| Gesundheit | **Mobilität** | Bildung |

Erstellung eines Nahverkehrsplans für den Landkreis Vorpommern-Greifswald

Christoph Gipp & Tobias Schäfer, IGES Institut GmbH

Nahverkehrsbeirat der Universitäts- und Hansestadt Greifswald 24. November 2016

Inhalt

1. Hintergrund und Bearbeitungsschritte
2. Struktur- und Bestandsanalyse (ausgewählte Aspekte)
3. Integrierte Angebotskonzeption für den Landkreis VG
4. Weiterentwicklung ÖPNV UHGW
5. Fragen und Diskussion

1. Hintergrund und Bearbeitungsschritte

Randbedingungen und Besonderheiten

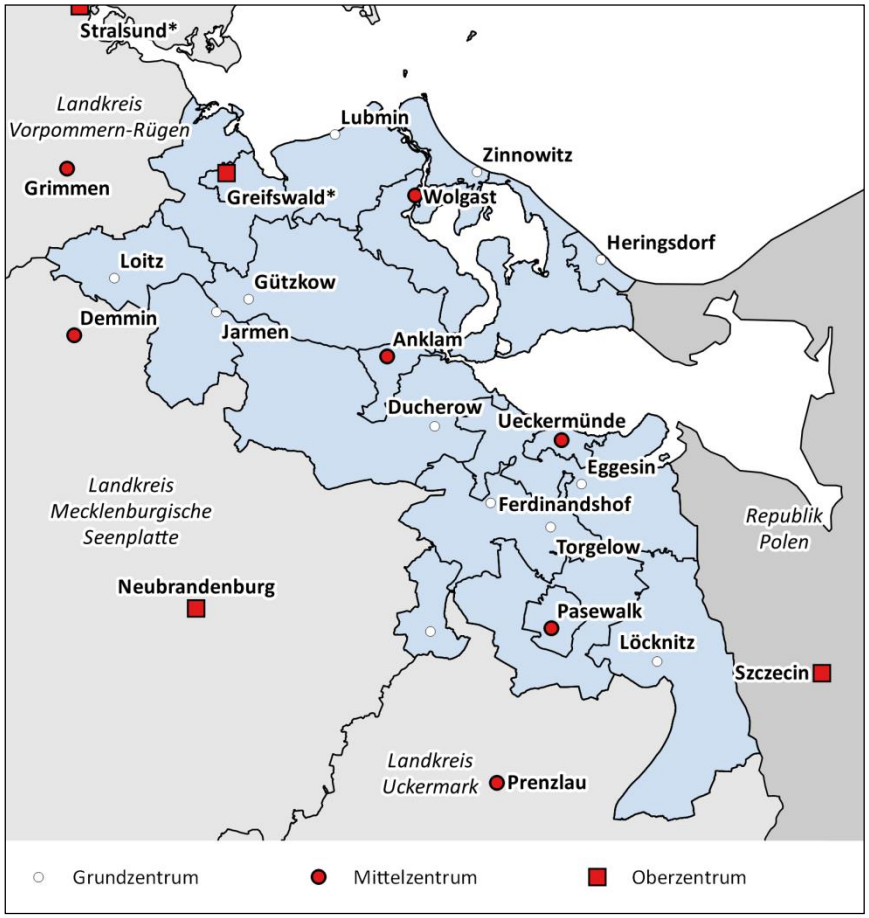
Randbedingungen

- 1. Nahverkehrsplan für die in 2011 neu gebildete Gebietskörperschaft Landkreis Vorpommern-Greifswald
- Landkreis als Aufgabenträger für sonstigen ÖPNV
- Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im sonstigen öffentlichen Personennahverkehr (sonstiger ÖPNV) im sogenannten eigenen Wirkungskreis (im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit)
- Gesetzliche Vorgabe zur Barrierefreiheit anstreben

Besonderheiten

- Eingliederung der Ämter Jarmen-Tutow und Peenetal/Loitz
- UHGW als Aufgabenträger für Stadtgebiet (öffentlich-rechtlicher Vertrag mit Landkreis)

Zentralörtliche Gliederung



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010. * Stralsund und Greifswald als gemeinsames Oberzentrum.

Ablauf der Bearbeitung im Überblick

AP 1: Politisches Leitbild sowie Rahmenbedingungen

Standortbestimmung und Marktanalyse

- **AP 2.1: Struktur-analyse**
- **AP 2.2: Bestands-analyse**
- **AP 3**: Derzeitige & zukünftige **Nachfrage**

Mobilitätskonzeption

- **AP 4: Angebotskonzept** inkl. Rahmenvorgaben Netzentwicklung
- **AP 5: Qualitätskonzept** inkl. Rahmenvorgaben Serviceniveau und Barrierefreiheit
- **AP 9, Los 3: Aufgabenteilungs-konzept HGW**

AP 6: ÖPNV-Management inkl. Organisation, Steuerung und Investition und Finanzierung

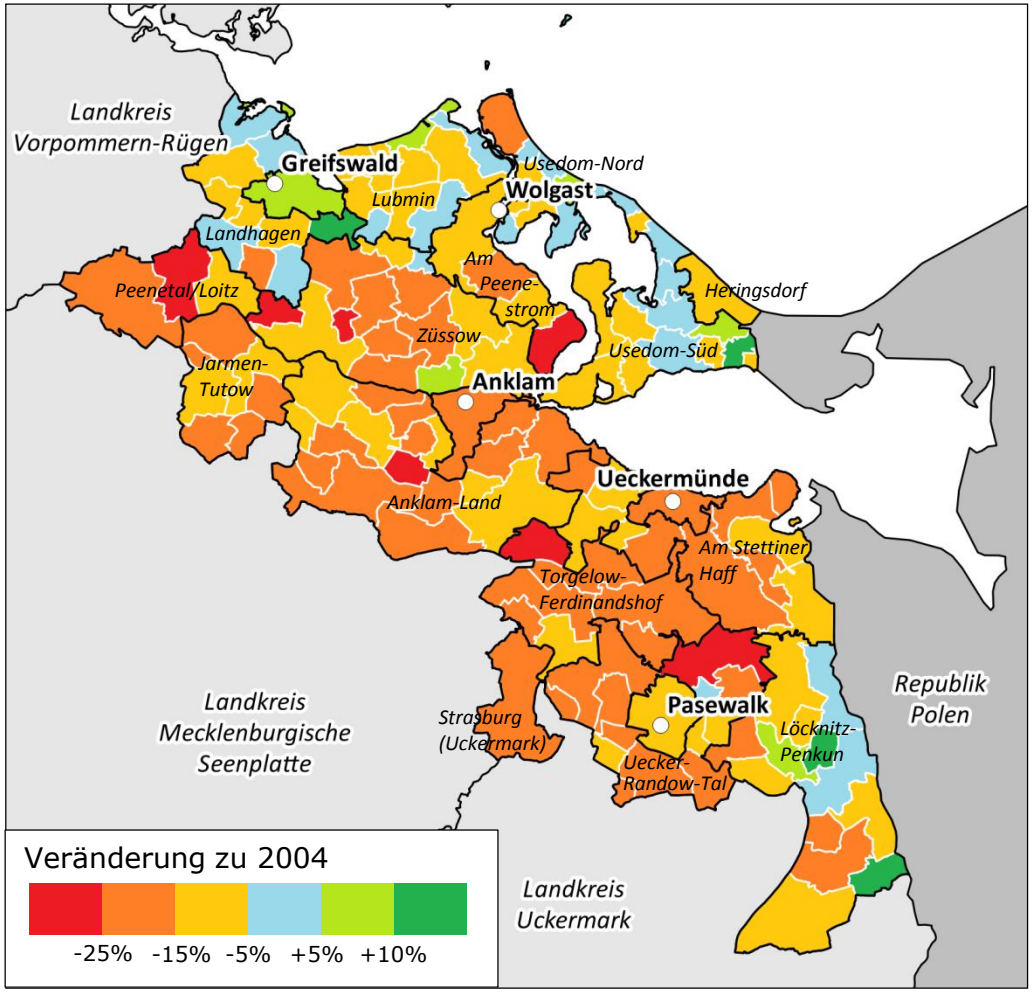
AP 7: Innovationsoptionen zur Mobilitätssicherung & Finanzierung

AP 8 - Los 2: ÖPNV-Konzept zur Vergabevorbereitung (optional)

Beteiligungs- und Abstimmungsprozess

2. Struktur- und Bestandsanalyse (ausgewählte Aspekte)

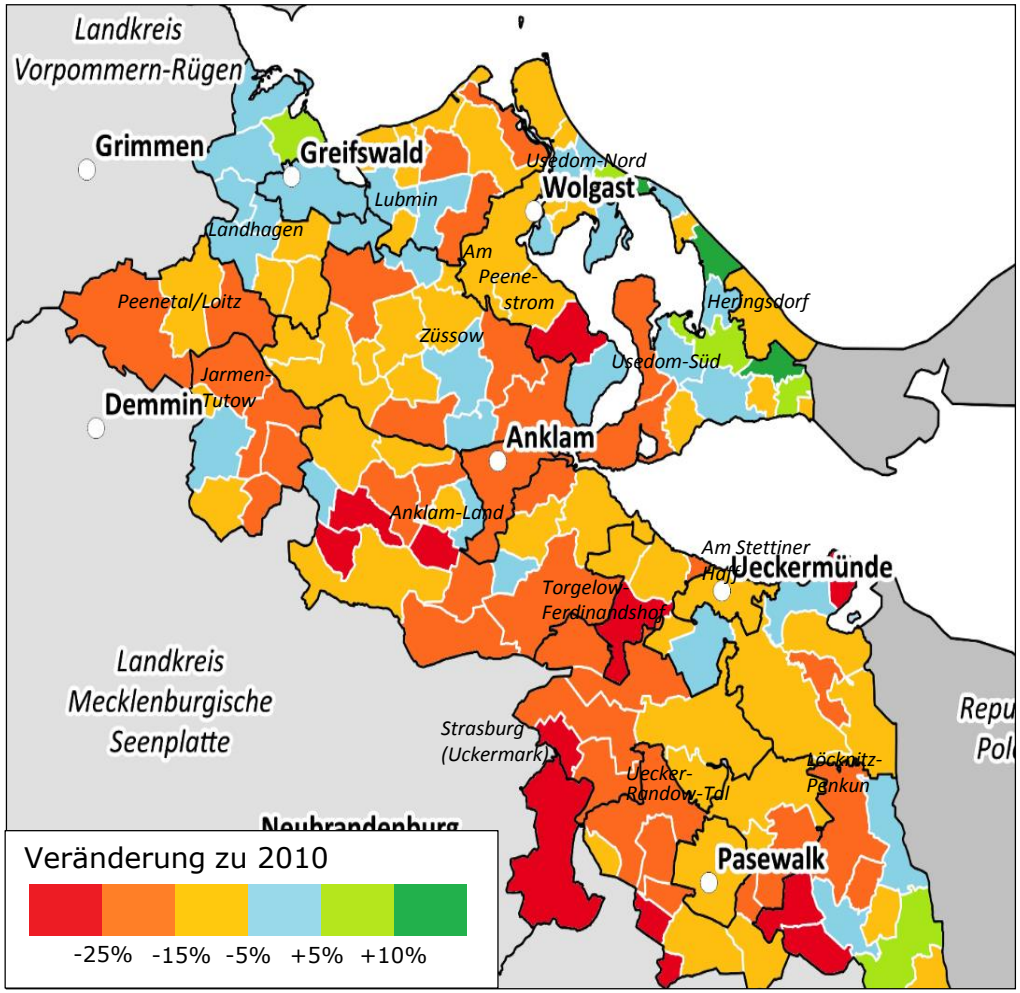
Bisherige Bevölkerungsentwicklung 2004 bis 2015



Jahr	Einwohner	Veränderung zu 2004
2004	259.077	–
2005	256.949	-0,8 %
2006	254.818	-1,6 %
2007	252.929	-2,4 %
2008	250.442	-3,3 %
2009	248.318	-4,2 %
2010	246.576	-4,8 %
2011	244.207	-5,7 %
2012	239.291	-7,6 %
2013	238.185	-8,1 %
2014	237.697	-8,3 %
2015	238.358	-8,0 %

Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2016.

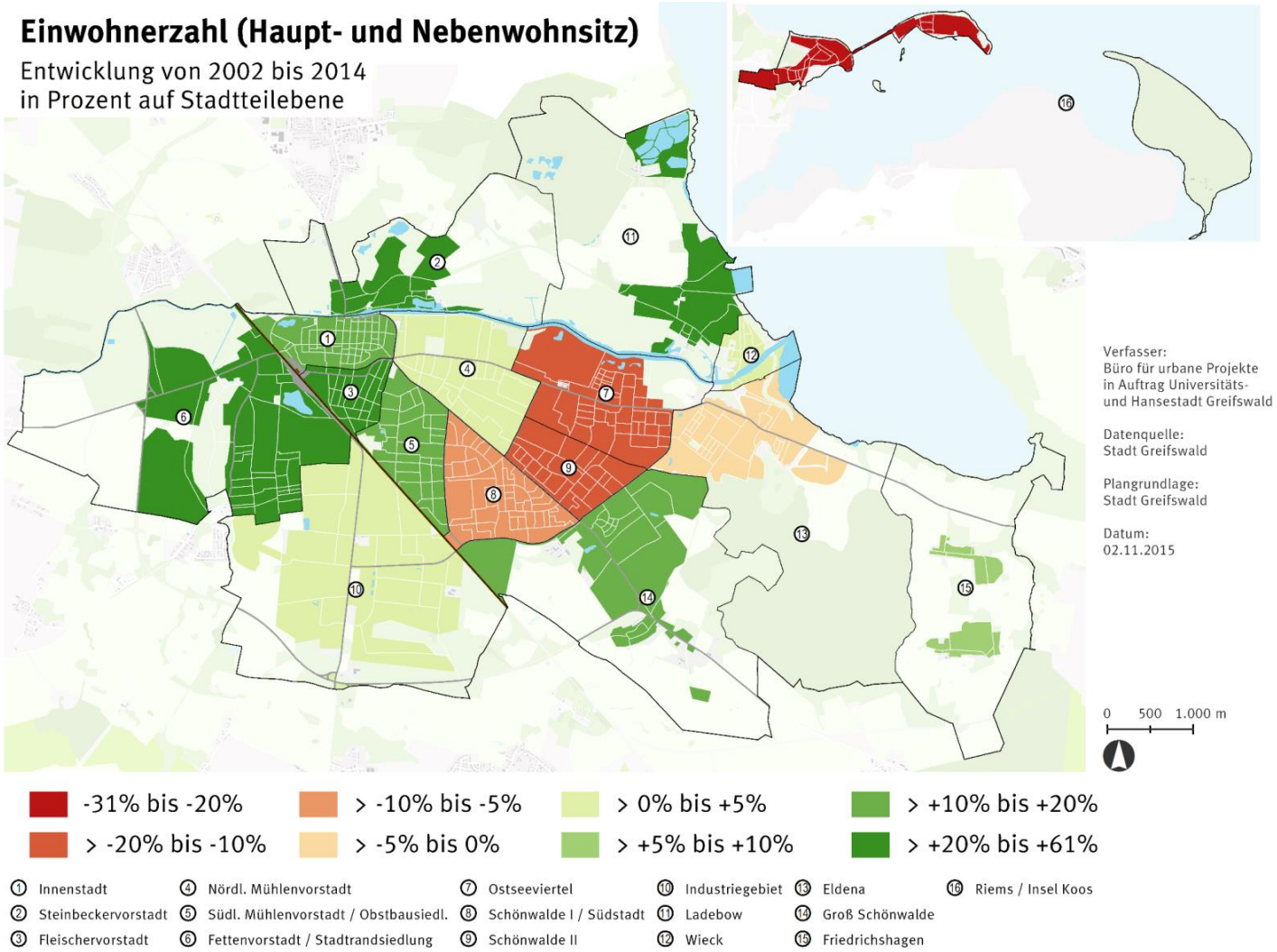
Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2030



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: Kleinräumige Bevölkerungsprognose des Landkreis Vorpommern-Greifswald 2011.

