

Beratung zum Raumentwicklungskonzept Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Usedom	
<i>Beschlussvorlagen-Nr.:</i>	<i>Vorlagenart.:</i>
GVMö/093/2022	Informationsvorlage
<i>Datum:</i>	<i>Vorlagenstatus:</i>
02.06.2022	öffentlich
<i>Fachamt:</i>	<i>Bearbeiter:</i>
LVB	Kerstin Teske
<i>beteiligtes Fachamt:</i>	<i>Verfasser.:</i>

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Zuständigkeit</i>
Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau und Gewerbe der Gemeinde Mölschow	22.06.2022	Vorberatung
Hauptausschuss Mölschow	12.07.2022	Vorberatung
Gemeindevertretung Mölschow		Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachvortrag:

Dieser Informationsvorlage ist das „Raumentwicklungskonzept Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Usedom“ des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern zur Information beigefügt. Im Schlussbericht sind ab Seite 80 die drei Handlungsfelder „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“ genannt.

Diese müssen nun durch konkrete Vorstellungen und Ideen der Gemeindevertreter belebt werden. Nur wenn hier klare Wünsche definiert werden, kann man auch gezielt diese versuchen voran zu treiben.

Aus ökonomischen Gründen wird nur die Informationsvorlage ohne Anlagen an die Gemeindevertreter/sachkundige Einwohner, die Papierunterlagen wünschen, versandt

Im Link sind alle Unterlagen enthalten. Auf Grund der Größe der Dateien werden sie nicht in Papierform den Gemeindevertretern zur Verfügung gestellt.

<https://www.rpv-vorpommern.de/projekte/verkehr>

Anlage/n

1	REK_Usedom_Schlussbericht_FINAL_ueberarbeitet_20220308 (öffentlich)
2	REK_Usedom_Bericht_Anhang_1_Daten-_Informationsgrundlagen (öffentlich)
3	REK_Usedom_Bericht_Anhang_2_Zustandsanalyse_Tourismus_ueberarbeitet_20220308 (öffentlich)
4	REK_Usedom_Bericht_Anhang_3_Zustandsanalyse_Leben_und_Arbeiten (öffentlich)
5	REK_Usedom_Bericht_Anhang_4_Zustandsanalyse_Verkehr (öffentlich)
6	REK_Usedom_Bericht_Anhang_5_Vorhandene_Leitbildaussagen_Ziele (öffentlich)
7	REK_Usedom_Bericht_Anhang_6_UEbersicht_der_UEbernachtungskapazitäten_in_Bebauungsplänen (öffentlich)
8	REK_Usedom_Bericht_Anhang_7_Praxisbeispiele (öffentlich)

BERICHT

Raum-
entwicklungs-
konzept
Usedom

Raumentwicklungskonzept "Verkehr, Tourismus und Leben in der Re-
gion Insel Usedom"

Schlussbericht

Auftraggeber:

Regionaler Planungsverband Vorpommern
Schuhhagen 3
17489 Greifswald



Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Partner:

BTE Tourismus- und Regionalberatung
Partnerschaftsgesellschaft mbH
Kreuzbergstr. 30
10965 Berlin

Berlin, 26.10.2021

Dokumentinformationen

Kurztitel	Raumentwicklungskonzept Usedom
Auftraggeber	Regionaler Planungsverband Vorpommern
Auftrags-Nr.	850451
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	Raphael Potts (BTE), Marvin Lannefeld (PTV), Prof. Dr. Hartmut Rein (BTE), Dr. Uwe Reiter (PTV), Christian Reuter (PTV)
Erstellungsdatum	02.03.2022
zuletzt gespeichert	08.03.2022

Inhalt

1	Aufgabenstellung	9
2	Methodisches Vorgehen	10
2.1	Untersuchungsraum	10
2.2	Projektablauf und Beteiligungsformate	11
3	Zustandsanalysen	18
3.1	Regionalplanerische Ausgangssituation der Region Usedom	18
3.2	Zustandsanalyse „Tourismus in der Region Insel Usedom“	22
3.2.1	Status-quo-Beschreibung	22
3.2.2	Zustandsbewertung	23
3.3	Zustandsanalyse „Leben und Arbeiten in der Region Insel Usedom“	25
3.3.1	Status-quo-Beschreibung	25
3.3.2	Zustandsbewertung „Leben und Arbeiten in der Region Insel Usedom“	28
3.4	Zustandsanalyse „Mobilität und Verkehr in der Region Insel Usedom“	29
3.4.1	Status-quo-Beschreibung	29
3.4.2	Zustandsbewertung „Mobilität und Verkehr in der Region Usedom“	33
4	Gesamtgesellschaftliche und technologische Entwicklungen	36
4.1	Entwicklungen und Trends mit Auswirkungen auf den Tourismus	36
4.2	Entwicklungen und Trends mit Auswirkungen auf die Mobilität	42
5	Analyse vorhandener Leitbilder und Ziele	50
5.1	Begriffsdefinition	50
5.2	Vorhandene Leitbilder und Ziele zu Verkehr und Mobilität	51
5.3	Vorhandene Leitbilder zum Tourismus	53
5.4	Vorhandene Leitbilder zum „Leben und Arbeiten“ in der Region	53
6	Zukunftsperspektiven für die Raumentwicklung auf Usedom	54
6.1	Tourismus als „Taktgeber“ und Wechselbeziehungen	54
6.2	Szenarien der touristischen Entwicklung	56
6.2.1	Äußere Einflussfaktoren auf die touristische Entwicklung	56
6.2.2	Tourismusszenario 1 „Traditioneller Wachstumspfad“	59
6.2.3	Tourismusszenario 2 „Begrenzung + Qualität“	60

6.2.4	Tourismusszenario 3 „Mäßiges Wachstum + Qualität“	62
7	Integriertes Raumentwicklungskonzept	64
7.1	Philosophie des Integrierten Raumentwicklungskonzepts	64
7.2	Integriertes Leitbild der Raumentwicklung für Usedom 2030	67
7.3	Zentrale Erfolgsvoraussetzung für die Umsetzung des integrierten Leitbilds und Möglichkeiten zur interkommunalen Steuerung der räumlichen Entwicklung	69
7.4	Entwicklungsziele	77
7.4.1	Entwicklungsziele im Tourismus	77
7.4.2	Entwicklungsziele bei Leben und Arbeiten	77
7.4.3	Entwicklungsziele bei Mobilität und Verkehr	78
7.5	Umsetzung des integrierten Leitbilds	79
7.5.1	Schlüsselmaßnahmen	79
7.5.2	Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Tourismus“	80
7.5.2.1	Handlungsfeld A: Touristische Infrastruktur	81
7.5.2.2	Handlungsfeld B: Angebote und Produkte	83
7.5.2.3	Handlungsfeld C: Marketing und Kommunikation	85
7.5.2.4	Handlungsfeld D: Organisation, Kooperation und Finanzierung	86
7.5.2.5	Handlungsfeld E: Qualität und Nachhaltigkeit	87
7.5.3	Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Leben und Arbeiten“	90
7.5.3.1	Handlungsfeld A: Wohnen und Bauen	90
7.5.3.2	Handlungsfeld B: Lebensqualität und Akzeptanz	92
7.5.3.3	Handlungsfeld C: Arbeit, Ausbildung und wirtschaftliche Sicherheit	95
7.5.3.4	Handlungsfeld D: Struktur und Zusammenarbeit	97
7.5.4	Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Mobilität und Verkehr“	100
7.5.4.1	Handlungsfeld A: Fußverkehr	101
7.5.4.2	Handlungsfeld B: Radverkehr	105
7.5.4.3	Handlungsfeld C: Wasserverkehr	109
7.5.4.4	Handlungsfeld D: Öffentlicher Personenverkehr	111
7.5.4.5	Handlungsfeld E: Kfz-Verkehr	123
7.5.4.6	Handlungsfeld F: Neue Mobilitätsformen	128
7.5.4.7	Handlungsfeld G: Verkehrslenkung und -steuerung	133

7.5.4.8	Handlungsfeld H: Umdenken und Verhaltensänderung	136
7.5.4.9	Handlungsfeld I: Logistik	141
7.6	Maßnahmenpriorisierung	144
7.7	Wirkungsanalyse	149
8	Praxisbeispiele	150
9	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit	153
10	Vom Konzept zur Umsetzung – Ausblick und Empfehlung zum weiteren Vorgehen	157
10.1	Die Startprojekte	157
10.2	Der „Kümmerer“	158
10.3	Unterstützungsmöglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern	160
Anhang 1:	Übersicht zu den ausgewertete Daten- und Informationsgrundlagen (Quellenverzeichnis)	
Anhang 2:	Zustandsanalyse Tourismus	
Anhang 3:	Zustandsanalyse Leben und Arbeiten	
Anhang 4:	Zustandsanalyse Mobilität und Verkehr	
Anhang 5:	Auswertung vorliegender Studien und Planwerke zu Leitbildaussagen und Zielen „Mobilität und Verkehr“	
Anhang 6:	Übersicht der Übernachtungskapazitäten in Bebauungsplänen und Vorhaben- und Erschließungsplänen auf Usedom	
Anhang 7:	Praxisbeispiele zu touristischen Mobilitätsangeboten	

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zeiträume für die Beteiligungsformate _____	13
Tabelle 2:	SWOT-Analyse Tourismus _____	25
Tabelle 3:	SWOT-Analyse Leben und Arbeiten _____	29
Tabelle 4:	SWOT-Analyse Verkehr _____	35
Tabelle 5:	Äußere Einflussfaktoren auf die Bereiche Tourismus, Leben und Arbeiten und Mobilität und Verkehr auf Usedom _____	59
Tabelle 6:	Schlüsselmaßnahmen des integrierten Raumentwicklungskonzepts _____	80
Tabelle 7:	Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Tourismus“ _____	145
Tabelle 8:	Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Leben und Arbeiten“ _____	145
Tabelle 9:	Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Mobilität und Verkehr“ _____	148
Tabelle 10:	Themen für grenzüberschreitende Kooperationsansätze _____	155

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsraum _____	10
Abbildung 2:	Projektablauf _____	13
Abbildung 3:	Digitales Beteiligungsformat 1 – Mentimeter-Abfrage _____	15
Abbildung 4:	Digitales Beteiligungsformat 2 – Whiteboard Mural _____	16
Abbildung 5:	Ausschnitt Region Usedom aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern _____	21
Abbildung 6:	Wechselbeziehungen zwischen „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“ _____	55
Abbildung 7:	Integriertes Leitbild und Teil-Leitbilder _____	65
Abbildung 8:	Philosophie und Aufbau des Integrierten Raumentwicklungskonzepts _____	66
Abbildung 9:	Flächennutzungspläne auf der Insel Usedom _____	71
Abbildung 10:	Bebauungspläne in Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck _____	72
Abbildung 11:	Handlungsfelder im Bereich „Tourismus“ _____	81
Abbildung 12:	Handlungsfelder im Bereich „Leben & Arbeiten“ _____	90
Abbildung 13:	Handlungsfelder im Bereich „Mobilität & Verkehr“ _____	101
Abbildung 14:	Forum Usedom – Wolin _____	153

Abkürzungsverzeichnis

a	Jahr
bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
d	Tag
DB	Deutsche Bahn AG
DEHOGA	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband e.V.
Di	Dienstag
Do	Donnerstag
Fp	Fahrtenpaare
Fr	Freitag
h	Stunde
ILVP	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern
IVK	Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (Usedom-Wollin)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LSA	Lichtsignalanlage
Mi	Mittwoch
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
NVP	Nahverkehrsplan
ÖP(N)V	Öffentlicher Personen(nah)verkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P	Person
Pkw	Personenkraftwagen
psch.	Pauschal
QI	Querungsinsel
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RREP	Regionale Raumentwicklungsprogramm
Sa	Samstag
So	Sonntag
StatA M-V	Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

SV	Schwer(last)verkehr
TMV	Landestourismusverband Mecklenburg-Vorpommern
TVIU	Tourismusverband Insel Usedom e.V.
UBB	Usedomer Bäderbahn
UTG	Usedom Tourismus GmbH

1 Aufgabenstellung

Die Verkehrsentwicklung auf der Insel Usedom steht seit Jahren im Fokus öffentlicher Diskussionen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer sich in Realisierung befindlichen festen Swinequerung auf der polnischen Seite werden die **Bedenken vor einer Verschärfung der bestehenden Verkehrsprobleme** weiterbefördert. Ein Gutachten im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern hat sich im Jahr 2017 mit den Folgen einer Swinequerung beschäftigt und einen weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Insel prognostiziert. Bisher durchgeführte Planungen und Baumaßnahmen auf der Insel Usedom sind entweder nicht weiterverfolgt worden oder konnten nicht ausreichend auf die bestehenden Herausforderungen reagieren bzw. die Verkehrssituation nicht wesentlich verbessern, vor allem in den Bereichen Schiene und Straße. Ein ganzheitlicher Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme ist bislang nicht erkennbar.

Aufgabe ist es daher, ein **ganzheitliches und alle Verkehrsträger berücksichtigendes Raumentwicklungskonzept** für die Region Usedom zu erarbeiten, welches einerseits das Thema Verkehr in den Fokus rückt. Andererseits sollen auch die Anforderungen der Tourismusentwicklung und des Lebens der einheimischen Bevölkerung auf der Insel einbezogen werden.

Ein solches ganzheitliches die Mobilitätsbedürfnisse von Einheimischen und Touristen berücksichtigendes Raumentwicklungskonzept muss die unterschiedlichen raumordnerischen Zielstellungen des Regionalen Raumordnungsprogramms Vorpommern aufgreifen und über ein **Leitbild der verkehrlichen Entwicklung für die Insel Usedom** weiter konkretisieren. Die Herausforderung besteht darin, die zum Teil unterschiedlichen Interessen der Bevölkerung, der örtlichen Wirtschaft und der Tourismusentwicklung in Einklang miteinander zu bringen. Unter Beteiligung aller relevanten örtlichen Akteure sollen daher im Leitbildprozess Teilräume mit unterschiedlicher verkehrlicher Funktion unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrsmittel herausgearbeitet werden. Auf dieser funktionalräumlichen Ebene sind schließlich konkrete Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr passgenau zum jeweiligen Leitbild bzw. zur Zielstellung auszuwählen und zuzuordnen. Zu betrachten sind die Tourismusschwerpunkträume an der Außenküste der Insel Usedom von Karlshagen bis Heringsdorf mit hohem Nachfrage- und Verkehrsdruck und dem Anspruch auf Qualitätstourismus ebenso wie die Tourismusentwicklungsräume am Achterwasser und an der Haffküste der Insel Usedom, für die das Regionale Raumentwicklungsprogramm (RREP) ebenfalls die Entwicklung von verkehrslenkenden und verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen für die touristischen Verkehrsströme in der Saison enthält.

Das Konzept trägt den Charakter einer fachlich begründeten Empfehlung. Inwieweit die fachliche Empfehlung als politisch verbindlich betrachtet wird, obliegt der Entscheidung des Regionalen Planungsverbands Vorpommern und der mit der Umsetzung des Konzepts betrauten Institutionen. Dem Regionalen Planungsverband Vorpommern wird nahegelegt, auf die entscheidenden Stellen der Landesregierung zuzugehen und sie dafür zu gewinnen, das nachfolgend dargestellte Konzept umzusetzen.

2 Methodisches Vorgehen

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum des Raumentwicklungskonzepts entspricht dem deutschen und polnischen Teil der Insel Usedom sowie der Stadt Wolgast (vgl. Abbildung 1). Der deutsche Teil der Insel umfasst insgesamt 25 Gemeinden. Bei der Stadt Wolgast liegt zwar nur der Stadtteil Mahlzow geografisch auf der Insel Usedom; aufgrund der großen Bedeutung des Mittelzentrums Wolgast für die Insel ist sie dennoch Teil des Untersuchungsraums. Im polnischen Teil der Insel liegt die Stadt Świnoujście (Swinemünde). Soweit es für die Betrachtung sinnvoll ist, werden auch die Verkehrs- und Entwicklungsachsen Usedom – Anklam und Wolgast – Greifswald in die Untersuchung einbezogen.

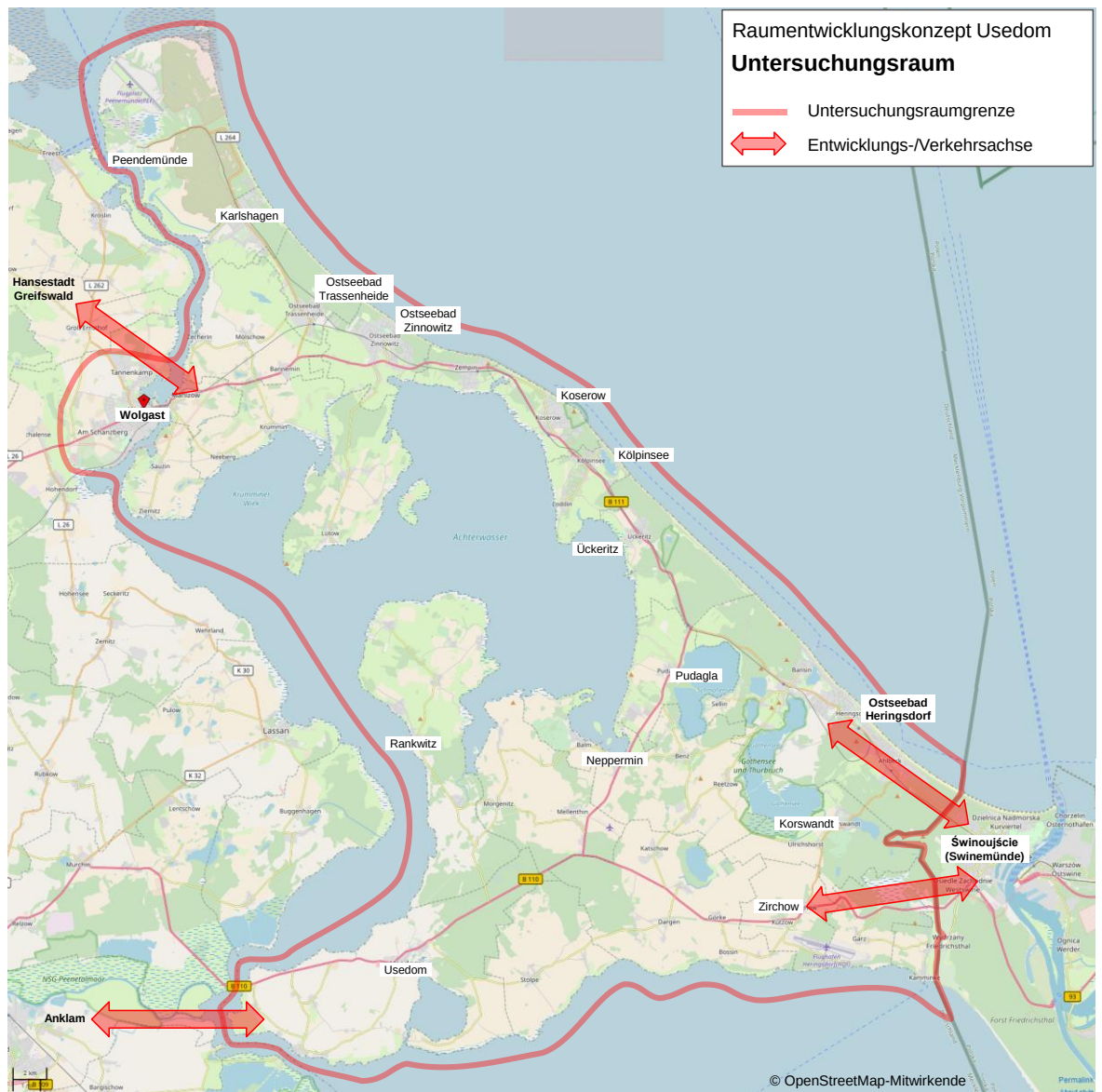


Abbildung 1: Untersuchungsraum

Die deutschen Gemeinden im Untersuchungsgebiet sind in den drei Ämtern Amt Usedom-Nord (fünf Gemeinden), Amt Usedom-Süd (15 Gemeinden) und Amt Am Peenestrom (drei Gemeinden auf Usedom und Stadt Wolgast, zzgl. drei weitere Festland-Gemeinden) organisiert; die Gemeinde Ostseebad Heringsdorf ist amtsfrei.

2.2 Projektablauf und Beteiligungsformate

Im Fokus der ersten Projektphase stand die Vorbereitung und Moderation des Leitbildprozesses (Arbeitspaket A). Mit dem Leitbild wurden zukünftige Entwicklungsrichtungen und Zielstellungen für die Bereiche „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Verkehr“ in der Region Usedom festgelegt. Die Akteure haben realisierbare, gemeinsam getragene Zielvorstellungen und Strategien vereinbart.

Grundlage und wichtige Quelle für den Leitbildprozess war eine Erfassung, Aufbereitung und Analyse von Datengrundlagen (Arbeitspaket B). Sie diente dazu

- a) den Status quo in den Bereichen „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Verkehr“ in der Region Usedom möglichst objektiv darzustellen,
- b) den bestehenden planerischen Rahmen zu skizzieren,
- c) Handlungserfordernisse herauszuarbeiten und
- d) Input für die Leitbild- und Zieldiskussion zu liefern.

Hierzu wurden aktuelle Daten zur Darstellung der Raum-, Tourismus- und Verkehrsstrukturen zusammengetragen und ausgewertet. Darüber hinaus wurden alle relevanten Planwerke, Studien und Konzepte ausgewertet, die für die Region Usedom Gültigkeit haben oder explizit für diese erarbeitet wurden, schwerpunktmäßig zur Status-quo-Situation, zu Visionen und Leitbildern sowie zu Zielen in den für das Raumentwicklungskonzept relevanten Themenfeldern. Eine Übersicht zu den ausgewerteten Grundlagen enthält Anhang 1.

Auf Basis der Status-Quo-Analyse erfolgte in der zweiten Projektphase gemeinsam mit regionalen Schlüsselpersonen eine Zustandsbewertung für die drei Bereiche „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Verkehr“ in der Region Usedom (Arbeitspaket C). Für die hierfür erforderliche SWOT-Analyse wurde ein Workshop-Format genutzt. Das aus diesem Prozess entstehende Stärken-Schwächen-Profil bildete eine gute Grundlage für Vergleiche mit den zu entwickelnden Szenarien (Arbeitspaket D).

Die Auswertungen der zu bestehenden Leitbildern, Zielen (Arbeitspaket B) und Zustandsbewertung (Arbeitspaket C) als „Input“ startete den Diskussionsprozess für die Leitbildentwicklung (Arbeitspaket A) in der zweiten Projektphase. In diesem Prozess, der alle im Fokus stehenden Themen und Handlungsbereiche integriert betrachtete, wurden viele größere und kleinere Ideen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen und individueller Gegebenheiten zu einer Gesamtidee verbunden.

Die stark partizipativ ausgerichtete Leitbildentwicklung erfolgte in Workshops, die als offene Zukunftswerkstätten konzipiert wurden (s. u.). Als „Werkzeug“ zur Veranschaulichung von möglichen Entwicklungen wurden zunächst zwei Szenarien mit unterschiedlicher künftiger Entwicklung im Tourismus erarbeitet und deren verkehrliche Wirkungen grob abgeschätzt (Arbeitspaket D). Die Szenarien berücksichtigten jeweils exogene Einflussfaktoren (von außen wirkend, nicht beeinflussbar) und endogene Einflussfaktoren (von innen wirkend, beeinflussbar). Die Workshop-Teilnehmer diskutierten und legten gemeinsam fest, welche exogenen Einflussfaktoren in den Szenarien aufgegriffen bzw. gestärkt oder abgeschwächt bzw. neutralisiert und mit welchen endogenen Einflussfaktoren gezielt Akzente gesetzt werden sollen. Im Vergleich der beiden Entwicklungsszenarien und aus deren Synergie erarbeiteten die Workshop-Teilnehmer schließlich ein drittes Szenario zur touristischen Entwicklung, welches – unter Berücksichtigung der Einflüsse der touristischen Rahmenbedingungen auf Leben, Arbeiten, Mobilität und Verkehr – die Grundlage für die Formulierung eines integrierten Leitbildes (Arbeitspaket A) bildet. In einem weiteren Schritt wurde das integrierte Leitbild mit konkreten, möglichst messbaren Zielen für die Bereiche Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr konkretisiert.

Die dritte Projektphase startet mit einem Spiegeln von Leitbild und Ziele an den Status-quo-Bedingungen und an der Zustandsbewertung (SWOT-Analyse). Der Soll-Ist-Abgleich legte die Handlungsfelder offen, die für die Realisierung des Leitbildes maßgebend sind. Für alle Handlungsfelder wurden jeweils Vorschläge zu konkreten Handlungsoptionen bzw. Maßnahmen ausgearbeitet, deren Wirkungen jeweils die Ziele adressieren, die dem Leitbild zugrunde liegen. Die Einordnung der Handlungsoptionen bzw. Maßnahmen unter den Aspekten der Dringlichkeit und der zeitlichen Umsetzbarkeit ermöglichte eine Maßnahmenpriorisierung. Im Ergebnis entstand ein Katalog von künftig gemeinsam wahrzunehmenden Aufgaben, der sich an einem verbindlichen Leitbild und konkreten Zielen orientiert und dabei klare Verantwortlichkeiten festlegt.

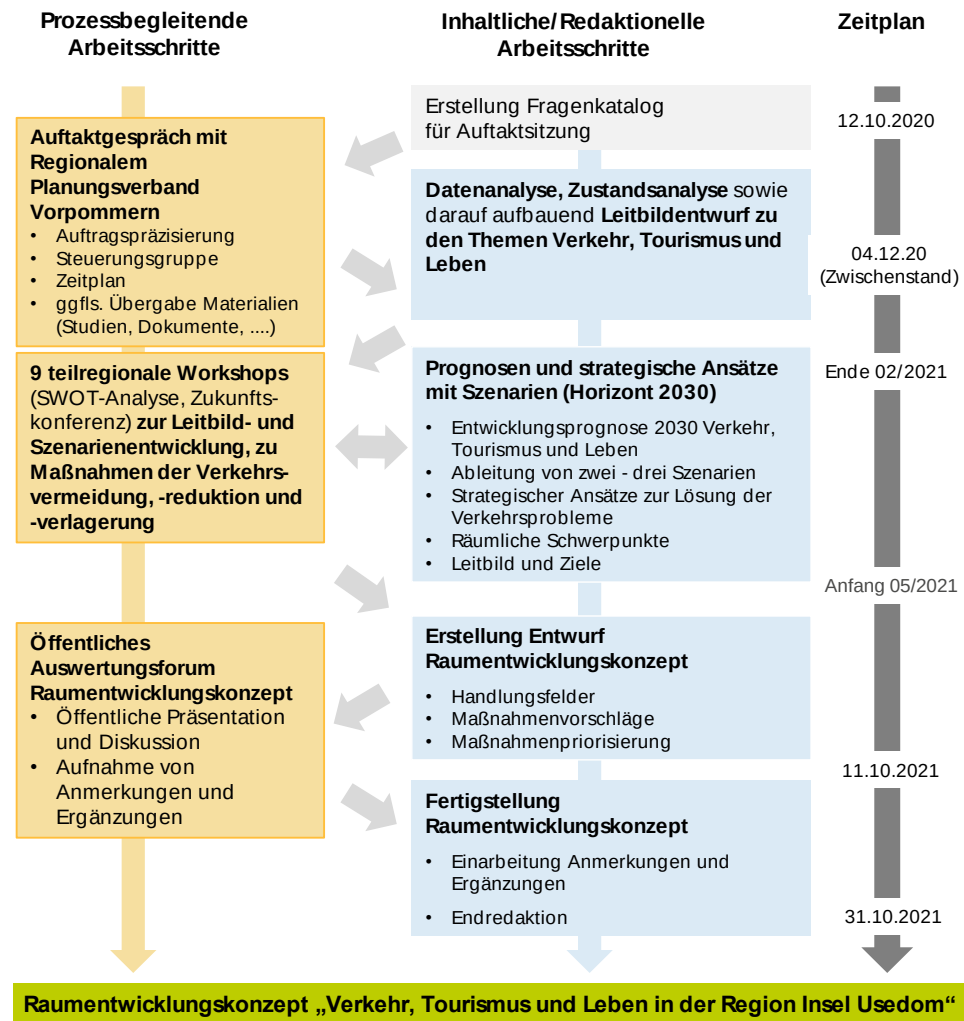


Abbildung 2: Projektablauf

Die Beteiligung von regionalen Akteuren und interessierter Öffentlichkeit erfolgte über verschiedene Beteiligungsformate (vgl. Tabelle 1: Zeiträume für die Beteiligungsformate), die aufgrund der COVID-19-Pandemie-Beschränkungen mit Ausnahme des Öffentlichen Auswertforums als interaktives Online-Format durchgeführt wurden. Insgesamt beteiligten sich rd. 250 Akteure, Bürgerinnen und Bürger.

Beteiligungsformat	Zeitraum
fünf SWOT-Workshops mit regionalen Schlüsselpersonen – ein Workshop je Verwaltungseinheit Amt und Gemeinde Heringsdorf sowie ein Workshop mit regionalen Akteuren	08. – 23.02.21
vier thematische Zukunftskonferenzen mit Beteiligung aller Akteure und der Öffentlichkeit – eine Konferenz zum integrierten Leitbild und jeweils eine Konferenz je Thema, insgesamt vier	20.04. – 06.05.21
Öffentliches Auswertungsforum	11.10.21

Tabelle 1: Zeiträume für die Beteiligungsformate

SWOT-Workshops

Im Rahmen der ersten Veranstaltungsreihe wurden insgesamt fünf SWOT-Workshops (aus dem Englischen „Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threads“ = SWOT) zu Stärken, Schwächen sowie Chancen und Risiken durchgeführt. Ziel der Veranstaltungen war es, gemeinsam mit den Akteuren in einem kreativen Arbeitsprozess die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) sowie erste Ableitungen regionaler Anforderungen und Bedarfe für die Bereiche Verkehr, Tourismus und Leben und Arbeiten auf Usedom herauszuarbeiten. Für die Durchführung der Veranstaltungen wurde das Kommunikationstool ZOOM verwendet. Die ersten vier Workshops fanden mit den lokalen Akteuren/Schlüsselpersonen aus der Gemeinde Heringsdorf, dem Amt Usedom Süd, Amt Usedom Nord und dem Amt am Peenestrom statt, der fünfte regionale Workshop mit Mitgliedern der AG Verkehrsentwicklung Insel Usedom, sowie regionalen Vertretern aus den vier Ämtern/Gemeinden.

