hier mehr entwickelt werden. Warum können nicht im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Einführung von Smart-Metern nicht auch kleine eReader-basierte Displays mit Angaben zu den nächsten Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle geprüft werden?</p>	<p>Es wird auf die bereits enthaltenen sinnentsprechenden Ziele in Kapitel 8.10 verwiesen.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
Ortsteil-vertretung Wieck und Ladebow; 15.08.2017	<p>Seite 77: Weiterentwicklung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Angebotsqualität, Abb. 25: In den kurzfristigen Maßnahmen wird die Ausweitung des ÖPNV in den Ortsteil Ladebow erwähnt. Dafür volle Zustimmung. Diese, auch von den Anwohnern seit langem gefordert, sollte unter Einbeziehung der Gemeinde Wackerow, dem Marktkauf EKZ und dem ZOB betrachtet werden.</p> <p>Im OT Ladebow ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Bevölkerungszuwachs zu rechnen. Der Abstand zur nächsten ÖPNV Haltestelle in Wieck-Brücke beträgt zwischen 800 und 3000m. In den Ortsteilen Ladebow und Wieck gibt es keine Einkaufsmöglichkeiten. Der Weg bis zum Greifswalder Stadtzentrum beträgt rund 5 km, zum EKZ Marktkauf wie auch zum neuen EKZ „Gleis 4“ sind es rund 7 km.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Marktkauf ist im Zusammenhang mit der geplanten Aufwertung der Verbindungsrelation Greifswald – Neuenkirchen zum Hauptnetz I bereits vorgesehen.</p>
Ortsteil-vertretung Riems; 16.08.2017	<p>Bessere Anbindung an die angrenzenden Hoheitsgebiete bzw. Verwaltungsstrukturen: Am Beispiel Riems z.B. eine Busverbindung zwischen Stralsund und Greifswald, insbesondere im Berufsverkehr, die den Riems als Sitz zweier bedeutender Arbeitgeber mit anfährt. Aber auch andere Gemeinden und Städte, besonders wenn sie an der Grenze von OVP liegen, dürften an solchen Möglichkeiten höchstes Interesse haben.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan zielt zunächst auf eine Weiterentwicklung der Verbindungsrelation Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems. Eine direkte Busverbindung zwischen Greifswald und Stralsund kann hingegen nicht unterstützt werden, da hiermit eine Schwächung des SPNV auf der Achse Greifswald – Stralsund erfolgt, die verkehrspolitischen Vorgaben widerspricht (Parallelverkehr). Es wird daher im Nahverkehrsplan ein Prüfauftrag zur Ermittlung des Potenzials für öffentlich Mobilitätsangebote ausgehend von den Industrie-, Forschungs- und Gewerbestandorten im Bereich Insel Riems/Riemserort vorgeschlagen. Dies sollte im Zusammenwirken mit den einzelnen Unternehmen erfolgen und den Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements folgen. In Abhängigkeit der Ergebnisse wird dann vorgeschlagen, in Abstimmung mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen konkrete Maßnahmen festzulegen. Dies ist im Kontext der vsl. für 2018 startenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans Vorpommern-Rügen als geeignetes Vorgehen zu empfehlen.</p>
Tourismusverband Vorpommern	<p>Ländlicher Raum und touristische Entwicklungsräume: Wir begrüßen sehr, dass gleich zu Beginn Aussagen zum ländlichen Raum getroffen werden. Ländliche Räume sollen gesichert und weiterentwickelt werden, so dass sie einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum bilden. Nur wenn den</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