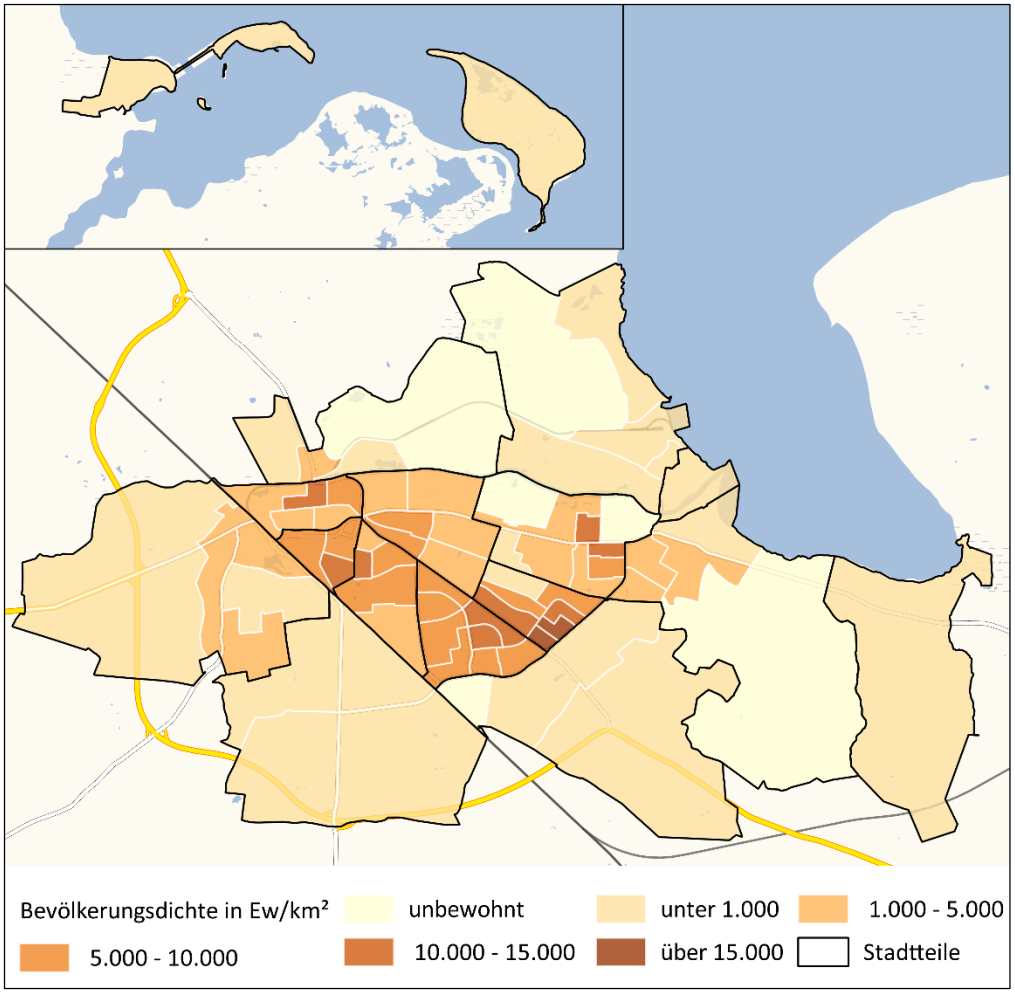
- Weiterer flächendeckender Rückgang der Bevölkerung zu erwarten
- Stabile Entwicklung in Teilbereichen
  - Oberzentrum UHGW und Stadt-Umland-Bereich
  - Bereiche der Insel Usedom
  - Grenznahe Bereiche als Teil der Metropolregion Stettin

Bevölkerungsentwicklung UHGW



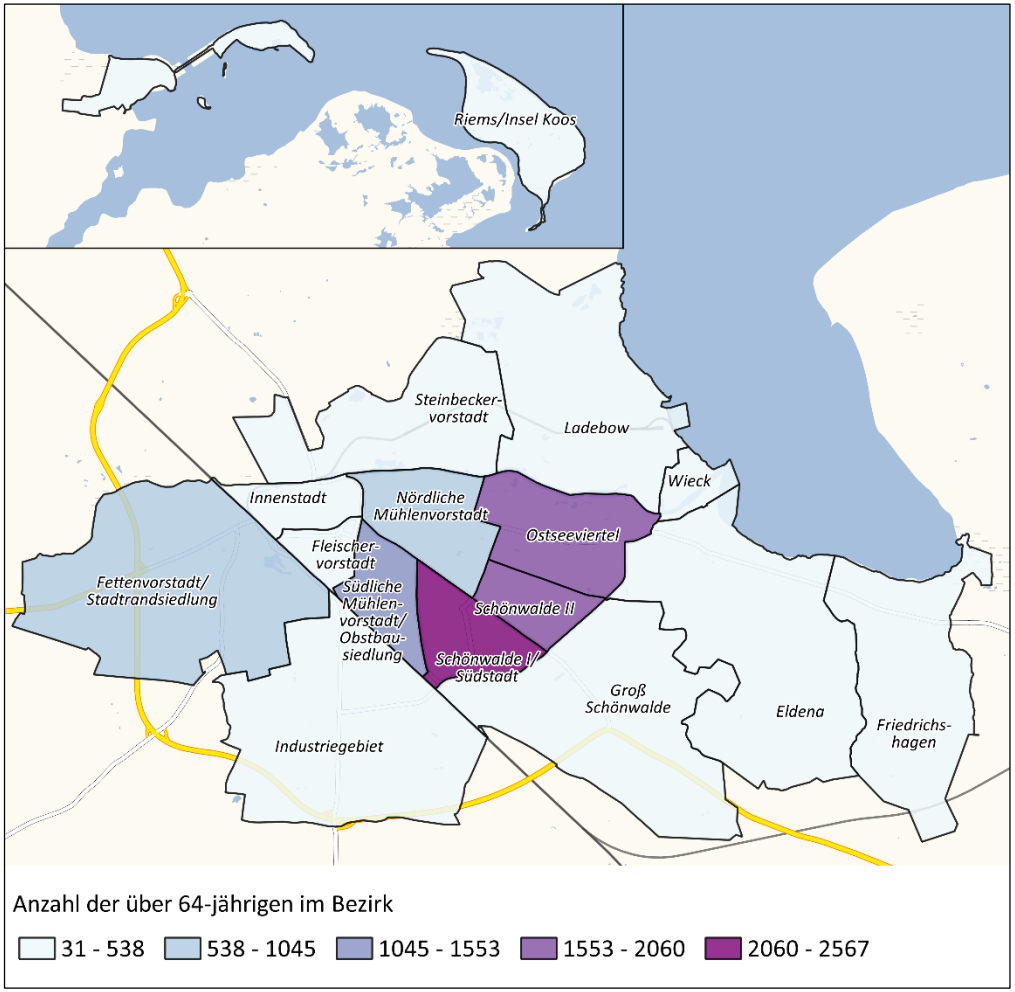
Quelle & Daten: UHGW.

Einwohnerdichte in Einwohnern je km²



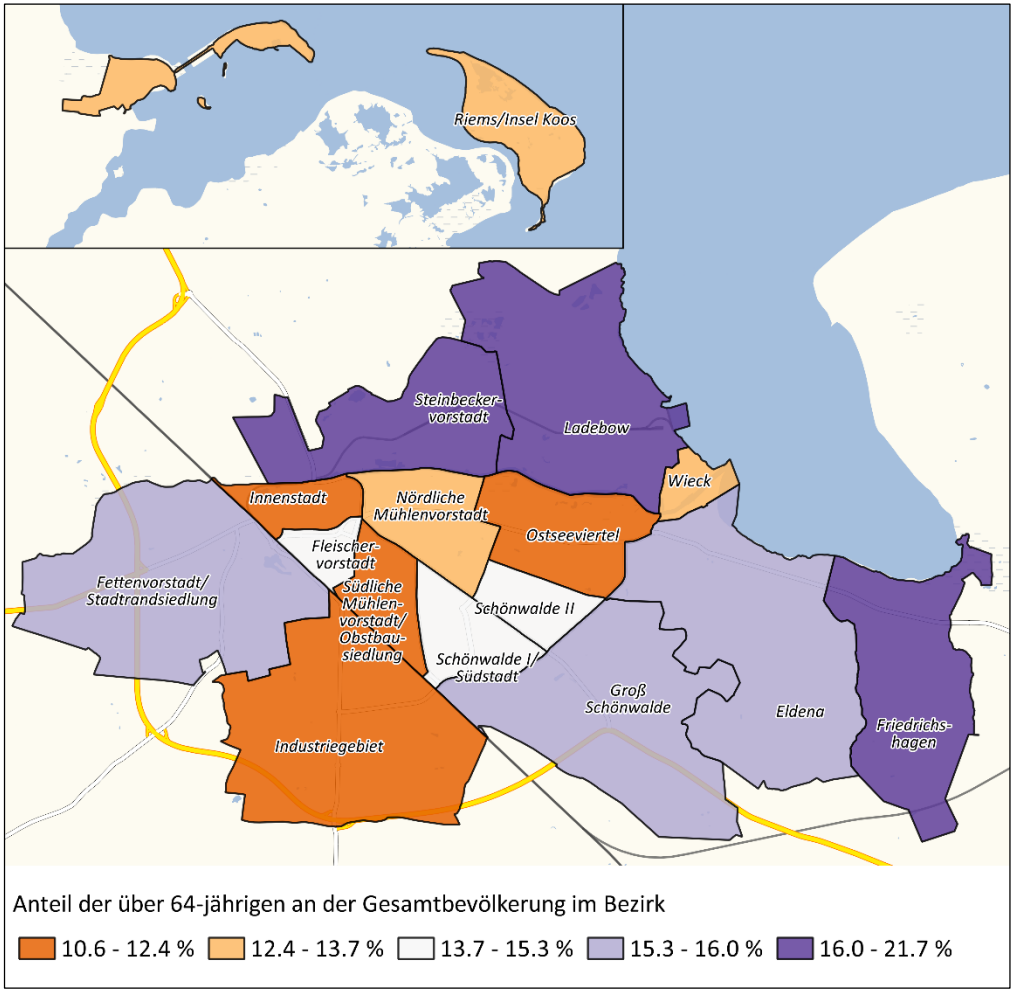
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2016.
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

Anzahl der über 64-Jährigen in den Bezirken der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



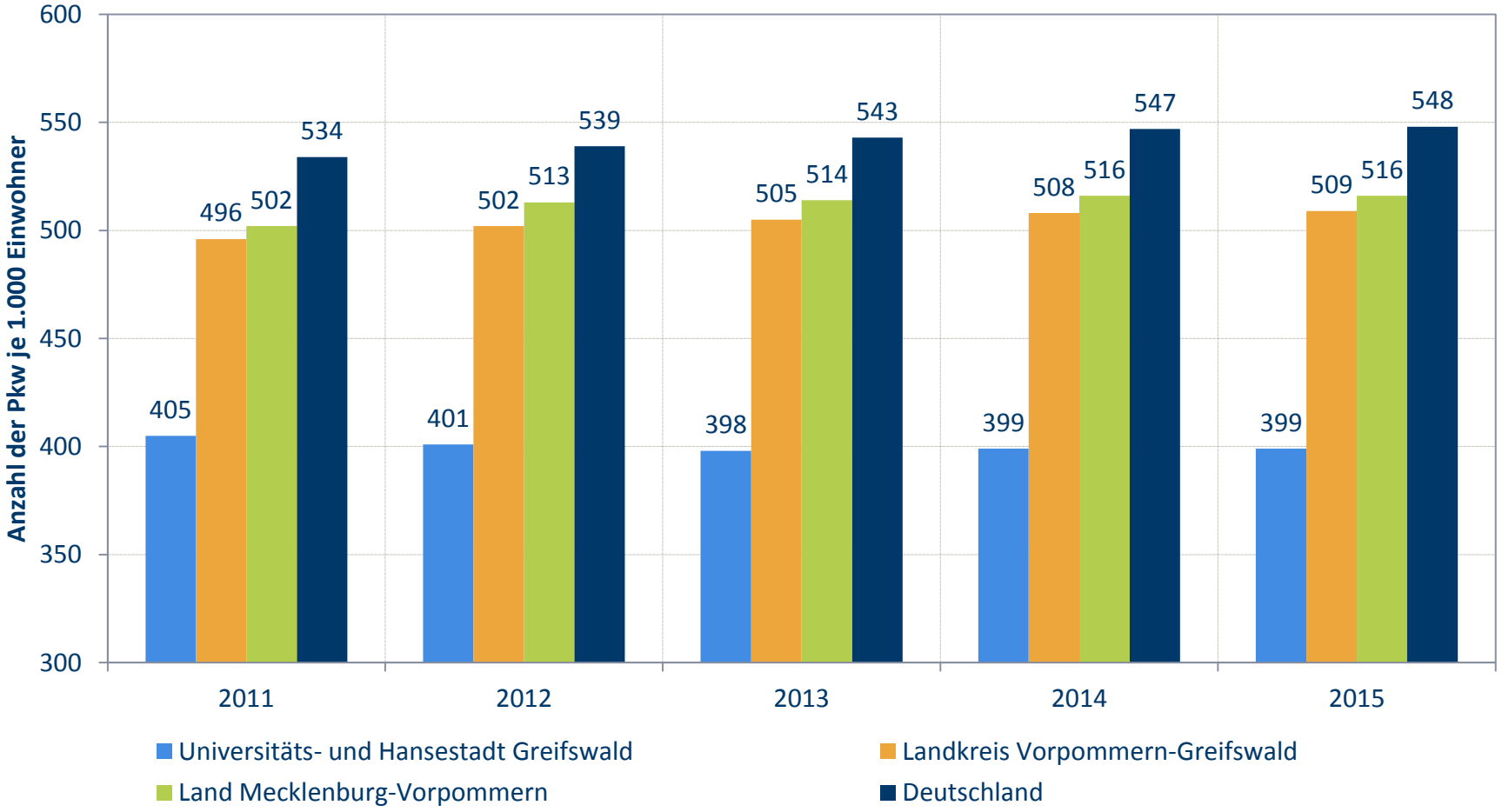
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2016.
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