1. Workshop: Gemeinde Heringsdorf, 08.02.2021, 09.00 - 12.00 Uhr

- mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeindeverwaltung Ostseebad Heringsdorf, des Gemeinderats der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf, der Kaiserbäder TourismusService GmbH, des Unternehmerverbands Vorpommern e.V., der Rovell Hotels und der Seetelhotels Usedom

2. Workshop: Amt Usedom Süd, 08.02.2021, 13.00 - 16.00 Uhr

- mit Vertreterinnen und Vertretern der Amtsverwaltung Usedom Süd und der Kurverwaltung Ostseebad Koserow

3. Workshops: Amt Usedom Nord, 11.02.2021, 09.00 - 12.00 Uhr

- mit Vertreterinnen und Vertretern der Amtsverwaltung Usedom Nord, der Gemeinden Karlshagen, Mölschow, Trassenheide und Zinnowitz, der Kurverwaltung der Gemeinde Ostseebad Zinnowitz und des Eigenbetriebs „Tourismus und Wirtschaft“ der Gemeinde Karlshagen

4. Workshop: Amt Am Peenestrom, 11.02.2021, 13.00 - 16.00 Uhr

- mit Vertreterinnen und Vertretern der Amtsverwaltung Am Peenestrom und der Stadt Wolgast

5. Workshop: regionaler Workshop, 23.02.2021, 13.00 - 16.00 Uhr

- mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (Referatsleiter Straßenbau), des Kreistags Vorpommern-Greifswald (Verkehrsausschuss), des Verkehrsausschusses Landkreis Vorpommern-Greifswald, der Kreisverwaltung Vorpommern-Greifswald (SB Verkehrslenkung), des Verkehrsclubs Deutschland Landesverband Nordost e.V., der IHK Neubrandenburg, des ADFC Greifswald-Usedom, der Usedomer Bad- und Bäderbahn, des Amtes Usedom-Nord, der Gemeinde Heringsdorf und des Tourismusverbandes Insel Usedom e.V.

Zukunftskonferenzen

Die zweite Beteiligungsrunde umfasste vier Zukunftskonferenzen mit Akteuren aus der Region und der interessierten Öffentlichkeit. Diskutiert wurde ein integriertes Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Region Insel Usedom, Szenarien der touristischen Entwicklung sowie Aspekte zu den drei Schwerpunktthemen „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“ sowie deren Zusammenhänge und Abhängigkeiten. Es wurden Konflikte zwischen sich widersprechenden Leitbildaussagen herausgearbeitet und mit den Teilnehmenden diskutiert.

Aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen bei Präsenzveranstaltungen wurden alle Zukunftskonferenzen online im Webinar-Format (Videokonferenz-Software Zoom mit Paneldiskussion) durchgeführt. Ergänzend kam mit „Mentimeter“ ein weiteres Software-Tool zum Einsatz, um ein quantifizierbares Meinungsbild der Teilnehmenden zu bestimmten Aspekten zu generieren. Die Ergebnisse wurden u. a. genutzt, um Ziele zu präzisieren oder um eine Abwägung zu einzelnen Aspekten vorzunehmen, wenn hierzu die Meinungen der Teilnehmenden deutlich auseinander gingen. Beim Fokusthema „Mobilität und Verkehr“ kam auch das Whiteboard-Tool „Mural“ zum Einsatz, um Ideen und Maßnahmenvorschläge der Teilnehmenden zu sammeln und zu clustern.

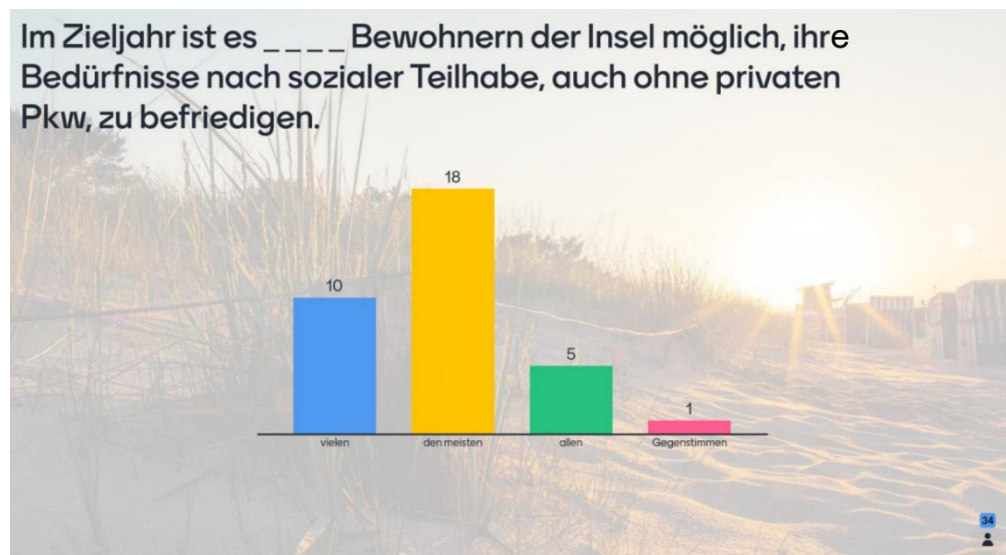


Abbildung 3: Digitales Beteiligungsformat 1 – Mentimeter-Abfrage



Abbildung 4: Digitales Beteiligungsformat 2 – Whiteboard Mural

Aktiv Teilnehmende an den Diskussionen waren Vertreter und Vertreterinnen der Gemeinde- und Amtsverwaltungen, der Kreisverwaltung, der Kurverwaltungen, der im Kreistag vertretenen Fraktionen, des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, der örtlichen Mobilitätsanbieter, der IHK Neubrandenburg sowie von Interessenverbänden. Die Teilnehmenden aus der interessierten Öffentlichkeit hatten die Möglichkeit, sich über die Kommentarfunktion schriftlich mit Hinweisen und Fragen in die Diskussion einzubringen und an den Meinungsbild-Abfragen teilzunehmen.

1. Zukunftskonferenz mit Schwerpunktthema „Integriertes Leitbild“, 20.04.2021, 16.00 – 19.00 Uhr

Diskussionsthemen:

- Diskutiert wurden die weitere Gültigkeit und Akzeptanz von Leitbildaussagen aus bereits vorliegenden Studien und Planwerken (vgl. Kapitel. 5), die mögliche Entwicklung exogener – d. h. auf lokaler Ebene nicht steuerbarer – gesellschaftlicher und technologischer Trends und Rahmenbedingungen und deren Einfluss auf die mögliche Entwicklung von Usedom, insbesondere im Tourismus, sowie die Auswirkungen auf den Mobilitätsbedarf und das resultierende Verkehrsaufkommen.

2. Zukunftskonferenz mit Schwerpunktthema „Leben & Arbeiten“ auf Usedom, 27.04.2021, 16.00 – 19.00 Uhr

Diskussionsthemen:

- Diskutiert wurden die Ergebnisse der ersten Zukunftskonferenz, mögliche Entwicklungsszenarien und ein zukünftiges Leitbild für „Leben & Arbeiten“ auf der Insel Usedom, sowie Steuerungsmöglichkeiten (also endogene Faktoren) und Maßnahmen mit dem Fokus auf verkehrsrelevante Maßnahmen vor dem Hintergrund „Leben & Arbeiten“ auf Usedom.

3. Zukunftskonferenz mit Schwerpunktthema „Tourismus“, 03.05.2021, 16.00 – 19.00 Uhr

Diskussionsthemen:

- Diskutiert wurden die Ergebnisse der ersten und zweiten Zukunftskonferenzen, mögliche Entwicklungsszenarien und ein zukünftiges Leitbild für Tourismus auf der Insel Usedom, sowie Steuerungsmöglichkeiten (also endogene Faktoren) und Maßnahmen mit dem Fokus auf verkehrsrelevante Maßnahmen vor dem Hintergrund Tourismus.

4. Zukunftskonferenz mit Schwerpunktthema „Mobilität und Verkehr“, 06.05.2021, 16.00 – 19.00 Uhr

Diskussionsthemen:

- Diskutiert wurden die Ergebnisse der ersten drei Zukunftskonferenzen und konkrete Vorschläge zur Ausgestaltung eines Leitbildes für den Aspekt „Mobilität und Verkehr“, sowie Maßnahmenvorschläge die sowohl während der Konferenz als auch vor dem Termin von den Teilnehmenden und Zuschauern eingereicht wurden.

3 Zustandsanalysen

3.1 Regionalplanerische Ausgangssituation der Region Usedom

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern (RREP-VP 2010) wurde 2010 beschlossen und ist auf einen Zeithorizont von ca. zehn Jahren ausgerichtet (§ 4 Abs. 2 Satz 1 LPIG). Es präzisiert die Festlegungen des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern (LEP-MV) von 2005 (letzte Fassung von 2016) für die Planungsregion Vorpommern.

Die nachfolgenden Ausführungen stellen die Festlegungen des RREP-VP im Hinblick auf die Themen Tourismus, Verkehr/Mobilität und das Leben der Menschen auf Usedom dar.

Tourismus

In der Planungsregion lassen sich Räume abgrenzen, die wegen ihrer naturräumlichen, kulturellen und tourismusinfrastrukturellen Ausstattung eine besondere Eignung für Tourismus und Erholung aufweisen. Die Abgrenzung dieser Tourismusräume erfolgte nach den folgenden, im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern definierten Kriterien:

- Räume, die gemäß Gutachtlichem Landschaftsprogramm in der Landschaftsbildbewertung als „sehr hoch“ eingestuft worden sind
- Anrainergemeinden zur Küste und Anrainergemeinden zu Seen > 10 qkm
- Biosphärenreservate
- Naturparke
- Übernachtungsrate: Gemeinden mit > 7.000 Übernachtungen / 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern
- Übernachtungskapazität: Gemeinden mit > 100 Betten
- Gemeinden mit kulturellem Angebot von landesweiter Bedeutung
- alle anerkannten Kur- und Erholungsorte nach dem Kurortgesetz Mecklenburg-Vorpommern.

Zur Aufnahme in den Tourismusraum muss eines der genannten Kriterien erfüllt sein.

Von den Tourismusräumen ausgenommen sind große militärisch genutzte Bereiche sowie die in den Regionalen Raumordnungsprogrammen festgelegten Vorranggebiete „Naturschutz und Landschaftspflege“ und „Rohstoffsicherung“ sowie die „Eignungsgebiete für Windenergieanlagen“.

In der Planungsregion Vorpommern sind die „Vorbehaltsgebiete Tourismus“ des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern in „Tourismusschwerpunkträume“ und „Tourismusentwicklungsräume“ differenziert. Die Abgrenzung der

Tourismusschwerpunkträume erfolgte auf der Grundlage der in Programmsatz 3.1.3 (12) des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern genannten Kriterien überdurchschnittlich hohe touristische Nachfrage und überdurchschnittlich hohes touristisches Angebot.

Für die Planungsregion Vorpommern werden die folgenden Schwellenwerte formuliert:

- Übernachtungsrate: > 50.000 Übernachtungen / 1.000 Einwohner
- Gesamtbettenzahl: > 600 Betten / Gemeinde
- mehrere benachbart gelegene Gemeinden, die zum Vorbehaltsraum Tourismus des Landesraumentwicklungsprogramms des Landes Mecklenburg-Vorpommern gehören

Tourismusschwerpunkträume sind die Gemeinden an der Außenküste der Insel Usedom von Karlshagen bis Heringsdorf (RREP-VP 2010, S. 24). In den Tourismusschwerpunkträumen stehen die Verbesserung der Qualität und der Struktur des touristischen Angebotes sowie Maßnahmen der Saisonverlängerung im Vordergrund. Das Beherbergungsangebot soll in seiner Aufnahmekapazität nur behutsam weiterentwickelt und ergänzt werden. Die planerische Grundlage für die Tourismusentwicklung sollen regional abgestimmte Tourismuskonzepte bilden. Bisher wird auf Usedom vor allem mit gemeindlichen Tourismuskonzepten gearbeitet. Seitens des TVIU und UTG wird die Planung eines inselweiten Lebensraumkonzeptes und Tourismuskonzeptes vorbereitet.

Zu den **Tourismusentwicklungsräumen** gehören die am Achterwasser und am Haff gelegenen Gemeinden der Insel Usedom (RREP-VP 2010, S. 24). Die Tourismusentwicklungsräume sollen unter Nutzung ihrer spezifischen Potenziale als Ergänzungsräume für die Tourismusschwerpunkträume entwickelt werden. Der Ausbau von weiteren Beherbergungseinrichtungen soll möglichst an die Schaffung bzw. das Vorhandensein touristischer Infrastrukturangebote oder vermarktungsfähiger Attraktionen und Sehenswürdigkeiten gebunden werden (RREP-VP 2010, S. 25).

Schwerpunkte für den **Kultur- und Städtetourismus** in der Planungsregion Vorpommern stellen die Gemeinde Heringsdorf, Stadt Wolgast, Peenemünde und Zinnowitz dar (ebd. S. 25).

Die traditionellen **Kur- und Erholungsorte** mit ihrer speziellen Infrastruktur sind laut RREP-VP (2010) bedarfs- und funktionsgerecht auszubauen. Wo die Voraussetzungen zur Erschließung und Abgabe von natürlichen und ortsgebundenen Heilmitteln bestehen, soll die Entwicklung zu Heilkurorten angestrebt werden (ebenda S. 26). In der Planungsregion Vorpommern sollen des Weiteren attraktive Angebote für Senioren sowie den Gesundheits- und Wellness-tourismus geschaffen werden (ebenda, S. 26).

Der **maritime Tourismus** soll zielgerichtet und nachhaltig entwickelt werden. Dabei sind die bestehenden großen Potenziale für den Ausbau eines breitgefächerten Angebots zu nutzen (ebd. S. 26).

Verkehr/Mobilität

Verkehr bzw. Mobilität werden im Regionalen Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern besonders angesprochen. Der Lösung der Verkehrsprobleme kommt in den Tourismusräumen eine besondere Bedeutung zu. Ein integratives Herangehen wird für erforderlich gehalten. Als denkbare Lösungen werden autoverkehrsfreie Seebäder mit Auffangparkplätzen, der Ausbau des Seebäderverkehrs, der Betrieb regionaler Schifffahrtslinien, und für die Insel Usedom, der Ausbau der Schienenverbindung Ducherow – Karnin – Flughafen Heringsdorf – Garz – (Swinemünde) vorgeschlagen (vgl. RREP 6.4.1 (10)). Diese Strecke wird als „Überregionales Schienennetz / geplant“ im Regionalen Raumentwicklungsplan dargestellt. Verkehrsbezogene Bestandsdarstellungen erfolgen im Hinblick auf das Straßen- und Schienennetz, die Häfen sowie den Regionalflugplatz in Heringsdorf (mit Linienverkehr) sowie die beiden sonstigen Flugplätze in Peenemünde und Mellenthin (Verkehrslande- oder Sonderlandeplätze).

Leben / Zentralörtliche Struktur

Mittelzentren

Wolgast ist das nächstgelegene **Mittelzentrum** der Region. Mittelzentren versorgen die Bevölkerung ihres Mittelbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Mittelzentren sollen als regional bedeutsame Wirtschaftsstandorte gestärkt und weiterentwickelt werden. Sie sollen für die Bevölkerung ihres Mittelbereichs vielfältige und attraktive Arbeits- und Ausbildungsplatzangebote bereitstellen.

Grundzentren

Heringsdorf, Zinnowitz sind als **Grundzentren** ausgewiesen. Grundzentren sollen die Bevölkerung ihres Nahbereiches mit Leistungen des qualifizierten Grundbedarfs versorgen. Sie sollen als überörtlich bedeutsame Wirtschaftsstandorte gestärkt werden und Arbeitsplätze für die Bevölkerung ihres Nahbereiches bereitstellen. (S. 33)

Gemeinden des Nahbereichs Heringsdorf sind: Heringsdorf, Benz, Dargen, Garz, Kamminke, Korswandt, Loddin, Mellenthin, Pudagla, Ückeritz, Zirchow.

Gemeinden des Nahbereichs Zinnowitz sind: Zinnowitz, Karlshagen, Koserow, Lütow, Mölschow, Peenemünde, Trassenheide, Zempin.

(Touristische) Siedlungsschwerpunkte sind: Karlshagen, Trassenheide, Koserow, Loddin, Ückeritz. Ein genereller Siedlungsschwerpunkt ist Usedom Stadt.

Weitere Regionalplanerische Festlegungen mit Bezug zu Tourismus, Verkehr/Mobilität und Leben

Weite Teilräume Usedom sind Vorranggebiete Naturschutz und Landschaftspflege, Vorranggebiete Naturschutz sowie Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft. Große Teile der Insel sind als Vorbehaltsgebiete Küstenschutz ausgewiesen.



3.2 Zustandsanalyse „Tourismus in der Region Insel Usedom“

3.2.1 Status-quo-Beschreibung

Die hier dargestellte Zustandsanalyse ist lediglich ein Auszug der vielseitigen und detaillierten Analyse. Die tiefgehende Analyse kann Anhang 2 entnommen werden.

Die Gästezahlen sind seit 2010 kontinuierlich angestiegen mit leichten Rückgängen in den Jahren 2013, 2014 und 2017. Laut der Reiseverkehrsstatistik des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern (StatA M-V) verbuchte die Insel 2019 insgesamt 1.223.511 Ankünfte und erzielte damit den bisher höchsten Stand der Gästezahlen. Davon kamen 1.205.700 Mio. aus Deutschland und 1,5 % aus dem Ausland. Die Statistik der Kurtaxenabrechnungen zeigen, dass 2019 sogar 1.460.000 Gäste auf die Insel reisten. Die drei Hauptquellmärkte der Gäste aus Deutschland sind die Bundesländer Brandenburg, Sachsen und Berlin.

Im Verhältnis zu den gesamten Gästeankünften in Mecklenburg-Vorpommern in 2019 (8.362.988) generierte der deutsche Teil der Insel Usedom einen Anteil von 14,6 %. Die besucherstärksten Urlaubsorte waren:

- Gemeinde Heringsdorf (Kaiserbäder Heringsdorf, Ahlbeck und Bansin): 713.354 Ankünfte, +3,7 % im Vergleich zu 2018 (lt. Kurtaxenabrechnungen), entspricht der Hälfte aller Ankünfte auf der Insel Usedom
- Ostseebad Zinnowitz: ca. 195.000 Ankünfte (lt. StatA M-V)
- Trassenheide: ca. 80.000 Ankünfte (lt. StatA M-V)

Weiter an Beliebtheit gewonnen haben im Jahr 2019 Karlshagen, mit einem Anstieg der Gästezahlen von 15 %, sowie Koserow und Ückeritz, die beide einen Anstieg von 10 % und 10,1 % verzeichnen konnten.

Im Jahr 2020 haben die internationalen Reiseeinschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie zu einer deutlichen Erhöhung des Binnentourismus in Deutschland und zur weiteren Steigerung der Beliebtheit der Ostsee als Reiseziel beigetragen.

Die Verteilung der Übernachtungen nach Monaten zeigt für Usedom weiterhin eine ausgeprägte Saisonalität mit jeweils über 600.000 Übernachtungen in den Monaten Juni bis September, dabei bis zu knapp 1,1 Mio. Übernachtungen im Juli. Allerdings zeigt sich bereits seit längerem ein Trend zur Ausdehnung der Hauptsaison auf den Zeitraum April bis Oktober. Auch um den Jahreswechsel herum gibt es mittlerweile höhere Belegungszahlen. Die Übernachtungsintensität (Verhältnis von Übernachtungen zur Einwohnerzahl) ist mit 478 in Trassenheide am höchsten, gefolgt von Ückeritz mit 396, Loddin mit 393 und Heringsdorf mit 358.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf Usedom lag im Jahr 2019 bei 5,1 Tagen (lt. StatA M-V) (Mecklenburg-Vorpommern: 4,1 Tage, Deutschland: 2,6 Tage). Innerhalb

der Insel Usedom variiert die Aufenthaltsdauer der Gäste sehr stark und erreicht teilweise bis zu 8 Tage (Loddin).

Der gewerbliche Bereich (ab 10 Betten) wird schwerpunktmäßig von den Ferienunterkünften (Ferienwohnungen, Ferienhäuser, Campingplätze und sonstige tourismusrelevante Unterkünfte incl. Reha-Kliniken) angeführt (41.382 Schlafgelegenheiten; ca. zwei Drittel der Gästebetten), gefolgt von der Hotellerie mit ca. ein Viertel der Gästebetten (14.177 Betten der inselweit angebotenen 55.559 Schlafgelegenheiten). Insgesamt generierten diese 6,2 Mio. Übernachtungen (Stat. Landesamt MV 2019). Daneben gibt es auch einen nicht unerheblichen nicht-gewerblichen Markt aus Ferienhäusern, -wohnungen und -zimmern, der kontinuierlich wächst und rund 2,3 Mio. Übernachtungen im nicht gewerblichen/meldepflichtigen Segment (vor allem Privatquartiere) ausmacht.

Tourismusschwerpunkträume auf der Insel Usedom sind insbesondere die Gemeinden der Außenküste von Karlshagen bis Ahlbeck. Ein weiterer Schwerpunktraum ist das Bernsteinbad Koserow mit „Karls-Erlebnis-Dorf“ als Attraktion und weiteren Versorgungsangeboten mit hoher Anziehungskraft für den Tourismus auf Usedom. Innerhalb der Tourismusschwerpunkträume gibt es Siedlungsschwerpunkte, die eine besondere touristische Versorgungsaufgabe wahrnehmen (Gemeinden Karlshagen, Koserow, Loddin, Trassenheide und Ückeritz). Die am Achterwasser und am Haff gelegenen Gemeinden der Insel wurden 2010 im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP) als Tourismusentwicklungsräume identifiziert.

Grundsätzlich ist Tourismus eine freiwillige Aufgabe der Kommunen. Für die kommunale Ebene ist das Kommunalabgabengesetz (KAG M-V, 2006) mit der Möglichkeit, eine Kur- und/oder Fremdenverkehrsabgabe zu erheben, besonders wichtig. Auf Ebene der gesamten Insel Usedom teilen sich mit der Usedom Tourismus GmbH (UTG) (Vermarktung der Insel nach außen) und dem Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) (Interessensvertretung der touristischen Akteure, Innenmarketing, Lobbyarbeit und Sicherung von Qualitätsstandards) zwei Organisationen die klassischen Aufgaben des Destinationsmanagements. Auf örtlicher Ebene existieren Eigenbetriebe, Kurverwaltungen und kommunal betriebene Tourismusinformationen und Fremdenverkehrsämter in allen Seebädern sowie den Ämtern im Achterland.

3.2.2 Zustandsbewertung

Der Tourismus ist der stärkste Wirtschaftsfaktor auf der Insel Usedom. Mit den kontinuierlich steigenden Gästezahlen kommt es jedoch insbesondere in den Sommermonaten zu verkehrlichen Überlastungen und Überschreitungen von Kapazitätsgrenzen einzelner touristischer Infrastrukturen. Die Stärke „Wachstum“ kann somit zugleich zu einer Schwäche bzw. durch fehlende Steuerung auch zu einem Risiko werden. Die wirtschaftliche Monostruktur führt zu einer starken Abhängigkeit des Arbeitsmarktes vom Tourismus und erschwert die Schaffung von mehr Resilienz. Die COVID-19-Pandemie und die damit verbundene Krise stellen Usedom, wie so viele touristische Destinationen derzeit, vor eine große Herausforderung und lassen die Frage offen, wie es mit dem Tourismus nach der Krise weitergehen wird.

Die Konkurrenz zur Nachbarstadt Świnoujście im polnischen Teil der Insel mit ihrem starken touristischen Wachstum und die Fachkräftekonkurrenz auf dem Arbeitsmarkt ist zwar einerseits ein Risiko für die deutsche Seite, bietet aber zugleich die Chance, sich über eine stärkere Positionierung im Qualitätstourismus abzuheben.

Die Bewertung der Ist-Situation in Bezug auf die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) des Tourismus zeigt die enge Verzahnung der drei Themen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr und wie diese sich gegenseitig bedingen.

Stärken	Schwächen
➤ kontinuierlich steigende Gäste- und Übernachtungszahlen bezogen auf die gesamte Insel ➤ Konzentration der Gäste, Übernachtungen und Betten entlang der Küste bietet, v. a. in Heringsdorf → Bündelungseffekt mit Chancen für eine effiziente Erschließung (Versorgung, Verkehr) und eine verkehrsarme Entwicklung ➤ leistungsfähiges und gut aufgestelltes Beherbergungsgewerbe in den Kaiserbädern, Bernsteinbädern und anderen Seebädern ➤ hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Gemeinden mit Reha- und Vorsorgekliniken oder Campingplätzen/Ferienanlagen (bspw. Loddin, Ückeritz, Heringsdorf, Lütow) ➤ Ausweitung der Hauptsaison von April bis Oktober, auch stärkere Besucherzahlen mittlerweile in den Wintermonaten (z. B. durch Events außerhalb der Hauptsaison wie Musik- und Literaturtage, Hundeschlittenrennen oder Strandkorbläufe; hohe Besucherzahlen zu Silvester) ➤ einmalige Bäderarchitektur & regionalhistorische Besonderheiten (hohe Attraktivität) ➤ viele Natur- und Aktivangebote im Achterland ➤ landschaftliche Schönheit und Vielfalt ➤ Vielzahl von Wassersportangeboten ➤ Zunahme des Radtourismus ➤ hohes Stammgästepotential (50 % der Usedomer Gäste kommen mehr als einmal auf die Insel)	➤ sehr hohe Gästezahlen in den Sommermonaten → Verkehrsüberlastungen ➤ Konzentration der Gäste, Übernachtungen und Betten in Heringsdorf → hohes Verkehrsaufkommen ➤ Abhängigkeit des Arbeitsmarkts vom Tourismus ➤ steigende Gästezahlen führen zu Akzeptanzproblemen ➤ teils unübersichtliche Entscheidungsstrukturen ➤ fehlendes/geringes Inselbewusstsein bei gemeinsamen touristischen Vorhaben (teils noch „Kirchturmdenken“) ➤ nicht genügend Synergien zwischen den Destinationen auf der Insel ➤ unzureichende Stellplatzkapazitäten für Wohnmobile bei steigendem Bedarf ➤ Preiskonkurrenz zu Hotel- und Wellnessangeboten in Świnoujście ➤ als schwierig empfundene Erreichbarkeit der Ziele im Achterland für Tagesgäste aus den Ostseebädern mit öffentlichen Verkehrsmitteln und unzureichende Kommunikation der ÖPNV-Nutzungsmöglichkeiten ➤ fehlende Darstellung von touristischen Angeboten im Achterland: Schlösser, Mühlen, Indoor-Minigolf etc.

Chancen	Risiken/Herausforderungen
► Tourismusentwicklungsraum Achterwasser (Angebotserweiterung) → Entzerrung d. Besucherströme ► „schnelle“ Erholung von der Corona-Pandemie, da Standortvorteil „Küste“, Heilklima, Trend im Deutschlandtourismus sowie geringe Abhängigkeit von Geschäftsreisenden und internationalen Gäste ► höhere Wertschöpfung generieren bei gleichbleibender Bettenzahl (in den auslastungsschwächeren Monaten) ► Konkurrenz mit anderen Destinationen im Ostseeraum (bspw. Świnoujście) bietet Chance der stärkeren Positionierung im Qualitätstourismus ► Quellmarkt Berlin: viele verzichten auf eigenes Auto (Änderung im Mobilitätsverhalten der Großstädter, abnehmender Führerscheinbesitz, Anreise ohne Auto) ► Synergien – Abstimmung zwischen den Destinationen auf der Insel (gemeinsame Angebote schaffen, um Gäste zu lenken; z. B. Erlebnispfad) ► Bettenzuwachs im Hotelsektor durch fehlende Investitionsmittel aufgrund der Pandemie-Kosten gebremst (Großinvestitionen) ► höhere Nachfrage nach Aktiv- und Naturangeboten → Zunahme von aktiven Freizeitaktivitäten im Achterland (z. B. Naturwanderungen, Reittourismus) ► Förderung des nachhaltigen Radtourismus (Wegenetz und -zustand, Beschilderung) ► stärkerer Fokus auf internationale Nachbarmärkte (Polen, Dänemark, Schweden) bei der Vermarktung	► kontinuierlich steigende Gäste- und Übernachtungszahlen → Wie viel verkraftet die Insel? ► hohe Gästezahlen, v. a. in den Sommermonaten ► Weiterentwicklung des „Massentourismus“ in den Küstenorten durch Ausbau der Bettenkapazität ► Abhängigkeit des Arbeitsmarkts vom Tourismus ► Vulnerabilität der Tourismusindustrie (Corona-Pandemie) → Schaffung von mehr Resilienz durch andere Branchen möglich? ► monostrukturierter Standort erschwert Resilienz ► Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die zukünftige Tourismusentwicklung → Was passiert mit dem Tourismus auf der Insel nach Corona? ► steigende Gästezahlen → steigende Akzeptanzprobleme? ► Entwertung der Naturlandschaft durch Klimawandel, Bodenversiegelung oder Biodiversitätsverlust reduziert Attraktivität für Besucher (und Bevölkerung) ► Zunehmende Konkurrenz durch massive Kapazitätserweiterung und Qualitätsverbesserung der Beherbergung bei den polnischen Nachbarn (Świnoujście) ► steigende Abhängigkeit vom Arbeitsmarkt in Świnoujście ► industrielle Entwicklung in Świnoujście (Gästeterminal, Erweiterung des Containerhafens, Swinetunnel) → Fachkräftekonkurrenz, Verkehrsbelastungen

Tabelle 2: SWOT-Analyse Tourismus

3.3 Zustandsanalyse „Leben und Arbeiten in der Region Insel Usedom“

3.3.1 Status-quo-Beschreibung

Die hier dargestellte Zustandsanalyse ist lediglich ein Auszug der vielseitigen und detaillierten Analyse. Die tiefgehende Analyse kann Anhang 3 entnommen werden.

Im Jahr 2019 lebten insgesamt 42.331 Einwohnerinnen und Einwohner im Untersuchungsgebiet. Die Stadt Wolgast (11.879) und die Gemeinde Heringsdorf (8.496) waren die einwohnerstärksten Gemeinden, während Krummin (244), Kamminke (247) und Garz (269) relativ kleine Gemeinden sind. Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 26 selbständige Gemeinden, die sich verwaltungsseitig in den drei Ämtern Usedom-Nord und Usedom-Süd, Amt Am Peenestrom und die amtsfreie Gemeinde Ostseebad Heringsdorf organisieren. Es ist eine deutliche Siedlungskonzentration entlang der – auch verkehrlich – gut erschlossenen Ostseeküste zu erkennen. Zusammen mit der Stadt Wolgast leben hier rd. 79 % der Bevölkerung im Untersuchungsraum. Im Achterland erschweren die zum Teil sehr kleinteiligen Siedlungsstrukturen eine effiziente verkehrliche Erschließung.

Ein vergleichsweise niedriges Lohnniveau sowie die monostrukturelle Ausrichtung der Wirtschaft auf den Tourismus tragen dazu bei, dass viele junge Menschen die Insel verlassen, was längerfristig – auch im Zusammenhang mit dem Zuzug älterer Personen – zu einer Überalterung der Insel führt. Bis zum Jahr 2030 wird mit einem Bevölkerungsrückgang im Untersuchungsraum von 9 %, bis zum Jahr 2040 sogar um 17 % gegenüber dem Jahr 2019 gerechnet. Der Anteil der Senioren an der Bevölkerung (ab 67 Jahre) wird deutlich ansteigen.