e.V. ; 17.08.2017	<p>Einheimischen eine solche Grundlage geboten wird und sich ein Leben und Wirtschaften im ländlichen Raum lohnt, können hier auch touristische Angebote geschaffen und erhalten werden. Auch die Anbindung des Umlandes an die Städte muss aus unserer Sicht weiter gestärkt und entwickelt werden. Die bedarfsgerechte Anbindung des Oberzentrums Stralsund-Greifswald sowie der touristischen Schwerpunktregionen an die Metropolen Hamburg, Berlin sowie an den oberzentralen Entwicklungsraum stellen die Grundlage für die funktionierende touristische ÖPNV-Nutzung dar. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln für den Gast nur dann interessant ist, wenn er auch vor Ort mobil ist und Ausflugsziele und Erlebnisorte mit dem ÖPNV ohne Probleme erreicht. Dass diese Punkte in den auf S.108-110 definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen Berücksichtigung finden, unterstützen wir in vollem Maße, damit sind insbesondere die Punkte „Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr im Nah- und Fernverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen, Systeme zur Anschlusssicherung sowie durch den Ausbau der Mobilitätszentrale Vorpommern“, „Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ und „Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr und Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote“ gemeint.</p> <p>Für wichtig halten wir außerdem die Feststellung, dass die drei im Landkreis existierenden Naturparks rund 40% der gesamten Fläche des Landkreises einnehmen und eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination bilden. Die Naturparkstation des Naturparks „Am Stettiner Haff“ in Eggesin findet im „Hauptnetz I“ Berücksichtigung und ist damit unter der Woche gut z.B. von Ueckermünde aus zu erreichen.</p>	
	Die Naturparkstation des Naturparks „Flusslandschaft Peenetal“ in Stolpe a.d. Peene ist nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hier würden	Bugewitz und Stolpe werden durch die Bedienebene Ergänzungsnetz angebunden. Die zukünftigen Mindestbedienungsangaben definieren dann auch an Ferientagen ein

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>wir uns eine Ausweitung des ÖPNV und eine Berücksichtigung der Naturparkstation wünschen.</p> <p>Für die Peeneregion hat der Tourismusverband Vorpommern e.V. in diesem Jahr gemeinsam mit dem Naturpark „Flusslandschaft Peenetal“, dem Netzwerk „Abenteuer Flusslandschaft“ und dem Netzwerk HOP e.V. den Sonderpreis der Kategorie „Naturerlebnis & biologische Vielfalt“ des Bundeswettbewerbes Nachhaltige Tourismusdestinationen 2016/2017 erhalten. Mit diesem Preis sind verstärkte Marketingmaßnahmen und Pressearbeit der Deutschen Zentrale für Tourismus verbunden, sodass von einer weiteren positiven touristischen Entwicklung dieser Region ausgegangen werden kann. Zu einer nachhaltigen Destination gehört selbstverständlich auch nachhaltige Mobilität vor Ort mit dazu. Leider können wir dem Gast zurzeit nicht raten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Peeneregion zu reisen. Zwar kommt er mit dem Fernverkehr z.B. aus der Richtung Berlin in der Hansestadt Anklam ohne Probleme an, kann von dort aus aber weder Stolpe (Naturparkstation und weitere touristische Angebote), noch Loitz (Kanustation Loitz) oder Bugewitz (Anklamer Stadtbruch) ohne Probleme erreichen.</p>	<p>Mindestangebot von zwei Fahrtenpaaren. Darüber hinausgehende Mindestvorgaben können aus Sicht der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises nicht festgeschrieben werden.</p> <p>Die Erreichbarkeit von Loitz soll durch Zuordnung der Verbindungsrelation Greifswald – Loitz – Demmin gestärkt werden, so dass der Landkreis hier bereits auf eine verbesserte Anbindung abzielt.</p>
	<p>Zum Punkt „Kooperation Tourismus und ÖPNV sowie Verbesserung der Anbindung touristischer Schwerpunkte“ steht auf S. 141, dass „Konkrete Verbesserungen [...] nicht nur auf den Tourismusschwerpunktraum Usedom, sondern auch auf die Anbindung der Tourismusedwicklungsräume „Achterwasser, Bodden, Haff“, „Peene und Peenestrom“ sowie „Ueckermünder Heide“ ausgerichtet sein [soll]“ – Leider finden sich in dem definierten Tourismusnetz für das ein verdichtetes Verkehrsangebot empfohlen wird außer der Strecke „Freest – Lubmin“ nur Strecken auf der Insel Usedom. Die Festlandregionen „Peene und Peenestrom“ sowie „Stettiner Haff“ und „Greifswalder Bodden“ werden unserer Ansicht nach hier zu wenig berücksichtigt. Die Strecke Greifswald – Lubmin und Ueckermünde – Eggesin findet sich zwar im Hauptnetz I, allerdings sieht der Mindesttakt hier</p>	<p>Dies ist zutreffend. Es soll im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans erreicht werden, dass auch die Anbindung der Tourismusedwicklungsräume „Achterwasser, Bodden, Haff“, „Peene und Peenestrom“ sowie „Ueckermünder Heide“ verbessert wird. Unabhängig davon sind die Empfehlungen für die Netzkategorie „Tourismusnetz“ zu sehen, die im Nahverkehrsplan benannt werden und die aufbauend auf die bestehende Situation (touristische Angebote und potenzielle Nachfrage) abgebildet wurden.</p> <p>Die Entwicklung der Anbindung der Tourismusedwicklungsräume soll wie in S. 141 weiter beschrieben auf eigenwirtschaftlicher Basis und unter Mitwirkung der Tourismuswirtschaft bei der Finanzierung von Angebotsausweitung erfolgen. Es ist daher noch nicht möglich, vor Durchführung dieser Zusammenarbeit die konkreten</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	<p>für das Wochenende lediglich 2 bzw. 3 Fahrtenpaare vor. Ein Besuch der Naturparkstation in Eggesin oder ein Strandbesuch in Lubmin ist allerdings insbesondere am Wochenende attraktiv, sowohl für Kurzurlauber (die sich oft in den Städten Greifswald und Ueckermünde) aufhalten, als auch für Einheimische, die unter der Woche arbeiten müssen und am Wochenende die Freizeitmöglichkeiten der Region nutzen möchten.</p> <p>Touristische Nutzung des ÖPNV: Der Tourismus in der Region sollte ein wichtiger Entwicklungsfaktor für den sonstigen ÖPNV sein. Dass dazu zurzeit kaum Erkenntnisse vorliegen und die Nutzung an anderer Stelle als gering eingeschätzt wurde, liegt unter anderem daran, dass der bisherige Ausbau des ÖPNV für Touristen insbesondere in den Festlandregionen nicht besonders attraktiv ist. In der Gästebefragung des Qualitätsmonitor Deutschland Tourismus 2015/2016 für die Region Vorpommersches Festland bewerteten knapp 23% der befragten Urlauber die öffentlichen Verkehrsmittel mit einer schlechten Note (5 oder 6), zwar kann hier nur von einer Tendenzaussage gesprochen werden, da aufgrund der geringen Nutzung die Fallzahl unter 100 liegt, allerdings zeigt dies, dass auch die Urlauber, die den ÖPNV bisher genutzt haben, nicht zufrieden waren.</p> <p>Wir stimmen zu, dass die touristische Vermarktung von ÖPNV Angeboten ausbaufähig ist. Gerne beteiligen wir uns an einer Ausweitung des ÖPNV für die touristische Nutzung und unterstützen ausdrücklich die Schaffung neuer Kombitickets o.ä. Was die Finanzierung betrifft, müssen geeignete Konzepte gefunden werden. Hier unterstützen wir die Zielstellung des Landkreises Vorpommern-Greifswald, die Verwendung der Abgaben (Kur- und Fremdenverkehrsabgaben) für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten des sonstigen ÖPNV zu eröffnen. Ein neues Beispiel für die funktionierende Zusammenarbeit von Tourismus und ÖPNV ist die sog. Mobilitätspauschale für die Müritz-Region: Durch die Erhöhung der Kurabgabe in Waren, wird Touristen ein kostengünstiges Verkehrsnetz rund um die Müritz ermöglicht. Die Kommunen wollen mit Hilfe des Tourismus auch das öffentliche</p>	<p>Ergebnisse vorwegzunehmen. Zur Frage der Finanzierung wird im weiteren auf die Vorschläge zur Anpassung des KAG und die Möglichkeiten von Gästekarten verwiesen, damit die für Verbesserungen erforderlichen Mittel auch unter Berücksichtigung umlagefinanzierter Nutzerbeiträge bereitgestellt werden können.</p>

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Verkehrsnetz erhalten und ausbauen. Touristen sollen ab April 2018 mit einer Kur- oder Tourismuskarte ihre Autos stehen lassen und kostenlos Busse nutzen können. Einheimischen kommt ein dichteres Busnetz zugute.	