Anteil der über 64-Jährigen in den Bezirken der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



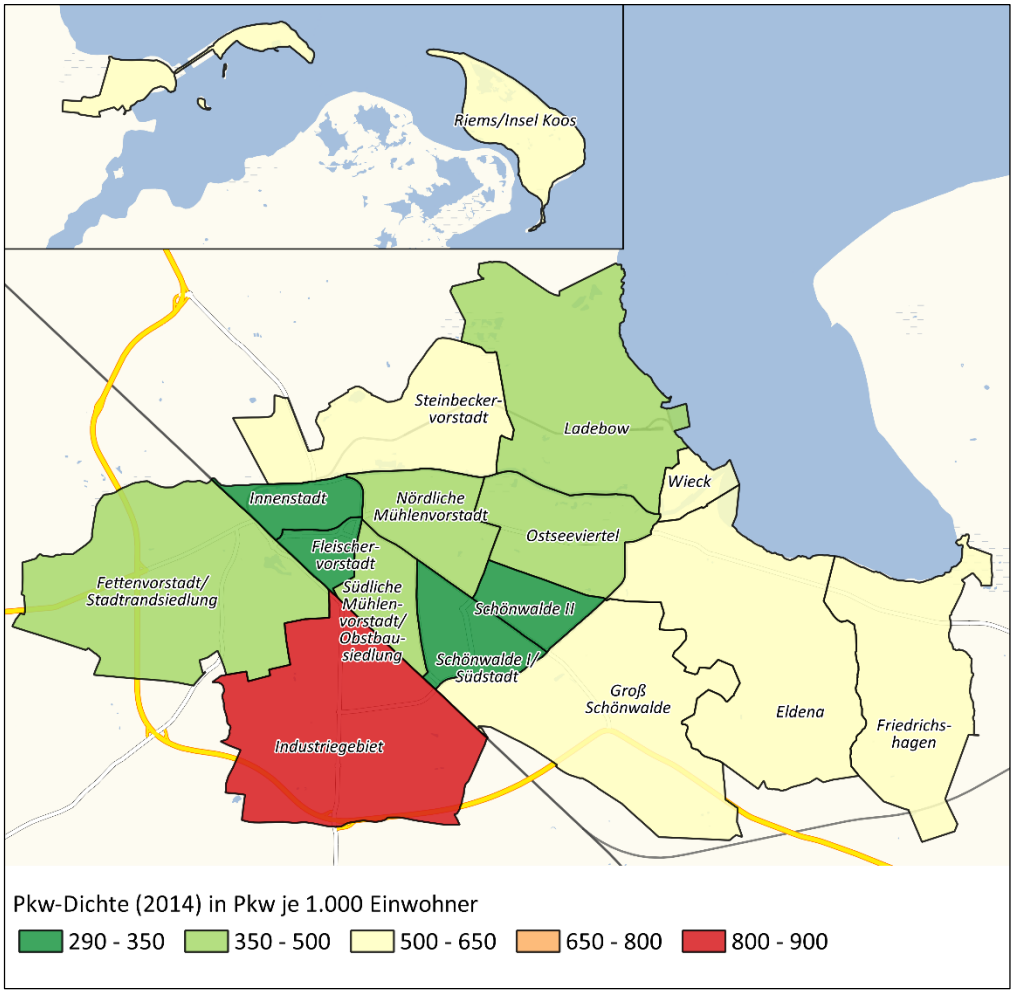
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2016.
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

Geringe Schwankungen bei Entwicklung des Motorisierungsgrades



Quellen: Eigene Berechnung basierend auf Statistik M-V 2016 und Kraftfahrtbundesamt 2016.

Motorisierung UHGW nach Stadtteilen

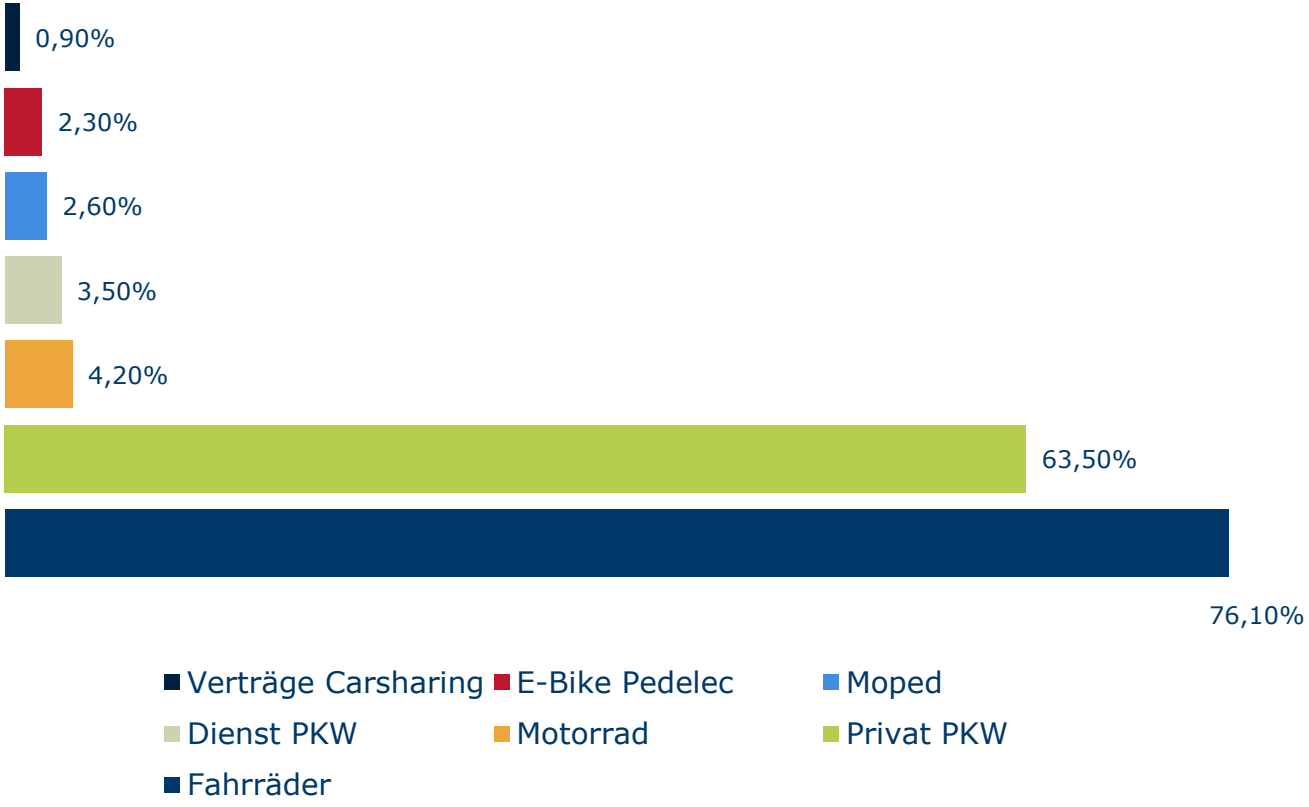


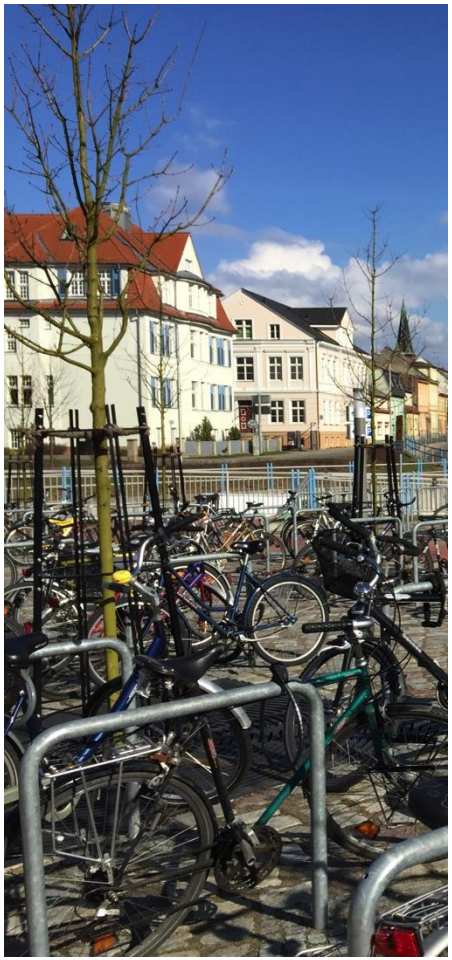
UHGW 2014:
399 Pkw je 1.000 Einwohner

Deutschland 2015:
548 Pkw je 1.000 Einwohner

Datengrundlage: Team Red/Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2015.
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

Fahrzeugverfügbarkeit der Haushalte UHGW
Fahrräder und Pkw dominieren

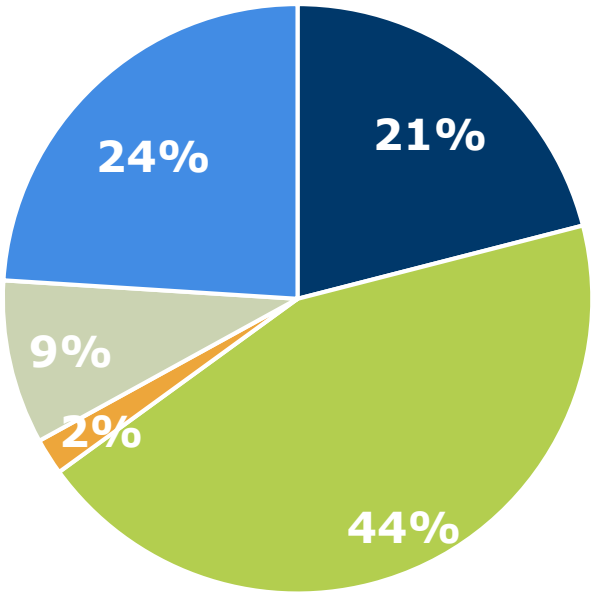




Darstellung: IGES 2016.
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung. Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014. N = 427.

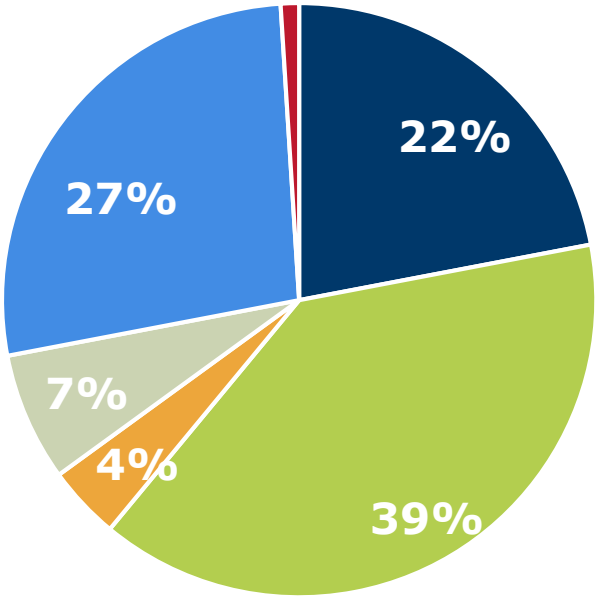
Vergleich der Verkehrsmittelwahl UHGW 2009 und 2014
Hoher Radverkehrsanteil, Anteil ÖPNV steigt leicht

Modal Split 2009



- zu Fuß
- Fahrrad
- ÖPNV
- MIV Mitfahrer
- MIV

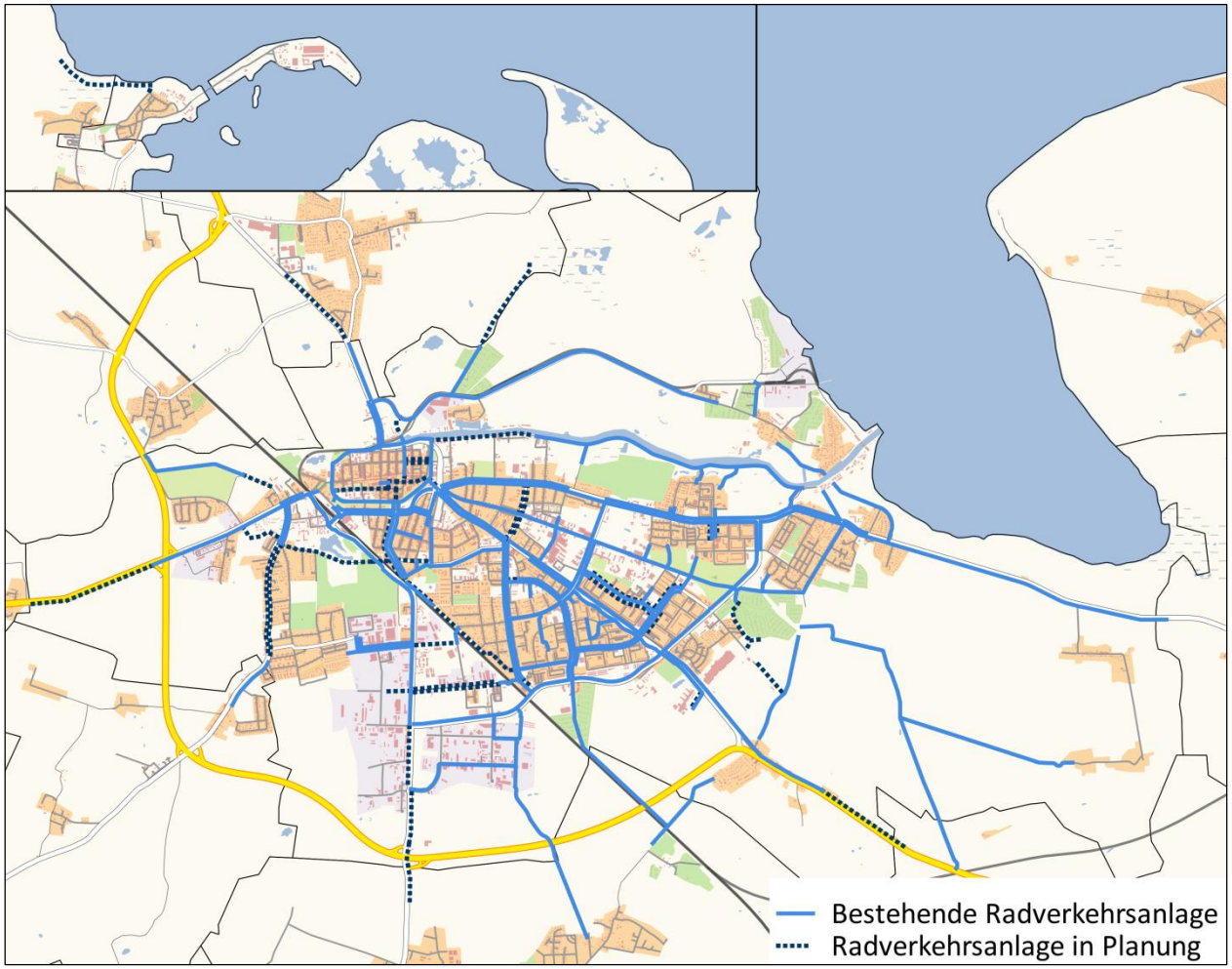
Modal Split 2014



Sehr hoher Radverkehrsanteil
Aber: Stadtgrenzenüberschreitend:
86% MIV

Darstellung: IGES 2016.
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2015, Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014. N = 2.313 (2014). Angabe für 2009 unbekannt.