Trotz des verstärkenden Fachkräftemangels ist die Tourismuswirtschaft ein wichtiger Erwerbsträger, wovon viele Gemeindehaushalte profitieren. Die Berufspendlerverflechtungen zeigen allerdings auch, wie ungleich die Wirtschaftskraft verteilt ist. So ist nur in der Gemeinde Heringsdorf die Zahl der Berufseinpender dreimal höher als die Zahl der Auspendler, was auf die hohe Gastgewerbedichte und die große Anzahl an Beschäftigten im Tourismusbereich zurückzuführen ist. Die Ämter Usedom-Süd, Usedom-Nord und am Peenestrom verzeichnen hingegen ein negatives Pendlersaldo. Die stärkste Pendlerverflechtung (Summe Ein- und Auspendler) besteht auf der Relation Heringsdorf – Polen; mehr als ein Drittel der Einpendler in Heringsdorf kommt aus dem Nachbarland Polen (1.138 Pendler). Mit weitem Abstand folgen die Pendlerverflechtungen zwischen Wolgast und Zinnowitz (403 Pendler) sowie zwischen Wolgast und Heringsdorf (248 Pendler). Ebenfalls stärkere Pendlerbeziehungen haben einige Binnenrelationen auf der Insel Usedom, wie z. B. die Relationen Benz – Heringsdorf und Ückeritz – Heringsdorf.

Die einmalige Bäderarchitektur in den Seebädern und teilweise gut erhaltenen Dorfstrukturen mit regionaltypischen, baukulturellen Elementen tragen zu einem attraktiven Wohnumfeld bei. Die Luftqualität ist besonders auch für Personen mit einer Asthma-Erkrankung attraktiv und die prädikatisierten Kur- und Erholungsorte bieten eine Vielzahl von Wellness- und Gesundheitsangeboten, Kultureinrichtungen und -veranstaltungen mit überregionaler Anziehungskraft. In fast allen Orten der Insel gibt es Sportvereine oder Jugendfeuerwehren. Größere Jugendeinrichtungen oder -clubs fehlen jedoch bzw. entsprechen oftmals nicht den Bedürfnissen der Jugendlichen (z. B. Zeitkonflikte bei Öffnungszeiten). Diskotheken gibt es nur in wenigen zentralen Orten. Weitere Schwachpunkte sind die teilweise stark belastete Verkehrsinfrastruktur zwischen der Insel und dem Festland,

Ausstattungsdefizite mit einer bedarfsgerechten Breitbandinternetverbindung und Defizite bei der medizinischen Versorgung.

Die Zuständigkeiten und rechtlichen Grundlagen für alle Bereiche, die in einer Vielzahl von Aspekten das Thema „Leben und Arbeiten auf Usedom“ betreffen, entsprechen grundsätzlich den in Mecklenburg-Vorpommern üblichen administrativen und rechtlichen Strukturen und der Aufteilung zwischen Land, Landkreisen und Kommunen. Usedom gehört zum Landkreis Vorpommern-Greifswald. Der Landkreis unterstützt seine Gemeinden bei der Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben. In die Zuständigkeit der Landkreise fallen öffentliche Aufgaben, die gemeindeübergreifend sind oder die die Leistungsfähigkeit der kreisangehörigen Ämter und Gemeinden übersteigen.

Zwei Tourismusakzeptanzstudien haben aufgezeigt (Pens, 2018 & Potts, 2017), dass die lokale Bevölkerung auf Usedom generell noch eine große Akzeptanz für den Tourismus hat, jedoch sehen sie auch eine Reihe von Problemen, die diese Akzeptanz beeinträchtigen, v. a. fehlende Steuerung der Besucherströme, Überlastungen, u. a. der Gesundheits- und Verkehrsinfrastruktur, sowie niedrigen Löhnen in touristischen Berufen. Eine Folge der hohen touristischen Attraktivität sind stetig steigende Boden- und Immobilienpreise, der damit verbundene Rückgang von bezahlbarem Wohnraum aufgrund von Umwandlungen in neue Ferienwohnungen und -appartements sowie die Zersiedlung durch weitere Hotel- und Ferienwohnanlagen. Beklagt werden auch die fehlenden Beteiligungsmöglichkeiten für die Bevölkerung an Entscheidungen mit Bedeutung für die Tourismusentwicklung. Allerdings nimmt die Bevölkerung auch die positiven Aspekte des Tourismus wahr, z. B. die Arbeitsplätze im Tourismus.

3.3.2 Zustandsbewertung „Leben und Arbeiten in der Region Insel Usedom“

Die Bewertung der Ist-Situation des Themas Leben und Arbeiten zeigt auf, dass die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) deutlich von den Themen Tourismus und Verkehr beeinflusst werden.

Stärken	Schwächen
➤ Siedlungskonzentration entlang der verkehrlich gut erschlossenen Ostseeküste → Chancen für effiziente Erschließung (Versorgung, Verkehr) und verkehrsarme Entwicklung ➤ Thema „Gesundheit“ (z. B. Luftqualität, Wellnesseinrichtungen in den Ostseebädern, Kur- und Heilwald Heringsdorf) ➤ einmalige Bäderarchitektur und regionalhistorische Besonderheiten auch für die Bevölkerung attraktiv ➤ viele Arbeitsmöglichkeiten im Tourismus ➤ kaum noch jahreszeitliche Beschäftigungsschwankungen → weniger Saisonkräfte (ganzheitlich gesehen nur marginal – bei größeren touristischen Anbietern nicht mehr vorkommend) ➤ Beschäftigtenanteil bei technischen und wirtschaftlichen Dienstleistungen (über Landesdurchschnitt) ➤ Bevölkerung profitiert vom Tourismus: vielseitige, kulturelle Angebote; bessere Infrastruktur; viele Arbeitsplätze ➤ überdurchschnittliches Veranstaltungsangebot mit überregionaler Strahlkraft ➤ hohe Wohnqualität in den kleinen Achterland-Gemeinden ➤ Beteiligungsmöglichkeiten der Bevölkerung sind gegeben (z. B. Teilnahme an Gemeinderatssitzungen, Bürgerversammlungen und -anhörungen) ➤ Umsetzung einzelner Entwicklungsstrategien unter Beteiligung der lokalen Bevölkerung (z. B. Tourismuskonzept Kaiserbäder, Konzept Koserow) ➤ reges Vereinsleben auf der Insel	➤ Defizite in der Freizeitangebotsstruktur für Jugendliche ➤ ungenügender Ausbau der Breitbandinternetverbindung ➤ fehlende flächendeckende Mobilfunknetzabdeckung auf Usedom und Überlastung in Spitzenzeiten ➤ allgemein niedriges Lohnniveau auf der Insel ➤ Akzeptanzprobleme infolge steigender Besucherzahlen, Verlust von bezahlbarem Wohnraum, Staus usw. ➤ nicht zufriedenstellende Tourismusakzeptanz und Beteiligung der Bevölkerung an der Tourismusentwicklung ausbaufähig ➤ Monostruktur der Wirtschaft in der Region bietet jungen Menschen nur begrenzte Berufsauswahlmöglichkeiten (Hotellerie und Gastronomie) → junge Bevölkerung zieht weg ➤ Fachkräftemangel im Tourismus (unbesetzte Ausbildungsstellen) ➤ Überalterung der Insel → ältere Menschen ziehen vermehrt auf die Insel ➤ Bevölkerungsanteil in vollqualifizierenden Altersklassen deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt ➤ fehlende Baugrundstücke für Bevölkerung, steigende Grundstückspreise ➤ hohe Immobilien- und Mietpreise ➤ disperse Siedlungsstruktur im Achterland → schwierige verkehrliche Erschließung (v. a. ÖPNV) und Versorgung (Daseinsvorsorge) ➤ Krankenhaussituation (Überlastung in Spitzenzeiten)
Chancen	Risiken/Herausforderungen
➤ Ausbau von ÖPNV-Angebot und Fußverkehrsnetz trägt zur Verbesserung der Wohnsituation und Arbeitsplatzmobilität bei ➤ Bevölkerung profitiert von Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur	➤ Fortschreiten des demografischen Wandels → steigender Seniorenanteil an der Bevölkerung ➤ Lange Pendlerwege für Berufspendler

Chancen	Risiken/Herausforderungen
➤ Etablierung anderer Branchen → Gewerbeflächen für andere Gewerbe schaffen ➤ Verbesserung der digitalen Möglichkeiten, um auch für ortsunabhängig arbeitende Branchen attraktiv zu sein	➤ Wegziehen der jungen Bevölkerung aufgrund fehlender Berufsausschmahlungsmöglichkeiten → Förderung der Überalterung ➤ Wohnraumknappheit durch gestiegenen Pro-Kopf-Flächenbedarf, Umwandlung von Wohnraum (aufgrund Zunahme der Ferienwohnungen), erhöhter Druck auf Wohnungsmarkt durch Weggezogene, die im Rentenalter zurück auf die Insel kommen ➤ höheres Mietniveau im Vergleich zum Festland (+10 bis +15 %) → überdurchschnittliches Verhältnis von Ausgaben für Wohnen, Geld fehlt für den Binnenkonsum ➤ hohe Immobilienpreise / Mietpreise & niedriges Lohnniveau → Abwanderung von Arbeitskräften und Verschärfung des Fachkräftemangels ➤ ungleiche Geschlechterverteilung in touristischen Berufen (stark weiblich dominiert) → geringere Chancen der Partnerfindung = unattraktive Arbeitsplätze ➤ unterschiedliche Wahrnehmung der Bevölkerung hinsichtlich Partizipationsmöglichkeiten ➤ unklare Auswirkungen der Corona-Krise auf die Tourismusentwicklung und somit auf die Bevölkerung und das Leben auf der Insel

Tabelle 3: SWOT-Analyse Leben und Arbeiten

3.4 Zustandsanalyse „Mobilität und Verkehr in der Region Insel Usedom“

3.4.1 Status-quo-Beschreibung

Die hier dargestellte Zustandsanalyse ist lediglich ein Auszug der vielseitigen und detaillierten Analyse. Die tiefgehende Analyse kann Anhang 4 entnommen werden.

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

Der Pkw ist demnach das mit Abstand am meisten genutzte Verkehrsmittel auf der Insel Usedom! Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl scheint es jedoch deutliche Unterschiede zwischen Einheimischen und Gästen zu geben:

- Unter der Annahme, dass die Verkehrsmittelwahl der Usedomer Bevölkerung nicht stark vom Bundesdurchschnitt abweicht, wird für 65 bis 70 % aller Wege der motorisierten Verkehrsmittelwahl

sierte Individualverkehr (v. a. Pkw-Fahrer und -Mitfahrer) genutzt, während der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) nur einen Anteil von bis zu 6 % und das Fahrrad von bis zu 9 % erreicht. Alle anderen Wege sind Fußwege.

- Bei den Touristinnen und Touristen dominiert bei den An- und Abreisewegen zwar mit 85 % der Pkw, während die Bahn nur 7 % erreicht. Bei der Vor-Ort-Mobilität nutzen die Gäste zwar auch überwiegend den Pkw, viele Wege werden auch zu Fuß (bis zu 60 %) oder mit dem Fahrrad (bis zu 45 %) zurückgelegt. Der ÖPNV, hier vor allem die Usedomer Bäderbahn, rangiert erst an vierter Stelle (bis zu 40 %).¹

Mit der nördlichen Wolgaster Brücke (B 111) und der südlichen Zecheriner Brücke (B 110) hat die Insel Usedom derzeit zwei Straßenverbindungen mit dem deutschen Festland. Die Verbindung über die Wolgaster Brücke (DTV 2018: rd. 13.000 Kfz/24 h) war dabei deutlich stärker frequentiert als die Zufahrt über die Zecheriner Brücke (DTV 2018: rd. 8.500 Kfz/24 h), was in Spitzenzeiten immer wieder zu Behinderungen im Verkehrsablauf auf der B 111 führt, wobei auch an der Zecheriner Brücke zwischen 2009 und 2018 eine Zunahme des Kfz-Verkehrs um rd. 20 % zu verzeichnen ist. Der polnische Teil der Insel Usedom ist derzeit nur über zwei Fährverbindungen mit der Insel Wolin (Wollin), dem dort befindlichen Hafen von Świnoujście (Swinemünde) und dem polnischen Festland verbunden. Bis zum Jahr 2022 soll eine der Fähren durch einen Tunnel unter der Swine im Zuge der Landesstraße 3 ersetzt werden. Der Schwerverkehrsanteil lag seit 2015 für beide Inselzufahrten bei einem Anteil von rd. 3,5 % (B 110) bzw. rd. 3,0 % (B 111), was auch auf die Tonnagebeschränkung für Fahrzeuge > 7,5 Tonnen an den beiden Grenzübergängen zwischen Ahlbeck bzw. Garz und Świnoujście zurückzuführen ist.

Die wichtigste Straßenerschließung des deutschen Teils der Insel Usedom bildet die sogenannte Küstenstraße im Zuge der Bundesstraße B 111 zwischen Wolgaster Brücke und Knoten Pudagla via Zinnowitz, Koserow, Kölpinsee, Ückeritz, sowie der Fortsetzung östlich des Abzweigs Pudagla über die Landesstraße 266 nach Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck. Zwar nahm das Kfz-Verkehrsaufkommen auf diesen Hauptverkehrsstraßen im Mittel weniger stark zu, als die aus der Steigerung der Gästeankünfte zu erwarten gewesen wäre. Dennoch ist die Verkehrsbelastung nach Einschätzung der lokalen Akteure auf diesen Straßen zumindest saisonal sehr hoch.

So ist das Kfz-Aufkommen im Hauptsaisonmonat Juli teilweise mehr als doppelt so hoch wie im Monat Januar (Zahlstelle Usedom: +125 %) und erreicht bis zu 19.000 Kfz/24 h an den beiden Inselzufahrten. Spitzenbelastungen werden an Freitagen und am Wochenende verzeichnet, vor allem in den Vormittagsstunden. Seit Sommer 2015 ist eine Netzbeeinflussungsanlage zur Lenkung der Kfz-Verkehrsströme auf die Insel Usedom in Betrieb. In Świnoujście (Swinemünde) ist der Straßentunnel unter der Swine im Bau. Es kann bisher nur vermutet werden, wie sich die Verkehrsströme auf den Inseln Usedom und Wollin verändern werden. Quantifizierbare Daten zur Veränderung der Quell-Ziel-Verkehre und des Durchgangsverkehrs in/aus Richtung Swinemünde liegen noch nicht

¹ Mehrfachnennungen bei der Verkehrsmittelwahl waren möglich.

vor. Deshalb müssen kurzfristig flexible Maßnahmen zur Gewährleistung reibungsloser Verkehrsströme getroffen werden.

Die Fertigstellung des Swinetunnels in Świnoujście (Swinemünde) als feste Straßenverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wolin (Wollin) ist für September 2022 geplant. Dementsprechend groß sind die Befürchtungen auf deutscher Seite, dass das Kfz-Verkehrsaufkommen zwischen Świnoujście und dem deutschen Teil der Insel Usedom – bei Wegfall der Tonnagebeschränkung insbesondere im Schwerlastverkehr – nach der Eröffnung des Tunnels deutlich zunehmen und dort die Erholungs- und Lebensqualität stark beeinträchtigen wird.

Aus den drei Ämtern und der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf wurden 85 öffentliche Parkplätze mit insgesamt 5.869 Kfz-Stellplätzen gemeldet. Die Parkplätze konzentrieren sich in den Küstenorten und hier vor allem in Strandnähe sowie an tagestouristischen Zielen. Das Verhältnis von öffentlicher Parkplatzkapazität zu Übernachtungen, die Bewirtschaftungsregelungen und somit die durchschnittlichen Parkgebühren je Stunde variieren je nach Urlaubsort sehr stark. Nur ein sehr geringer Anteil der Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen ist sowohl zeitlich beschränkt als auch gebührenpflichtig.

Die räumliche Verteilung von Ladestationen für E-Fahrzeuge auf der Insel ist heterogen mit einem Aufkommensschwerpunkt in Heringsdorf und Ahlbeck.

Im öffentlichen Verkehr ist die Usedomer Bäderbahn der wichtigste Verkehrsträger (Betreiber: DB Regio AG). Die Linie RB 23 (Züssow – Wolgast – Zinnowitz – Ahlbeck – Świnoujście) wird im Sommer im 30-min-Takt, sonst im 1-h-Takt bedient; die Linie RB 24 (Zinnowitz – Peenemünde) wird ganzjährig im 1-h-Takt bedient. In Züssow besteht Anschluss an das Regional- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Die Übergangszeit in/aus Richtung Stralsund beträgt hier laut Fahrplan 2022 10 - 17 min, die in/aus Richtung Berlin 5 - 12 min.

Auf der Linie RB 23 sind die Fahrgastzahlen im Sommer entsprechend der saisonalen Schwankungen bei den Gästezahlen deutlich höher als im Winter. Trotz der Taktverdichtung im Sommer kommt es daher an Spitzentagen in der Hauptsaison immer wieder zu Kapazitätsengpässen und Überlastungen, vor allem an Werktagen. Die höchsten Besetzungen (> 2.500 Personenfahrten/Tag) treten dabei im Abschnitt Seebad Heringsdorf bis Wolgast auf mit Spitzenwerten zwischen Ückeritz und Zempin. Verschärft wird die Situation an diesen Tagen durch die Mitnahme von Fahrrädern in den Zügen.

Die dreizehn Usedomer Regionalbuslinien, die zum Teil als Insel-Entdeckertouren touristisch vermarktet werden, weisen starke Unterschiede in ihrem jeweiligen Fahrtenangebot auf. Während einige Linien, vor allem im Achterland, nur wenige Schülerfahrten von Montag bis Freitag an Schultagen haben, verkehren andere Linien, die die Badeorte entlang der Ostseeküste miteinander verbinden und dort auch die Feinerschließung übernehmen, im 1-h-Takt bzw. 2-h-Takt. Die Kaiserbäder-Linie (290/291) verkehrt zwischen Ahlbeck und Bansin in der Sommersaison sogar im 30-Min-Takt. Am Wochenende haben sechs Linien (zumindest saisonal) ein Fahrtenangebot.

Schülerinnen und Schüler stellen auf den meisten Buslinien mehr als 85 % der Fahrgäste, auch wenn die Zahl der touristischen Fahrgäste stetig zunimmt. Eine Ausnahme bildet die Kaiserbäderlinie (Linie 290/291), die die innerörtliche Erschließung in der Gemeinde Heringsdorf übernimmt. Sie stößt mittlerweile vor allem aufgrund der Möglichkeit zur kostenfreien Nutzung der UBB-Buslinien in Spitzenzeiten trotz Taktverdichtung an ihre Kapazitätsgrenzen.

Als öffentliche Anreisemittel im Fernverkehr stehen auch die Angebote von vier Fernbus-Anbietern (u. a. UBB GmbH) nach Berlin, Hamburg und Zwickau zur Verfügung. Die UBB-Fernbus-Linien verzeichneten im Zeitraum 2014 bis 2018 einen kontinuierlichen, zwischen 2018 und 2019 sogar einen sehr deutlichen Fahrgastzuwachs, vor allem auf der Relation nach Berlin.

Der Radtourismus auf Usedom hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Radtouristen können u. a. ein Netz von Radfernwegen nutzen, aber 35 % dieser Radfernwege verlaufen auf Straßen und nur 29 % des Radfernwegenetzes auf Usedom sind in einem guten Zustand. Auch in der Vor-Ort-Mobilität der Usedom-Urlauber nimmt das Fahrrad einen hohen Stellenwert ein. Eingeschränkt wird die Fahrradnutzung jedoch durch Netzlücken, vor allem außerorts, und fehlende Radwege bzw. Radfahrstreifen in Innerortsbereichen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Da die Strandpromenaden auch bei Radfahrern beliebt sind, kommt es trotz abschnittweisen Fahrverbots für Fahrräder immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern. Seit dem Jahr 2011 besteht mit dem öffentlichen, stationsgebundenen Fahrrad-Verleihsystem Usedom-Rad des Anbieters Nextbike ein in dieser Größenordnung für Tourismusregionen in Deutschland bislang einmaliges Angebot. Das Tagesticket für die Busse der Usedomer Bäderbahn berechtigt gleichzeitig zur kostenlosen Nutzung eines UsedomRads (ausleihbar an UsedomRad-PLUS-Stationen). Ein UsedomRad-Tagesticket wiederum berechtigt zur kostenlosen Weiterfahrt mit dem Bus.

Eine weitere Möglichkeit zur Anreise bietet der Flughafen auf den Gemarkungen der Gemeinden Garz und Zirchow, der vor allem für die touristische Nachfrage genutzt wird.

Der Reisezeitvergleich zeigt ein Defizit für den Umweltverbund auf: Auf keiner Relation zu überregionalen Zielen ist die Reisezeit mit dem Schienenverkehr oder mit dem UBB-Fernbus kürzer oder gleich lang wie die des MIV und auch im Zwischenortverkehr ist der ÖPNV (Bahn, Regionalbus) oder das Fahrrad auf keiner Relation schneller als der MIV.

Die Zuständigkeiten für den Verkehr auf der Insel Usedom sind sehr komplex und unterscheiden sich je nach Verkehrsträger, Infrastruktur und Mobilitätsangebot sowie Baulast-Verantwortlichkeit. Involviert sind neben den Gemeinden auch der Landkreis Vorpommern-Greifswald, das Land Mecklenburg-Vorpommern, der Bund sowie private Infrastrukturbetreiber (u. a. der UBB GmbH) und Mobilitätsanbieter.

3.4.2 Zustandsbewertung „Mobilität und Verkehr in der Region Usedom“

Das Mobilitätsangebot auf der Insel Usedom hat mit der dynamischen Tourismusentwicklung der letzten Jahre nicht Schritt gehalten. Die Folge sind Überlastungserscheinungen bei fast allen Verkehrsträgern (Straße, Bahn, Bus, Radwege), eine weiterhin sehr starke Nutzung des Pkw, sowohl bei der An- und Abreise als auch bei der Vor-Ort-Mobilität mit entsprechend negativen Beeinträchtigungen der Wohn-, Aufenthalts- und Erholungsqualität in der Urlaubsregion Usedom. In der Bewertung des Ist-Zustands wird deutlich, dass die Stärken/Schwächen/Chancen und Risiken/Herausforderungen des Themas Verkehr deutliche Auswirkungen auf die Themen „Leben und Arbeiten“ und „Tourismus“ haben.

Stärken	Schwächen
➤ Gästemobilität vor Ort: Pkw wird für Anreise genutzt, aber Vor-Ort-Mobilität häufig mit anderen Verkehrsmitteln oder zu Fuß und Zunahme der Fahrradnutzung bei Touristen und Einheimischen (bspw. bei Berufspendler) ➤ Förderquote von 75 % für Investitionsprojekte im Radverkehr als Investitionsimpuls ➤ Vorhaben an hochbelasteten Straßenknoten zu Verbesserung der Verkehrssicherheit ➤ Vorhaben zur Reduzierung von Verkehrsinfarkten durch Steigerung der Leistungsfähigkeit ➤ kaum Probleme mit der Verkehrsbelastung im Achterland ➤ umfängliche Parkraumbewirtschaftung in den Ostseebädern ➤ leistungsstarker ÖPNV in den Ostseebädern durch Usedomer Bäderbahn, Kaiserbäder-Linie, Regionalbus ➤ kostenfreie Busnutzung mit Kaiserbäder-Card und Kurkarte Ückeritz → starke Zunahme der Busnutzung ➤ UsedomRad ermöglicht multimodale Mobilität (ÖPNV + Fahrrad für „erste/letzte Meile“) und ist an vielen Orten (u. a. alle Haltepunkte der UBB) auf der Insel verfügbar. ➤ Anbindung an den Luftverkehr durch Flughafen Heringsdorf	➤ Gästemobilität: Potenziale der ÖV-Nutzung nicht ausgereizt (Vor-Ort-Mobilität, v. a. aber Anreise) ➤ Mobilität der Einheimischen: sehr hohe MIV-Nutzung (Pkw) ➤ saisonal starke Beeinträchtigung der Wohn- und Erholungsqualität durch hohes und steigendes Kfz-Verkehrsaufkommen, v. a. an Wochenenden ➤ eingeschränkte Verkehrssicherheit an Straßenknoten, sowie tlw. durch zu geringe Fahrbahnbreiten auf Hauptverkehrsstraßen ➤ zu lange Umsetzungszeiten für Verkehrs(infrastruktur)maßnahmen ➤ Verteilung der Straßen- und Wegebaukosten auf unterschiedliche Akteure erschwert ein koordiniertes Vorgehen. hohe Verkehrsbelastung auf der B 111, B 110, L 264 und L 266 ➤ unzureichende Datengrundlage zum Kfz-Verkehr (betrifft Anteil und Entwicklung Binnenverkehr und Tagestouristen vom Festland) ➤ Parkraumbewirtschaftung: heterogene Gebühren- und Zeitstruktur ➤ Belegung der öffentlichen Parkplätze vor allem durch Tagesgäste (von der Insel und vom Festland) ➤ Karls Erlebnisdorf Koserow: Besucheranreise überwiegend mit Pkw ➤ kein inselweites intelligentes Verkehrsleitsystem auf der Insel (Ausnahme: Verkehrslenkungsanlage Kreuzung B 109 / B 111 bei Karlsburg und Kreuzung Schmolensee B 111 / L 266) ➤ kein Parkleitsystem

Stärken	Schwächen
	➤ Aktuelles ÖPNV-Angebot (z. B. Bedienzeiten) deckt nicht alle Mobilitätsbedürfnisse der Beschäftigten im Gastgewerbe ab. ➤ keine umsteigefreie Anbindung der Insel an den Schienenpersonenfernverkehr ➤ Verspätungen im ÖPNV (Bus) bei Staus auf hochbelasteten Straßenabschnitten ➤ kostenfreie ÖPNV-Nutzung mit Kurkarte nur in ausgewählten Gemeinden ➤ Wahrnehmung der ÖPNV-Preise als zu hoch ➤ keine durchgehende Busverbindung zwischen Insel-Norden und Insel-Süden → Umsteigen auf UBB notwendig ➤ Überlastung der Bahn in Spitzenzeiten (v. a. in Mittagszeit in der Sommersaison) und fehlende Kapazitäten in der UBB für die Fahrradmitnahme ➤ öffentliche Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Pkw unzureichend ➤ Fahrradinfrastruktur teilweise überlastet und unzureichend ausgebaut → Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ➤ Wahrnehmung des Eigenanteils von 25 % für Fördermittel im Radverkehr als zu hoch
Chancen	Risiken/Herausforderungen
➤ Usedom als einheitliches Gebiet für übergreifende Verkehrslösungen sehen ➤ aktuelle Förderanträge und Projekte zum Ausbau der Schieneninfrastruktur und von Angeboten der nachhaltigen Mobilität (ÖPNV, Verleih-Pedelec) ➤ Vorreiterrolle in Bezug auf nachhaltige Mobilität → gesteigerte Attraktivität als Urlaubs- und Wohnort, Beitrag zum Klima- und Küstenschutz ➤ Achterland: Verknüpfung von sanftem Tourismus und nachhaltiger Mobilität ➤ Interesse der Kommunen an einer inselweiten multimodalen Mobilitätskarte (Gäste, Einheimische) ➤ weitere bauliche Entwicklung an ein nachhaltiges Verkehrskonzept knüpfen ➤ „Pfortnerung“ des Verkehrs durch nur zwei feste Inselzufahrten ➤ geringer Parkdruck in den Achterlandgemeinden erhalten	➤ Einheimische nutzen ihren Einfluss auf eine Entwicklung zur umweltfreundlichen Mobilität (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) nicht ➤ Zerstörung der Landschaft oder Biodiversitätsverlust (durch Fahrzeugemissionen, Bodenversiegelung durch Straßen) reduziert Attraktivität für Urlauber und Einheimische ➤ Unsicherheiten bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ➤ lange Planungs- und Umsetzungszeiten bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ➤ Vorhaben zur Steigerung der Leistungsfähigkeit kann Attraktivität des MIV stärken ➤ mögliche schnelle Umsetzung von MIV-Vorhaben beeinträchtigt Chancen und Potentiale für alternative Mobilitätsangebote ➤ weniger Verkehrssicherheit aufgrund von zunehmenden Konflikten im Straßenverkehr, falls kein Ausbau des Rad-/Fußwegenetzes erfolgt ➤ Verlagerungspotenziale im Besucher-Anreiseverkehr vom Pkw zum ÖV vermutlich

Chancen	Risiken/Herausforderungen
➤ deutliches Bekenntnis des Landes Mecklenburg-Vorpommern zum Wiederaufbau der Bahn-Süd-Verbindung von Usedom ➤ Potenziale für mehr Bahn-/Fernbus-Anreise bei Gästen mit guter Bahn-/Fernbus-Anbindung am Wohnort vorhanden ➤ Potenziale für mehr Vor-Ort-Mobilität mit ÖPNV bei Gästen und Einheimischen vorhanden ➤ Potenziale für mehr Fahrrad-Mobilität bei Gästen und Einheimischen vorhanden ➤ Zunahme der Fahrradnutzung beobachtet, v. a. Pedelecs ➤ Langsamverkehr: Konfliktvermeidung durch rücksichtsvolleres Verhalten ➤ Effizienzsteigerung des gewerblichen Versorgungsverkehrs	sehr begrenzt und auch an äußere Rahmenbedingungen gebunden ➤ Verlagerung der Verkehrsprobleme bei Kapazitätserhöhung auf den Zufahrtsstraßen zur Insel (Ortsumfahrung Wolgast verlagert den „Flaschenhals“ im Straßenverkehr auf die Insel Usedom) ➤ Verringerung der „Pförtner“-Möglichkeiten im Verkehr durch Verdopplung der festen Inselzufahrten ➤ Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung durch weitere touristische Entwicklung im Insel-Norden ➤ steigende Kfz-Belastung auf Usedom infolge der Strukturentwicklung in Świnoujście (Swinemünde) bzw. auf der Insel Wolin (Wollin) und der festen Swinequerung zu erwarten ➤ weitere Überlastung von Bahn und Bus in Spitzenzeiten, bei Zunahme der Gästezahl und/oder Einführung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung mit der Kurkarte ohne gleichzeitigen Ausbau des ÖPNV ➤ Ausweitung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung mit der Kurkarte abhängig von der Zusammenarbeit diverser Akteure mit unterschiedlichen Interessen (Kommunen, SPNV-Betreiber, SPNV-Aufgabenträger) ➤ erfahrungsgemäß längere Zeiträume zur Veränderung von Mobilitätsgewohnheiten erforderlich (Gäste und Einheimische) ➤ Fahrradnutzung sehr witterungsabhängig ➤ Anbindung an den Luftverkehr durch Flughafen Heringsdorf

Tabelle 4: SWOT-Analyse Verkehr

4 Gesamtgesellschaftliche und technologische Entwicklungen

Die zukünftige Entwicklung auf Usedom wird auch von äußeren Einflüssen bestimmt. Dies sind bereits heute erkennbare Entwicklungstrends in der Gesellschaft generell, insbesondere jedoch im Tourismus, beim Verkehrsverhalten und bei verkehrsrelevanten Technologien. Noch ist nicht in allen Fällen klar, wie nachhaltig diese Trends und Entwicklungen sind und wie weit sie das zukünftige Leben bestimmen werden. Dennoch sollten sie bei der strategischen Ausrichtung des Raumentwicklungskonzepts Berücksichtigung finden. Zudem eröffnen sie zahlreiche neue Möglichkeiten zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität.