	Verknüpfung des ÖPNV mit Fahrradtouristen: Wir unterstützen jegliche Maßnahmen, die zur besseren Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrädern dienen. Im Konzept interessante Punkte für Fahrradtouristen sind aus unserer Sicht Bike + Ride Anlagen, eine Verbesserung der tariflichen Verknüpfungen von Rad & ÖPNV, eine Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen. Dabei sollten insbesondere die Strecken berücksichtigt werden, die entlang der Fernradwege Berlin-Usedom, Ostseeküstenradweg, Oder-Neiße-Radweg oder dem Mecklenburgischen Seen-Radweg verlaufen.	Kenntnisnahme.
	Barrierefreiheit: Wir unterstützen die Zielstellung des Anstrebens einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Auch für die touristische Entwicklung der Region Vorpommern wird in den nächsten Jahren der Ausbau von barrierefreien Angeboten aufgrund des demographischen Wandels eine große Rolle spielen. Ein barrierefreier ÖPNV gehört für uns zu diesem Angebotsspektrum hinzu und steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV.	Kenntnisnahme.
	Insgesamt befürworten wir die Nahverkehrsplanung 2017-2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit unseren Anmerkungen und sind zu einer Zusammenarbeit bzgl. Schaffung neuer touristischer Angebote sowie der Erarbeitung finanzieller Konzepte zum Ausbau des ÖPNV gerne bereit.	Kenntnisnahme. Das Angebot zum Zusammenwirken wird durch den Landkreis Vorpommern-Greifswald gern angenommen.
Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Stadtentwick-	S. 29 / 2.7: Letzter Absatz - Aktualisierung: Greifswald ist Masterplan-Kommune im Programm „Masterplan 100 % Klimaschutz“ - eine Initiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Masterplan-Kommunen verpflichten sich, ihre	Der Hinweis wird umgesetzt.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
lung/ untere Denkmalschutzbehörde; 18.08.2017	Treibhausgasemissionen bis 2050 um 95 % gegenüber 1990 zu senken und ihren Verbrauch an Endenergie in diesem Zeitraum zu halbieren.	
	S. 144: Busführung über den B.-Beitz-Platz ist hinsichtlich der Campus-Erschließung positiv. Die Busführung über Privatgelände, insbesondere des NRZ, sowie eine Haltestelle auf NRZ-Flächen sind nicht unproblematisch und erfordern umfangreiche Abstimmungen. Ob eine Widmung zur Befahrung herbeigeführt werden muss, ist zu prüfen.	Kenntnisnahme.
	S. 146-147: Ausbau der Hainstraße für neue Linienführung - die Hainstraße zuzügl. Nebenwegen und Baumallee steht unter Denkmalschutz und ist unter dieser Prämisse im Jahr 1999 ausgebaut worden. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 5,0 m ermöglicht keinen Begegnungsverkehr Bus-Bus (Bus-Pkw grenzwertig). Zudem ist eine Tonnagebegrenzung 7,5 t vorhanden. Insofern ist die Variante über die Koitenhäger Landstraße einfacher realisierbar. Allerdings ist dann die Befahrung der Lindenstraße nicht mehr gegeben und die Erschließung Eldenas verschlechtert sich erheblich.	Der Hinweis zu den Befahrbarkeitseinschränkungen wird übernommen. Die Herstellung der Befahrbarkeit wird als Voraussetzung für die Variantenumsetzung hervorgehoben.
	In der Vergangenheit ist mehrfach eine Haltestelle in der Lindenstraße / Höhe Friedhofsweg gewünscht worden. Ist eine diesbezügliche Prüfung erfolgt?	In der Vergangenheit existierte bereits eine (unbefestigte) Haltestelle in der Lindenstraße (Fahrtrichtung stadteinwärts). Es wird im Nahverkehrsplan die Wiedererrichtung einer Haltestelle im Bereich Lindenstraße/Friedhofsweg ergänzt.