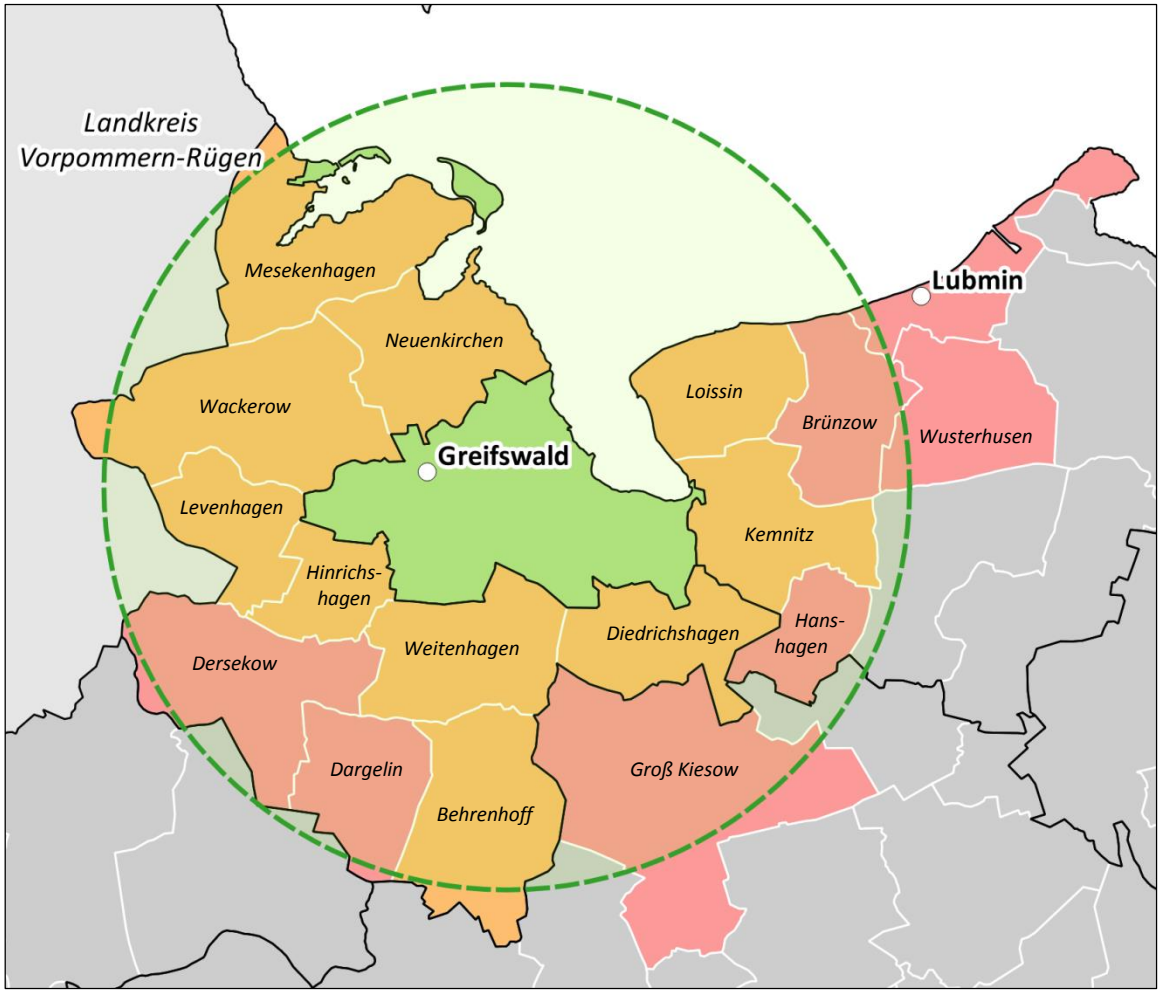
Radverkehr UHGW, Infrastrukturbestand und -planung
Ausgewählte zukünftige Handlungsschwerpunkte



- Verbesserung der Qualität und Quantität der Fahrradinfrastruktur und deren Ausstattung
- Verbesserung der touristischen Wegweisung
- Kontinuierliches Monitoring zur Qualitätskontrolle
- Einrichtung stationärer Servicepunkte wie z.B. Schließfächer, 24 Std. Radstationen, Reparaturstand etc.
- Förderung des Marketings zugunsten des Tourismus
- ...

Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2016. Quelle: Schriftliche Information der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Stadtbauamt Abt. Umwelt- und Naturschutz 2016; Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

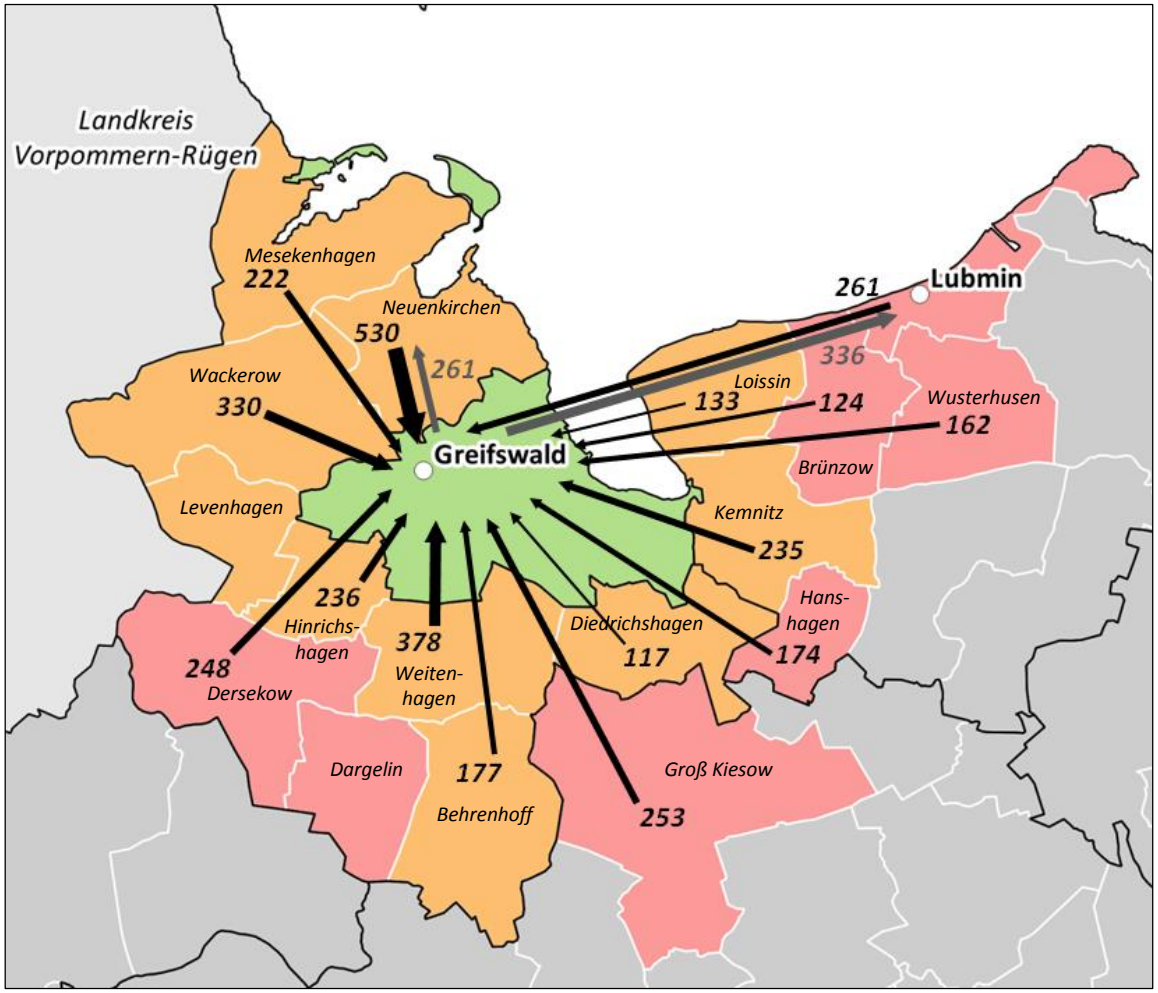
Der Stadt-Umland-Raum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



- Siedlungskerne der zentralen Orte
- Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes*
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Vorschlag IGES: Erweiterter Stadt-Umland-Raum
- 10-km-Radius zum Weichbild UHGW

Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. *Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010.
Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2015, Stichtag 30.06.2015. Darstellung ab 100 Pendler.

Pendlerbeziehungen im erweiterten Stadt-Umland-Raum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald



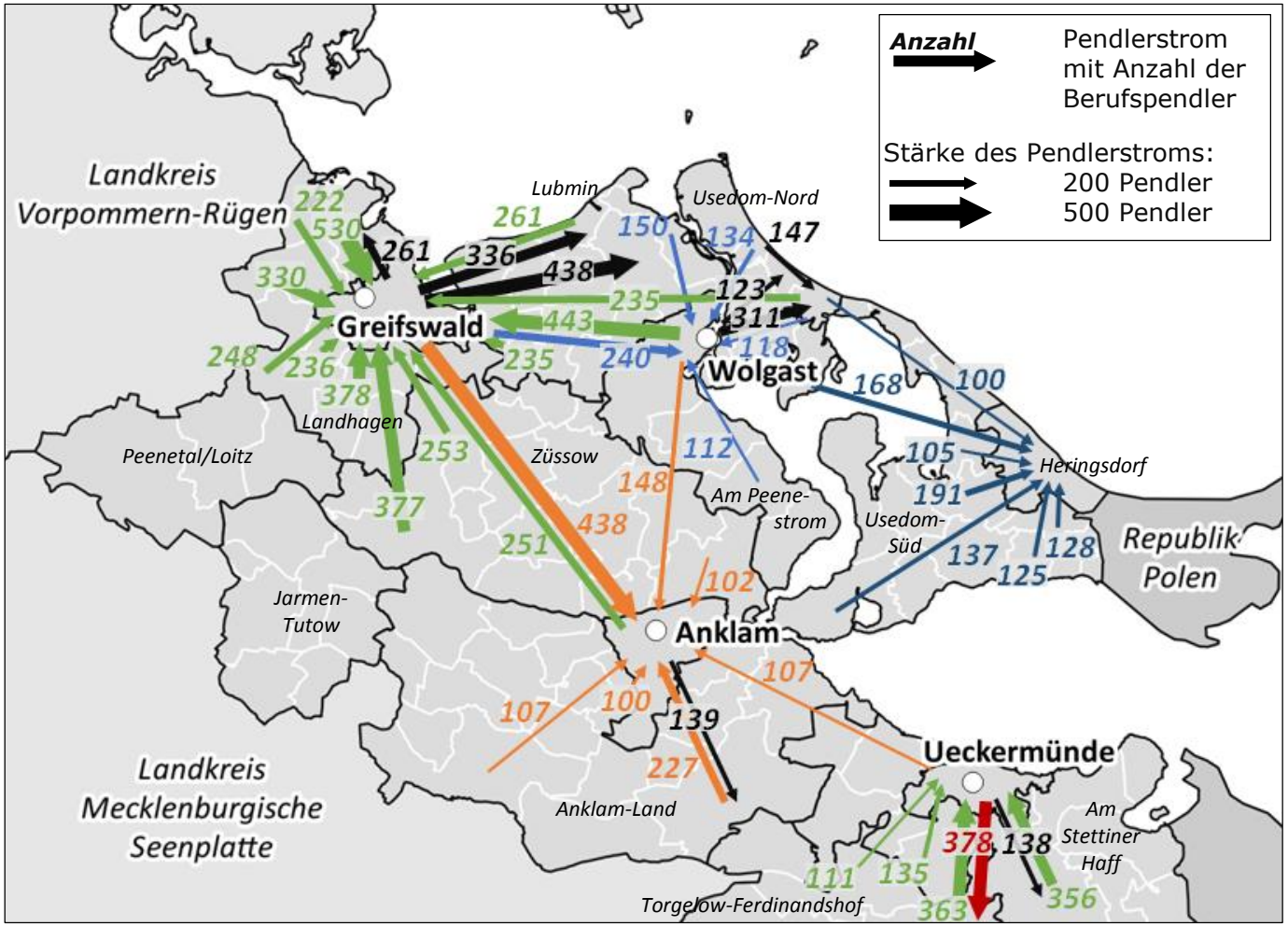
Anzahl → Pendlerstrom mit Anzahl der Berufspendler

Stärke des Pendlerstroms:
→ 200 Pendler
→ 500 Pendler

○ Siedlungskerne der zentralen Orte
Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes*
Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Vorschlag IGES: Erweiterter Stadt-Umland-Raum

Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. *Quelle: Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010.
Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2015, Stichtag 30.06.2015. Darstellung ab 100 Pendler.

UHGW als Schwerpunkt für Pendlerbeziehungen in der Region
Binnenpendler LK VG nach Gemeinden



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2015, Stichtag 30.06.2015. Darstellung ab 100 Pendler.