4.1 Entwicklungen und Trends mit Auswirkungen auf den Tourismus

Individualisierung des Reisens

Sich verändernde Rahmenbedingungen und Umfeldfaktoren, die Gesellschaft, Ökonomie, Ökologie, Technologie und Politik beeinflussen, stellen Chancen und Herausforderung für die Funktionsfähigkeit des Tourismus dar. Insbesondere eine zunehmende technische Vernetzung und mobile Erreichbarkeit ist hervorzuheben. Für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Tourismus – hiermit vor allem in Hinblick auf die Mobilität auf Usedom - ist es notwendig, dass gesamtgesellschaftliche Entwicklungen und Trends beachtet werden.

- **Individueller:** Veränderte Lebens- und Reisebedürfnisse, individuelle Lebenskonzepte und ausdifferenzierte Familienstrukturen bedingen verschiedenste Ansprüche und eine somit heterogene Kundengruppe im Tourismus. Das bedeutet, dass sich das Reiseprodukt und dessen Buchbarkeit verändern. Das s. g. „Dynamic Packaging“, also eine kundengerechte Auswahl, Bündelung und Buchung von Reisekomponenten verschiedener Leistungsträger zu einem Gesamtpreis stellt damit einen unabdingbaren Trend in der Tourismusindustrie dar.

Qualität und Serviceorientierung

Qualität im Tourismus bezeichnet im Allgemeinen den Wert oder die Güte einer Dienstleistung aus der Sicht des Gastes. Der Maßstab des Qualitätsanforderungsniveaus orientiert sich sehr stark an den subjektiven Erwartungen des Gastes. Die Erwartungshaltung, die ein Gast vor der Inanspruchnahme einer Dienstleistung einnimmt, richtet sich stark nach seinen individuellen Bedürfnissen und wurde zuvor von verschiedenen Faktoren beeinflusst. Sie wird stets von den Erfahrungen geprägt, die ein Gast in der Vergangenheit mit derselben oder einer vergleichbaren Dienstleistung gemacht hat und oftmals von den Meinungen und Empfehlungen Dritter beeinflusst. Durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen und die Preisgestaltung kann aber auch der Anbieter dazu beitragen, die Erwartungen seines Gastes auf- bzw. abzubauen. Für eine Destination bedeutet dies, sich mit den individuellen Ansprüchen, Erwartungen und Anforderungen ihrer Zielgruppen, dem Angebot der Wettbewerber sowie gängiger Qualitätsstan-

dards (z. B. Zertifizierungen) auseinanderzusetzen und ihre eigenen Infrastrukturen, Angebote sowie auch deren Kommunikation entsprechend anzupassen und ggf. nachzurüsten. Ein Erfolgsfaktor ist dabei die Serviceorientierung, d. h. die ständige Ausrichtung des Handelns auf alle für den optimalen Service wesentlichen Sachverhalte, um den Gast zufriedenzustellen und seine Erwartungen möglichst zu übertreffen, z.B. durch ein einheitliches Beschilderungs-/ Leitsystem, Digitalisierung und Bezahlungsmöglichkeiten, Fremdsprachigkeit in der Gastronomie, Öffnungszeiten und Servicezeiten von Dienstleistern.

- **Qualitativer und bequemer:** Durch einen erhöhten Qualitätsanspruch ist eine hochwertige Qualität bei Ausstattung, Erlebnis und im Service unabdingbar. Wichtig sind reibungslose Reiseabläufe, Transparenz und Produktsicherheit am zum Teil unüberschaubaren Markt. Darüber hinaus sollte mittlerweile eine ausreichende Zahl barrierefreier Reiseangebote im Bereich Mobilität sowie adäquater Unterkunfts- und Freizeitangebote zum Ausstattungsstandard erfolgreicher touristischer Destinationen gehören. Denn von barrierefreien Angeboten profitieren nicht nur Personen, die darauf angewiesen sind, sondern auch Familien, Gäste mit schwerem Gepäck (etc.). Ferner kann eine Barriere- und damit stressfreie Mobilität die Ausrichtung eines Urlaubsortes als Erholungsort unterstreichen und damit die Attraktivität als Destination steigern.
- **Spontaner und kürzer:** Reiseentscheidungen werden kurzfristiger getroffen und die Gäste erwarten eine schnelle Verfügbarkeit von Informationen (u. a. Online-buchbarkeit, digital abrufbare Infos vor Ort). Zudem verlieren Haupturlaubsreisen im Gegensatz zu Kurz- und Mehrfachreisen an Bedeutung. Reisezeiten werden flexibler. Kürzere Reisen haben zur Folge, dass sich An-/Abreise-Verkehr erhöht, weil die Gäste häufiger wechseln und sich somit die Spitzen häufen. Dies könnte aber auch eine Chance darstellen, um die gängigen Bewegungswechseltage zu entzerren.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- qualitative Steigerungen und damit einhergehende Preissteigerungen ermöglichen höhere ökonomische Erträge bei niedrigerer Gästezahl und damit Verringerung der Verkehrsnachfrage
- kürzere und flexiblere Reisen können die Verkehrsspitzen bei An-/Abreise entweder entzerren oder verlagern und die Häufigkeit des Vorkommens steigern, dies ist abhängig von der Steuerung

Die Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat massive Auswirkungen auf die Reise-, Freizeit- und Kulturbranche und hat mindestens kurzfristig erheblichen Einfluss auf das Reise- und Buchungsverhalten der Gäste. Erkennbar ist u. a.:

- hohes Interesse an innerdeutschen Reisen, hier v. a. Ferienhäuser, Ferienwohnungen, Camping (inkl. Wohnmobile, Hausboote, ...)

- teilweise Verzicht auf Reisen angesichts unklarer Entwicklungen (und Unsicherheiten über die persönlichen wirtschaftlichen Verhältnisse)
- Kfz als favorisiertes Verkehrsmittel, hohes Interesse am Fahrradtourismus
- massive Einbrüche in einzelnen Segmenten, z. B. Kreuzfahrten, Fernreisen, Flug- und Busreisen, Tagungen, Messen, Geschäftsreisen
- Tendenz zu längeren Aufenthalten
- gleichzeitig Tendenz zu kürzeren Aufenthalten und kurzfristigeren Buchungen
- hohes Interesse an Aktivitäten in der Region (Naherholung), hier erheblicher Bedeutungszuwachs von Fahrradtouren
- Substitution von Abstimmungsterminen durch digitale Konferenzen

Die beschriebenen Entwicklungen könnten eine Chance und eine Trendwende hin zu mehr Urlaub in Deutschland bedeuten. Dies ist vorstellbar, wenn die Destinationen die Chance nutzen, für sich zu werben und mit erlebnisorientierten Angeboten und Qualitäten überzeugen. Ein Risiko auf diesem Weg bildet die Gefährdung und der Verlust von Gastbetrieben sowie Kunst- und Kulturschaffender, die wesentlichen Anteil an der Qualität des Erlebnisangebotes im Deutschlandtourismus haben, durch die Maßnahmen zur Eindämmung von Corona. Wenn es nicht gelingt, diese Angebote zu retten, wird die Angebotsqualität des Tourismus in Deutschland erheblichen Schaden nehmen.

Möglicherweise wird eine Rückkehr zur „alten Normalität“ durch eine weitere Wirkung der Corona-Maßnahmen verstellt: So können Insolvenzen und Verknappungen zu steigenden Preisen führen, v. a. im Flugtourismus (so hat Ryan Air die Schließung der Standorte in Hahn und Weeze angekündigt). Teurere Flugreisen könnten den Trend zum Deutschlandtourismus stärken. Es kann aber auch dazu kommen, dass Gäste nach dem „Zwangsjahr in Deutschland“ wieder vermehrt ins Ausland reisen wollen und sich aus dem Corona-Jahr keine Trendwende ableitet.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Chance nutzen, Gäste zu begeistern, die die Region „Corona-bedingt“ besuchen
- Auflage eigener und Beteiligung an überregionalen Initiativen zur Vermittlung der Ausflugs- und Urlaubsqualitäten von Deutschland
- Berücksichtigung der Trends zu Wandern, Radfahren und Naturerlebnissen: Sicherstellung leistungsfähiger, überzeugender Angebote
- Initiativen und Programme zur Rettung der örtlichen Tourismus- und Kulturwirtschaft, Konzept zur krisenfesteren Ausgestaltung der Branche
- Unternehmen und Tourismusorganisationen müssen krisenfester werden, um auf zukünftige Ereignisse nach innen wie außen besser reagieren zu können.

Erlebbarkeit

Menschen suchen im Urlaub immer mehr nach besonderen und möglichst individuellen Erlebnissen, die ihnen eine aktive Teilhabe an interessanten, ortsspezifischen Themen ermöglichen. Hieraus ergeben sich besondere Anforderungen und Notwendigkeiten an die Entwicklung von Produkten und Infrastrukturen: Stand früher das reine Vorhandensein einer Infrastruktur/Sehenswürdigkeit (z. B. eines historischen Gebäudes) im Fokus, geht es heute um die Inszenierung, d. h. eine Bespielung von Infrastrukturen und Kulissen. Nur so ist es möglich, dass touristische Angebote vom Gast als Erlebnis wahrgenommen werden.

- **Erlebnisreicher:** Das „Erleben“ spielt bei fast allen touristischen Zielgruppen eine zentrale Rolle. Thematische Inszenierungen, digitale Erlebnisangebote, fotogene Orte sowie einmalige Erlebnisbausteine sind von großer Bedeutung.
- **Entschleunigter, regionaler, gesünder:** Angebote im Zusammenhang mit der Natur oder regionalen Produkten werden wichtiger. Auch das Thema Kultur und regionale Besonderheiten (Events, Kulinarik, Kleidung etc.) sind verstärkt gefragt. Regionalität ist mittlerweile ein Megatrend. Darüber hinaus führt das Bedürfnis nach physischer und psychischer Regeneration zur verstärkten Nachfrage nach intakter Natur, aktiver Betätigung sowie Fitness- und Wellnessangeboten. Bezogen auf das Mobilitätsverhalten der Gäste lässt sich auch eine Abkehr vom MIV während des Urlaubes ableiten; dem Auto eine Pause zu gönnen und auf sanfte Mobilität (bspw. das Fahrrad) umzusteigen, ist die logische Schlussfolgerung aus dem Drang nach Entschleunigung und gesünderen Aktivitäten.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Chance, das Achterland als entschleunigte/sanfte Destination zu etablieren und die Touristenmengen besser auf der Insel zu verteilen

Nachhaltiger Tourismus

Nachhaltiger Tourismus erfüllt nicht nur die Ansprüche der Touristen und lokalen Bevölkerung in den Zielgebieten, sondern trägt auch dazu bei, zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern. Ressourcen werden so genutzt, dass ökonomische, soziale und ästhetische Bedürfnisse befriedigt werden und gleichzeitig die kulturelle Integrität, wesentliche ökologische Prozesse, die biologische Vielfalt und lebenswichtige Systeme als Lebensgrundlagen erhalten werden. Im bereits erfolgreich laufenden Projekt „Modellregion der erneuerbaren Energien der Inseln Usedom und Wollin“ (MORE) wird der Aufbau einer Modellregion im Kontext von touristischer Saisonalität, Energieeffizienz und -unabhängigkeit, CO₂-Reduktion und Klimaneutralität angestrebt. In diesem Rahmen erfolgt z.B. eine Analyse zur Elektromobilität und Ladeinfrastruktur auf Usedom (einschließlich Empfehlungen zu Standorten).

- **Nachhaltiger:** Nachhaltigkeit wird vom Alleinstellungsmerkmal mehr und mehr zur Pflichtaufgabe. Zwar ist derzeit noch eine Lücke zwischen dem Wunsch nach mehr Nachhaltigkeit im Urlaub und dem tatsächlichen Verhalten zu erkennen, der aktuelle Diskurs könnte jedoch – gerade bei jüngeren Reisenden – ein Umdenken anregen und Urlaub in Deutschland sowie im Nahbereich zunehmend beliebter machen.
- **Klimafreundlicher:** Auch das Bewusstsein für umweltverträgliches Reisen beginnt sich immer stärker zu entwickeln. Ein funktionierender öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und klimaschonende Angebote sind hierfür entscheidend.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Chance zum Aufbau eines inselweiten Profils als nachhaltige Destination als Qualitätsmerkmal
- Erschließung neuer Zielgruppen – der bewusst nachhaltige Tourist
- Nachhaltige Gestaltung von Vor-Ort- und An-/Abreise-Mobilität als Ziel

Digitalisierung im Destinations-Management

Der Megatrend Digitalisierung ändert das Kommunikations-, Informations- und Konsumverhalten. Die Digitalisierung erfordert ständige Anpassung, sowohl gegenüber dem Gast, v. a. aber auch bei internen Prozessen. Eine digital arbeitende Destination basiert auf einer hochmodernen Technologie-Infrastruktur und nutzt digitale Instrumente, um für den Gast entlang seiner gesamten Reise ein personalisiertes Erlebnis zu schaffen, ihm seinen Aufenthalt zu erleichtern und optimalen Service im Rahmen seiner technischen Gewohnheiten zu bieten. Hierfür baut sie auf einer offenen Datenbanklösung auf, in der große Datenmengen strukturiert vorliegen. Die Daten werden verarbeitet und können, basierend auf einer Content-Architektur, gezielt im Content-Marketing ausgespielt werden und sollen möglichst barrierefrei einen optimalen Service durch vernetzte Lösungen an allen Gäste-Kontaktpunkten bieten. Durch innovative und außergewöhnliche Produkte sollen sie den Gast begeistern, sein analoges Erlebnis verlängern und zur Profilschärfung der Destination als strategische Wettbewerbseinheit beitragen.

- **Digitaler:** Das Informations-, Reservierungs- und Buchungsverhalten der Gäste vor, während und nach der Reise wird immer digitaler². Gäste sind vor Ort mit Smartphone und Tablet unterwegs und fragen multimediale und digitale Angebote nach. Bisher analoge Schnittstellen werden mehr und mehr digitalisiert. Auch „neue Mobilitätsformen“ setzen oft eine digitale Verknüpfung von Anbieter und Nutzer voraus. Ohne ausreichende Netzabdeckung ist es den Nutzenden nicht möglich bspw. ein geteiltes Shuttle On-Demand zu bestellen. Hierauf müssen die Infrastruktur, das Angebot, die Kommunikation und der Vertrieb ausgerichtet werden. Darüber hinaus

²83 % der Bevölkerung in Deutschland verfügte im Jahr 2018 über einen Internetanschluss. 63 % haben sich bereits im Internet zum Thema Urlaubsreisen informiert. Bei Internetnutzern, die gerne verreisen, steigt der Wert auf 89 %. Auch das mobile Internet ist stetig auf dem Vormarsch und die Ausstattung der Haushalte mit Smartphones und Tablets ist in den vergangenen Jahren explosionsartig angestiegen. 47 % der Reisenden mit mobilem Internetzugang informieren sich vor Reisebeginn mobil, 36 % nutzen es während des Aufenthaltes zur Information. 20 % buchen vor der Reise mobil, 8 % unterwegs (VIR 2018).

bietet die Digitalisierung zahlreiche Möglichkeiten einer internen Prozessoptimierung (Datenbanken mit Schnittstellen zu unterschiedlichen Systemen) und zur Vereinfachung der Vernetzung untereinander. Jeder Trend führt meist auch zu einem Gegentrend. So auch die Digitalisierung: Ein Gegentrend kann als „Analog ist das neue Bio“ beschrieben werden. Bei diesem Trend werden Angebote zum „digital detox“ an Touristen gerichtet, die eine digitale Enthaltsamkeit und nicht Erreichbarkeit als Qualitätsmerkmal haben. Ein Trend, der Anbietern in digital wenig erschlossenen Regionen, die Möglichkeit geben kann, aus einem infrastrukturellen Nachteil ein Alleinstellungsmerkmal zu entwickeln.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Chance, den schlechten digitalen Ausbauzustand als Stärke im Destinationsimage zu nutzen

Nicht greifbare Effekte des Tourismus

Neben den quantitativ messbaren Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und die Wirtschaftsdaten bietet ein erfolgreicher Tourismus weitere Vorteile: ein hoher Freizeitwert durch ein attraktives Freizeitangebot, Bekanntheit sowie ein gutes Image stärken die Region als Wohn- und Arbeitsstandort (weiche Standortfaktoren).

- **Lebenswerte Städte/Regionen:** Die Befriedigung von Gästewünschen kann zur Inwertsetzung der entsprechenden Qualitäten einer Stadt oder Region führen. So können die touristisch induzierten Umsätze Beiträge zur Erhaltung der Kulturlandschaft liefern (Schutz durch Genuss).
- **Infrastruktur Aufwertung:** Die touristische Infrastruktur und die Veranstaltungen sind auch für Einheimische eine Bereicherung und nutzbar, z. B. Radwege, ÖPNV, Veranstaltungen. Die zusätzliche Kaufkraft der Gäste kann zur Diversifikation des Handels führen, d. h. die Bevölkerung profitiert von der zusätzlichen Kaufkraft des Tourismus durch ein entsprechend breiteres Kultur-, Freizeit- und Einkaufsangebot.
- **Standortfaktoren:** Um die erforderlichen qualifizierten Arbeitskräfte zu gewinnen, ist die Standortqualität (Wohn- und Freizeitwert) von entscheidender Bedeutung. Das Tourismus- und Freizeitangebot bildet als weicher Standortfaktor einen signifikanten Beitrag zur Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und gewinnt so Einfluss auf die Standortentscheidungen von Unternehmen und von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Tourismus ist damit gleichermaßen harter und weicher Standortfaktor.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Aufwertung der Standortfaktoren und Lebensqualität in beliebten Destinationen geht mit steigenden Wohnkosten einher; das erschwert es den Arbeitskräften in Arbeitsplatznähe zu wohnen und sorgt für steigenden Berufspendelverkehr.

4.2 Entwicklungen und Trends mit Auswirkungen auf die Mobilität

Demografische und gesellschaftliche Trends mit Potenzial zur Veränderung der Mobilität

Der **demografische Wandel** schreitet im Mittelbereich Wolgast weiter voran: So wird bis zum Jahr 2040 ein deutlicher Anstieg der Senioren an der Bevölkerung (Altersklasse 67 Jahre und älter) von 28 % im Jahr 2017 auf 39 % im Jahr 2030 prognostiziert. Diese Entwicklung geht überwiegend zu Lasten des Anteils der erwerbsfähigen Bevölkerung (17 bis unter 67 Jahre), der im Vergleichszeitraum von 58 % auf 48 % sinkt, während der unter 17-Jährigen nimmt bis zum Jahr 2030 in etwa konstant bleibt (vgl. Kapitel 3.3.1). Da Senioren zum Teil andere Wege Zwecke und damit auch andere Ziele haben als jüngere, erwerbstätige Menschen, hat der Demografiertrend auch Einfluss auf den Mobilitätsbedarf sowie auf die gewünschte Verfügbarkeit (Ziele, Zeiten) von Mobilitätsangeboten.

Bereits seit vielen Jahren zeichnet sich eine Entwicklung zu individuelleren Lebensweisen ab, und zwar nicht nur im städtischen Umfeld. Flexiblere Arbeitszeiten, Heimarbeitsplätze oder auch längere Öffnungszeiten von Läden und Dienstleistungsangeboten begünstigen die **Individualisierung**. Die frühere Einheitlichkeit im Tagesrhythmus der Bevölkerung löst sich auf. In der Folge wird die Bevölkerung auf Usedom, aber auch die Gäste, mehr Flexibilität bei Mobilitätsangeboten wie dem ÖPNV erwarten.

Insbesondere bei der jüngeren Generation ist ein Wertewandel hin zum „**Nutzen statt Besitzen**“ festzustellen: Hier spielen viele Einflussfaktoren mit teilweise gegenläufigen Entwicklungen eine Rolle. Gleichzeitig zeichnet sich ein genereller Wertewandel ab, der sich in der rückläufigen Bedeutung des Autos als gesellschaftlichem Statussymbol ausdrückt, vor allem bei jüngeren Menschen in den größeren Städten. Früher oder später wird sich dieser Trend zwar auch im ländlichen Raum zeigen. Auf den Pkw-Besitz von jungen Menschen hat dies bislang jedoch noch wenig Einfluss, denn er ist relativ stabil; allerdings legen sich junge Menschen heute einen eigenen Pkw tendenziell später zu als das in früheren Jahren der Fall war. Insgesamt ist aber noch kein eindeutiger Trend zum Pkw-Besitz erkennbar. In Erhebungen zur Mobilität in Deutschland ist jedoch der Trend zu einer multimodalen Verkehrsmittelwahl sehr deutlich festzustellen, d. h. immer mehr Menschen sind nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt, sondern nutzen das jeweils zweckdienlichste, vor allem wenn sie in größeren Städten wohnen.

Zwar blieb die Anzahl der Haushalte in der Planungsregion Vorpommern im Zeitraum 2000 bis 2019 fast konstant (- 0,8 %). Allerdings sank die durchschnittliche **Haushaltsgröße** von 2,2 Personen im Jahr 2000 auf unter 2,0 im Jahr 2019.³ Mit der Verringerung der Haushaltsgröße nimmt statistisch gesehen auch die Wahrscheinlichkeit für einen Pkw im Haushalt ab, v. a. in den Städten und größeren Gemeinden, weniger in ländlichen Gemeinden. Damit steigt der Bedarf an Mobilitätsalternativen zum Pkw.

Der **Fachkräftemangel** in der Wirtschaft zeigt in Bezug auf den Mobilitätsbedarf gegenläufige Tendenzen: Wenn die Konkurrenz um einen Arbeitsplatz unter den Arbeitnehmern aufgrund des Fachkräftemangels abnimmt, erhöht sich die Wahrscheinlichkeit für einen wohnortnahen Arbeitsplatz. Damit nehmen die Pendelentfernungen zum Arbeitsplatz tendenziell ab, was die Nutzung von Bahn, Bus und Fahrrad für Arbeitswege begünstigt. Andererseits kann der Fachkräftemangel auch zu einer weiteren räumlichen Konzentration der Unternehmen und Arbeitsplätze in den größeren Zentren und Ballungsräumen mit einer ausreichenden Zahl an Fachkräften führen. Da die Arbeitsplätze auf Usedom überwiegend im Tourismus bestehen und somit an die Insel gebunden, ist dieser Effekt hier nicht relevant. Sehr wohl zu berücksichtigen ist die Konkurrenz um den Fachkräftenachwuchs zwischen dem ortsgebundenen Tourismus einerseits und den aus Sicht der Berufstätigen interessanteren und besser bezahlten Jobs in Branchen, deren Unternehmen vor allem in den Städten auf dem Festland angesiedelt sind, die jedoch noch in Tagespendler-Entfernung liegen. Eine solche Entwicklung würde die Pendlerverkehre zwischen Usedom und Festland verstärken. Gleichzeitig müssten die Jobs im Tourismus, die nicht mehr durch die ortsansässige Bevölkerung besetzt werden können, durch Zuzüge oder Pendler, z. B. aus dem nahen Polen, besetzt werden. Insgesamt ist zu erwarten, dass der arbeitswegbezogene Mobilitätsbedarf in der Region zunimmt.

Aus Umwelt- und Klimaschutzgründen strebt die Bundesregierung eine Verkehrswende an. Es ist damit zu rechnen, dass die **Mobilitätskosten** beim Pkw gegenüber der allgemeinen Preisentwicklung überproportional steigen. Gründe hierfür sind die tendenziell höheren Kosten von Elektrofahrzeugen sowie die angestrebte Lenkung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel für die Nahmobilität (ÖPNV, Fahrrad) über höhere Verbrauchskosten beim Pkw, z. B. Umweltabgaben, Straßenmaut. Die Anschaffung und Nutzung eines eigenen Fahrzeugs können sich also verteuern. Mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge (vgl. Alternative Antriebe) werden die Pkw-Anschaffungskosten zwar steigen, die Verbrauchs- und Unterhaltungskosten von E-Fahrzeugen sind jedoch geringer als die von konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Gleichzeitig ist ein Anstieg der Energiepreise zu erwarten. Möglicherweise wird auch das persönliche Mobilitätsbudget in Zukunft aufgrund steigender Lebensunterhaltungskosten und zunehmender Altersarmut sinken. Ein eindeutiger Trend zur künftigen Zahlungsbereitschaft für individuelle Pkw-bezogene Mobilität ist aktuell nicht erkennbar.

³ Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Statistisches Amt: Privathaushalte 2019 nach Haushaltsgröße

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Der demografische Wandel, ein geändertes Einkaufsverhalten und ggf. auch ein vermehrtes Arbeiten von zu Hause aus werden dazu führen, dass sich das Verkehrsaufkommen der Usedomer Bevölkerung zukünftig gleichmäßiger über den Tag hinweg verteilen wird; die Spitzenbelastungen am Morgen und am Nachmittag nehmen ab.
- Vermutlich wird jedoch der arbeitswegbezogene Mobilitätsbedarf der Beschäftigten im Tourismusgewerbe auf Usedom steigen, da diese i. d. R. am Arbeitsplatz präsent sein müssen und nicht mobil von zu Hause arbeiten können (s. u.: Digitalisierung und mobiles Arbeiten).
- Der demografische Wandel führt auch zu einer Zunahme von Einpersonenhaushalten, die tendenziell eine geringere Pkw-Verfügbarkeit haben, so dass Alternativen im öffentlichen Verkehr benötigt werden. Ältere Menschen werden zudem unsicherer im Straßenverkehr, verzichten daher mit zunehmendem Alter schon mal eher auf das Autofahren und nutzen stattdessen öffentliche Verkehrsmittel, sofern dies einfach und barrierefrei möglich ist. Dies gilt für die einheimische Bevölkerung ebenso wie für die Touristen auf Usedom.
- Bei steigenden Mobilitätskosten wird die weitere Pkw-Motorisierung mindestens abgebremst. Alternativen zum Pkw werden damit attraktiver. Zudem sind die Inselbesucher zu Hause immer häufiger multimodal unterwegs. Damit steigt bei diesen Touristen auch die Bereitschaft, am Urlaubsort multimodal mobil zu sein. Dies bietet die Chance, Pkw-Verkehr zugunsten von kombinierter Mobilität mit dem ÖPNV und ergänzenden Verkehrsmitteln zu vermeiden. Bei entsprechenden Angeboten ist auch zu erwarten, dass auch die Usedomer Bevölkerung zunehmend multimodaler unterwegs sein wird.

Alternative Fahrzeugantriebe

Der Markthochlauf der E-Mobilität hat begonnen – die Bundesregierung unterstützt aus konjunktur-, energie- und klimapolitischen Zielsetzungen den Auf- und Ausbau Deutschlands zum Leitmarkt für Elektromobilität. Auch alle großen Fahrzeughersteller setzen mittlerweile auf den Elektroantrieb, zumindest als Brückentechnologie. Experten erwarten daher, dass die Elektromobilität in den nächsten Jahren aus dem bisherigen Nischendasein heraustreten und eine sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotten vom Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb erfolgen wird. Bis zum Jahr 2030 werden voraussichtlich mehr als 15 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland einen Elektroantrieb haben (batterieelektrische Autos (BEV) oder Plug-in-Hybride-Fahrzeuge (PHEV)).⁴ Im Bereich der Elektromobilität gibt es vor allem im Freizeitverkehr momentan auch einen Boom bei E-Bikes/Pedelecs. Mit diesen können auch längere Wege

⁴ EBP: Szenarien der Elektromobilität in Deutschland – EBP-Hintergrundbericht 20.04.2018, S. 17

problemlos zurückgelegt werden und das Radfahren erlangt eine noch größere Bedeutung für die zukünftige Mobilitätsentwicklung bzw. es ergeben sich neue Chancen für das multimodale Verkehrsangebot.

Parallel hierzu verfolgt die Bundesregierung mit der Nationalen Wasserstoffstrategie (NWS) einen kohärenten Handlungsrahmen für die künftige Erzeugung, den Transport, die Nutzung und Weiterverwendung von Wasserstoff – auch im Verkehr. Die Entwicklung des Wasserstoffantriebs (Brennstoffzelle) steht jedoch noch am Anfang, einer massenhaften Verbreitung stehen derzeit noch die hohen Kosten für die Fahrzeugherstellung und die Wasserstoffproduktion entgegen. Darüber hinaus werden die Möglichkeiten für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbarem Strom und CO₂ erforscht, die in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden sollen.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Die Zahl der E-Fahrzeuge und deren Anteil an den Fahrzeugflotten wird in den kommenden Jahren deutlich steigen, sowohl bei der Usedomer Bevölkerung als auch bei den Touristen.
- Mit dem Elektroantrieb werden auch neue Fahrzeugtypen wie Elektro-Taxis und Elektro-Kleinbusse auf den Markt kommen. Sie bieten neue Möglichkeiten für umweltfreundliche Mobilitätsangebote, vor allem dort, wo kurze Wege zu überbrücken sind.
- Mit der Umstellung der Fahrzeugflotten auf E-Fahrzeuge steigt auch der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur. Ein Konzept für den Aufbau einer öffentlichen bzw. halböffentlichen E-Ladeinfrastruktur ist vor allem in der Stadt Wolgast und in den Ostseebädern wichtig, da hier – im Gegensatz zu ländlichen Gemeinden – ein Teil der Pkw-Besitzer ihren E-Pkw im öffentlichen Straßenraum bzw. auf öffentlichen Parkplätzen oder in den Parkieranlagen der größeren Beherbergungsbetriebe parken (→ Festlegung zu Ladestationstypen und Standorten, Auswirkungen auf die Stromnetzinfrasturktur).
- Der Boom bei E-Bikes/Pedelecs bietet neue Chancen, bisherige Wege mit dem Pkw im Nahbereich zu ersetzen und neue Angebote im Aktivtourismus zu entwickeln.

Digitalisierung

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag dem Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands verpflichtet. So soll der Ausbau der digitalen Infrastruktur (Breitbandausbau, Mobilfunkstandard 5G usw.) auch im ländlichen Raum vorangetrieben werden. Die Digitalisierung ermöglicht es Arbeitnehmenden in vielen Dienstleistungsbereichen, zeitweise oder ganz von zu Hause aus oder vom Urlaubsort zu arbeiten. Damit entfallen Pendelwege zum physischen Arbeitsplatz im Unternehmen. Zudem erweitert die Digitalisierung die Möglichkeiten zur Vernetzung von Mobilitätsinformationen und Mobilitätsangeboten deutlich.

Die größte Veränderung wird in den kommenden Jahren jedoch das automatisierte Fahren bringen, wobei derzeit noch nicht absehbar ist, wie schnell und erfolgreich die Entwicklung sein wird. Experten rechnen damit, dass der große Durchbruch von vollautomatisiert (autonom) fahrenden Fahrzeugen erst deutlich nach 2030 erfolgen wird. Zu groß sind derzeit noch die technischen Probleme, der rechtliche Handlungsbedarf und die Frage der infrastrukturellen Voraussetzungen, um die Kommunikation der Fahrzeuge miteinander und mit ihrer Umgebung zu gewährleisten. Allerdings wird die Automatisierung stufenweise erfolgen und mittelfristig werden auch schon teilautomatisierte Fahrzeuge mit zahlreichen Fahrerassistenzsystemen am Markt sein.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Der Ausbau der digitalen Infrastruktur auf Usedom ist zwar noch nicht sehr weit fortgeschritten (vgl. Kapitel 3.3.1), aber zwingend notwendig. Zum einen entstehen damit günstige Rahmenbedingungen für mobiles Arbeiten, was es Beschäftigten ohne Präsenzpflcht am Arbeitsplatz ermöglicht, zumindest zeitweise von zu Hause zu arbeiten, so dass sich deren Berufspendlerwege verringern; und es besteht die Chance, dass Menschen zuziehen oder als Gäste eine längere Zeit auf Usedom verbringen, die nicht mehr an einen physischen Arbeitsplatz gebunden sind (*digital nomads*). Zum anderen ist eine gute digitale Infrastruktur die Voraussetzung für neue, flexiblere und damit nutzerorientiertere Mobilitätsangebote.
- Die Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit Verkehrsinfrastruktur bietet die Chance, den Straßen und Schienenverkehr auf Usedom effizienter und sicherer zu gestalten.
- Vollautomatisiert (autonom) fahrende Fahrzeuge können in der Zeitperspektive des Raumentwicklungskonzepts ebenfalls eine Rolle spielen, zumindest als Testbetrieb im ÖPNV.