	S. 149: Tabelle 44, Anmerkung: Welche Führung wird für die Linie 3 am Sonnabend vorgesehen?	Der Linienweg zur „Alten Schmiede“ soll montags bis samstags befahren werden. Dies wird entsprechend korrigiert.
	S. 152: Letzter Absatz: Diesen Vorschlag halte ich für sehr ambitioniert. Aufgrund des Planungshorizontes bin ich eher geneigt, diesen Vorschlag doch zu löschen. Sollte er dennoch verbleiben, bitte ich mindestens um Änderung der Haltestellenbezeichnung in „Industriehafen“ oder „Industriehafen Ladebow“.	Die Anbindung des Industriehafens wird bewusst als Option dargestellt, da in Abhängigkeit der Industrie- und Gewerbeentwicklung auch eine Anbindung für Beschäftigte erforderlich werden könnte. Der vorgeschlagene Haltestellenname wird angepasst.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	S. 156: Busführung durch die Feldstraße zwischen Brink- und Fr.-Mehring-Str. ist zu prüfen / abzuwägen, da in diesem dicht bebauten Abschnitt alle Stellplätze am Fahrbahnrand entfallen müssten.	Auf Seite 153 wird bereits empfohlen, kleine Fahrzeuggrößen einzusetzen. Die Begründung wird um den Aspekt der beengten Platzverhältnisse ergänzt.
	S. 207/ 10.1: Dritter Absatz, letzter Satz: Bitte unbedingt entfernen („Ab 2018 soll dieser Zuschuss um jährlich 15.000 € abgesenkt werden.“).	Die Entscheidung zur Gestaltung der Finanzbeziehung zwischen den Vertragspartnern Landkreis Vorpommern-Greifswald und Universitäts- und Hansestadt Greifswald kann nicht gutachterlich festgelegt werden. Daher wird auf die Beratungsfolge in den Ausschüssen oder begleitende Vertragsverhandlungen verwiesen.
Kreisjugendring VG e.V., Stadtjugendring Greifswald e.V.; 18.08.2017	S. 131, Abstimmungsprozess Schülerbeförderung: Sinnvoller Vorschlag zur Berücksichtigung von Schüler- und Elterninteressen. Kreisschülerrat und Kreiselternrat sind wichtige Gremien auf kreisweiter Ebene. Diese sollten in diesem Prozess berücksichtigt und ggf. einbezogen werden.	Es wird bewusst auf den Begriff Schüler- und Elternvertretungen abgezielt. Damit wird sichergestellt, dass sowohl Kreisschülerrat und Kreiselternrat aber eben auch andere Vertreter von Schüler- und Elterninteressen einbezogen werden können, die sich nicht in den genannten Gremien organisiert haben.
	S. 133, Rufbus: Der Rufbus kann insbesondere auch für junge Menschen und für Ehrenamtliche wichtig sein, bspw. am Wochenende oder in den Abendstunden. Die internetbasierte Fahrtwunschreservierung insbesondere für die junge Zielgruppe wichtig und ist entscheidend für die Akzeptanz eines solchen Angebots.	Kenntnisnahme. Die internet-basierte Anmeldemöglichkeit ist derzeit noch nicht umgesetzt und wird im Nahverkehrsplan daher als perspektivisch angegeben.
	S. 146: Die Verbindung RE 10 Rostock-Stralsund-Greifswald-Züssow ist eine sehr gute Idee, um die Universitätsstädte Rostock und Greifswald ohne Umstieg miteinander zu verbinden. Der Landkreis sollte darauf hinwirken, dass es nicht bei einer optionalen Leistung bleibt.	Dies wird mit den gewählten Formulierungen bereits adressiert. Unabhängig davon liegt die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr jedoch grundsätzlich beim Land Mecklenburg-Vorpommern.
	S. 165: Die Fernverkehrsstrecke Berlin-Greifswald-Stralsund ist für junge Menschen und insbesondere für Studierende von Bedeutung.	Kenntnisnahme.