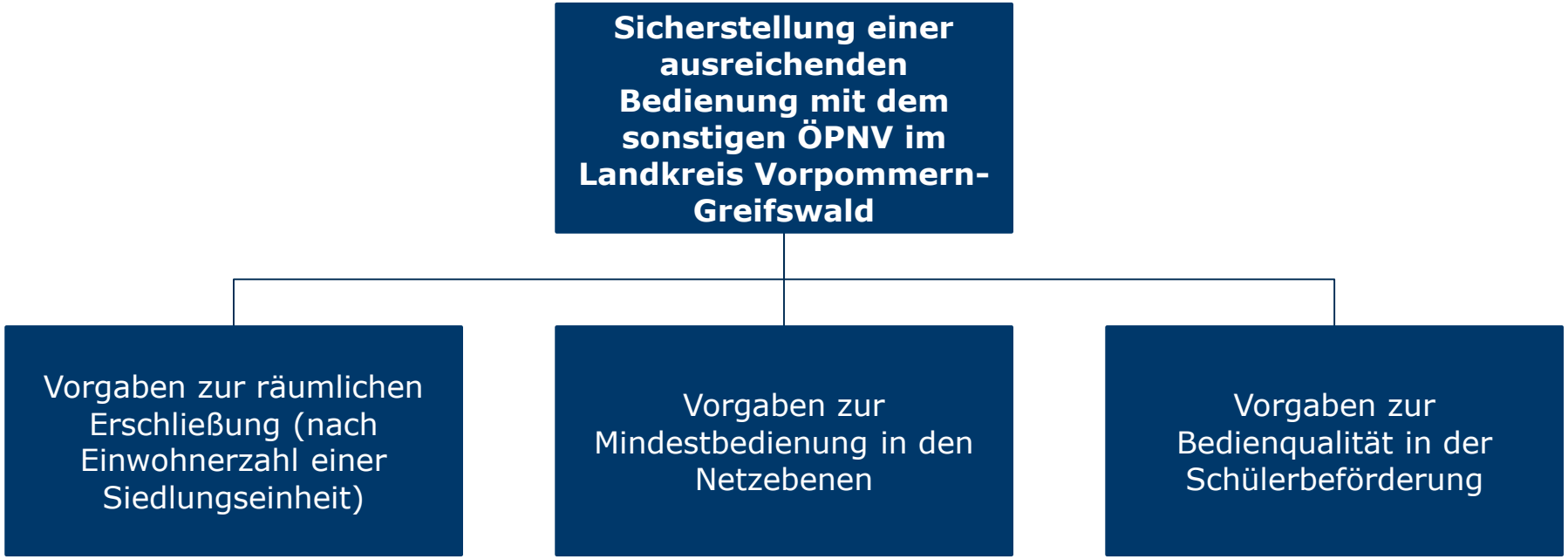
Nachfrage im sonstigen ÖPNV ohne Schüler
TOP Linien > 15.000 Fahrgäste/Jahr

Linie	Laufweg
518	Greifswald – Lubmin – Wolgast
303	Demmin – Görmin / Sassen - Greifswald
901	Pasewalk – Viereck – Torgelow
902	Torgelow – Ueckermünde
506	Greifswald – Neuenkirchen – Insel Riems
210	Anklam - Greifswald
508	Greifswald – Katzow – Wolgast
202	Anklam - Wolgast
512	Greifswald – Güzkow – Jarmen
201	Anklam - Heringsdorf
225	Anklam – Friedland
302	Demmin – Tutow - Jarmen

Quellen: AVG 2016a, PAS 2016, VBG 2016a, UBB 2016c, VBG-L 2016a, VVG 2016. Daten für 2015.
Achtung: Angaben für die Linien des Bündels Usedom sowie für Linien 326 345 704 und 707 lagen nicht vor.

3. Integrierte Angebotskonzeption für den Landkreis VG

Drei voneinander unabhängige Ebenen zur Sicherung der sogenannten „ausreichenden Bedienung“



Grundsätze für die Vorgaben zur räumlichen Erschließung

Anbindung von Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern

Siedlungseinheit gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner in einem zumutbaren fußläufigen Einzugsbereich von bis zu 600 m gemeldet sind.

Erschließung durch SPNV oder sonstigen ÖPNV.

Konventionelle & flexible Bedienungsformen können gleichwertig eingesetzt werden.

	Siedlungseinheiten	Haltestellen-Einzugsbereich
Regionalverkehr	Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern	600 m
Stadtverkehr	Unter-/Mittelzentrum	400 m
	Oberzentrum	300 m

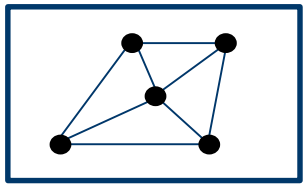
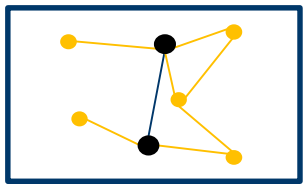
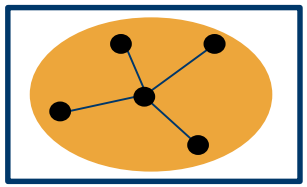
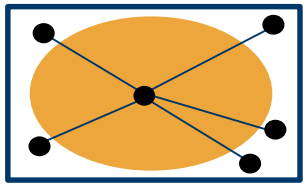
Quellen: VDV 2001.

Vergleich Erschließungsvorgaben Vorstudie NVP 2011 vs. 1. NVP VG

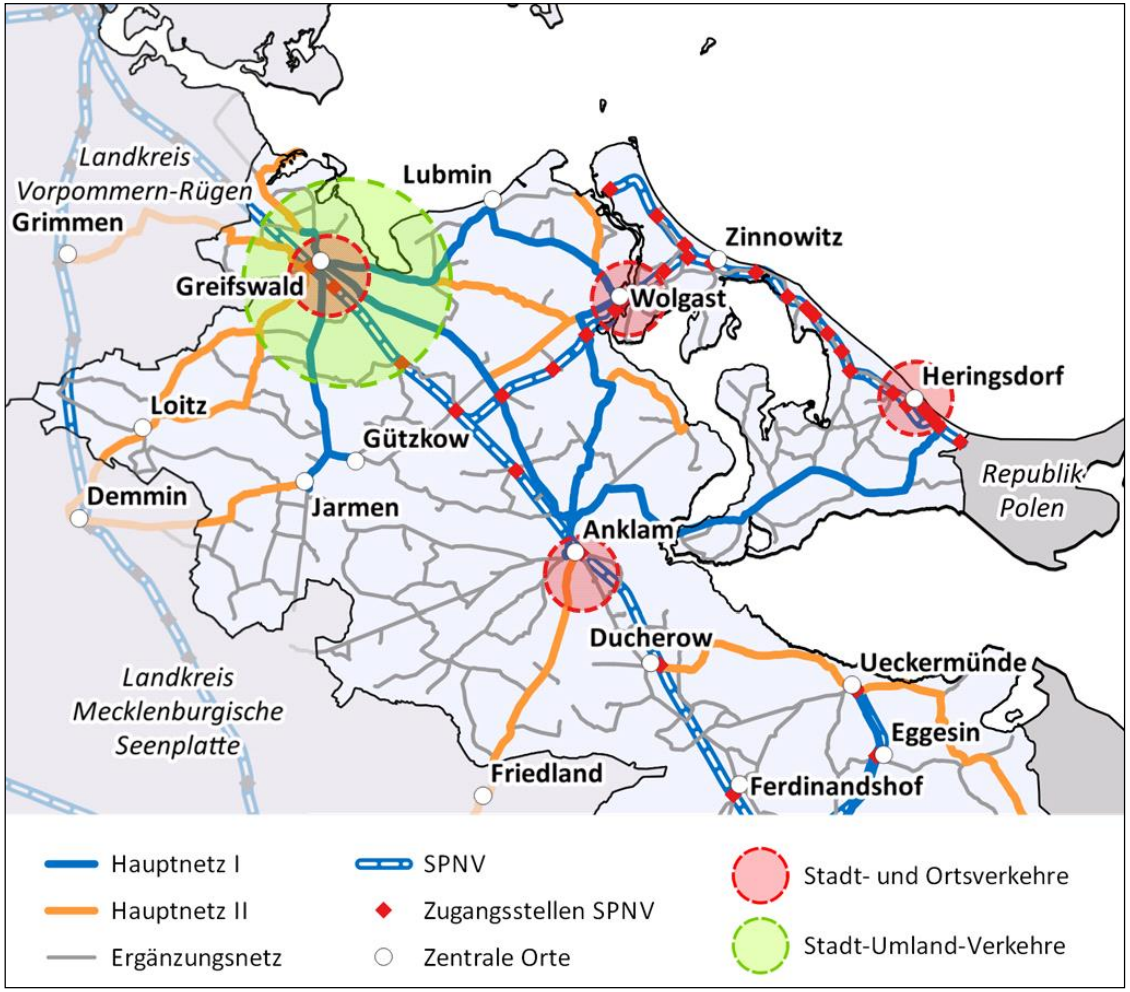
1. NVP VG		Vorstudie NVP	
Stadtverkehr Oberzentrum (UHGW)	**300 m**	Stadtverkehr	k.A. 300 m Fußweg*
Stadtverkehr Unter-/Mittelzentren	**400 m**	k.A.	k.A.
Regionalverkehr Hauptnetz I/II	**600 m**	Haupt- und Nebenachsen	1.000 m Fußweg
Regionalverkehr Ergänzungsnetz	**600 m**	Ländliche Bedienungs-gebiete	1.000 m Fußweg 3.000 m Radweg

* Nahverkehrsplan Hansestadt Greifswald 2007

Vorschlag für die eine integrierte Netzkonzeption „Differenziertes Bedienungsmodell“

Hauptnetz I	▪ Verbindungen des SPNV und sonstigen ÖPNV zwischen den zentralen Orten (Ober-, Mittel- und Grundzentrum) ▪ Inklusive landkreisübergreifende Verbindungen	
Hauptnetz II	▪ Anbindung weiterer zentraler Orte und Siedlungs-schwerpunkte an das Hauptnetz I ▪ Verbindungen des sonstigen ÖPNV mit erhöhter Fahrgastnachfrage	
Ergän-zungsnetz	▪ Flächendeckend Bedienung aller Siedlungseinheiten ▪ Absicherung der Schülerbeförderung Schülerverkehr ▪ Anbindung an das Hauptnetz I und II	
Stadt- und Orts-verkehre	▪ Verbindungen im Stadtverkehr ▪ Ober- und Mittelzentren sowie touristische Schwerpunkte	
Stadt-Umland-Verkehre	▪ Verbindungen zwischen dem Oberzentrum UHGW und den Umlandgemeinden	

Verbindungsrelationen entsprechend der Netzkonzeption

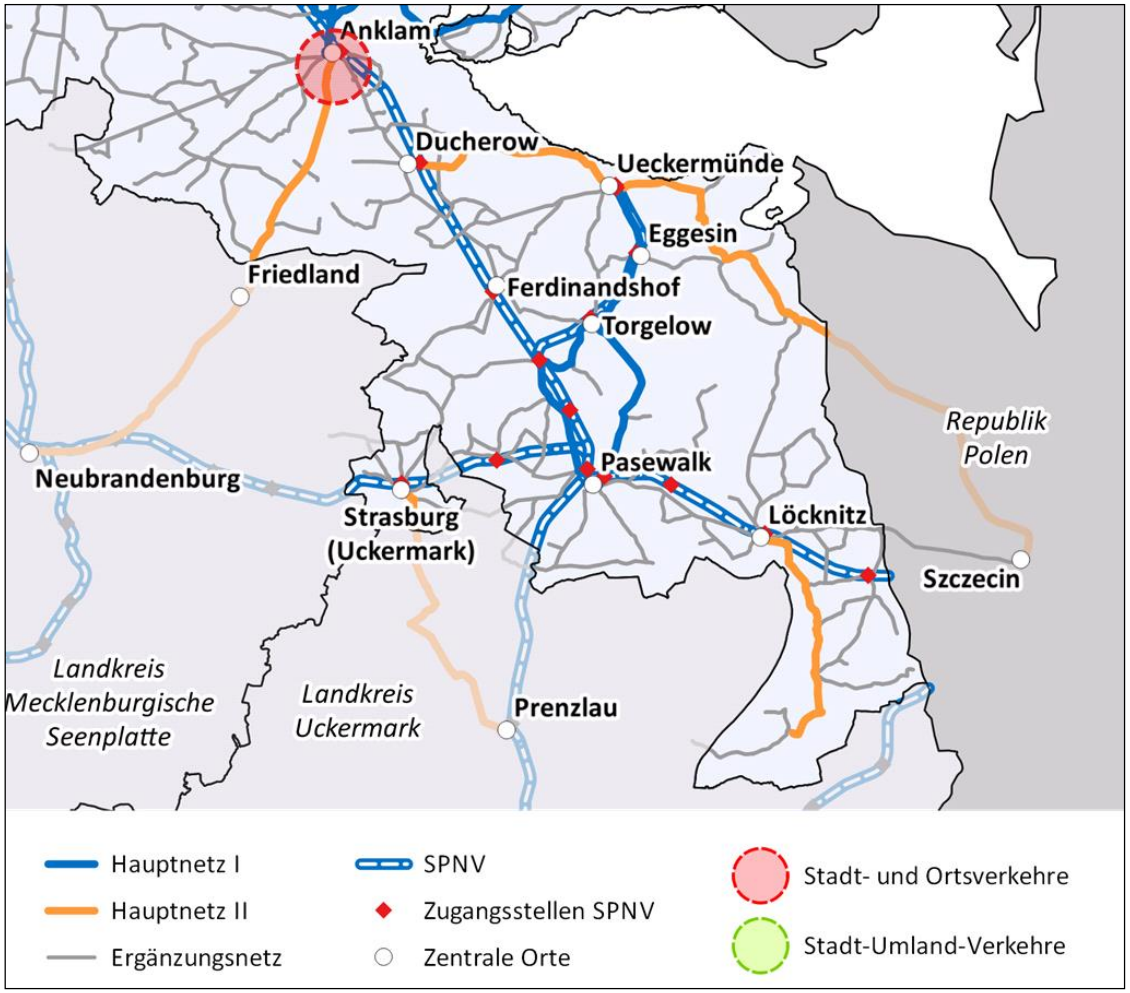


Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Orientierungsrahmen der Konzeptentwicklung:

- Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung
- Ströme im Pendler- und Schülerverkehr
- Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- Touristische Schwerpunktbereiche
- Defizite im Bereich der Stadt-Umland-Verknüpfung

Verbindungsrelationen entsprechend der Netzkonzeption



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Orientierungsrahmen der Konzeptentwicklung:

- Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung
- Ströme im Pendler- und Schülerverkehr
- Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- Touristische Schwerpunktbereiche
- Defizite im Bereich der Stadt-Umland-Verknüpfung