„New Economy“

Die Bedeutung des **Online-Handels** ist insbesondere beim Kauf von Waren, die nicht den täglichen Bedarf abdecken, in den letzten Jahren stark gestiegen und wird zukünftig weiter zunehmen. Ein Treiber dieser Entwicklung ist nicht zuletzt die COVID-19-Pandemie, die Änderungen beim Einkaufsverhalten erzwingt. Einkaufsfahrten der Kunden mit dem Pkw werden dabei durch Lieferverkehre der Zustelldienste mit Kleintransportern ersetzt (KEP-Verkehre). Die Nahversorgung mit Lebensmitteln wird aber vermutlich in den nächsten Jahren auch weiterhin überwiegend über individuelle Einkaufsfahrten der Bevölkerung und sich selbst versorgender Urlaubsgäste abgedeckt. Dennoch haben gerade die großen Lebensmittelunternehmen in den letzten Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen, um Lieferdienste auch in ländlich strukturierten Gebieten anbieten zu können, was Einkaufsfahrten zumindest teilweise ersetzen würde und neue Serviceangebote für den wachsenden Markt der hochbetagten Senioren mit eigenem Haushalt ermöglicht.

Die Digitalisierung im Verkehr ist auch Voraussetzung für kommerzielle und nicht-kommerzielle digitale Mobilitätsplattformen für Auskunft/Verbindungssuche, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten. Sie stehen heute bereits lokal, regional und bundesweit (z. B. Free Now, DB Navigator) zur Verfügung.

Dadurch entstehen günstige Rahmenbedingungen für eine effizientere Verkehrsabwicklung und neue Mobilitätsangebote der sogenannten **Plattform-Ökonomie**, die über das Internet oder Smartphone-Apps aufgerufen werden können und die scharfe Grenze zwischen privatem Individualverkehr (Pkw, Fahrrad) und öffentlichem (Nah-) Verkehr auflösen. Diese Mobilitätsangebote sind nutzerorientierter („on-demand“) und teilweise auch preiswerter und damit attraktiver als der heutige ÖPNV oder Taxiverkehre:

- öffentliche Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing (z. B. Car-Sharing mit multifunktional genutzten Fahrzeugen der Gemeinde)
- nachfragegesteuerte On-Demand-Verkehre (z. B. geteilte Fahrten zwischen allen Punkten in einem Bediengebiet ohne Bindung an einen festen Linienweg oder Fahrplan)
- Sharing-Angebote, die oftmals von Gemeinden und Landkreisen gewünscht werden und neue Geschäftsfelder von Verkehrsunternehmen sein können
- nichtkommerzielle, ehrenamtliche bzw. privat organisierte Mobilitätsangebote (z. B. Bürgerbus-Verkehre oder private Mitfahrvermittlung)
- Integration von Ride-Sharing-Angeboten in den ÖPNV

Bereits heute haben sich neue Anbieter am Markt etabliert, die ihre Geschäftsmodelle und Mobilitätsangebote für die „*erste bzw. letzte Meile*“ gezielt auch im ländlichen Raum bzw. in Tourismusregionen anbieten. Für eine langfristig erfolgreiche Etablierung solcher Angebote wird es aber weiterhin starke Partner vor Ort brauchen, die dabei helfen, das wirtschaftliche Risiko abzufedern.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Der wachsende Online-Handel wird zwar nicht unbedingt zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens führen, aber die Qualität des Verkehrs wird sich ändern (weniger Pkw-Fahrten, mehr Fahrten mit Kleintransportern, ggf. mit Bündelungseffekten).
- Neue, flexible und damit nutzerorientiertere Mobilitätsangebote der Nahmobilität (erste/letzte Meile) im Stadtgebiet oder zu Zielen in der näheren Umgebung können eine wichtige Rolle als Zubringer zum linien- und fahrplangebundenen ÖPNV einnehmen. Richtig eingesetzt, können sie eine wichtige Ergänzung im Portfolio des multimodalen Mobilitätsangebots sein und damit Pkw-Fahrten reduzieren. Ob diese Angebote ganzjährig wirtschaftlich auskömmlich gestaltet werden, hängt davon ab, inwieweit es den Anbietern gelingt, das Nachfragepotenzial von Bevölkerung und Touristen auszuschöpfen. Gegebenenfalls sind geeignete Finanzierungslösungen unter Einbeziehung der Nutzer (indirekte Umlagefinanzierung),

der öffentlichen Hand (Landkreis, Gemeinden) oder von Dritten zu entwickeln, um dauerhafte Lösungen zu etablieren.

- Multimodale Mobilitätsplattformen sind ein wichtiges Instrument zur informativen Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote auf Usedom. Dies schafft Übersichtlichkeit und baut Nutzungsbarrieren ab.

Rechtsrahmen - Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

Vor allem im Bereich der Ride-Pooling-Dienste haben sich die Gesetze in den letzten Jahren weiterentwickelt bzw. werden und müssen kontinuierlich den neuen Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsanbietern angepasst werden. Aktuell wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert.

Demnach gibt es zwei Genehmigungstatbestände für Ride-Pooling-Dienste, wobei die Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger gestärkt wird:

- Einordnung von bedarfsgesteuerten Pooling-Diensten des ÖPNV als Linienverkehr und Gewährleistung von Barrierefreiheit
- Pooling-Dienste „außerhalb des ÖPNV“ ohne generelle Rückkehrpflicht, kann aber von den Kommunen für auftragslose Pooling-Fahrzeuge eingeführt werden (kommunale Satzung oder Nahverkehrsplan), ebenso Vorgaben zu Sozialstandards und Pooling-Quote

Außerdem gilt im Mietwagenverkehr zwar weiterhin die Rückkehrpflicht, aber es wird Möglichkeiten zur Ausgestaltung bei weiten Entfernungen geben (z. B. Zulassung eines zweiten Betriebssitzes); zudem wird auf die Einführung einer Vorbestellfrist verzichtet. Des Weiteren können die Betreiber von Mobilitätsplattformen dazu verpflichtet werden Mobilitätsdaten bereitzustellen, wenn die Mobilitätsplattform genehmigungspflichtig ist. Eine generelle Genehmigungspflicht zur Sicherstellung der Rechtssicherheit gibt es bei Angeboten der digitalen Fahrtvermittlung.

Auswirkungen auf die Insel Usedom

- Die Novellierung des PBefG bietet auch für die Insel Usedom Erleichterungen bei der Etablierung von flexiblen (On-Demand) Verkehren.

Mögliche Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten

Die COVID-19-Pandemie und die damit verbundenen Empfehlungen und Regelungen zum zwischenmenschlichen Kontaktverhalten haben sich auch auf das Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung ausgewirkt. Besonders betroffen hiervon ist der öffentliche Personennahverkehr. Er beruht auf dem Einsatz von Kollektivverkehrsmitteln (Bus- und Bahnfahrzeuge), deren wirtschaftlicher Anreiz darin besteht, möglichst viele Fahrgäste in einem Transportgefäß zu befördern, weil ein „Teilen“ der damit verbundenen Kosten die Kosten für den Einzelnen besonders geringhält. Das in einer Pandemie gebotene Abstandhalten ist unter diesen Bedingungen jedoch meist nicht möglich.

Seit dem Beginn der Pandemie lässt sich daher ein starker Nachfragerückgang in allen öffentlichen Verkehrsmitteln beobachten, der seinen bisherigen Höhepunkt während des sogenannten „Lockdowns“ zwischen Mitte März und Mitte Mai erreichte und der sich nicht nur mit dem Herunterfahren des öffentlichen Lebens begründen lässt, sondern auch auf ein generelles Meiden von Kollektivverkehrsmitteln zurückzuführen ist. Bis zum Spätsommer 2020 haben sich das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen dann allmählich wieder den Bedingungen vor Beginn der COVID-19-Pandemie angenähert, um im zweiten Lockdown ab November 2020 erneut zu sinken. Das frühere Nachfrageniveau wurde bis lang nicht wieder erreicht.

In verschiedenen Studien und Mobilitätserhebungen wird aktuell versucht, die Entwicklung zu erfassen und die mittel- bis langfristigen Effekte der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten abzuschätzen (u. a. Forschungsprojekt MOBICOR). Als erstes Zwischenfazit lässt sich feststellen:

- Ursprüngliche Annahmen, dass sich die ÖV-Nachfrage bis zum Herbst 2020 wieder auf das Ausgangsniveau einschwingt, haben sich bislang nicht bestätigt, vor allem aufgrund des Fortbestehens der Pandemie-Situation und der damit verbundenen Verhaltensregeln.
- Langfristig wird das alte (verkehrsmittelunabhängige) Mobilitätsniveau vermutlich wieder erreicht. Inwieweit sich Verhaltensformen, die während der Pandemie neu oder verstärkt eingeübt wurden und die eine reale Ortsveränderung überflüssig machen (z. B. Kontaktpflege über digitale Kommunikationsmittel/Videokonferenzen statt Treffen und Besuche, Online-Shopping statt Einkaufsbummel, Homeoffice statt Arbeiten im Betrieb), langfristig durchsetzen, lässt sich derzeit nicht sagen. Vermutlich wird aber zumindest die arbeits- und versorgungsbezogene Mobilität das alte Niveau nicht mehr erreichen.
- Der öffentliche Verkehr ist bislang der „Verlierer“ in der Pandemie – zugunsten des privaten Pkw und eines stärkeren Rad- und Fußverkehrs. Vermutlich werden diese Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl zumindest längerfristig Bestand haben und auch für den Freizeitverkehr (auch Urlaub) gelten, wenn nicht gezielt gegengesteuert wird.
- Ein Gegensteuern ist frühestens zu einem Zeitpunkt möglich, zu dem die Pandemie beendet oder zumindest unter Kontrolle ist und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wieder ohne erhöhte Gesundheitsrisiken möglich erscheint. Bis es so weit ist, sind die Stellschrauben auf der „Angebotsseite“ sehr begrenzt (z. B. Hygienekonzepte, größere Beförderungskapazitäten zur Entzerrung von Stoßzeiten). Größere Steuerungsmöglichkeiten liegen auf der „Nachfrageseite“; sie sollten darauf ausgerichtet sein, die Verkehrsnachfrage besser über den Tag hinweg zu verteilen.

5 Analyse vorhandener Leitbilder und Ziele

Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der Auswertungen vorliegender Studien und Planwerke zu Leitbildern und Zielen für die Bereiche Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr. Eine ausführlichere Dokumentation der Analyse findet sich in Anhang 5.

5.1 Begriffsdefinition

Die nachfolgenden dargestellten Auswertungen zu Leitbildern und Zielen haben gezeigt, dass in den gesichteten Quellen (vgl. Anhang 1) Visionen/Leitbilder/Leitlinien, allgemeine oder konkrete Ziele und teilweise auch Handlungsoptionen bzw. Maßnahmen miteinander kombiniert oder vermischt werden. Da es sich dabei jedoch um unterschiedliche Kategorien handelt, erfolgt zunächst eine Begriffsdefinition.

Visionen bzw. Leitbilder ...

- sind kraftvolle Bilder, wie Leben, Tourismus und Mobilität in der Region Usedom zukünftig funktionieren soll;
- beschreiben in der Regel keinen Veränderungsprozess, sondern einen angestrebten Zielzustand;
- sind häufig nicht an einen klar definierten Zeithorizont gebunden;
- sollen begeistern und zugleich fassbar und kommunizierbar sein, damit sie sowohl politischen Entscheidungsträgern als auch der Bevölkerung vermittelt werden können.

Ziele...

- sind notwendig, um die Visionen bzw. Leitbilder zu verwirklichen;
- lösen die Vision bzw. das Leitbild in einzelne Bestandteile und zeigen den Weg dorthin auf (Was?);
- sollten daher konkret und möglichst auch messbar sein;
- können Zeitpunkte festlegen, bis wann ein Zielzustand erreicht sein soll (Wann?).

Handlungsoptionen und Maßnahmen ...

- sind handlungsorientiert;
- zeigen Wege um Erreichen eines Ziels auf (Wie?):
- unterscheiden sich voneinander im Grad der Konkretisierung (allgemeine Handlungsoptionen lassen sich zu konkreten Maßnahmen weiterentwickeln);
- leisten einen Beitrag dazu, die Vision/das Leitbild Realität werden zu lassen.

Anhand dieser Orientierung wurden die Studien und Planwerke ausgewertet und die dort enthaltenen Aussagen den jeweiligen Kategorien zugeordnet, unabhängig davon wie sie im Originaldokument zugeordnet sind und auch wenn die Aussagen aufgelöst werden mussten, weil verschiedene Kategorien miteinander vermischt sind.

5.2 Vorhandene Leitbilder und Ziele zu Verkehr und Mobilität

Vorliegende Studien wie das Integrierte Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wollin (2006) und Planwerke wie der Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018) oder der Nahverkehrsplan 2017 – 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald enthalten eine Vielzahl von verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen zum künftigen Mobilitätsangebot in der Region Insel Usedom. Je nach Charakter und Betrachtungsraum der Quelle beziehen sich dabei Aussagen unmittelbar auf die Insel Usedom, oder sie lassen sich zumindest auch auf Usedom übertragen, wie z. B. bei landkreis- oder landesweit gültigen Planwerken, die oftmals ein Leitbild für bestimmte Raumtypen formulieren, zu denen auch Usedom gehört. Demnach findet Mobilität ressourcenschonend statt und ist barrierefrei sowie zu vertretbaren Kosten möglich. Die Mobilitätsangebote sind vernetzt (intermodales Verkehrssystem) und sichern die Erreichbarkeit der Region in einer angemessenen Zeit. Verkehr wird so weit wie möglich vermieden. Als konkrete Ziele werden u. a. genannt die Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt (Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, die Nachfrageverlagerung vom MiV auf den "Umweltverbund" (v. a. Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr), die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Abbau von Barrieren.

Die Quellen decken einen relativ langen Zeitraum der verkehrspolitischen Willensbildung von fast fünfzehn Jahren ab. Umso erstaunlicher wirken die Kontinuität und die Konsequenz, mit der das übergeordnete Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in allen Quellen postuliert wird. Ein Paradigmenwechsel ist ebenso wenig festzustellen wie Widersprüche oder Gegensätze zwischen den Aussagen. Lediglich die Aussage im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018), dass *„bei der Verkehrsplanung und deren praktischer Umsetzung [...] die verschiedenen Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln“* [sind], lässt Interpretationsspielräume zu, ob „Gleichberechtigung“ auch bedeutet, dass der bislang oftmals begünstigte motorisierte Individualverkehr zugunsten des benachteiligten Rad- und Fußverkehrs zukünftig schlechter gestellt werden darf, um mehr „Augenhöhe“ zwischen den Verkehrsarten zu schaffen, wenn es beispielsweise um die Neuverteilung der knappen Ressource „Verkehrsfläche“ geht.

Die Auswertung der Studien und Planwerke zu Leitbildaussagen und Zielen für bestimmte Verkehrsarten und Verkehrsmittel ergab ein differenziertes Bild:

- Zum **fließenden Kfz-Verkehr** enthielten die ausgewerteten Studien und Planwerke praktisch keine Leitbildaussagen. Lediglich im Integrierten Verkehrsentwicklungs-

konzept Usedom-Wollin (2006) wird das visionäre Zukunftsbild einer „autoverkehrs-armen“ Insel Usedom mit hoher Erholungswirkung für Urlauber gezeichnet. Die konkreten Ziele zum fließenden Kfz-Verkehr streben vor allem eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, dessen optimalere Verteilung sowie eine Umkehr beim Straßeninfrastrukturausbau (Erhalt statt Neubau) an.

- Leitbildaussagen oder Ziele zum **ruhenden Kfz-Verkehr**, z. B. in Bezug auf Flächenkonkurrenz, Parkraummanagement und -bewirtschaftung, enthält keine der ausgewerteten Studien und Planwerke.
- Die Leitbildaussagen zum **ÖPNV** skizzieren eine stärkere Orientierung am Bedarf und damit u. a. auch eine größere Flexibilität sowie eine starke Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel sowohl untereinander (auch tariflich) als auch mit anderen Verkehrsmitteln. Es werden jedoch keine Leitbilder dazu formuliert, wie der ÖPNV auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen reagieren soll. Die konkreten Ziele zum ÖPNV greifen die Leitbildaussagen (bedarfsgerecht, integriert, effizient) auf und konkretisieren diese weiter im Hinblick auf die vom ÖPNV zu leistenden Beiträge, u. a. Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region im öffentlichen Verkehr und der ÖPNV-Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge im Nahbereich, Unterstützung der klimapolitischen Ziele der Region, Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsangeboten sowie nachhaltige wirtschaftliche Ausgestaltung und Verbesserung des Komforts.
- Die generelle Absicht, zukünftig den umweltfreundlichen **Rad- und Fußverkehr** stärker in den Vordergrund zu rücken, kommt zwar in den verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen der ausgewerteten Studien und Planwerke sehr gut zum Ausdruck. Gerade deshalb ist es umso erstaunlicher, dass für den Radverkehr gar keine und für den Fußverkehr nur ansatzweise eine konkretere Ausgestaltung in Form eines Leitbilds erfolgt. Konkrete Ziele finden sich hingegen nur zum Radverkehr (v. a. Verbesserung der Bedingungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr Ausbau und Pflege des Radwegenetzes multimodalen, Erleichterung der Nutzung, Erhöhung der Verkehrssicherheit), während die Ziele zum Fußverkehr nur sehr allgemein formuliert sind (besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit).
- Zum **Waren- und Gütertransport** sind in den ausgewerteten Studien und Planwerken keine Leitbilder formuliert. Lediglich im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018) findet sich hierzu die Aussage, dass der Wirtschaftsverkehr gewährleistet und die dafür erforderliche Infrastruktur ausgebaut werden soll, was für die Region Insel Usedom wenig Relevanz hat. Allgemeine Ziele beziehen sich vor allem auf eine umwelt- und tourismuserträglichere Gestaltung des Wirtschafts- und Güterverkehrs. Nicht im Einklang mit den verkehrsmittelübergreifenden Zielen einer umweltfreundlicheren Mobilität steht das im Integrierten Landesverkehrsplan enthaltene Ziel, die Potenziale Inbound-Tourismus am Flughafen Heringsdorf, u. a. aus innerdeutschen Herkunftsdestinationen, besser abschöpfen zu wollen.

5.3 Vorhandene Leitbilder zum Tourismus

Touristische Leitbildaussagen finden sich im Tourismuskonzeptes Usedom (2015), im Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) (Kreientwicklungskonzept) Landkreis Vorpommern-Greifswald (3/2018), im Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (02/2015) sowie im Integrierten Verkehrskonzept Usedom-Wollin (2006). Die touristischen Leitbilder bzw. Leitbildaussagen betonen alle die ökonomische Bedeutung des Tourismus für Usedom, die gesichert und weiterentwickelt werden soll. Dies soll aber in Einklang mit der Verkehrsentwicklung erfolgen, die als Problem in allen Konzepten thematisiert wird. Alle Konzepte betonen die große Bedeutung der Bäderarchitektur sowie von Natur und Landschaft als Grundlage des Tourismus. Angestrebt wird eine stärkere Teilhabe des Achterlandes an der Tourismusentwicklung. Dazu soll die touristische Infrastruktur weiterentwickelt werden, insbesondere für den Aktivtourismus (Radfahren, Wandern, Wassersport) im ländlichen Raum. Im Tourismuskonzept wird als neuer Aspekt auch eine Ausrichtung auf den internationalen Tourismus formuliert und die Bedeutung des Flughafens Heringsdorf dafür betont. Dies kann sich zum Widerspruch mit der angestrebten nachhaltigen Tourismusentwicklung entwickeln, die in den neueren regionalen Entwicklungskonzepten als Leitbildaussage formuliert ist.

5.4 Vorhandene Leitbilder zum „Leben und Arbeiten“ in der Region

Leitbildaussagen zum Leben und Arbeiten in der Region Insel Usedom finden sich im Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Vorpommern-Greifswald (Kreientwicklungskonzept) (2018) und im Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald (2015).

Beide Leitbilder wollen dazu motivieren, den Landkreis als attraktiven Lebensraum wahrzunehmen und durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegenzuwirken. Die Qualität des Lebens wird über unterschiedliche Handlungsfelder adressiert, wobei das IREK (2018) inhaltlich auf dem ILEK (2015) aufbaut. Daher sind die Handlungsfelder im ILEK zahlreicher und die Ausführungen umfassender. Eine Darstellung der Inhalte der einzelnen Handlungsfelder würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen, da alle Handlungsfelder für die Qualität von Leben und Arbeiten in der Region relevant sind.

6 Zukunftsperspektiven für die Raumentwicklung auf Usedom

6.1 Tourismus als „Taktgeber“ und Wechselbeziehungen

Aus den Zustandsanalysen (vgl. Kapitel 3) wird deutlich, dass der Tourismus bisher *der* zentrale „Taktgeber“ für der Entwicklung der Insel Usedom war und diese Rolle auch zukünftig wahrnehmen wird. Hieraus ergeben sich Implikationen der touristischen Entwicklungen auf andere Bereiche wie „Leben und Arbeiten“ sowie „Verkehr“, insbesondere dann, wenn die touristische Entwicklung ungesteuert verläuft. Dies wurde auch von den Teilnehmenden der 1. Zukunftskonferenz (vgl. Kapitel 2.2) so gesehen.

Abbildung 6 verdeutlicht diese Wechselbeziehungen in plakativer Form:

- Der Tourismus schafft Arbeitsplätze in einer ansonsten strukturschwachen Region und sichert damit die Erwerbsgrundlage für die hier lebenden Menschen. Gäste und Besucher stärken mit ihrer Nachfrage zugleich auch Rentabilität von Versorgungs- und Freizeitangeboten, die es in diesem Umfang allein für die örtliche Bevölkerung nicht gäbe, was dieser zugutekommt (positive Korrelation).
- Eine unter diesen Wirtschaftlichkeits- und Versorgungsaspekten wünschenswerte jährliche Steigerung der Gästezahlen verbindet sich jedoch mit einem stark steigenden Flächen- und Ressourcenverbrauch an Bauland und Bestandsgebäuden, die der örtlichen Bevölkerung oder Zuzüglern dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Folge dieser Verknappung sind steigende Miet- und Baulandpreise, was langfristig auch zur Verdrängung führen kann, so dass beispielweise die Pendelentfernungen von Arbeitsplatzpendlern steigen (negative Korrelation).
- Mit steigenden Touristenzahlen und Pendlerentfernungen nimmt wiederum das Aufkommen im Personen- und Warenverkehr (Versorgungslogistik) zu. Ob dieser Verkehr als beeinträchtigend empfunden wird, ist abhängig davon, mit welchen Verkehrsmitteln er durchgeführt wird und wie er organisiert ist (neutrale Korrelation).
- Nutzen Einheimische und Gäste bei der An- und Abreise sowie vor Ort überwiegend den Pkw als Verkehrsmittel, beeinträchtigen Flächenverbrauch, Staus, Lärm und Luftschadstoffe die Lebensqualität der Bevölkerung und die Aufenthaltsqualität der Touristen – und dies umso mehr, je stärker der Kfz-Verkehr zunimmt. Langfristig kann diese Entwicklung auch dazu führen, dass Gäste sich andere Urlaubsziele suchen und damit die wirtschaftliche Grundlage der Insel gefährdet wird (negative Korrelation).

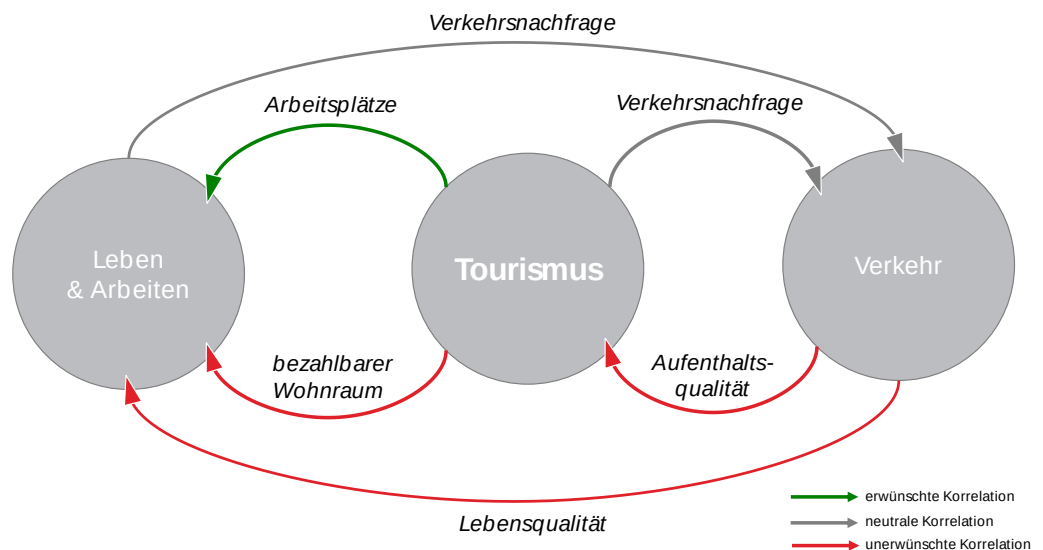


Abbildung 6: Wechselbeziehungen zwischen „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“

„Tourismus“ und „Leben und Arbeiten“ sowie „Verkehr“ stehen also in Wechselbeziehungen zueinander, wobei „Tourismus“ und „Leben und Arbeiten“ wichtige Stellschrauben zur Begrenzung der Verkehrsmenge sind. Hierbei ist zwischen **Rückkopplungsschleifen** und **Wirkungsketten** zu unterscheiden:

- Eine Rückkopplungsschleife beschreibt eine Sequenz von Auswirkungen, die am Ende zu einem Ausgleich bezogen auf den ersten Aspekt der Sequenz führt bzw. diesen Aspekt umkehrt.
Beispiel Rückkopplungsschleife „Touristisches Wachstum“: steigende Touristenzahlen → mehr Beherbergungsbetriebe → steigender Bedarf an Arbeitskräften und Zunahme der Wohnraumknappheit → Zunahme der Pendlerzahl und der Pendlerweiten → Zunahme der Verkehrsbelastung → Rückgang der Aufenthaltsqualität → sinkende Touristenzahlen (→ Verlust von Arbeitsplätzen)
- Eine Wirkungskette beschreibt eine Sequenz von Auswirkungen, die nicht zu einem Ausgleich führt.
Beispiel Wirkungskette „unzureichendes ÖPNV-Angebot“: Relation mit hoher Verkehrsnachfrage ohne ausreichendes ÖPNV-Angebot (z. B. eingeschränkte Bedienzeiten) → steigende Pkw-Nutzung → steigende Belastung im Straßenverkehr → Zunahme von Staus und steigende Wahrnehmung der „Pkw-Anhängigkeit“ → sinkende Attraktivität als Urlaubsort → Rückgang der Touristenzahlen → Verlust von Arbeitsplätzen

6.2 Szenarien der touristischen Entwicklung

6.2.1 Äußere Einflussfaktoren auf die touristische Entwicklung

Die touristische Entwicklung der Insel Usedom kann von äußeren, auf lokaler Ebene nicht oder kaum steuerbaren Faktoren beeinflusst werden. Dabei handelt es sich meist um allgemeine gesellschaftliche oder technologische Trends und Entwicklungen. Sie sind eine Herausforderung für bestehende Strukturen, bieten aber oftmals auch Chancen. Die äußeren Einflussfaktoren sind in ihrer zukünftigen Bedeutung und Entwicklung häufig nicht genau vorhersehbar. Dennoch müssen sie berücksichtigt werden, um als Destination und Lebensraum zukunftsfähig zu sein. Sie bilden somit einen Handlungsrahmen für das regionale Raumentwicklungskonzept und sollen im Einklang mit dem integrierten Leitbild stehen.

Ein wichtiger Faktor, der den Bereich „Tourismus“ beeinflussen kann, ist beispielsweise die touristische Orientierung: In welche Richtung entwickelt sich die Tourismusnachfrage? Hält der Trend zum Deutschlandtourismus an oder verteilt sich die Nachfrage zukünftig wieder internationaler und der Deutschlandtourismus nimmt ab? Auch Investitionen im Tourismus stellen einen Einflussfaktor dar: Wird weiterhin in touristische Immobilien investiert oder verstärkt in andere Finanzprodukte?

Im Bereich „Leben und Arbeiten“ können Einflussfaktoren die demografische Entwicklung (Bevölkerungsabnahme und Überalterung oder gleichbleibende Bevölkerungszahl und Zuzug jüngerer Bevölkerung) oder die Entwicklung der Wirtschaftsbranchen (Bleibt Tourismus als Monostruktur bestehen oder siedeln sich neue Unternehmen infolge der Digitalisierung auf der Insel an?) sein.

Ein äußerer Einflussfaktor im Bereich „Mobilität und Verkehr“ kann beispielsweise das sich veränderte Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung sein (Bleibt der private Pkw das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel oder nimmt dessen Bedeutung zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel ab?). Ein weiterer Einflussfaktor sind die Trends bei innovativen Mobilitätsangeboten (Setzen sich innovative Mobilitätsangebote, wie z. B. Carsharing, auch auf Usedom durch oder bleiben sie ein Nischensegment in Großstädten?).

In den drei Bereichen „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“ wurden für Usedom relevante äußere Einflussfaktoren identifiziert und die Bandbreite der möglichen Entwicklung beschrieben, um deren Einfluss auf die touristische Entwicklung zu verdeutlichen (vgl. Kapitel 4). Die nachfolgend dargestellten äußeren Einflussfaktoren fanden unter den Teilnehmenden der 1. Zukunftskonferenz (vgl. Kapitel 2.2) grundsätzliche Zustimmung und können als „Leitplanken“ für die zukünftige Entwicklung der Insel Usedom betrachtet werden.