	S. 169, Ausgestaltung Hauptverknüpfungspunkt: Bahnhofsgebäude eignen sich nicht nur für Gastronomie und Verkaufseinrichtungen, sondern aufgrund ihrer zentralen Lage und räumlichen Ausstattung auch für gemeinwesenorientierte Angebote, bspw. für Vereine, Kulturveranstaltung, Jugendarbeit. Der Demokratiebahnhof Anklam ist hierfür ein hervorragendes	Die Erstellung von Nutzungskonzepten für vorhandene und ehemalige Empfangsgebäude an Bahnhöfen ist auch bei weiterer Auslegung nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
	Beispiel. Der Landkreis sollte solche Nutzungskonzepte zur Revitalisierung von Leerstand unterstützen.	
	S. 189, Schülerfreizeitticket: Wichtiges Instrument für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Freizeitmobilität ist auch für das freiwillige Engagement, Vereinsarbeit, Nutzung von Angeboten der Jugendarbeit/Jugendbildung von enormer Bedeutung. Die Tarifhöhe muss attraktiv und leicht verständlich sein. Die aktuelle Volksinitiative für ein landesweites Schülerticket sollte in den Überlegungen berücksichtigt werden.	Aus Sicht des Landkreises Vorpommern-Greifswald wird im beschriebenen Ansatzes für ein Schülerfreizeitticket ein Angebot für die Freizeitmobilität von Kindern und Jugendlichen vorbereitet.
	S. 190/191, Semesterticket: Für das Semesterticket kann ggf. eine Bedarfsabfrage unter den Studierenden durchgeführt werden. Die überregionale Mobilität ist sehr wichtig, z.B. in Richtung Neubrandenburg, Stralsund, Berlin. Das Studierendenwerk Greifswald sollte einbezogen werden (als gemeinsames Studierendenwerk für Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg).	In der Regel wird für die Einführung eines Semestertickets eine vertragliche Vereinbarung zwischen den Studierendenvertretungen und den Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbänden geschlossen. Daher ist eine Abstimmung mit der Vertretung der Studierenden erforderlich. Dies ist in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der im Nahverkehrsplan benannte Allgemeine Studierendenausschuss (AStA) und nicht das Studierendenwerk.
	S. 193: Webbasierte/mobile Anwendungen sind insbesondere für junge Zielgruppe wichtig. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Apps auch mit geringer Datenübertragung und bei schlechtem Empfang funktionieren sollten (Vorbild „Öffi“).	Kenntnisnahme. Detaillierte Vorgaben für Webbasierte/mobile Anwendungen sind nicht Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans.
	Generell: Stettin und Swinemünde sollten im Sinne einer grenzüberschreitenden deutsch-polnischen Verständigung einheitlich als Szczecin und Świnoujście geschrieben werden.	In Übereinstimmung u.a. mit dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010 werden die dargestellten Bezeichnungen verwendet.
	Generell: Bedeutung der Jugendmobilität für die Jugendarbeit und das Engagement in Vereinen/Jugendverbänden ist generell unterrepräsentiert im Planungsdokument. Wünschenswert wäre, dies noch in stärker in den Fokus zu rücken, beispielsweise bei den Themen Rufbus, Freizeitticket oder durch attraktive Tarifangebote für Jugendgruppen/Vereine.	Die genannten Themen wie Rufbus, Freizeitticket und Weiterentwicklung der Tarife sind im Nahverkehrsplan enthalten. Grundsätzlich erfolgt im Nahverkehrsplan eine Ausrichtung an alle Zielgruppen. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Realitäten, der Bemühungen um eine Verbesserung der Verkehrsangebote und der Angebotsqualität und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises greift der

Anlage A11: Anhörungsprotokoll und Abwägung zum Nahverkehrsplan 2017 - 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Anzuhörender, Datum	Inhalt	Abwägung
		Nahverkehrsplan entgegen der Stellungnahme die Belange auch der Mobilität von Jugendlichen bereits selbstverständlich auf.