Mindestbedienungsqualität in den Verbindungsrelationen des Regionalverkehrs

	Mindest-bedienzeitraum	Netzebene I	Netzebene II	Ergänzungsnetz
Mo-Fr (Schule)	ca. 06:00–18:00	60-Minuten-Takt* HVZ 120-Minuten-Takt* NVZ	120-Minuten-Takt* NVZ	Mind. 2 Fahrtenpaare
Mo-Fr (Ferien)	ca. 06:00–18:00	120-Minuten-Takt*	120-Minuten-Takt* NVZ	Mind. 2 Fahrtenpaare an zwei Tagen
Sa		Mind. 3 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	
So & Feiertage		Mind. 2 Fahrtenpaare	Mind. 2 Fahrtenpaare	

* Mindesttakt / anzustrebende Fahrtenfolge im taktähnlichen Verkehr

- Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
- Bedarfsgerechte Verdichtung/Ausweitung auf Verbindungsrelationen zur Anbindung touristischer Schwerpunkte (saisonal)

Mindestbedienungsqualität Stadtverkehr UHGW und Stadt-Umland-Verkehre

		Mindest-bedienzeitraum	Citybus* Takt je Linie
Mo-Fr	Haupt- / Normal-verkehrszeit	06:00 – 19:00	15-Minuten-Takt: 2 30-Minuten-Takt: 1, 3
Mo-Fr	Schwach-verkehrszeit	05:00 – 06:00 19:00 – 23:00	30-Minuten-Takt: 2 60-Minuten-Takt: 1, 3
Sa, So & Feiertage	Schwach-verkehrszeit	05:00 – 23:00	30-Minuten-Takt: 2 60-Minuten-Takt: 1, 3

* Mindesttakt

- Zusätzlich: Sonderlinie 20 jeweils stündlich zwischen 09:00 und 15:00 Uhr am Samstag vor Totensonntag und Totensonntag
- Stadt-Umland-Verkehre: Netzkategorie I / II, d.h. Mindestens 2-Stunden-Takt

Zu diskutieren:

- Standard zur Anbindung von neu zu erschließenden Bereichen oder bisher nicht / mäßig erschlossenen Ortsteilen/Bereichen wie Ladebow, Riems

Ziele des geplanten Integrierten Landesverkehrsplans als strategische Chance nutzen

Land bei der Mobilitätssicherung in die Pflicht nehmen

- Stärkung Hauptnetze
  - Vertaktung nachfragestarker Relationen
  - Integriertes Netz der **landesbedeutsamen Buslinien** einfordern → mögliche Netzabschnitte zwischen Land und Landkreis abzustimmen (Greifswald – Demmin; Grimmen – Greifswald; Neubrandenburg – Anklam - Usedom, etc.)
- Flexible Bedienung zur Sicherung eines „angemessenen Mobilitätsangebots"
- Infrastruktur und Services
  - (finanzielle) Schnittstellenförderung – insbesondere Fahrradabstellanlagen
  - Verknüpfung von Fahrtwünschen durch Mobilitätszentralen sowie Serviceinitiative ÖPNV (landeseinheitliche Mobilitätsinformation, Anschlussinformationen in Echtzeit etc.)
  - Anforderungen an Angebotsquantität und -qualität sowie an Koordination der Verkehrsangebote (inkl. Hausaufgaben im Bereich Tarifkooperation)

Quelle: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg - Vorpommern (ILVP M-V), Verbands- und Öffentlichkeitsbeteiligung, Stand 16. Februar 2016.

4. Weiterentwicklung des ÖPNV UHGW

Ausgangslage und mögliche Zielrichtungen UHGW aufbauend auf bisherige Analyseergebnisse

Qualität halten und Erschließung optimieren

- Hohes Niveau Angebots- und Bedienqualität im Stadtverkehr
- Moderne Kommunikations- und Informationsmöglichkeiten
- Moderner Fahrzeugpark unterstützt Klimapolitische Ziele der UHGW (Umfang Erdgasflotte als Teil der Leistungsverpflichtungen öDA)
- Erschließung ausbauen (Wohnflächenentwicklung, nicht erschlossene Bereiche)

Kein „ÖPNV aus einem Guss" - Koordinierte Bedienung Stadt- und Regionalverkehr erforderlich

- Parallele Linienwege
- z.B. Linie 506 ZOB – Bf. Süd – SW – OV – Pl. d. Freiheit weiter nach Neuenkirchen – Riems
- bisher kaum Nutzung von Umsteigemöglichkeiten
- Verbesserungspotenzial tarifliche Kooperation

Verknüpfungen integriert weiterentwickeln

- Stärkung Stadt-Umland-Beziehungen
- Verknüpfungen mit Bahn, Fahrrad, Carsharing, Pkw stärken (Umsetzung Mobilpunkteempfehlungen aus „Kombiniert Mobil")
- Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale

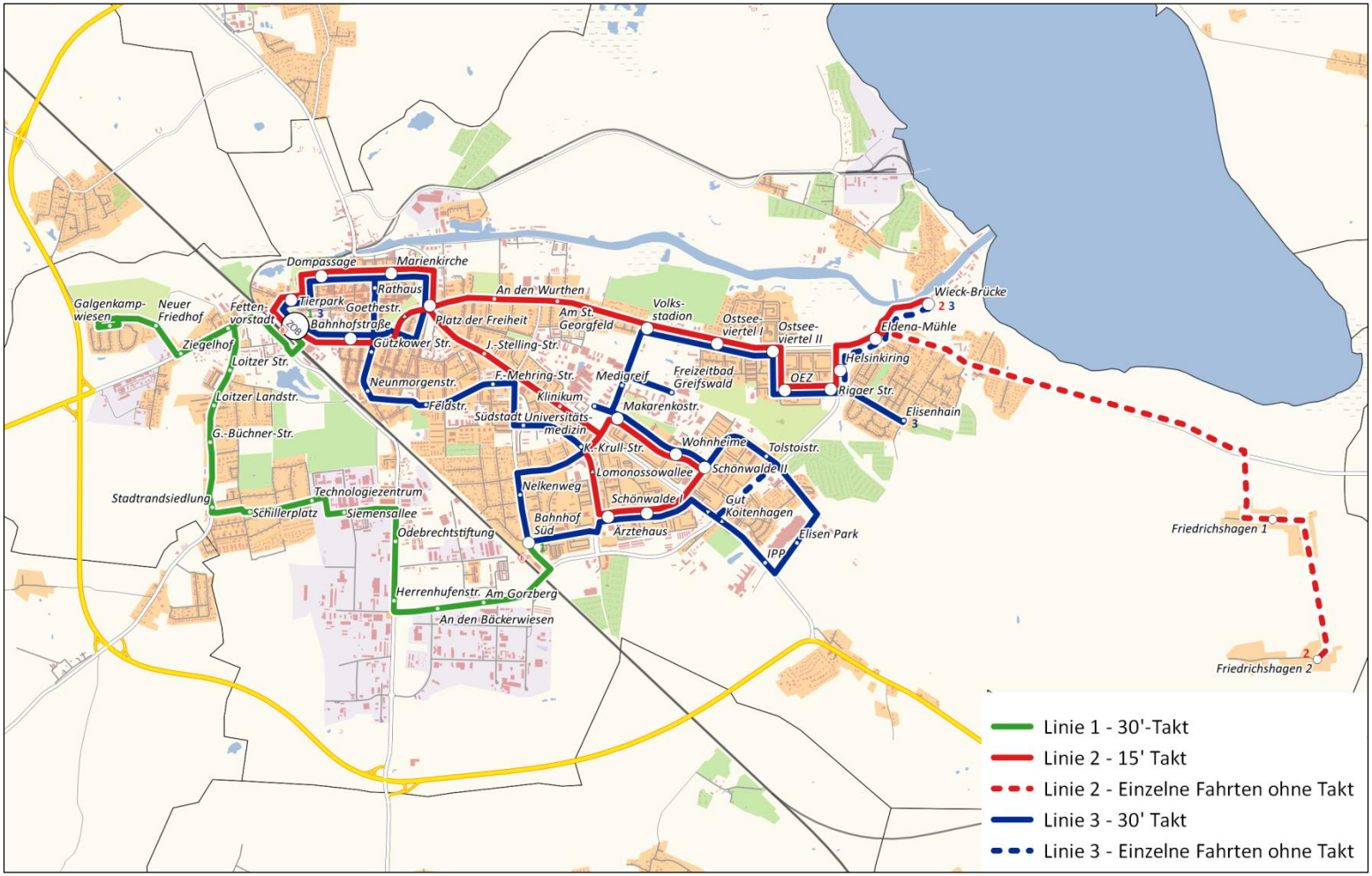
ÖPNV-Entwicklung zur Erreichung selbstgesteckter CO2-Reduktionsziele nutzen

- **Integriertes Klimaschutzkonzept**
- Zielstellung mit Gründung des Klimaschutzbündnisses Greifswald 2020: Reduzierung CO2-Ausstoß bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005 um mindestens 14%
- Teilziel ist Senkung der Kfz-Fahrten durch Stärkung des Umweltverbunds
- Wesentliche aus Sicht des NVP relevante Maßnahmenbereiche
  - V 1.04 Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten an den Schnittstellen zum SPNV bzw. ÖPNV sowie Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof
  - V 1.06 Optimierung des Stadtbussystems
  - V 1.07 Verbesserung regionaler ÖPNV, Fahrgastinformation und Verknüpfung mit Stadtbusverkehr
  - Etc.

Stadt- und Regionalverkehr UHGW, ohne Riems

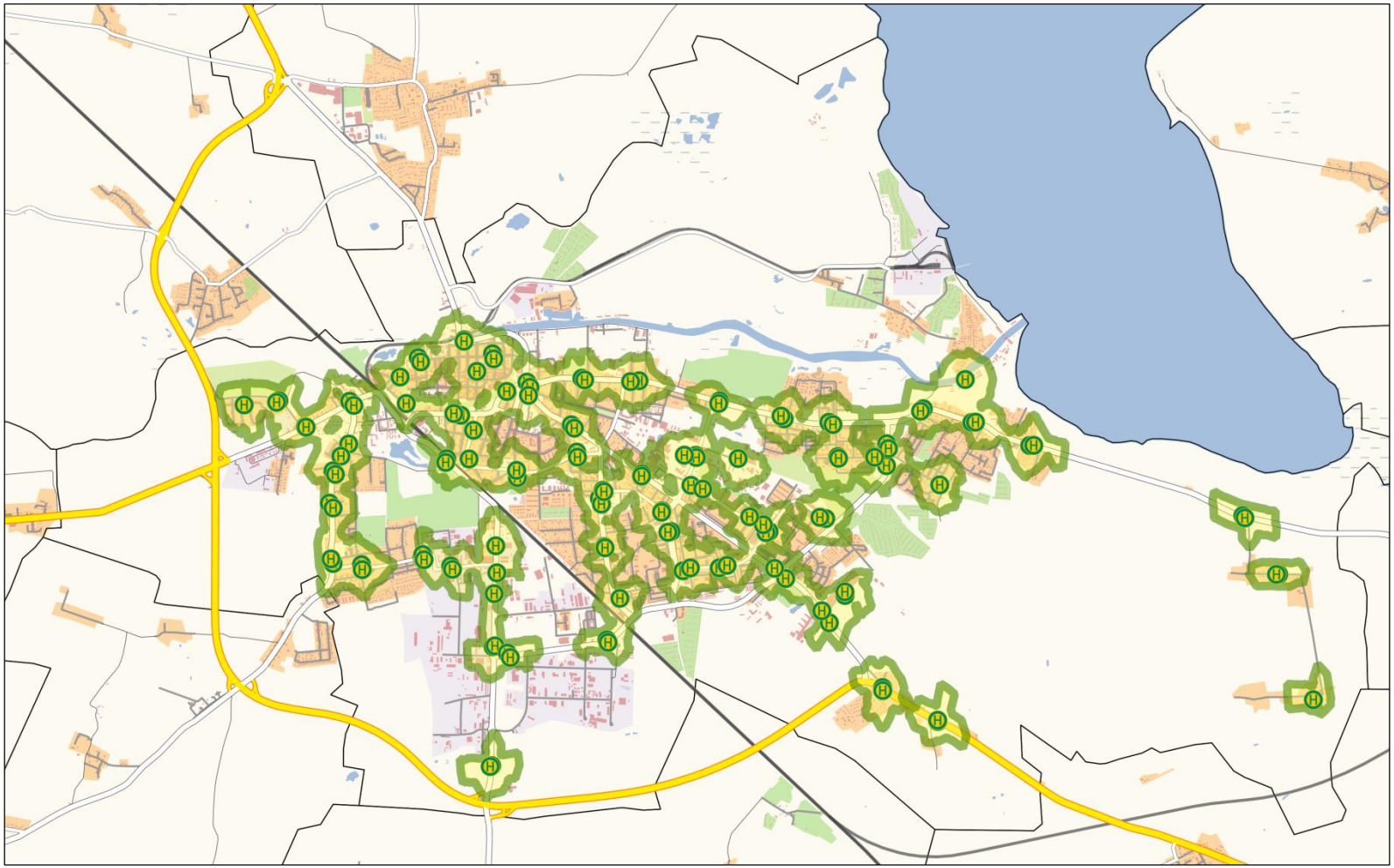
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Stadtverkehr UHGW - Citybus