Einflussfaktor	Trend / mögliche Entwicklung A	Trend / mögliche Entwicklung B
Tourismus		
Touristische Orientierung	Der Trend zum Deutschland-tourismus hält auch nach der Coronakrise an.	Die touristische Nachfrage verteilt sich wieder internationaler; der Deutschlandtourismus wird schwächer.
Investitionen im Tourismus	Geldanlagen erfolgen auch weiterhin verstärkt in (touristische) Immobilien.	Geldanlagen erfolgen verstärkt in andere Finanzprodukte.
Hygienerestriktionen beim Reisen	Hygienerestriktionen (z. B. Impfpass) behindern das freie Reisen und Reduzieren das Reiseaufkommen.	Hygieneauflagen lassen ein freies Reisen zu und führen wieder zu einer Zunahme des Reiseaufkommens.
Meeting-, Incentive-, Congress- & Event-Tourismus (MICE)	Geschäftsreise- & MICE-Tourismus bleibt wie zuvor.	Internetgestützte Meetings führen zu einer deutlichen Reduktion des Geschäftsreise- & MICE-Tourismus.
Wohnmobiltourismus	Camping- und Wohnmobiltourismus nehmen weiter zu.	Camping- und Wohnmobiltourismus nehmen wieder ab.
Leben und Arbeiten		
Wirtschaftsbranchen/ Arbeitsplätze	Tourismus als nahezu wirtschaftliche Monostruktur auf Usedom bleibt bestehen.	Ausbau der digitalen Infrastruktur führt zur Ansiedlung neuer Unternehmen und Home-Office; Standortentscheidungen werden stärker durch digitale Infrastruktur und weiche Standortfaktoren geprägt.
Demografische Entwicklung	Demografische Entwicklung gemäß Prognose → Abnahme - 10 % und Überalterung	Bevölkerungszahl gleichbleibend, Zuzug jüngerer Menschen
Berufspendler	Beschäftigte im Tourismus leben überwiegend auf dem deutschen Festland und/oder pendeln aus Polen ein.	Beschäftigte im Tourismus leben weiterhin größtenteils auf der Insel und/oder pendeln aus Polen ein.
Kommunikationsinfrastruktur	Ausbau der digitalen Netzinfrastruktur (Mobilfunk, schnelles Internet) erfolgt langsam.	Ausbau der digitalen Netzinfrastruktur (Mobilfunk, schnelles Internet) erfolgt schnell.
Wohnen und Familiengründung auf der Insel	Wohn-Baulandmangel, Baulandpreise und Immobilienpreisentwicklung ermöglichen es nur wohlhabenden Bevölkerungsgruppen auf die Insel zu ziehen → Wegzug junger Familien	Kommunale Bauland- und Wohn-Immobilienentwicklung ermöglichen Verbleib und Zuzug junger (auch einkommensschwächerer) Familien.

Einflussfaktor	Trend / mögliche Entwicklung A	Trend / mögliche Entwicklung B
Mobilität und Verkehr		
Rechtlicher Rahmen für innovative Mobilitätsangebote	Die bereits umgesetzte Anpassung des Rechtsrahmens (Personenbeförderungsgesetz) erleichtert die Etablierung von flexiblen (On-Demand-) Verkehrsangeboten.	
Verkehrsmittelbesitz (Sharing)	Geteilte Verkehrsmittel / geteiltes Fahren bleiben ein Nischenprodukt in den großen Städten (konstante bzw. steigende Motorisierungsquote).	Geteilte Verkehrsmittel / geteiltes Fahren setzt sich durch, auch auf dem Land; der private Pkw-Besitz nimmt ab (rückläufige Motorisierungsquote).
Verkehrsmittelwahl	Der (private) Pkw bleibt mit großem Abstand weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel.	Die Bedeutung des (privaten) Pkw nimmt ab. Die Menschen sind verstärkt multi- und intermodal unterwegs.
Mobilitätskosten des privaten Pkw	Mobilitätskosten des Pkw entwickeln sich weiterhin moderat.	Mobilitätskosten des Pkw steigen deutlich an (CO ₂ -Bepreisung, Maut, ...) und sind deutlich höher als im öffentlichen Verkehr.
Elektromobilität	Der Anteil von E-Pkw an der Fahrzeugflotte steigt nur langsam. E-Bikes bleiben gegenüber Fahrrädern in der Minderheit.	Der Anteil von E-Pkw an der Fahrzeugflotte steigt sehr schnell. E-Bikes sind die am häufigsten vorkommenden Zweiräder.
Innovativen Mobilitätsangebote	Innovative Mobilitätsangebote (Sharing-Fahrzeuge, On-Demand-Verkehre) setzen sich nicht durch und bleiben ein Nischensegment in Großstädten.	Innovative Mobilitätsangebote etablieren sich auch in ländlichen Räumen / Tourismusregionen und ergänzen dort den liniengebunden ÖPNV.
Autonomes Fahren	Vollautomatisierte, fahrerlose Fahrzeuge sind erst weit nach 2040 einsatzreif.	Vollautomatisierte, fahrerlose Fahrzeuge werden zumindest für den Testbetrieb im ÖPNV spätestens 2030 einsatzreif sein.
Mobilitätsplattformen	Multimodale Mobilitätsplattformen beschränken sich weitgehend auf eine verkehrsmittelübergreifende Reiseverbindungsauskunft.	Multimodale Mobilitätsplattformen für eine verkehrsmittel- und anbieterübergreifende Mobilitätsplanung, Reservierung/Buchung und Bezahlung stehen zur Verfügung.
Straßeninfrastrukturprojekte	Swine-Tunnel in Świnoujście als dritte feste Inselzufahrt ist im Bau.	
	Ortumfahrung Wolgast (B 111) als vierte feste Inselzufahrt steht vor Baubeginn	
Schieneninfrastrukturprojekte	Kein Ausbau der UBB-Infrastruktur; weiterhin nur maximal	Infrastrukturausbau der Usedomer Bäderbahn für 20-min-Takt erfolgt.

Einflussfaktor	Trend / mögliche Entwicklung A	Trend / mögliche Entwicklung B
	30-min-Takt auf der Usedomer Bäderbahn möglich.	
	Bahn-Südanbindung (Reaktivierung Karniner Brücke) kommt nicht.	Bahn-Südanbindung (Reaktivierung Karniner Brücke) kommt.

Tabelle 5: Äußere Einflussfaktoren auf die Bereiche Tourismus, Leben und Arbeiten und Mobilität und Verkehr auf Usedom

Vor dem Hintergrund dieser Trends und möglichen Entwicklungen lassen sich **Szenarien für die künftige Entwicklung des Tourismus** als Taktgeber der Regionalentwicklung auf Usedom formulieren. Sie zeigen das Spektrum der möglichen Entwicklungen, auf die ein Integriertes Leitbild auszurichten ist. Zielhorizont der Szenarien ist das Jahr 2030.

Zur Beurteilung der Tourismus-Szenarien ist es hilfreich, zum einen die bisherigen Entwicklungsziele fortzuschreiben und deren Konsequenzen, zum Beispiel für die Verkehrsentwicklung, aufzuzeigen. Zum anderen können alternative Entwicklungspfade beschrieben und in ihrer Konsequenz abgeschätzt und beschrieben werden, um neue Entwicklungsoptionen erkennen und weiterverfolgen zu können. Der sogenannte „Szenarienkorridor“, der sich zwischen gegensätzlichen oder alternativen Entwicklungsszenarien ergibt, unterstützt bei der Entwicklung eines Touristischen Leitbilds für eine gewünschte bzw. angestrebte Entwicklung als Teil eines Integrierten Leitbilds.

6.2.2 Tourismusszenario 1 „Traditioneller Wachstumspfad“

Dieses Szenario geht von einer weiteren, durch ständiges Wachstum geprägten Entwicklung im Tourismus aus:

- Die Zielstellung des Tourismuskonzeptes Usedom 1998 bis 2015⁵ wird fortgeschrieben und für die Insel ein weiteres jährliches Wachstum der Gästeankünfte von 2,5 % angestrebt.
- Es wird des Weiteren angenommen, dass die allgemeine Auslastung der Übernachtungsangebote durch die Stärkung der Vor- und Nachsaison sowie durch eine Zunahme der internationalen Gäste von 37,5 % (2019) auf 45 % bis zum Jahr 2030 steigt.
- Für die Hotels wird angenommen, dass es gelingt, die Auslastung von 54,8 % (2019) auf 60 % bis zum Jahr 2030 zu steigern.
- Gleichzeitig wird eine Steigerung der Übernachtungskapazitäten im gewerblichen Sektor auf Usedom von 55.559 Betten (2019, ohne Ferienwohnungen und Zweitwohnsitze) auf 60.000 Betten in 2030 durch die Realisierung aller geplanten und avisierten Bauprojekte angenommen (vgl. Anhang 6. Übersicht der Übernachtungskapazitäten in Bebauungsplänen und Vorhaben- und Erschließungsplänen auf Usedom).

⁵ Neuere Leitbildaussagen liegen nicht vor.

- Die Zahl der nicht-gewerblichen Betten steigt weiterhin unkontrolliert und führt zur weiteren Verdrängung der lokalen Bevölkerung aufgrund von steigenden Miet- und Kaufpreisen.
- Damit ist und bleibt die Qualität des touristischen Angebots auf Usedom heterogen und hebt sich nicht von anderen Inseln bzw. Küstenzielen in Deutschland ab.
- Der internationale Tourismus wird gestärkt (bspw. durch die Entwicklung des Flughafens Heringsdorf), um neue Zielgruppen für Usedom zu erschließen.
- Die Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste bleibt konstant.
- Trinkwasser wird zum Engpassfaktor und muss vom Festland importiert bzw. zugeleitet werden, da die Inselressourcen ausgeschöpft sind. Das Abwasser wird verstärkt über Świnoujście entsorgt.
- Sofern sich die Verkehrsmittelwahl von Touristen, Berufspendelnden und einheimischer Bevölkerung nicht ändert, d. h. weiterhin sehr Pkw-orientiert ist, führt das in diesem Szenario unterstellte touristische Wachstum dazu, dass die Überlastung des Straßennetzes und damit die Anzahl der Staus (v. a. auf den Inselzufahrten) weiter zunimmt und die damit verbundene Lärm- und Luftschadstoffbelastung ansteigt, insbesondere in der Hauptsaison.

Eine überschlägige Abschätzung⁶ des im Vergleich zum Jahr 2018 zu erwartenden **zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommens im Jahr 2030** und unter der Annahme einer unveränderten Verkehrsmittelwahl bedeutet für die Insel Usedom:

- bis zu **+4.100 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h im Jahresdurchschnitt** (entspricht +2,0 Mio. zusätzliche Kfz-Fahrten/Jahr)
- bis zu **+30.000 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h an Spitzentagen** im Sommer
- bis zu **+9.700 zusätzliche Kfz-Stellplätze** (entspricht ca. +150.000 m² zusätzlich versiegelter Fläche)

6.2.3 Tourismusszenario 2 „Begrenzung + Qualität“

Das zweite Szenarium geht von einer deutlichen Begrenzung des Wachstums der Gästeankünfte aus. Es wird jedoch kein Nullwachstum angenommen, da dies angesichts der durchschnittlichen Auslastungssituation der Übernachtungsangebote und der schon in Realisierung befindlichen neuen Bettenkapazitäten auf Usedom als kein realistisches Szenario erscheint. Folgende Annahmen werden getroffen:

- Die Gästeankünfte auf Usedom steigen jährlich um nur maximal 1 %.

⁶ Annahme einer Steigerung der Übernachtungsgäste von jährlich 2,5 % zzgl. eines Anteils von 10 % zusätzlichen Tagesgästen bei gleichbleibender Aufenthaltsdauer von durchschnittlich 5,1 Tagen, Anstieg der Zahl der Berufspendelnden proportional zum Wachstum der Übernachtungsgäste, konstante Einwohnerzahl (wie 2018), Verkehrsmittelwahl von Einheimischen (Vor-Ort-Mobilität) sowie von Gästen und Berufspendelnden (An-/Abreise- und Vor-Ort-Mobilität) unverändert, Berücksichtigung einer zeitlichen begrenzten Aufenthaltsdauer der Gäste-Kfz und einer wechselnden Stellplatzbelegung

- Die allgemeine Auslastung der Übernachtungsangebote steigt durch Stärkung der Vor- und Nachsaison von 37,5 % (2019) auf 50 %, in den Hotels von 54,8 % (2019) auf 65 %, jeweils bis zum Jahr 2030.
- Die Übernachtungskapazitäten im gewerblichen Sektor steigen nur minimal von 55.559 Betten (2019, ohne Ferienwohnungen und Zweitwohnsitze) auf 56.000 Betten im Jahr 2030, da nur die schon im Planungsprozess genehmigten Bauprojekte realisiert werden.
- Die Zahl der nicht-gewerblichen Betten ist gleichbleibend bzw. sinkt aufgrund einer stärkeren Regulierung bei der Umwandlung von Wohnraum.
- Die Qualität des touristischen Angebots steht überall an oberster Stelle. Die Insel Usedom wird u. a. zur ServiceQ-Region. Auch die Zahlungsbereitschaft der Gäste für höhere Qualität wächst.
- Auf die gezielte Ansprache neuer internationaler Zielgruppen wird verzichtet, da dies nur durch Ausbau des Flugverkehrs in einem relevanten Maß möglich wäre.
- Die Aufenthaltsdauer kann wieder erhöht werden (bspw. durch eine Trendentwicklung hin zu einer längeren Aufenthaltsdauer oder durch die Schaffung von Anreizen für die Gäste).
- Der Trinkwasserverbrauch wird reduziert und orientiert sich am natürlichem Ressourcenangebot der Insel. Der Abwasseranfall wird damit reduziert und die Brauchwassernutzung ausgebaut.
- Auch hier ergibt sich eine Zunahme des Kfz-Verkehrs, sofern sich an der Verkehrsmittelwahl von Übernachtungs- und Tagesgästen, Berufspendelnden und Einheimischen nichts ändert, aufgrund des gebremsten touristischen Wachstums allerdings auf niedrigerem Niveau.
Eine überschlägige Abschätzung⁷ zum zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 und unter der Annahme einer unveränderten Verkehrsmittelwahl bedeutet für die Insel Usedom in diesem Szenario:
 - bis zu **+2.000 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h im Jahresdurchschnitt** (entspricht +0,8 Mio. zusätzliche Kfz-Fahrten/Jahr)
 - bis zu **+11.700 zusätzliche Kfz-Fahrten/24 h an Spitzentagen** im Sommer
 - bis zu **+3.600 zusätzliche Kfz-Stellplätze** (entspricht ca. +56.000 m² zusätzlich versiegelter Fläche)

Eine Verlängerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von Übernachtungsgästen kann dazu beitragen, die Verkehrsspitzen im An- und Abreiseverkehr in den Sommermonaten abzuflachen; im Gegenzug steigt jedoch die Vor-Ort-Mobilität der Gäste.

⁷ Annahme einer Steigerung der Übernachtungsgäste von jährlich 1 %, sonst wie 6.2.2 Tourismusszenario 1, Fußnote 6

6.2.4 Tourismusszenario 3 „Mäßiges Wachstum + Qualität“

Die Tourismusszenarien 1 und 2 wurden in der 1. Zukunftskonferenz mit den örtlichen Akteuren diskutiert (vgl. Kapitel 2.2). Aus dem Diskussionsprozess heraus wurde dann von den Akteuren ein gemeinsam abgestimmtes Tourismusszenario 3 entwickelt und in der 2. Zukunftskonferenz präzisiert, welches ebenfalls auf die in Szenario 2 verfolgte Begrenzung und Qualität setzt, die dort enthaltene Ausgestaltung des touristischen Angebots auf Usedom jedoch modifiziert. Aus fachlicher Sicht ist eine Begrenzung der Zunahme von Gästeankünften auf der Insel von ca. 1%/a zu empfehlen. Inwieweit diese fachliche Empfehlung als politisch verbindlich betrachtet wird, obliegt der Entscheidung des Regionalen Planungsverbands Vorpommern und der mit der Umsetzung des Konzepts betrauten Institutionen.

- Die Gästeankünfte auf Usedom steigen jährlich um maximal 1 %⁸.
- Die allgemeine Auslastung der Übernachtungsangebote steigt durch Stärkung der Vor- und Nachsaison von 37,5 % (2019) bis zum Jahr 2030 auf 45 bis 50 %, in den Hotels von 54,8 % (2019) auf 60 bis 65 %.
- Es findet nur eine geringe Steigerung der gewerblichen Betten durch die Realisierung der schon im Planungsprozess genehmigten Bauprojekte statt.
- Die Umwandlung von Wohnraum in Zweitwohnsitze und Ferienwohnungen kann begrenzt werden.
- Die Qualität des touristischen Angebots steht überall an oberster Stelle. Die Zahlungsbereitschaft der Gäste für höhere Qualität wächst. 33 Premium-Hotels gehen bei der Qualitätsentwicklung beispielhaft voran.
- Die Ansprache internationaler Zielgruppen konzentriert sich nur auf die Quellmärkte Österreich und Schweiz, da von dort ausgabestarke Zielgruppen kommen. Dafür spielt neben dem Flughafen Heringsdorf auch ein sich entwickelndes Nachtzugangebot eine Rolle.
- Die Aufenthaltsdauer kann wieder erhöht werden (bspw. durch eine allgemeine Trendentwicklung hin zu einer längeren Aufenthaltsdauer oder durch das aktive Schaffen von Anreizen für die Gäste).
- Der Trinkwasserverbrauch wird reduziert und orientiert sich am natürlichen Ressourcenangebot der Insel. Abwasseranfall wird reduziert und die Brauchwassernutzung ausgebaut.
- Die Verkehrsentwicklung entspricht weitgehend dem Tourismusszenario 2.

⁸ Das max. Wachstum der Gästeankünfte von 1 % wurde aus dem Diskussionsprozess von der Mehrheit der anwesenden Akteure, touristischen Leistungsträger und den interessierten Bürgerinnen und Bürgern festgelegt. Einheitlich war, dass ein weiter so wie bisher nicht gut für Usedom ist. Gleichwohl sind die Meinungen zur zukünftigen Tourismusentwicklung auf Usedom teils sehr unterschiedlich. So gibt es auch Stimmen, die ein Festschreiben des Status Quo ohne weiteres Wachstum als notwendig erachten oder das Tourismusaufkommen durch gezielte Maßnahmen sogar senken wollen. Es braucht daher weitere Diskussionen, um ein breites, von der Mehrheit der Inselakteure getragenes Verständnis über die zukünftigen Entwicklungen der Insel zu erreichen. Ein regelmäßiger Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern ist notwendig, da diese aus erster Hand die Auswirkungen, die der Tourismus und ein weiteres Tourismuswachstum mit sich bringen, sehen und damit leben müssen (vgl. Maßnahmen LB03, LB04, LD01, LD04).

Das skizzierte Tourismusszenario 3 ist Grundlage für ein Integriertes Leitbild.

7 Integriertes Raumentwicklungskonzept

7.1 Philosophie des Integrierten Raumentwicklungskonzepts

Mobilitätsbedarf verringern und Verkehr vermeiden

Bei der Betrachtung von Zukunftsperspektiven der Raumentwicklung auf Usedom (vgl. Kapitel 6) wurde bereits herausgearbeitet, dass die touristische Entwicklung in vielerlei Hinsicht der „Taktgeber“ für die Insel Usedom ist mit engen Wechselbeziehungen zu den Themen „Leben und Arbeiten“ und „Mobilität und Verkehr“. Diese Wechselbeziehungen müssen in ein ganzheitliches Verständnis bei der Lösung der Verkehrsprobleme auf Usedom einbezogen werden. Ein klassisches „Verkehrskonzept“ zur Bewältigung der verkehrsbedingten Probleme auf Usedom, welches lediglich Vorschläge für eine bessere und möglichst umweltverträglichere Organisation des vorhandenen Verkehrsaufkommens umfasst, wäre daher zu kurz gegriffen, zumal das Verkehrsaufkommen bei einer weiterhin positiv-dynamischen Entwicklung im Tourismus weiter zunehmen wird.

Wichtig dabei ist die Erkenntnis, dass Verkehr realisierter Mobilitätsbedarf ist. Mobilitätsbedarf entsteht, wenn Menschen (Bevölkerung, Touristen) für ihre Aktivitäten Ortsveränderungen durchführen (müssen). Mit steigenden Touristenzahlen, zunehmenden Pendlerentfernungen und langen Wegen zu Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen steigt auch der Mobilitätsbedarf und in der Folge das Verkehrsaufkommen.

Ein integriertes, d. h. auch die Ursachen des Verkehrs berücksichtigendes Konzept muss daher auch raumstrukturelle Wechselwirkungen beachten, über die unmittelbar Einfluss auf die Höhe sowie die räumliche und zeitliche Verteilung des Mobilitätsbedarfs genommen wird. Durch einen intelligenten Einsatz von Steuerungsinstrumenten aus der Regional- und Tourismusplanung soll der Mobilitätsbedarf verringert und somit nicht notwendiger Verkehr weitmöglichst vermieden werden. Der verbleibende Verkehr sollte dann möglichst ressourcenschonend organisiert werden, d. h. auf möglichst kurzen Wegen mit ressourcensparenden und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln statt mit dem (privaten) Pkw.

Integrierte Leitbildentwicklung im Bottom-up-Prozess

Ausgangspunkt des strategisch ausgerichteten integrierten Raumentwicklungskonzepts für Usedom ist das von einem breiten gesellschaftlichen Konsens getragene Leitbild zur künftigen Entwicklung der Insel Usedom, welches die Bereiche „Tourismus“, „Leben und Arbeiten“ sowie „Mobilität und Verkehr“ miteinander verknüpft. Das Integrierte Leitbild zeichnet die Vision einer angestrebten Zukunft.

Grundlage für ein Integriertes Leitbild ist das Tourismusszenario 3 „Mäßiges Wachstum + Qualität“ zur angestrebten touristischen Entwicklung. Darüber hinaus wurden bestehende Leitbildaussagen aus vorliegenden Planwerken und Studien aufgegriffen (vgl. Kapitel 5) und im Rahmen der Zukunftskonferenzen gemeinsam mit lokalen Akteuren sowie Bürgerinnen und Bürgern in den Zukunftskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2) im Hinblick auf ihre Aktualität

überprüft, aktualisiert, ergänzt und ihrer Bedeutung nach eingeordnet. Es wurde deutlich, dass viele bestehende Leitbildaussagen weiterhin Gültigkeit haben. Hierbei wurde „von unten nach oben“ vorgegangen (Bottom-up-Prozess), in dem zunächst Teil-Leitbilder für die drei Themenbereiche erarbeitet wurden. Anschließend wurden die zentralen Aussagen aus den jeweiligen Teil-Leitbildern herausgearbeitet und unter Berücksichtigung der jeweiligen Wechselbeziehungen zu einem alle drei Themen umspannenden Integrierten Leitbild zusammengeführt (vgl. Kapitel 7.2). Das Integrierte Leitbild vermittelt in kompakter und kommunizierbarer Form die Idee, der die zukünftige Entwicklung folgen soll. Die Teil-Leitbilder konkretisieren diese Idee und machen sie fassbarer.

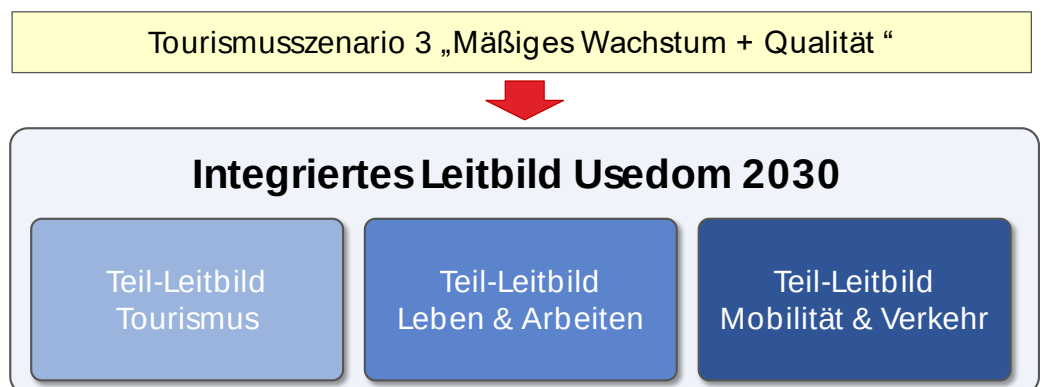


Abbildung 7: Integriertes Leitbild und Teil-Leitbilder

Zeithorizont 2030

Nach dem Wunsch der Mehrzahl der Teilnehmenden an den Zukunftskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2) soll das Leitbild nach Möglichkeit bis zum Jahr 2030 Realität geworden sein. Dieses zeitliche Ziel ist zwar ambitioniert (neun Jahre Umsetzungszeit), gleichwohl jedoch erreichbar, sofern die Interessen, Kräfte und Ressourcen gebündelt werden, um Maßnahmen zu konkretisieren und zielgerichtet umsetzen zu können.

Ziele

Konkrete Entwicklungsziele für den Tourismus, für Leben und Arbeiten und für Mobilität und Verkehr zeigen auf, welchen Beitrag die drei Bereiche leisten können bzw. müssen, damit das Leitbild Realität wird. Soweit dies möglich war, wurden messbare Ziele formuliert. So lässt sich der Grad der Zielerreichung kontinuierlich ermitteln. Ein Nachsteuern im Umsetzungsprozess wird möglich.

Handlungsfelder

Aus dem Abgleich der Zustandsbewertung (Stärken – Schwächen – Chancen – Herausforderungen) mit dem angestrebten Zielzustand des Integrierten Leitbilds und den damit verbundenen Zielsetzungen wurden die Handlungsfelder in den Bereichen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr erkennbar. Den jeweiligen Handlungsfeldern sind entsprechende Maßnahmenvorschläge zugeordnet, die sich in Maßnahmenpaketen bündeln und priorisieren lassen.

Maßnahmen

Für jedes Handlungsfeld wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt, die geeignet sind, das integrierte Leitbild schrittweise Realität werden zu lassen. Die Maßnahmenvorschläge sind dabei so gestaltet, dass sie einen Beitrag zur Erfüllung der Entwicklungsziele in den Bereichen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr leisten. Auch wurde der integrative Ansatz verfolgt, so dass die vorgeschlagenen Maßnahmen auch Ziele in unterschiedlichen Themenfeldern ansprechen können. Darüber hinaus bestehen Querbezüge zwischen verschiedenen Maßnahmen. Dies können bedingte Abhängigkeiten sein (Maßnahme 1 ist Voraussetzung für Maßnahme 2) oder Wirkungsketten (Maßnahme 1 und 2 ergänzen sich) sein.

Die Maßnahmenvorschläge werden im Hinblick auf ihre Wirkungen bzw. ihren Beitrag zum integrierten Leitbild bzw. zur Zielerreichung sowie unter Berücksichtigung des Bedarfs und der Umsetzungsmöglichkeiten priorisiert (hohe, mittlere oder nachgeordnete Priorität). Darüber hinaus erfolgt eine zeitliche Einordnung der Maßnahmen unter Berücksichtigung des für die Vorbereitung und Umsetzung erforderlichen Zeitbedarfs und den Zeitpunkt, zu dem die Maßnahme erforderlich ist bzw. wünschenswert wäre.

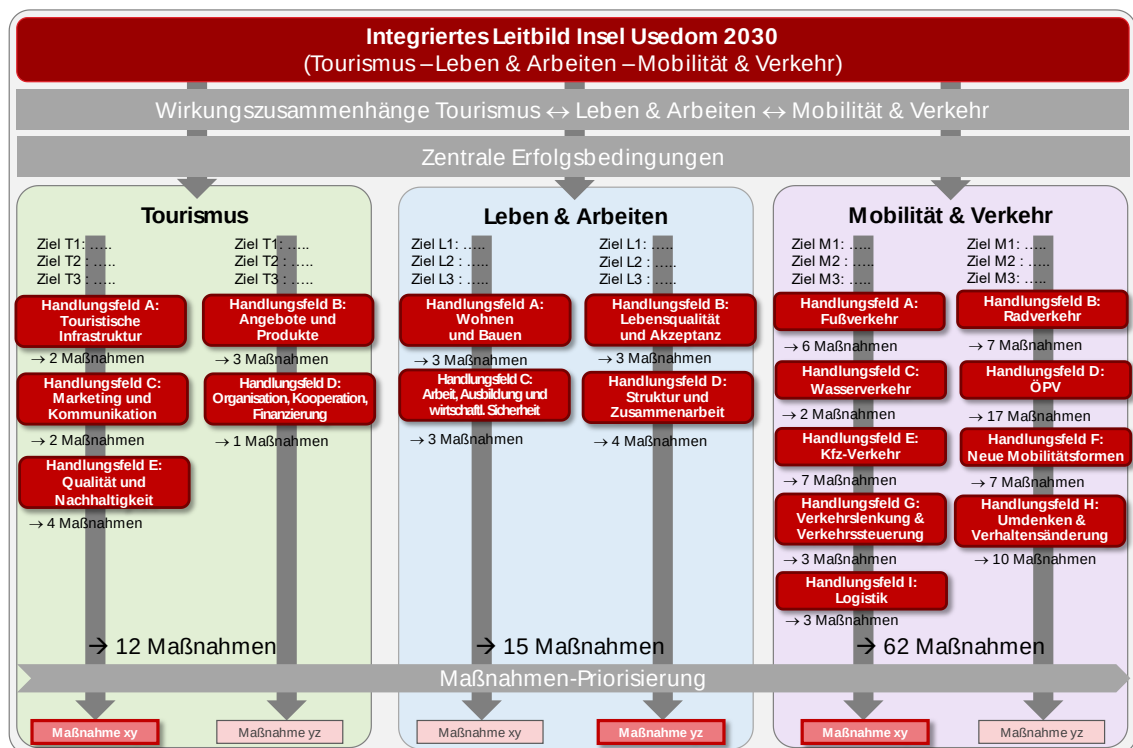


Abbildung 8: Philosophie und Aufbau des Integrierten Raumentwicklungskonzepts

7.2 Integriertes Leitbild der Raumentwicklung für Usedom 2030

Durch inselweite Zusammenarbeit und Qualitätsentwicklung wollen wir mit einem begrenzten Tourismuswachstum sowie einem innovativen und umweltfreundlichen Verkehrsangebot die wirtschaftliche Grundlage der Insel, die Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie die Mobilität für Bevölkerung und Gäste verbessern und dabei Natur und Landschaft auf Usedom bewahren.

- Der Tourismus ist „Taktgeber“ der Insel Usedom. Er hat eine dienende Funktion, in dem er die **wirtschaftliche Grundlage** für das Leben der Inselbewohner schafft.
- Die **Bewahrung und Zugänglichkeit der natürlichen Ressourcen in Natur und Landschaft** für alle Bewohner und Gäste sowie der **Erhalt bzw. die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum** auf Usedom bilden die Grundlagen für die zukunfts-fähige Entwicklung.
- Die touristische Entwicklung ist daher künftig **besser in die angestrebte Gesamt-entwicklung integriert** und wird **durch mehr Qualität** sowie ein **begrenzt-tes Wachstum im Tourismus** in der Vor- und Nachsaison geprägt sein.
- **Umweltfreundliche und möglichst barrierefreie Mobilitätsangebote** sind mitei-nander vernetzt und gewährleisten die Erreichbarkeit aller relevanten Ziele auf der Insel in ausreichendem Umfang, in angemessener Zeit und zu vertretbaren Kosten. Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr nehmen ab.
- Die Entwicklungen tragen zur **Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner und der Aufenthaltsqualität der Gäste** bei. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum auf der Insel (mit Anbindung an ÖPNV) ist dabei ein Schlüssel zur Bin-dung der Bevölkerung an die Insel Usedom.
- Von entscheidender Bedeutung hierbei ist das Bekenntnis zur **interkommunalen Kooperation auf Usedom** unter Einbindung des Landkreises Vorpommern-Greifswald. Eine ganzheitliche und vor allem abgestimmte Betrachtung der Insel ist immer dringlicher. Nur durch Kooperation lassen sich Interessen bündeln und die Heraus-forderungen der Insel lösen. Hierzu gehört auch die deutsch-polnische Zusammen-arbeit auf kommunaler Ebene.