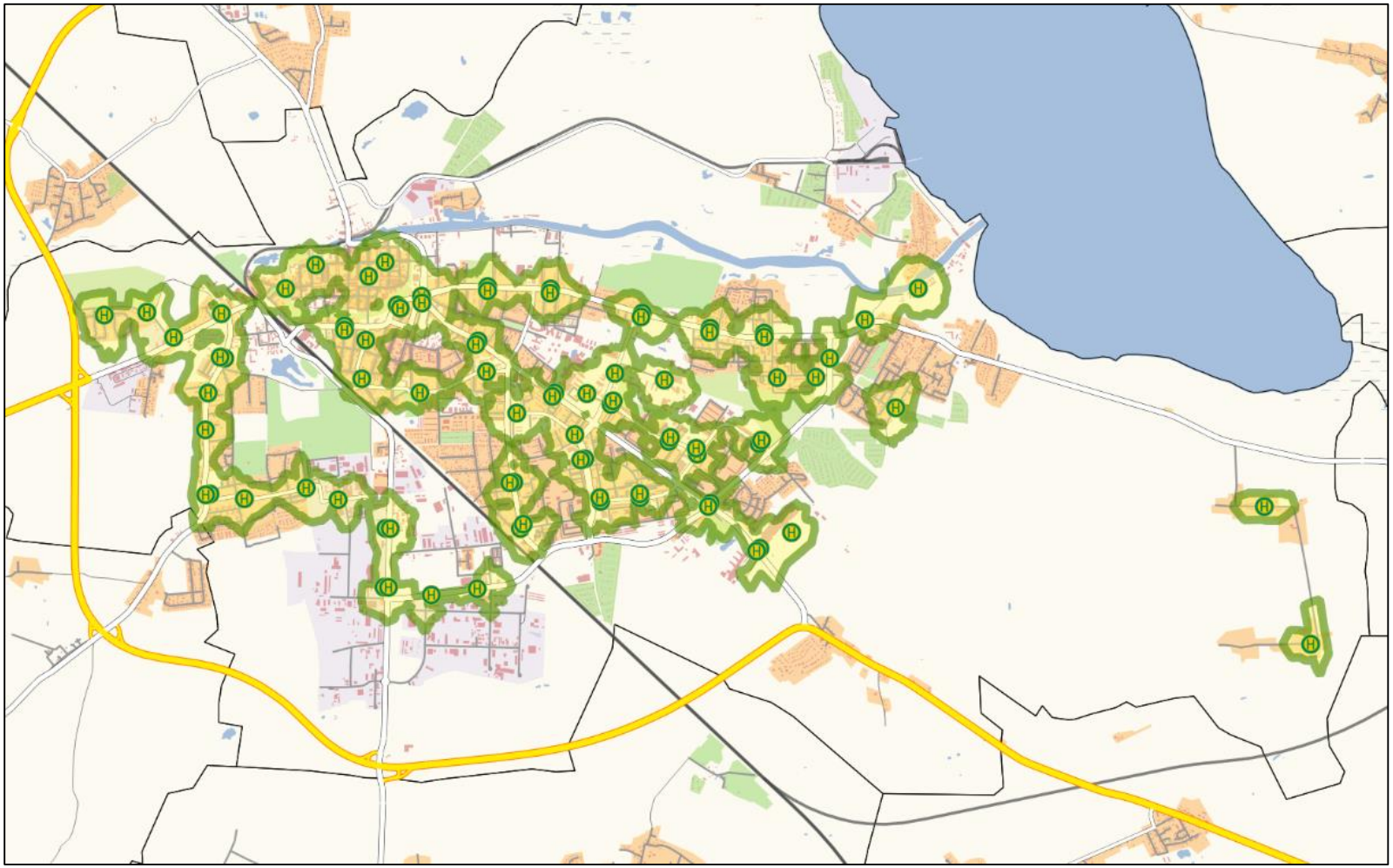
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

300 m-Erschließung der Haltestellen des sonstigen ÖPNV Stadt- und Regionalverkehr, ohne Riems



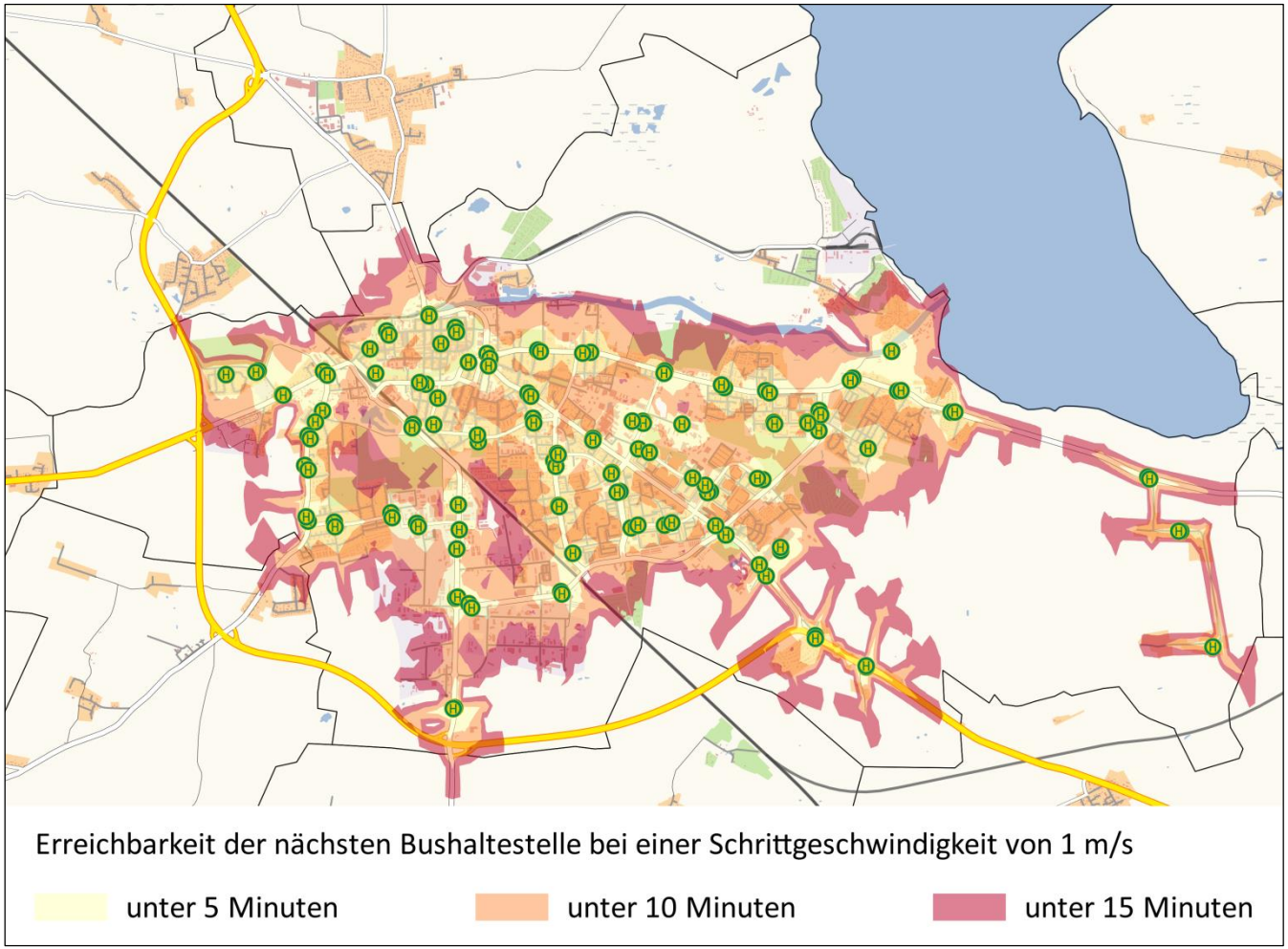
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

300 m-Erschließung der Haltestellen des sonstigen ÖPNV nur Stadtverkehr, ohne Riems



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

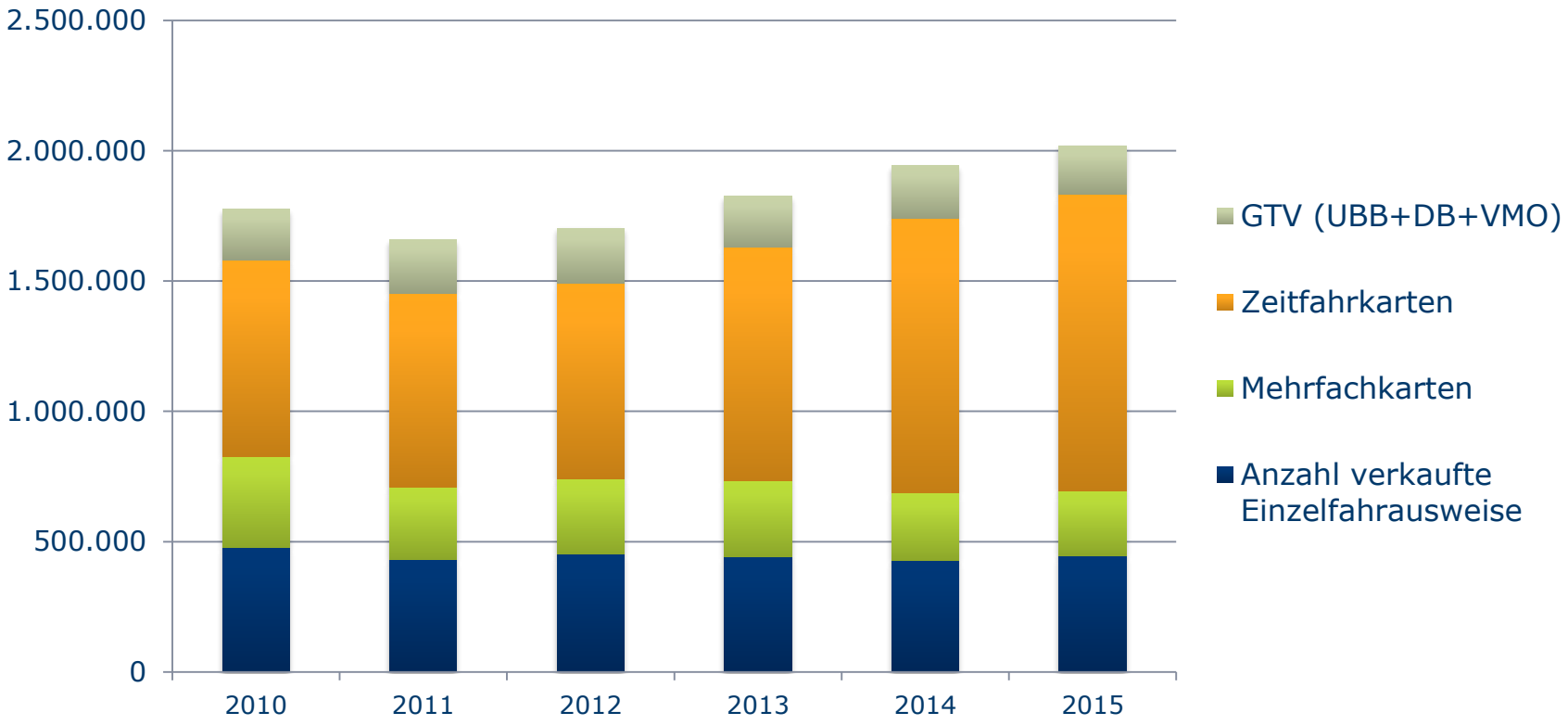
15-Minuten-Erschließungswirkung der Haltestellen UHGW Geschwindigkeit 1,0 m/s (Ältere, Familie mit Kindern, etc.)



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).

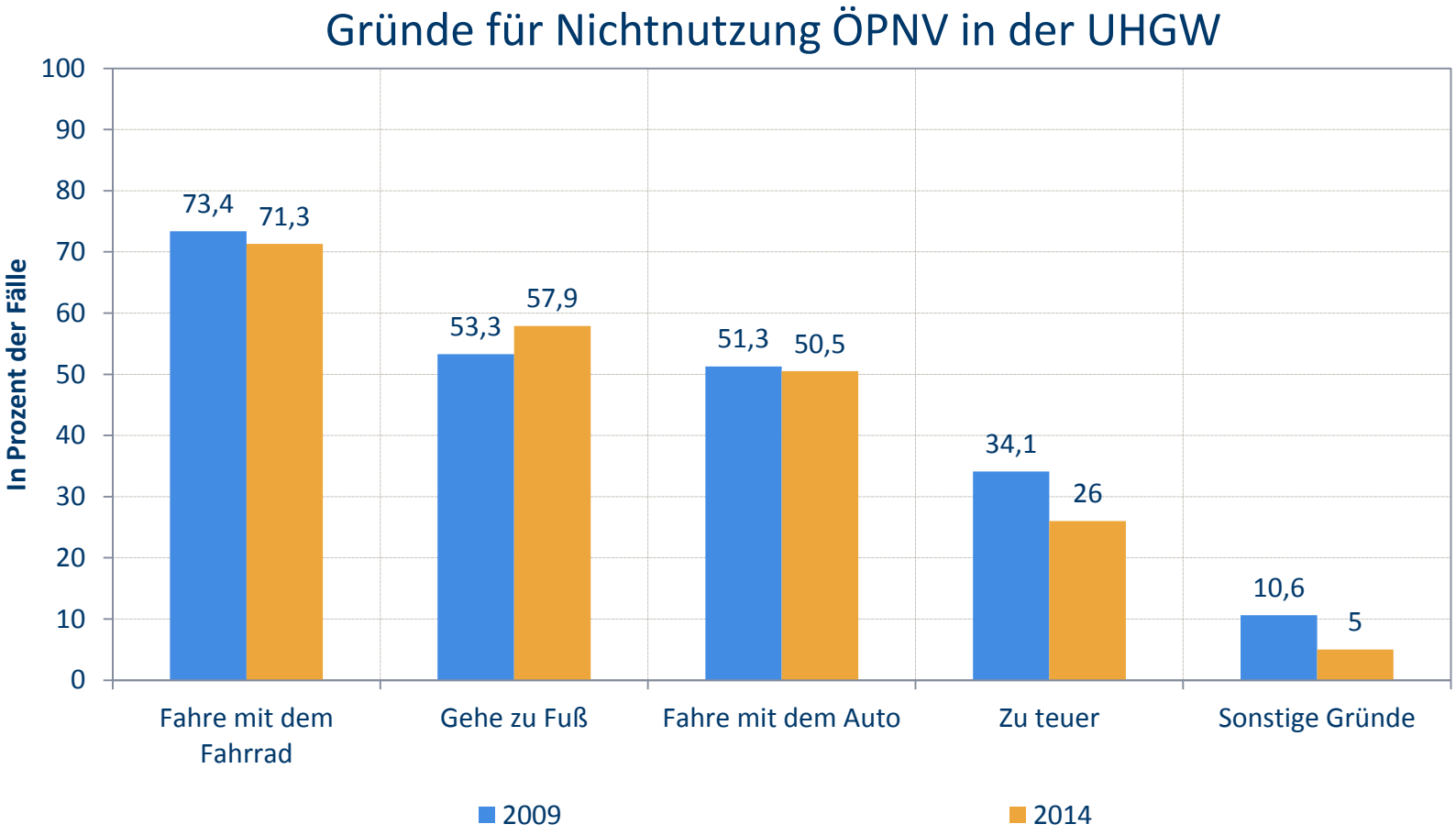
Positive Entwicklung Stadtverkehr, insbesondere nach Einführung Citybus-Konzept

Beförderte Personen, Unterscheidung nach genutzten Fahrausweisen



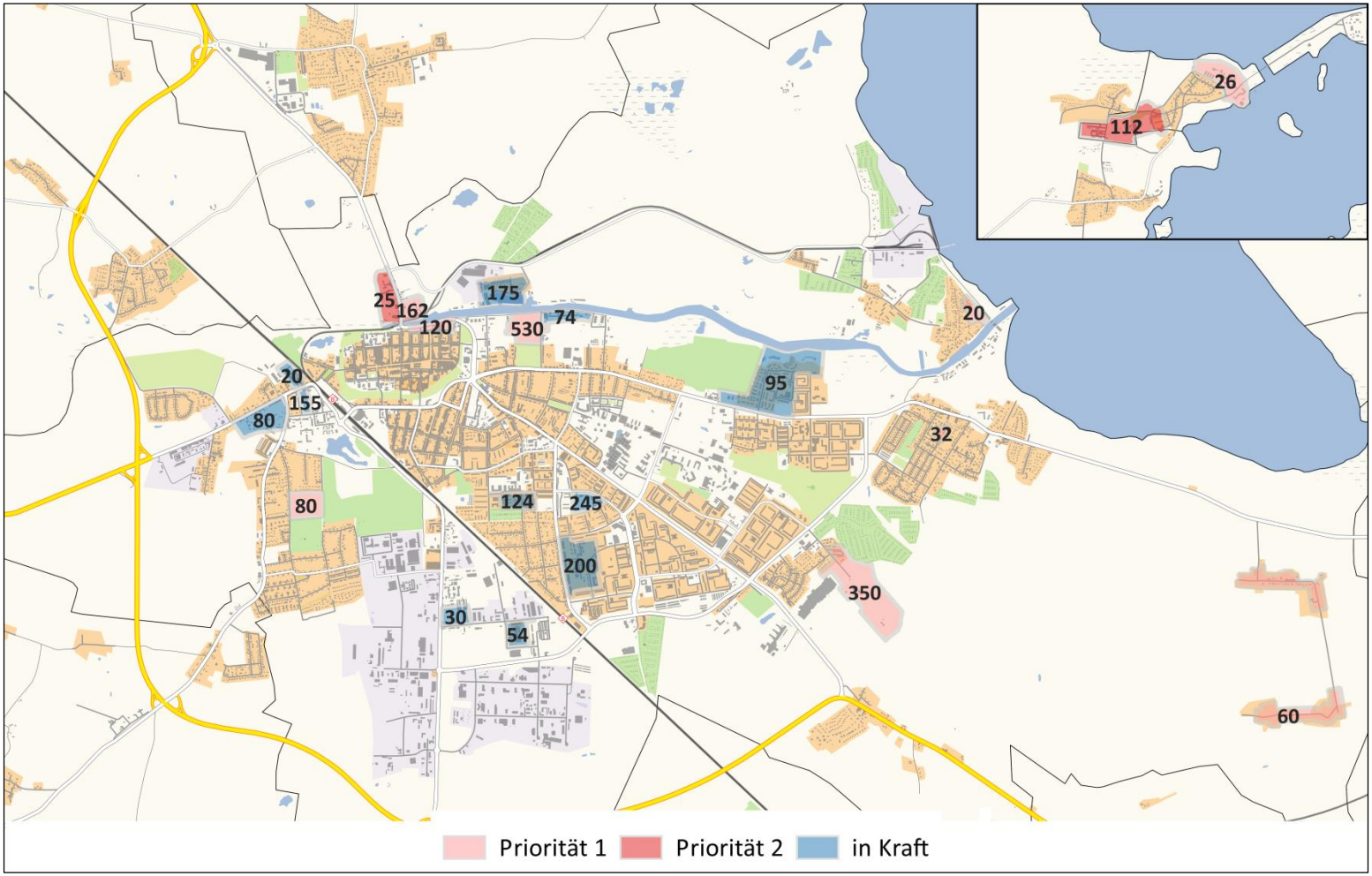
Daten: Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH 2016.

Potenziale für den ÖPNV: Wachstum UHGW; Zielgruppen „Mobile Junge", Ältere, Pendler; Lernen vom Nicht-Nutzer



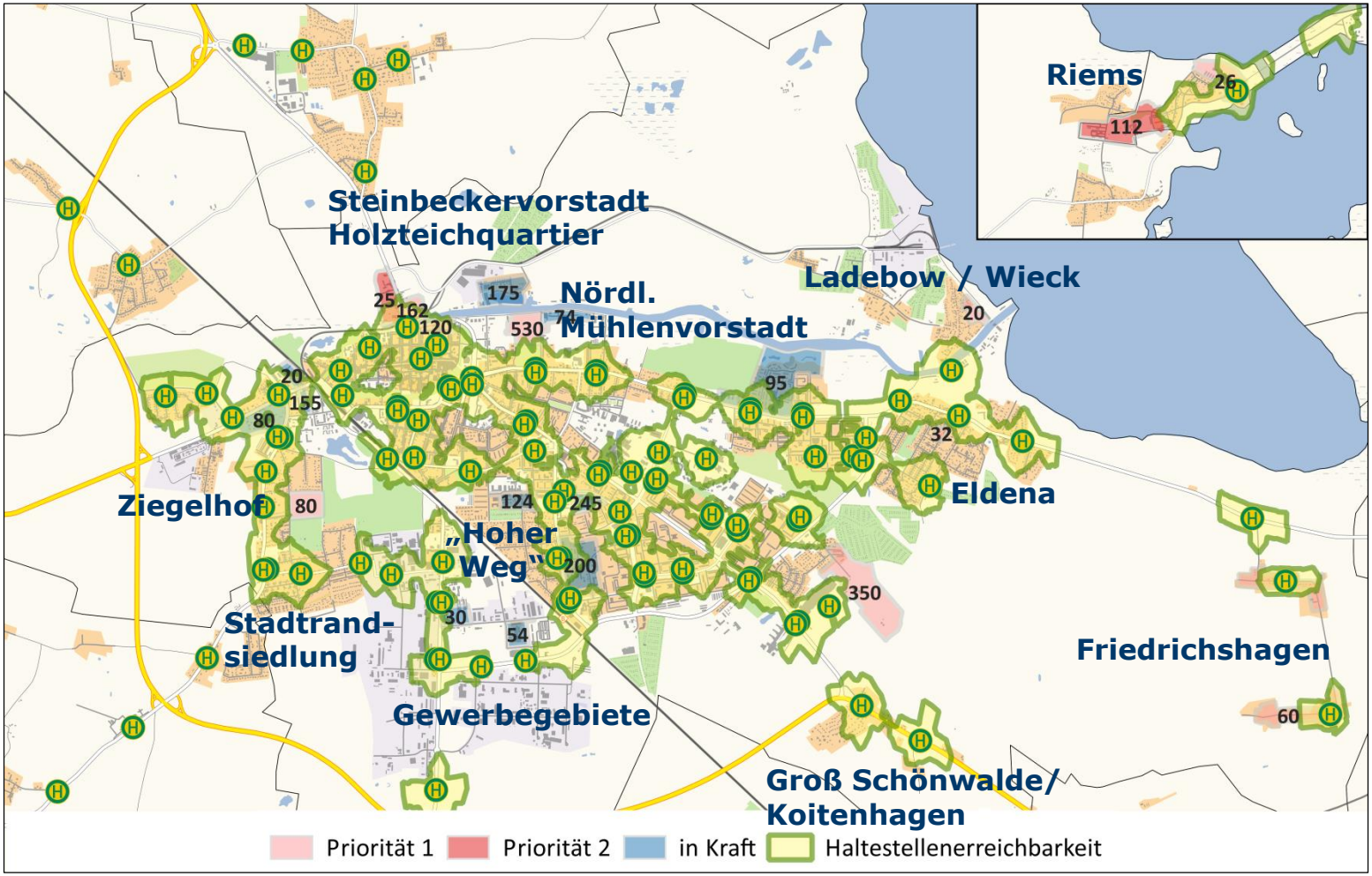
Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014.

Mögliche Wohnflächenentwicklung UHGW (Arbeitsstand) Bebauungspläne mit geplanten WE und Priorisierung



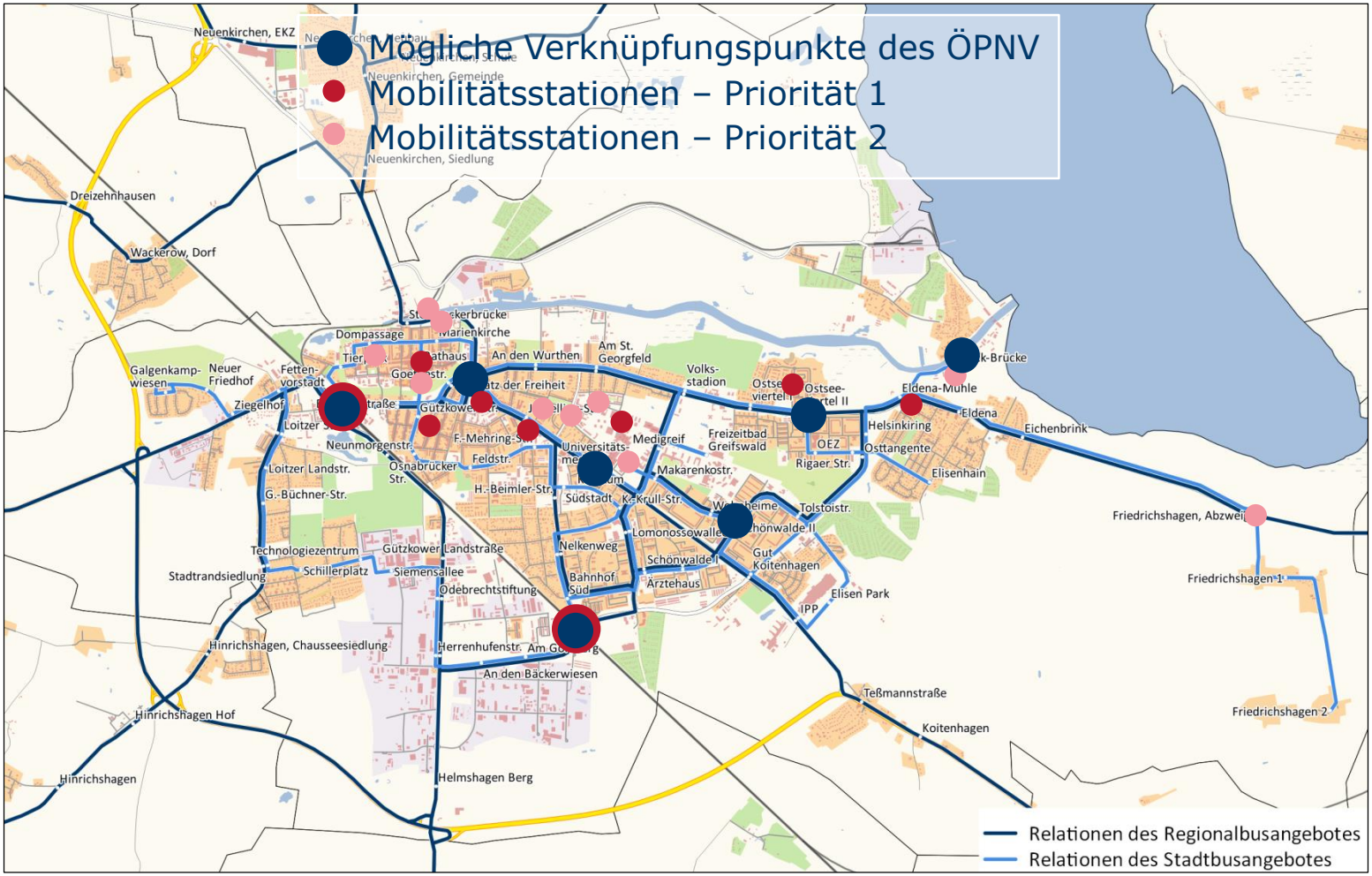
Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).
Daten beziehen sich auf einen nicht beschlossenen Arbeitsstand im Rahmen ISEK. Bei Intervallen für die geplanten WE werden Mittelwerte dargestellt.

Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bestand und für zukünftige Wohnflächenentwicklung



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016, © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright).
Daten beziehen sich auf einen nicht beschlossenen Arbeitsstand im Rahmen ISEK. Bei Intervallen für die geplanten WE werden Mittelwerte dargestellt.

Verknüpfungsmöglichkeiten stärken und Mobilitätsstationen umsetzen



Karte: IGES 2016. Kartengrundlage: © OpenStreetMap Mitwirkende (www.openstreetmap.org/copyright). Datengrundlage: Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Datengrundlage für Mobilitätsstationen: Team Red, Kombiniert Mobil.

Verkehrlich-betriebliche Weiterentwicklung und Konzept Aufgabenteilung

Überlagernde Liniengenehmigungen (Auswahl)

- Greifswald ZOB – Platz d. Freiheit – (Schönwalde -) Eldena (L 508/518 etc.)
- Greifswald ZOB – Bf. Süd – Schönwalde – Ostseeviertel – Pl. D. Freiheit (L 506)
- Weitere Direktverbindungen zu Zeiten der Schülerbeförderung

Maßnahmenansätze

- Fahrplankoordination und Anschlussverbindungen mit Weiterbeförderung durch Citybus
- Mögliche Verknüpfungspunkte: ZOB, Bf. Süd, Pl. d. Freiheit, Klinikum, Ostseeviertel II, Schönwalde II
- Weiterentwicklung Linie 506 zur Vermeidung Paralleler Angebote und zur Stärkung/Verdichtung Relation ZOB – Neuenkirchen - Riems

Foto: IGES.

Diskussion Ansätze Erschließung Bereich Ladebow

Maximaloption (> 100 TEUR p.a.)

- Linienverkehr, konventionell
- Innenstadt – Holzteichquartier – Hafen – Ladebow – Wieck Brücke
- Ggf. Einsatz Kleinbusse
- Orientierung an Kategorie Hauptnetz 1 (60 – 120 Minuten-Takt)

Minimaloption (22 – 35 TEUR p.a.)

- Linienverkehr, flexible Betriebsform
- Wieck, Brücke – Ladebow – Hafen
- Verkehr nur nach Anruf / Anschluss an Linie 2 in Wieck, Brücke
- Voranmeldezeit sollte 30 Minuten betragen
- Einsatz Kleinbusse / Taxi- und Mietwagenunternehmen
- Erfordernis Brückenquerung prüfen, ggf. Überquerung Brücke „zu Fuß"
- Orientierung an Kategorie Hauptnetz 1 (60 – 120 Minuten-Takt)

Weiterentwicklung Verkehrsträgerverknüpfung

Mobilitätszentrale Vorpommern

- Erwartungen der beteiligten Partner und der Fahrgäste als Ausgangspunkt für Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale
- Ausweitung Rufbusverkehre im Landkreis VG zu erwarten – kreisweit einheitliche Lösung erforderlich
- Synergien mit Projekt ILSE
- Weiterentwicklung Betreiber- und Finanzierungskonzept dringend erforderlich

5. Fragen und Diskussion

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Christoph Gipp & TobiasSchäfer

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
Tel. 030-230 809 589 / -347
Email: christoph.gipp@iges.com, tobias.schaefer@iges.com

www.iges.com