Teil-Leitbild Tourismus

Wir wollen ...

- die Natur- und Kulturlandschaft als Grundlage des Tourismus und unserer eigenen Lebensqualität dauerhaft erhalten und ihre freie Zugänglichkeit gewährleisten;
- die Interessen der Inselbevölkerung, der Wirtschaft und von Natur und Landschaft mit den Bedürfnissen der Gäste vereinen und einen umwelt- und sozialverträglichen Tourismus fördern;

- durch stetige Qualitätsverbesserungen im touristischen Angebot und eine Begrenzung des Wachstums auf moderate 1 % Zuwachs der Gästeankünfte jährlich, eine höhere wirtschaftliche Wertschöpfung des Tourismus erreichen;
- Gästewachstum vor allem in der Vor- und Nachsaison und eine Erhöhung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer anstreben;
- die Schaffung neuer Übernachtungskapazitäten begrenzen bzw. die planerische Steuerung der Baulandausweisung auf der Insel durch die Entwicklung einer interkommunalen Kooperations- und Abstimmungsplattform steuern;
- das natürliche Trinkwasserdargebot der Insel bei der Weiterentwicklung des Tourismus berücksichtigen und eine Übernutzung durch eine nachhaltige Ressourcennutzung vermeiden;
- neben den bisherigen deutschen Hauptquellmärkten, internationale Zielgruppen mit Fokus auf Österreich und die Schweiz ansprechen.

Teil-Leitbild Leben und Arbeiten

Wir wollen ...

- attraktiver Lebensraum für Jung und Alt sein, eine Region zum Bleiben und Kommen sein, natürlich, lebenswert und erholungsfähig in guter Nachbarschaft zu Polen;
- der Bevölkerungsabwanderung und Überalterung durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen entgegenwirken;
- eine hohe Priorität auf die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum sowie von Unterkünften und bedarfsgerechter Infrastruktur für Arbeitskräfte und Auszubildende legen;
- die Mobilität der Arbeitnehmer auf Usedom durch Transportangebote der Arbeitgeber erleichtern und ermöglichen;
- die sozialen Basisdienstleistungen, wie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen sowie gesundheits- und pflegebezogene Einrichtungen sichern, Berufseinsteiger in der Region halten und weitere Fachkräfte für die Region gewinnen;
- die regionale Wertschöpfung stärken und regionale sowie kleinflächige Wertschöpfungsketten stärken;
- Ortsbilder und attraktive Freizeit- und Kulturangebote pflegen.

Teil-Leitbild Mobilität und Verkehr

Wir wollen ...

- die Erreichbarkeit der Insel Usedom und aller relevanten Ziele auf der Insel (Daseinsvorsorge, Arbeitsplätze, Tourismus) in ausreichendem Umfang und in angemessener Zeit gewährleisten;

- die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben durch barrierefreie Mobilitätsangebote zu vertretbaren Kosten ermöglichen;
- Mobilität auf Usedom ressourcen- und umweltschonend gewährleisten; der private Pkw-Verkehr auf der Insel wird reduziert;
- ein integriertes Mobilitätsangebot, das den Individualverkehr mit dem Öffentlichen Personenverkehr vernetzt, attraktive Mobilitätsoptionen bietet und Mobilitätsalternativen schafft;
- weniger Fläche durch ruhenden Kfz-Verkehr belegen;
- die Chancen nutzen, die innovative Mobilitätsangebote bieten;
- ein bürgernahes Mobilitätsangebot mit frühzeitigen Mitwirkungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen.

7.3 Zentrale Erfolgsvoraussetzung für die Umsetzung des integrierten Leitbilds und Möglichkeiten zur interkommunalen Steuerung der räumlichen Entwicklung

Zentrale Erfolgsvoraussetzung für die Umsetzung des integrierten Leitbilds

Das Leitbild und die Strategien für die weitere Raumentwicklung von Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr in der Region Insel Usedom beruhen auf zwei zentralen Erfolgsvoraussetzungen:

1. **Dem Willen zur Kooperation!** Eine „inselweite Zusammenarbeit“ – auch grenzüberschreitend – ist die wichtigste Grundlage, mit der sich nahezu alle identifizierten räumlichen Entwicklungsprobleme der Insel lösen lassen, die in den vergangenen dreißig Jahren wegen unzureichender kommunaler Abstimmung, Konkurrenz- und Kirchturmdenken nicht zufriedenstellend bearbeitet werden konnten. Um die Probleme und Belastungen in den Bereichen Verkehr, Tourismus und Leben und Arbeiten konsensorientiert und integriert zu lösen, bedarf es neuer Ansätze und vor allem einer stärkeren interkommunalen Kooperation. Dazu müssen innovative Schritte gegangen werden, mit denen zum einen Kooperationsinstrumente etabliert werden und zum anderen eine Kooperationsinstitution geschaffen wird, die in demokratischen Prozessen Lösungen entwickeln, die dem Wohle der gesamten Inselbevölkerung und der dort wirkenden Unternehmen dienen und den Gästen einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen. Neben den planerischen Aufgaben sollte es eine wichtige Aufgabe dieser Institution sein, unterschiedlichste Aktivitäten zu entfalten, die helfen ein „Inselbewusstsein“ bei allen Akteuren zu entwickeln und damit die „Region Usedom“ als Handlungsraum zu stärken und den Ausbau von regionalen Wertschöpfungsketten zu befördern. Das Projekt „Modellregion Insel Usedom und Stadt Wolgast“, bei dem sich alle Gemeinden auf Usedom zusammengefunden haben, um innovative Tourismusprojekte voranzubringen, ist ein gutes Beispiel dafür, wie dies gelingen kann.

2. **Der Koordination der Maßnahmen bei Mobilität und Verkehr!** Gegenüber den umweltfreundlicheren Alternativen wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den meisten Fällen heute noch schneller, flexibler, komfortabler und preiswerter empfunden. Angebotsverbesserungen im Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr (ÖPV), Rad- und Fußverkehr und Sharing-Angeboten sind daher eine zwingende Voraussetzung, um die bestehenden Wettbewerbsvorteile zu verringern. Die bisherigen Erfahrungen in der Verkehrsplanung zeigen aber auch, dass sich eine wirkungsvolle Verlagerung von MIV-Wegen auf den Umweltverbund mit reinen Angebotsverbesserungen (pull-Maßnahmen) allein nicht erreichen lässt. Ernsthafte Bemühungen auf kommunaler Ebene um eine Verkehrsverlagerung müssen daher mit Einschränkungen des MIV verknüpft und koordiniert werden (push-Maßnahmen), um mindestens eine Angleichung der Wettbewerbssituation zu erreichen. Neben verkehrsregulatorischen Maßnahmen kann dies auch über eine Neuverteilung der Flächen im Verkehrsraum zugunsten des Umweltverbunds erreicht werden.

Möglichkeiten zur interkommunalen Steuerung der räumlichen Entwicklung⁹

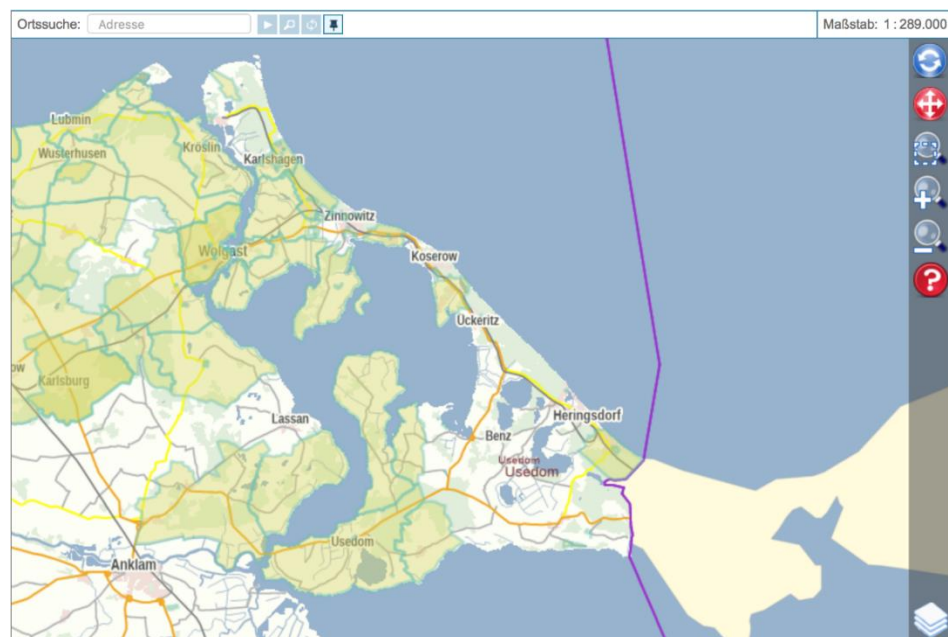
Die in den Zustandsanalysen aufgezeigten Probleme in den Bereichen Tourismus Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr, resultieren in einer erfolgreichen, aber unkoordinierten Entwicklung der touristischen Kapazitäten und Angebote sowie den sich daraus ergebenden Folgen für die Verkehrssituation, die Lebens- und Arbeitsbedingungen und die Erholungsmöglichkeiten für die Menschen in der Region Usedom.

Insbesondere die Entwicklung der touristischen Übernachtungskapazitäten, der Verlust von Wohnraum durch Umwidmung und der generelle Schwund bezahlbaren Wohnraums bedürfen einer Steuerung. Gesteuert werden können diese über Steuerungsinstrumente der Raumordnung und Bauleitplanung. Diese können in formelle Planungsinstrumente und informelle Planungsinstrumente unterschieden werden (letztere ohne eigene Rechtsgrundlage und Verfahrensregeln). So wurde als formelles Planungsinstrument die Erstellung eines regionalen Flächennutzungsplans als interkommunales Steuerungsinstrument im Rahmen der Workshops zum Integrierten Raumentwicklungskonzept in die Diskussion eingebracht. Der Flächennutzungsplan, als vorbereitender Bauleitplan und Instrument der Steuerung von Raumfunktionen, bietet dafür unterschiedliche Möglichkeiten, die nachfolgend vorgestellt werden.

⁹ Dieses Kapitel basiert auf einer eingeholten städtebaulichen Expertise zum Thema von Jansen, T. (2021), „Der Flächennutzungsplan und interkommunale Steuerung“.

➡ Flächennutzungsplan nach § 5 BauGB

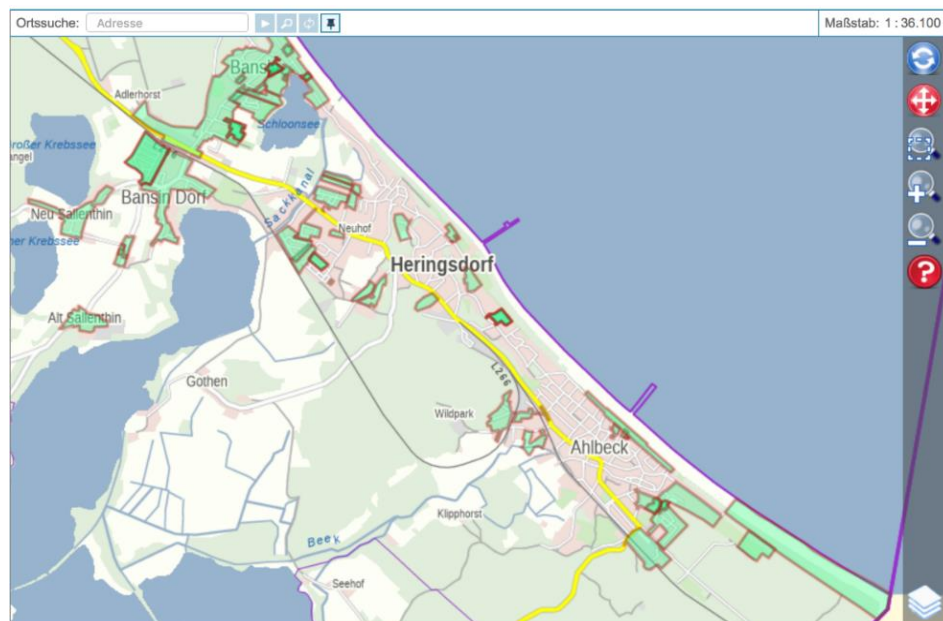
Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan nach § 5 BauGB ist ein Instrument der räumlichen Planung und wird gemäß § 1 Abs. 3 BauGB durch die Gemeinde aufgestellt und ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Im Flächennutzungsplan wird die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in Grundzügen dargestellt (§ 5 Abs. 1 BauGB). In den vergangenen Jahren sind gemäß den Angaben des Geoportals Mecklenburg-Vorpommern etwa ein Dutzend einzelgemeindliche Flächennutzungspläne auf Usedom aufgestellt worden.



Quelle: Geoportal Mecklenburg-Vorpommern, Flächennutzungspläne, letzter Zugriff 30.06.2021

Abbildung 9: Flächennutzungspläne auf der Insel Usedom

Auffällig ist nach Jansen (2021), dass das die Raumfunktion-kordinierende Instrument des Flächennutzungsplans, bis auf die früher selbständige Gemeinde Ahlbeck nicht angewendet wurde. Gerade in den Ostseebädern Bansin, Heringsdorf und Zinnowitz, in denen ein erheblicher Entwicklungsdruck vorhanden ist und in denen die meisten Bebauungspläne auf der Insel aufgestellt wurden, wäre dies sinnvoll gewesen. Inzwischen liegt ein Entwurf des Flächennutzungsplans der Gemeinde Heringsdorf (Kaiserbäder) vom Mai 2017 vor. Viele der wirksam gewordenen Flächennutzungspläne sind älteren Datums, so dass sicher eine Prüfung der vormaligen städtebaulichen Ziele erforderlich ist.



Quelle: Geoportal Mecklenburg-Vorpommern, Bebauungspläne, letzter Zugriff 29.06.2021

Abbildung 10: Bebauungspläne in Bansin, Heringsdorf, Ahlbeck

Dabei steuert jede Kommune im Rahmen ihrer Planungshoheit die räumliche Entwicklung nach ihren eigenen städtebaulichen Zielen, wobei der Flächennutzungsplan über die im BauGB verankerte Beteiligung nach § 4 BauGB mit anderen Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, abzustimmen ist. Grundsätzlich kann nach Jansen (2021) aus dem interkommunalen Anpassungsgebot für einzelgemeindliche Flächennutzungspläne auch eine Abstimmung z. B. zu Wohnbauflächen und Sondergebieten, die der Erholung dienen, im großen räumlichen Zusammenhang abgeleitet werden, da in touristischen Schwerpunktgebieten der Grundsatz der Konfliktbewältigung, wie die Belastung der Schutzgüter und des Verkehrs, gesamtträumlich erforderlich ist.

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, entweder eine sehr enge interkommunale Abstimmung auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung vorzunehmen oder andere Option zur Aufstellung von Flächennutzungsplänen zu prüfen, die eine enge Abstimmung und Koordination der räumlichen Entwicklung gewährleisten.

► **Gemeinsamer Flächennutzungsplan nach § 204 BauGB**

Beim gemeinsamen Flächennutzungsplan nach § 204 BauGB stellen räumlich aufeinander bezogene Gemeinden in enger Koordination einen gesamtträumlichen interkommunal eng abgestimmten Flächennutzungsplan auf. Dabei bleibt die Planungshoheit jeder Einzelgemeinde dem Grunde nach weitgehend erhalten. Vorteil dieser Option ist, dass keine neuen Strukturen gebildet werden müssen, sondern die Aufstellung durch die gewohnten Gremien (z. B. Bauausschuss, Gemeindevertretung/Stadtvertretung) beschlossen werden. Nachteil dieser Variante ist der hohe Koordinationsaufwand und dass bei im Vollzug häufig vorkommenden Änderungen von Darstellungen alle kommunalen Gremien hierzu beschließen müssen. „Ein gemeinsamer Flächennutzungsplan

soll insbesondere aufgestellt werden, wenn die Ziele der Raumordnung oder wenn Einrichtungen und Anlagen des öffentlichen Verkehrs, sonstige Erschließungsanlagen sowie Gemeinbedarfs- oder sonstige Folgeeinrichtungen eine gemeinsame Planung erfordern“ (§ 204 Abs.1 BauGB). Welche Gemeinden einen gemeinsamen Flächennutzungsplan erstellen, würde von den unmittelbar zur Lösung anstehenden Problemen abhängen und den aktuellen Kooperationswillen der Gemeinden widerspiegeln.

➤ **Flächennutzungsplan nach § 203 BauGB – Übertragung auf das Amt**

Im Einvernehmen mit der Gemeinde – im Regelfall von ihnen ausgehend – kann die Landesregierung durch Rechtsverordnung bestimmen, dass die planungshoheitliche Aufgabe der Aufgabenstellung des Flächennutzungsplanes auf eine andere Stelle, wie z. B. das Amt übergeht (§ 203 Abs. 1 BauGB). Hier wird dann ebenfalls auf gewohnte Mechanismen wie dem Amtsausschuss zurückgegriffen. Der Amtsausschuss ist dann Entscheidungsgremium für die vorbereitende Bauleitplanung. Für die Insel Usedom wären dann Flächennutzungspläne für die Ämter: Amt Am Peenestrom, Amt Usedom-Nord und Amt Usedom-Süd aufzustellen. Für die amtsfreie Gemeinde Heringsdorf ist ein Flächennutzungsplan in der Aufstellung (Entwurf vom Mai 2017 liegt vor). Vorteil einer solchen Lösung wäre ein deutlich größeres Konfliktlösungspotential auf überkommunaler, aber „geübter“ Selbstverwaltungsebene. Der Zersplitterung der räumlichen Planung auf die Einzelgemeinden und dem damit häufig verbundenen „Kirchturmdenken“ könnte entgegengewirkt werden. Dann würde es am Ende vier Flächennutzungspläne für Usedom geben, die eng aufeinander abgestimmt sein müssten, um die notwendige gesamt-räumliche Steuerungs- und Ordnungsfunktion zu entfalten.

➤ **Flächennutzungsplan nach § 203 BauGB – Übertragung auf einen Planungsverband (§ 205 BauGB) – großmaßstäblicher regionaler Flächennutzungsplan**

Die Aufgabe der Aufstellung und Änderung eines Flächennutzungsplans könnte über § 203 Abs. 2 BauGB durch ein Landesgesetz z. B. auch auf einen „Planungsverband Usedom“ mit allen 24 Gemeinden und den 4 Verwaltungen übertragen werden. Dazu müsste ein Planungsverband nach § 205 BauGB gebildet werden. In dieser Variante zur Erstellung eines gemeindeübergreifenden Flächennutzungsplans schließen sich mehrere Gemeinden ggf. auch nur zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes zu einem Planungsverband nach § 205 Abs. 1 BauGB zusammen, der dann für diesen Flächennutzungsplan (ggf. auch für Bebauungspläne) die planungshoheitlichen Aufgaben der Gemeinden übertragen bekommt. Kommt ein Zusammenschluss nach Absatz 1 nicht zustande, können die Beteiligten auf Antrag eines Planungsträgers zu einem Planungsverband zusammengeschlossen werden, wenn dies zum Wohl der Allgemeinheit dringend geboten ist. Ist der Zusammenschluss aus Gründen der Raumordnung geboten, kann den Antrag auch die für die Landesplanung nach Landesrecht zuständige Stelle stellen. Über den Antrag entscheidet die Landesregierung (§ 205 Abs. 2 BauGB).

Ein solcher Planungsverband ist wie die Gemeinden gegliedert und hat eine eigene Hauptsatzung, einen eigenen Haushalt und von ihm zu bestimmende Gremien. Die Gemeinden entsenden in die Gremien des Planungsverbandes z. B. anhand einer Quotierung nach Einwohnern oder anderen sinnvollen und gerechten Schlüsseln Mitglieder in

die Gremien des Planungsverbandes. Der Planungsverband definiert dann mit seinem Beschlussgremium, die gemeinsamen städtebaulichen Ziele für den Wirkungsraum des Planungsverbandes. Die Einzelgemeinde kann über ihre Gremienmitglieder direkten Einfluss auf die zu definierenden städtebaulichen Ziele nehmen. Je nach Konstruktion können die Einzelgemeinden Anträge zu Änderungsverfahren an den Planungsverband herantragen, der aber selbständig beschließt, ob das Änderungsbegehren angegangen wird. Ein Planungsverband nach § 205 BauGB könnte im Idealfall z. B. aus allen Mitgliedsgemeinden des Tourismusverbandes Insel Usedom (TVIU) gebildet werden. Von Vorteil wäre in diesem Fall, dass die Städte Wolgast und Anklam als „Tore zur Insel“ mit einbezogen werden würden.

► **Flächennutzungsplan nach § 13 Abs. 4 ROG – kleinmaßstäblicher Flächennutzungsplan**

Einen anderen Ansatzpunkt bietet das Raumordnungsgesetz in § 13 Abs. 4 mit dem Instrument der „regionalen Flächennutzungsplanung“ auf einer kleinmaßstäblichen Ebene. Auch dafür wäre eine institutionelle Basis erforderlich, an die die Trägerschaft für den Flächennutzungsplan übergeht. Anwendung fand dieser Ansatz in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, wo ein regionaler Flächennutzungsplan für die Metropolregion auf den „Regionalplan FrankfurtRheinMain“ übertragen wurde. Das Planwerk des regionalen Flächennutzungsplanes umfasst hier 75 Kommunen im Ballungsraum Frankfurt. Dieser Ansatz reduziert das grundgesetzlich im Artikel 28 GG garantierte Selbstverwaltungsrecht und die kommunale Planungshoheit der Gemeinde am meisten und kann nur als letzte Möglichkeit zur Verhinderung unkoordinierter und sich blockierender Nutzungen angesehen werden.

EXKURS: Änderung von Flächennutzungsplänen – Rücknahme von Bauflächen

Die auf Usedom wirksamen Flächennutzungspläne (vgl. Abbildung 9) sind teilweise veraltet bzw. entsprechen nicht mehr heutigen Zielvorstellungen. Ergänzend zu den Vorschlägen für die Neuaufstellung übergreifender Flächennutzungspläne, sollen hier auch kurz die Möglichkeiten erörtert werden, bestehende Flächennutzungspläne zu ändern und insbesondere die Minderung oder komplette Zurücknahme von geplanten Bauflächen vorzunehmen. Da der Flächennutzungsplan gemäß § 7 BauGB ausschließlich verwaltungsbindend ist, insoweit der jeweilige Träger öffentlicher Belange ihm nicht widersprochen hat, kann kein Vertrauensschaden und damit Entschädigungsstatbestand aus Änderungen des Flächennutzungsplans und der Zurücknahme von Bauflächen erwachsen. Ein Vertrauensschaden (§ 39 BauGB) kann erst mit der Entwicklung von Bebauungsplänen nach § 30 oder § 13a und 13b BauGB sowie Vorhaben- und Erschließungsplänen nach § 12 BauGB entstehen. Dabei ist jedoch zwischen Bebauungsplänen und Vorhaben- und Erschließungsplänen zu unterscheiden; während erstere „Ewigkeitsrecht“ darstellen, schaffen Vorhaben- und Erschließungspläne nur ein Baurecht auf Zeit. Wird die im Durchführungsvertrag zum Vorhaben- und Erschließungsplan mit dem Vorhabenträger vertraglich vereinbarte Frist zur Umsetzung nach Wirksamwerden des Vorhaben- und Erschließungsplans überschritten (üblicherweise 2 bis 3 Jahre), kann die Kommune im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB

den Plan aufheben, ohne dass der Vorhabenträger Ansprüche gegenüber der Kommune geltend machen kann.

► Zentrale-Orte-Konzept – Einrechnung der Touristen

Ein weiterer denkbarer raumordnerischer Lösungsansatz wäre die Überprüfung der zentralörtlichen Einstufungen im Hinblick auf eine Einbeziehung der Touristen. Vor dem Hintergrund der nahezu ganzjährigen hohen Gästezahlen in den Tourismusorten auf Usedom (welche die Einwohnerzahlen meist deutlich überschreiten, vgl. Anhang 1: Abb. 7 Übernachtungsintensität) und der damit verbundenen jahresumfassenden Nutzung und Auslastung der öffentlichen Infrastruktur auch durch die Touristen, stellt die Einwohnerzahl kein geeignetes Kriterium für die raumordnerische Einordnung dar. Eine Neubewertung und Aufwertung der zentralörtlichen Funktionen sind zur Anpassung der raumplanerischen Einordnung an die reale Situation vor Ort auf Usedom zu prüfen.

Die Zuständigkeit für die Bestimmung zentraler Orte liegt beim Land und müsste im Landesentwicklungsplan für Mecklenburg-Vorpommern bzw. dessen Fortschreibung verankert werden. Grundsätzlich wäre zu prüfen, ob die Voraussetzungen und Funktionen eines Oberzentrums für die Region erfüllt werden können und ob für einen solchen Ansatz eine Akzeptanz bei den betroffenen Kommunen zu finden wäre. Die Festlegung der Oberzentren erfolgt im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern. Als Kriterien für die Ausweisung eines Oberzentrums werden dort 70.000 Einwohner in der Gemeinde sowie 300.000 Einwohner im Oberbereich definiert (ohne Berücksichtigung von Touristenzahlen). Außerdem sollen im Oberzentrum 30.000 Beschäftigte sowie 15.000 Pendler zu verzeichnen sein. Stralsund und Greifswald als derzeitiges gemeinsames Oberzentrum in der Planungsregion Vorpommern erfüllen jeweils allein diese Kriterien nicht. Aus übergeordneten raumstrukturellen Gründen kann jedoch die Ausweisung eines Oberzentrums notwendig sein, um die Versorgung in der Region mit oberzentralen Einrichtungen in angemessener Entfernung sicherzustellen (Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010, S. 32, 33). Ein Oberzentrum kann eine gute Basis sein, um sich mit der Entwicklung von Handel, Verkehr, Wohnungsbau, Erholung und Tourismus, etc. auseinanderzusetzen. Denkbar wäre beispielsweise die Bildung eines Oberzentrums aus der Stadt Wolgast und den Ämtern auf Usedom und der Gemeinde Heringsdorf unter Berücksichtigung der Stadt Świnoujście/Polen und dem durchschnittlichen Gästeaufkommen pro Tag.

Zusätzlich zu den formellen Raumplanungsinstrumenten gibt es auch die Möglichkeit, informelle Planungsinstrumente zum Einsatz zu bringen. Die informellen Planungen sind rechtlich nicht abschließend geregelt. Lediglich ihre Einbindung in die formell geregelte Bauleitplanung ist im Baugesetzbuch verankert. Ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) ist ein erprobtes informelles Konzept der Entwicklungssteuerung in Städten, dass eine verwaltungsinterne Selbstbindung schafft. Ein bisher wenig erprobtes informelles Instrument ist die Bildung von „Kooperationsräumen“.

► Kooperationsräume

Aus der Erkenntnis, dass sich in ländlichen Räumen anzutreffende Einrichtungen und Angebote der Nahversorgung wie auch der öffentlichen Daseinsvorsorge größtenteils den eher grobmaschigen Steuerungsmechanismen der Zentrale-Orte-Konzeption entziehen, wurde in Schleswig-Holstein in Ergänzung zum bestehenden zentralörtlichen System eine neue Abgrenzung von sogenannten „Kooperationsräumen“ mit jeweils 5 bis 10 Gemeinden und je einem Versorgungszentrum vorgeschlagen (BMVI 2013: S. 21).¹⁰ Diese sollen ihre Infrastrukturangebote wie auch die Siedlungsentwicklung zukünftig im Umfeld des jeweiligen verkehrlich gut erreichbaren Versorgungszentrums konzentrieren. Die Bündelung von Einwohnern, Kaufkraft und Mobilitätsnachfrage soll zu einer besseren Auslastung und Wirtschaftlichkeit und damit zu einer langfristig tragfähigen Versorgung mit Angeboten der Daseinsvorsorge und der Mobilität in der Fläche beitragen. Das Konzept der Kooperationsräume dient somit der langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum (BMVI 2013) und wurde erstmals im Landkreis Nordfriesland erprobt. Es beruht auf einer freiwilligen Kooperation der Gemeinden. So haben sich beispielsweise im Kooperationsraum „Mittleres Eiderstedt/Garding“ 2014 die zehn Gemeinden Grothusenkoog, Kirchspiel Garding, Katharinenheerd, Osterhever, Poppenbüll, Tetenbüll, Vollerwiek, Welt und Westerhever sowie die Stadt Garding als Versorgungszentrum zu einer derartigen Zusammenarbeit zusammengeschlossen und diese vertraglich vereinbart. Das Amt Eiderstedt übernimmt die Trägerschaft und Koordination. Eine Übertragung dieses Ansatzes auf Mecklenburg-Vorpommern und zur Lösung der Zukunftsaufgaben der Region Usedom in den Bereichen Verkehr, Tourismus und Leben und Arbeiten sollte geprüft werden.

Auch die Erstellung von „**Einzelhandelsentwicklungskonzepten**“ oder „**Hotelansiedlungskonzepten**“ stellen informelle Planungen mit Relevanz für Usedom dar, die zum einen eine verwaltungsinterne Selbstbindung entfalten und zum anderen bei darauf aufbauenden formellen Planungen in der Regel Berücksichtigung finden. Die Erstellung eines Einzelhandelsentwicklungskonzeptes wäre eine wirksame Maßnahme, um einen „Wildwuchs“ neuer Einzelhandelsstandorte und die damit verbundenen Verkehrsprobleme zu vermeiden. In welchem planerischen Kontext ein solches Konzept am besten zu erstellen ist, wäre zu prüfen. Denkbar um eine baldige Umsetzung zu gewährleisten, wäre zum Beispiel eine Delegation dieser Aufgabe durch die Ämter und die Gemeinde an den Regionalen Planungsverband. Ein Steuerungsbedarf für neue Hotelansiedlungen wird nicht gesehen. Ziel sollte es sein, noch höchstens die aktuell planerisch festgeschriebenen Hotelansiedlungen zu realisieren.

¹⁰ BMVI 2013: Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen. Demografische Herausforderungen, interkommunale Kooperationen und Mobilitätsstrategien am Beispiel Nordfriesland.

7.4 Entwicklungsziele

7.4.1 Entwicklungsziele im Tourismus

Folgende Entwicklungsziele für den Bereich „Tourismus“ haben sich aus der Diskussion und den Abfragen in den Zukunftskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2) ergeben. Sie tragen einen empfehlenden Charakter:

- (T01) Begrenzung des Wachstums bei den Gästeankünften auf 1 % Zuwachs pro Jahr
- (T02) Steigerung der durchschnittlichen Auslastung der Übernachtungsangebote bis 2030 auf mindestens 45 %, in Hotels auf mindestens 60 %
- (T03) Verlängerung der Saison
- (T04) Erhöhung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste
- (T05) Begrenzung und planerische Steuerung der Baulandausweisung
- (T06) Berücksichtigung der natürlichen Ressourcen bei der Tourismusentwicklung
- (T07) Inselweite Verteilung des Tourismus zur Entlastung der Küstengebiete unter Gewährleistung von effizienten Erschließungs- und Versorgungsstrukturen
- (T08) Steigerung der Qualität der Infrastruktur und Angebote
- (T09) Stärkere Kooperation der Tourismusakteure
- (T10) Erhalt bzw. Steigerung der Tourismusakzeptanz bei den Einwohnerinnen und Einwohnern

7.4.2 Entwicklungsziele bei Leben und Arbeiten

Folgende Entwicklungsziele für den Bereich „Arbeiten und Leben“ haben sich aus der Diskussion und den Abfragen in den Zukunftskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2) ergeben. Sie tragen einen empfehlenden Charakter:

- (L01) Schaffung von bezahlbarem Wohnraum
- (L02) Bereitstellung von Unterkünften und bedarfsgerechter Mobilität für Arbeitskräfte und Auszubildende
- (L03) Förderung der Ausbildung und Arbeitsbedingungen von qualifizierten Arbeitskräften (im Tourismus und der Betreuung/Pflege)
- (L04) Förderung der Zuwanderung und halten jüngerer Menschen und Familien
- (L05) Erhalt und Stärkung der Tourismusakzeptanz und des Tourismusbewusstseins bei den Einwohnern

7.4.3 Entwicklungsziele bei Mobilität und Verkehr

Folgende Entwicklungsziele für den Bereich „Mobilität und Verkehr“ haben sich aus der Diskussion und den Abfragen in den Zukunftskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2) ergeben:

- (M01) Im Jahr 2030 bewerten viele (> 50 %) der Bewohnerinnen und Bewohner und Gäste der Insel das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot jenseits des privaten Pkw als sehr gut oder gut und die Zahl der Nutzer von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten hat sich im Vergleich zum Basisjahr 2019 deutlich erhöht.
- (M02) Im Jahr 2030 ist den meisten (> 75 %) Bewohnerinnen und Bewohnern der Insel die vollständige soziale Teilhabe auch ohne einen privaten Pkw möglich.
- (M03) Im Jahr 2030 hat sich der Anteil der Wege, die mit Kfz auf Usedom zurückgelegt werden, und die Anzahl der Staus im Vergleich zum Jahr 2019 deutlich verringert.
- (M04) Im Jahr 2030 sind die Mehrzahl (> 75 %) der auf Usedom fahrenden Kfz im Betrieb emissionsfrei.
- (M05) Im Jahr 2030 bewerten die meisten (> 75 %) Bewohnerinnen und Bewohner der Insel das ÖPNV-Angebot als bezahlbar.
- (M06) Im Jahr 2030 ist Mobilität im Umweltverbund, d. h. Rad-, Fußverkehr und öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote, auf Usedom für alle Menschen weitgehend barrierefrei (Infrastruktur, Fahrzeuge).
- (M07) Im Jahr 2030 geben die meisten (> 75 %) Bewohnerinnen und Bewohner der Insel an, sich in der Planung von verkehrsrelevanten Maßnahmen vertreten zu fühlen.
- (M08) Im Jahr 2030 verfügen alle größeren Orte auf Usedom über Verknüpfungspunkte für mindestens drei Verkehrsmittel.
- (M09) Im Jahr 2030 sind die meisten (< 75 %) der Ziele auf Usedom mit alternativen Verkehrsmitteln ebenso schnell erreichbar wie mit dem Pkw.
- (M10) Im Jahr 2030 ist die Anzahl der öffentlichen Kfz-Stellplätze in bebauten Ortslagen erkennbar gesunken.
- (M11) Im Jahr 2030 hat sich der Anteil der zugelassenen Kfz auf Usedom im Vergleich zum Jahr 2019 deutlich verringert.
- (M12) Im Jahr 2030 ist der Anteil von innovativen Mobilitätslösungen als Teil des umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes am Gesamtverkehrsaufkommen im Verhältnis zum MIV stark gestiegen.

- (M13) Im Jahr 2030 sind die Bedingungen für das Zufußgehen und Radfahren auf Usedom, insbesondere die Verkehrssicherheit im Radverkehr, im Alltagsverkehr und den Tourismus deutlich verbessert.
- (M14) Im Jahr 2030 sind die Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität auf der Insel Usedom so gering wie möglich.
- (M15) Im Jahr 2030 trägt der Verkehrssektor der Insel Usedom einen angemessenen Beitrag zum Erreichen der klimapolitischen Ziele des Landes Mecklenburg-Vorpommern, des Bundes und der Europäischen Union bei.

7.5 Umsetzung des integrierten Leitbilds

7.5.1 Schlüsselmaßnahmen

Das integrierte Leitbild verfolgt einen breiten Ansatz unter Beachtung der vielfältigen Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen den Bereichen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr. Ganz bewusst wird daher im Folgenden ein sehr **breites Spektrum an Lösungsansätzen** in verschiedenen Handlungsfeldern und auf unterschiedlichen Ebenen aufgezeigt (vgl. Kapitel 7.5.2 bis 7.5.4). Mit insgesamt 89 größeren und kleineren, aufeinander abgestimmten Maßnahmenvorschlägen soll verdeutlicht werden, dass unterschiedliche Akteure mit ganz wechselndem Aufwand an verschiedenen Stellen ansetzen und dabei jeweils einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des Leitbildes leisten können.

Von besonderer Bedeutung sind hierbei die **Schlüsselmaßnahmen**. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die wesentlich zum Erreichen der Entwicklungsziele beitragen. Schlüsselmaßnahmen des Integrierten Raumentwicklungskonzeptes sind demnach Maßnahmen, die

- (1) **grundlegende Voraussetzungen** schaffen, um weitere Maßnahmen angehen zu können und damit eine „Türöffner“-Funktion wahrnehmen,
- (2) eine **Signalwirkung** im Hinblick auf die Umsetzung des Integrierten Raumentwicklungskonzeptes entfalten,
- (3) somit eine **hohe Priorität im Hinblick auf die Dringlichkeit und die zu erwartende Wirkung** haben, und
- (4) **kurzfristig**, d. h. innerhalb der nächsten zwei Jahre angegangen werden können und sollten.

Die nachfolgende Tabelle 6 enthält eine Übersicht zu den relevanten Schlüsselmaßnahmen in allen drei Themenbereichen. Eine ausführlichere Darstellung der Schlüsselmaßnahmen findet sich in den Maßnahmensteckbriefen der Kapitel 7.5.2 bis 7.5.4.

Nr.	Bezeichnung	Steckbrief siehe Seite
Bereich Tourismus		
TD01	Förderung des gemeinsamen Austauschs und Dialogs untereinander	86
TE01	Entwicklung eines gemeinsamen inselweiten Qualitätsverständnisses	87
Bereich Leben & Arbeiten		
LB04	Stärkung des touristischen Binnenmarketings in der lokalen Bevölkerung	94
LB05	Bewertung von geplanten Maßnahmen an den Klimafolgen	95
LD01	Etablierung/Gründung einer Planungsgruppe für die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen	98
LD04	Bildung eines Bürgerbeirates zur Begleitung der Umsetzung des Raumentwicklungskonzeptes	99
Bereich Mobilität und Verkehr		
MA01	Inselweites Fußverkehrskonzept	101
MB01	Inselweites Radverkehrskonzept	105
MD01	Reaktivierung der Schienen-Südanbindung der Insel Usedom	111
MD08	Taktverdichtung auf der Usedomer Bäderbahn	116
MD10	Saisonale Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf der Kaiserbäder-Linie	80
MD11	Verdichtung des Fahrtenangebots im übrigen Buslinienverkehr	118
ME01	Inselweit einheitliches Parkraumbewirtschaftungskonzept	124
MF01	Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation - Stufe I: Bündelung von Mobilitätsinformationen im Internet	129
MH04	Touristische Akteure als Vermarktungspartner für umweltfreundliche Mobilität	138
MI01	Tonnagebeschränkung auf der B 110 und der B111	141

Tabelle 6: Schlüsselmaßnahmen des integrierten Raumentwicklungskonzepts

7.5.2 Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Tourismus“

Für den Bereich Tourismus ergeben sich als Schlussfolgerung aus der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse sowie aus den angestrebten Zielen aus dem integrierten Leitbild fünf Handlungsfelder zur Weiterentwicklung des Tourismus auf Usedom (vgl. Abbildung 11).

Handlungsfelder im Bereich „Tourismus“



Abbildung 11: Handlungsfelder im Bereich „Tourismus“

Die Themen Nachhaltigkeit und Qualität stehen hier als eigenes Handlungsfeld. Diese sind jedoch Querschnittsthemen und auch in den anderen vier Handlungsfeldern wichtig und sollten stets mitgedacht werden.

7.5.2.1 Handlungsfeld A: Touristische Infrastruktur

Eine nachfragegerechte touristische Infrastruktur bildet die Grundlage für das Angebot der Leistungsträger und ist die Basis einer erfolgreichen touristischen Entwicklung. Als wichtiger Kontaktpunkt des Gastes mit den regionalen Angeboten und Marken prägt die Infrastruktur entscheidend die Wahrnehmung und Bewertung einer Destination. Insbesondere die touristische Infrastruktur, als Grundausrüstung für touristische Aktivitäten sowie für die Freizeit und Erholung der Einheimischen, hat große Bedeutung und ist Impulsgeber und Grundstein für Folgeinvestitionen. Von zentraler Bedeutung ist zudem ein gepflegtes, attraktives und authentisches Erscheinungsbild der Orte, das sich maßgeblich auf das Image und die durch die Gäste empfundene Aufenthaltsqualität sowie die Lebensqualität der Bewohner auswirkt.

TA01	Förderung von Beherbergungs- und Freizeitangeboten für einkommensschwächere Nachfragesegmente
Kurzbeschreibung	Diese Maßnahme dient dem Aufdecken von Lücken bei Beherbergungs- und Freizeitangeboten und dem Abgleich mit den Bedürfnissen und Erwartungen aller Zielgruppen. Usedom ist eine Insel für alle. Zielgruppen Usedom sind nicht nur zahlungskräftige Gäste, sondern diverse Gästegruppen unabhängig ihres Einkommens. Es gilt daher die Angebote unter Berücksichtigung allgemeiner Qualitätskriterien bedarfsgerecht auszubauen (auch bei Neuinvestitionen) und hierbei auch einkommensschwächere Nachfragesegmente zu berücksichtigen. Auch bei Freizeitangeboten sollen einkommensschwächere Nachfragesegmente bedient werden. Es können bspw. bei Freizeitattraktionen spezielle Familien- oder Gruppenangebote angeboten werden, wie Eltern zahlen, Kinder freier Eintritt; jede 5. Person zahlt keinen Eintritt etc.
Räumliche Zuordnung	➡ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➡ TB01

Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ Planungsverantwortliche ➤ Freizeitanbieter
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T05, T08, T10
Priorität	➤ hohe Priorität
TA02	Qualitätssicherung und Vermarktung von touristischen Wander- und Radrouten
Kurzbeschreibung	Auf Usedom gibt es ein über 400 km langes Wanderwegenetz. Im Rahmen naturnaher Urlaubsangebote und dem steigenden Interesse für das Wandern, ist es wichtig die Wanderwegeinfrastruktur sowie das -netz auszubauen und qualitativ in Stand zu halten. Der seit Mai 2021 bestehende, neue Naturparkwanderweg ist dafür ein wichtiges verbindendes und neues Angebot. Zur Qualitätssicherung und -ausbau der Wanderwegeinfrastruktur zählen: ➤ Prüfung/Erfassung des Zustandes der vorhandenen Wege ➤ Identifizierung von Lücken im Wegenetz ➤ Evaluierung der Quantität und Qualität der Beschilderung ➤ Sicherung eines leistungsfähigen Wegemanagements ➤ Sicherstellung der Auffindbarkeit der Routen in geeigneten digitalen Routenführern (z. B. Outdooractive, Komoot) ➤ Umsetzung von Besucherlenkungsmaßnahmen zur Vorbeugung von Nutzungskonflikten Das Land Mecklenburg-Vorpommern bietet eine Förderung für „Kleine touristische Infrastruktureinrichtungen“ im Rahmen des gleichnamigen Programmes. Gefördert wird bspw. die Anlage, Erweiterung und Erneuerung touristischer Wegeführungen einschließlich der damit zusammenhängenden begleitenden Infrastruktureinrichtungen. Des Weiteren lässt sich das Wander- und Radwegenetz im Rahmen der LEADER-Förderung verbessern.
Räumliche Zuordnung	➤ Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MB01, MB02, MB03, MB04, MB07
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ Forstverwaltung ➤ Naturparkverwaltung
Mögliche Partner	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T02, T03, T08, T10, L05, M02, M03, M09, M13
Priorität	➤ mittlere Priorität

7.5.2.2 Handlungsfeld B: Angebote und Produkte

Der touristische Erfolg einer Destination ist sehr stark davon abhängig, inwieweit der Gast erlebnisorientierte, authentische und qualitativ hochwertige Angebote vorfindet und nutzen kann. Die zentralen Schwerpunkte in der Produktentwicklung sollten daher in der zielgruppenorientierten Weiterentwicklung und Qualifizierung der inselweiten Angebote liegen. Darauf aufbauend gilt es, einzelne Angebote sinnvoll miteinander zu verknüpfen und die gemeinsame Produktentwicklung zu forcieren. Wichtige Grundlage ist eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Usedom Tourismus GmbH (UTG), dem Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU), Leistungsträgern und den lokalen Tourismusakteuren.

TB01	Schaffung und Anpassung von qualitativ hochwertigen Freizeit- & Unterkunftsangeboten
Kurzbeschreibung	Der touristische Erfolg einer Region ist stark davon abhängig, inwieweit die Gäste authentische und qualitativ hochwertige Angebote (Freizeit oder Unterkunft) nutzen können. Zentrale Aufgabe ist es folglich bestehende Angebote bedarfsgerecht anzupassen sowie die Angebotspalette ggf. zielgruppenorientiert zu ergänzen. Dazu bedarf es einer Bestandsanalyse, um zu identifizieren, welche Bedarfe bei den bestehenden Freizeit- & Unterkunftsangeboten bestehen und welche Lücken im Angebot bestehen. Bedarfe oder Ideen können bspw. mit der Durchführung von Ideen- und Produktworkshops mit touristischen Akteuren ermittelt werden, in denen die Bedürfnisse und Verhaltensmuster der Zielgruppe sowie die Kapazitäten auf der Insel berücksichtigt werden. Es müssen nicht zwangsläufig neue Angebote geschaffen, sondern es kann auf Bestehendem aufgebaut werden. Dies setzt die Erneuerung, Instandsetzung oder Anpassung an definierte Qualitätsstandards voraus. Von qualitativ hochwertigen Angeboten profitieren nicht nur die Gäste, sondern auch die Lebensqualität der Einheimischen wird gefördert, da sie die touristische Infrastruktur ebenso nutzen können.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA01, TB02, TC01, TE02, TE04
Verantwortliche Akteure	➤ alle
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T02, T03, T04, T08, T010, L04, L05
Priorität	➤ hohe Priorität

TB02	Schaffung von attraktiven Angeboten im Achterland
Kurzbeschreibung	Der Großteil der Tourismusangebote konzentriert sich derzeit an der Ostseeküste. Die Erweiterung der touristischen Angebote im Achterland kann dazu beitragen, die Besucherströme auf der Insel zu entzerren. Im Achterland gibt es bereits eine Reihe von Angeboten, die bisher jedoch noch nicht optimal erschlossen und vermarktet werden. Das Achterland birgt auch noch Potential, um attraktive Angebote im Bereich ländlicher und Naturtourismus zu schaffen. Dazu ist eine bessere verkehrliche Erschließung des Achterlands notwendig. Dies verbessert sowohl für die Gäste als auch für die Einheimischen die Lebensqualität im Achterland. Das Land Mecklenburg-Vorpommern bietet eine Förderung für „Kleine touristische Infrastruktureinrichtungen“ im Rahmen des gleichnamigen Programmes. Gefördert werden bspw. Vorhaben mit Bezug zu ländlichem Tourismus (Sanierung, Um- und Ausbau von Ausstellungs-, Museums- oder anderen Gebäuden).
Räumliche Zuordnung	➤ Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB01, TC01, MC01, MC02, MD12
Verantwortliche Akteure	➤ Kommunen ➤ Planungsverantwortliche ➤ ÖPNV Betreiber
Mögliche Partner	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T02, T04, T07, T10, L05
Priorität	➤ hohe Priorität
TB03	Nutzung des Standortvorteils Wasser zur stärkeren Entwicklung des Segmentes Wassertourismus
Kurzbeschreibung	Usedom bietet als Insel mit Ostsee, Stettiner Haff, Achterwasser und Peene-Anbindung vielfältige Wassertourismusköglichkeiten. Aufbauend auf dem „Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Maritimer Tourismus auf der Insel Usedom und dem angrenzenden Festlandsgürtel“ von 2009. Sollte die zwischenzeitliche Infrastruktur- und Angebotsentwicklung für den maritimen Tourismus überprüft und ggf. folgende Maßnahmen neue Orientierung geben: ➤ Festlegung von Entwicklungszielen für die Gewässer in Abstimmung mit wasserverkehrlichen und Naturschutzanforderungen ➤ Prüfung möglicher neuer Zugänge zum Wasser und ggf. erforderlicher möglichen Baumaßnahmen (ggf. Ideenworkshop mit Bewohnern der Insel) ➤ Prüfung von möglichen Fährverbindungen über das Haff und Achterwasser oder entlang der Seebrücken ➤ Entwicklung von neuen wasserspezifischen Angeboten/ Tourismusformen
Räumliche Zuordnung	➤ Achterland

Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MC01, MC02
Verantwortliche Akteure	➤ -/-
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T02, T03, T04, T08, T10, L05
Priorität	➤ mittlere Priorität

7.5.2.3 Handlungsfeld C: Marketing und Kommunikation

Die zielgruppengenaue Kommunikation ist ein zentraler Erfolgsfaktor im zunehmenden Tourismuswettbewerb: Die Angebote der Insel können so besser auf dem Markt positioniert und die gewünschten Gästegruppen besser erreicht werden. Dabei gilt es nicht nur Angebote in Teilräume einzeln zu bewerben, sondern eine inselweite Vermarktung zu erzielen, die den Gästen das breite Spektrum der Insel aufzeigt. Die regelmäßige Evaluation der Marketing- und Kommunikationsstrategie sowie die Nutzung relevanter Daten über die Kunden und den Markt ist dabei eine wichtige Grundlage.

TC01	Verbesserung der Vermarktung und Kommunikation von inselweiten Angeboten
Kurzbeschreibung	Durch eine noch bessere gemeinsame Vermarktung und Kommunikation von inselweiten Angeboten, erlangen die Angebote eine bessere Sichtbarkeit auf dem Markt und können die Zielgruppen noch besser erreichen. Insbesondere sollte das Achterland noch stärker in die touristische Vermarktung integriert werden, um zur Entzerrung von Besucherströmen beizutragen. Mögliche Kommunikationswege: Print-Informationsmaterial verfügbar in den TIs, Kurverwaltungen oder an Info-Points, Darstellung auf den touristischen Websites oder Websites der Ämter/Gemeinden und der Usedom Tourismus GmbH (UTG).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom, Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB01, TB02, TC02, TD01
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ lokale Tourismusorganisationen ➤ Kurverwaltungen
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T07, T09, T10, L05
Priorität	➤ hohe Priorität

TC02	Schaffung und Vermarktung von Angeboten für "Urlaub vom Auto"
Kurzbeschreibung	Die Maßnahme hat zum Ziel die Insel als Destination zu vermarkten, die ohne Auto bereist werden kann und die Gäste somit einen Urlaub vom Auto machen können und das hohe Verkehrsaufkommen auf der Insel reduziert wird. Für die Umsetzung dieser Maßnahme bedarf es einer gezielten Anpassung und Kommunikation der Mobilitätsangebote, denn die inselweiten Angebote müssen über verschiedene Verkehrsmittel erreichbar sein (bspw. ÖPNV, Fahrrad).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC01, TD01, MC02, MD08, MD09, MD10, MD11, MD12, MD15, ME01, ME02, ME04, MF01, MF02, MF03, MH04, MH09
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T09, T10, L05, M01, M03, M08, M09, M12, M13
Priorität	➤ hohe Priorität

7.5.2.4 Handlungsfeld D: Organisation, Kooperation und Finanzierung

Konkurrenzdenken innerhalb einer Destination schwächt die gemeinsame Tourismusarbeit und erschwert den Dialog zwischen Tourismusakteuren, politischen Entscheidungsträgern und Leistungsträgern. Ziel sollte eine klare Arbeitsteilung und kontinuierliche Zusammenarbeit sein, um das Raumentwicklungskonzept effizient umzusetzen, gemeinsam den Tourismus zu stärken und so die touristische Wertschöpfung zu steigern. Insbesondere die Teilhabe und Partizipation der Einheimischen in den verschiedenen Inselgemeinden gilt es bei zukünftigen Organisations- und Kooperationsprozessen sicherzustellen. Jede Kooperation fordert von allen beteiligten Akteuren Personalressourcen und teilweise auch finanzielle Mittel. Entsprechend wichtig ist es, die beschränkten Mittel aufgabenorientiert sinnvoll bereitzustellen.

TD01	Förderung des gemeinsamen Austauschs und Dialogs untereinander
Kurzbeschreibung	Um die Tourismusentwicklung auf Usedom nachhaltig voranzutreiben und gemeinsam den Tourismus zu stärken, bedarf es der Zusammenarbeit und des Austauschs innerhalb der Leistungsträgerschaft. Durch einen regelmäßigen Austausch können Expertise und Synergien genutzt, Wissen ausgetauscht, Kooperationen geformt und der Tourismus gemeinsam zukunftsfähig zum Wohl der gesamten Insel und deren Bevölkerung entwickelt werden. Um den Dialog zu fördern, können beispielsweise folgende Schritte verfolgt werden: Etablierung einer gemeinsamen Kommunikations- und Kooperationsplattform für Austausch, Vernetzung und gemeinsame Angebotsent-

	wicklung mit den Akteuren; Gründung eines Tourismus-Stammtischs; Etablierung einer branchenübergreifenden Tourismus-Arbeitsgruppe, regelmäßiger Austausch und Aktualisierung von Werbe- und Informationsmaterial; feste inselweite Etablierung der "Saisonauswertung" mit Hotels, Kleinvermietern, Freizeitanbietern.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC01, TE01, TE02, LB05, LD01
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG) ➤ Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU)
Mögliche Partner	➤ Tourismusakteure ➤ Leistungsträger ➤ Vereine
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T01, T08, T09, L05
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

7.5.2.5 Handlungsfeld E: Qualität und Nachhaltigkeit

Qualität im Tourismus bezeichnet im Allgemeinen den Wert oder die Güte einer Dienstleistung aus der Sicht des Gastes. Der Maßstab des Qualitätsanforderungsniveaus orientiert sich sehr stark an den subjektiven Erwartungen des Gastes. Für Usedom bedeutet dies, sich mit den individuellen Ansprüchen, Erwartungen und Anforderungen der Zielgruppen, dem Angebot der Wettbewerber sowie gängigen Qualitätsstandards (z. B. Zertifizierungen) auseinanderzusetzen und die eigenen Infrastrukturen, Angebote sowie auch deren Kommunikation entsprechend anzupassen und ggf. nachzurüsten.

Nachhaltiger Tourismus erfüllt nicht nur die Ansprüche der Touristen und lokalen Bevölkerung in den Zielgebieten, sondern trägt auch dazu bei, zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern. Ressourcen werden so genutzt, dass ökonomische, soziale und ästhetische Bedürfnisse befriedigt werden und gleichzeitig die kulturelle Integrität, wesentliche ökologische Prozesse, die biologische Vielfalt und lebenswichtige Systeme als Lebensgrundlagen erhalten werden.

TE01	Entwicklung eines gemeinsamen inselweiten Qualitätsverständnisses
Kurzbeschreibung	Diese Maßnahme dient zum einen der Vernetzung der Tourismusakteure und der Förderung ihrer Zusammenarbeit für ein gemeinsames Qualitätsbewusstsein, sowie einem konsensualen Bekenntnis einer zukünftigen Ausrichtung hin zum Qualitätstourismus, der die Nachhaltigkeit der Angebote einschließt und neue Konzepte und Themen anstößt. Das Qualitätsverständnis bzw. -bewusstsein soll bei allen touristischen Leistungsträgern Einzug finden und eine inselweite Ausrichtung zum Qualitätstourismus für die Gäste erkennbar gewährleisten.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom

Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TD01, TE02, LB05, MI02, MI03
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ Akteure ➤ Leistungsträger
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, T09, T10, L05
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

TE02	Qualitätsbeirat für die Insel Usedom
Kurzbeschreibung	Qualität ist die Voraussetzung für eine weitere erfolgreiche touristische Entwicklung auf der Insel Usedom. Der Qualitätsbeirat dient als Gremium, das sich intensiv mit dem Thema Qualität auseinandersetzt und durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Wettbewerbe) die Ergebnisse des gemeinsamen inselweiten Qualitätsverständnisses in die weiteren Tourismusentwicklungsprozesse trägt. Er setzt sich für inselweite einheitliche Qualitätsstandards sowie Zertifizierungssysteme ein, die den Gästen zuverlässig Orientierung geben und engagiert sich für mehr Qualität im touristischen Angebot.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB01, TD01, TE01
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ (Tourismus-) Akteure ➤ Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) ➤ Kurverwaltungen ➤ politische Vertreter
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, T09, T10, L05
Priorität	➤ hohe Priorität

TE03	Schutz und Erhalt der natürlichen Ressourcen bei der Tourismusentwicklung
Kurzbeschreibung	Für eine Insel wie Usedom, zu deren Hauptanziehungspunkt die natürlichen Gegebenheiten wie Strand, Meer und die Landschaft zählen, ist es besonders wichtig, diese natürlichen Ressourcen zu schützen und zu erhalten. Die Qualität des Landschaftsbildes, die biologische Vielfalt sowie die Verfügbarkeit natürlicher Ressourcen hat einen großen Einfluss auf die Attraktivität der Destination und die Lebensqualität der lokalen Bevölkerung. Die Zersiedelung und Versiegelung der Landschaft, die Beeinträchtigung

	bedrohter Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume sowie die Übernutzung der Trinkwasserressourcen der Insel sind zentrale Themen einer nachhaltigen Entwicklung des Tourismus. - Der Trinkwasservorrat der Insel ist begrenzt. Ein sorgsamer Umgang mit Trinkwasser ist daher auch bei nur begrenztem Wachstum des Tourismus und angesichts zunehmender Trockenheit als mögliche Folge des Klimawandels, dringend erforderlich. Wasserspartechnologien sollten überall genutzt bzw. etabliert werden. - Erschließungs- und Baumaßnahmen sollten so geplant werden, dass sie so wenig wie möglich Auswirkungen auf das Landschaftsbild haben und nicht zur Zersiedlung der Landschaft beitragen. - Die Sicherung der freien Zugänglichkeit der Landschaft insbesondere der Strände bzw. Küsten muss bei allen Bau- und Erschließungsmaßnahmen dauerhaft gewährleistet sein. - Neue Aktivitätsangebote zu Land oder zu Wasser müssen so entwickelt werden, dass sie zu keinen Beeinträchtigungen bedrohter Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume führen.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	LB05, MI02, MI03
Verantwortliche Akteure	alle
Mögliche Partner	-/-
Zeithorizont	fortlaufend
Zielbezug	T06, T10, L05, M03, M11, M14
Priorität	hohe Priorität
TE04	Schaffung von Angeboten in der Vor- und Nachsaison zum Abbau der Saisonalität/Saisonverlängerung
Kurzbeschreibung	Um eine ausgeglichene Saison zu erreichen und saisonale Spitzen auf Usedom zu reduzieren, ist es notwendig das bestehende touristische Angebot der Insel zu analysieren und weiterzuentwickeln. Durch die Schaffung von Angeboten, die ganzjährig zugänglich sind für die Gäste, kann die touristische Nachfrage zeitlich stärker in die Vor- und Nachsaison gelenkt und so die nachfragestarken Sommermonate möglicherweise entlastet werden. Zu ganzjährigen Angeboten zählen bspw. wetterunabhängige Freizeit- und Kulturangebote (Indoor), aber auch „Aktivangebote“, die bei unterschiedlichen Wetterlagen im Freien ausgeübt werden können. Es gilt die Fragen zu beantworten, wie Alternativen neben dem natürlichen Angebot von Strand und Sonne attraktiv entwickelt und kommuniziert werden können und somit auch außerhalb der besucherstarken Monate Nachfrage generieren können.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	TB01

Verantwortliche Akteure	► alle Tourismusanbieter (Hotels, Kultur usw.)
Mögliche Partner	► -/-
Zeithorizont	► mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	► T02, T03, T08, T10, L05
Priorität	► hohe Priorität

7.5.3 Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Leben und Arbeiten“

Im Bereich „Leben und Arbeiten“ haben sich basierend auf der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse sowie aus den angestrebten Zielen aus dem integrierten Leitbild folgende vier Handlungsfelder herauskristallisiert:



Abbildung 12: Handlungsfelder im Bereich „Leben & Arbeiten“

7.5.3.1 Handlungsfeld A: Wohnen und Bauen

Wohnen ist ein Grundbedürfnis und von zentraler Bedeutung für die Lebensqualität der Menschen. Wohnraum gewinnt auf einer stark vom Tourismus geprägten Insel, auf der viel Wohnraum für Ferienwohnungen zweckentfremdet und damit knapp wird, deutlich an Bedeutung. Durch knappen Wohnraum, fehlendes Bauland und hohe Mieten werden Menschen erheblich in ihren Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten eingeschränkt. Zentrale Aufgabe einer Stadt, Region oder in diesem Falle den Inselkommunen ist es, vielfältige und bezahlbare Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsschichten, heißt für unterschiedliche wirtschaftliche Möglichkeiten, Lebenslagen und Lebensstile, zu schaffen. Dazu gilt es planungsrechtliche Voraussetzungen zu schaffen und Bauland sowie Wohnraum bereitzustellen als Bestandteil einer integrierten Inselentwicklung. Fehlende Möglichkeiten im Bereich des Wohnens und Bauens führt zu Abwanderung vor allem junger Menschen.

LA01	Wohnraumentwicklung entlang der UBB-Bahntrasse
Kurzbeschreibung	Durch die Umwandlung von Wohnraum in Ferienwohnungen, steigende Miet- und Baupreise und fehlendem Bauland herrscht eine angespannte Wohnungssituation auf Usedom und Einheimische ziehen weg, da sie sich die Mieten nicht mehr leisten können. Um dem vorzubeugen, gilt es zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, bezahlbaren Wohnraum für die Bevölkerung zu schaffen. Die Trasse entlang der UBB könnte dafür geeignet sein und gleichzeitig eine optimale verkehrliche Anbindung gewährleisten. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt den Wohnungsbau über die Wohnraumförderung. Mit der Bereitstellung von Zuschüssen nach dem

	Neubauprogramm „Wohnungsbau Sozial“ wird die Schaffung von mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen unterstützt.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LA02, LB05
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L01, L02, L04, L05, M01, M02, M03
Priorität	➤ hohe Priorität

LA02	Förderung von verdichtetem Bauen
Kurzbeschreibung	Eine Möglichkeit preiswerteren Wohnraum zu schaffen und flächensparend zu bauen, ist die Förderung von verdichtetem Bauen. Reihenhäuser oder Mehrparteienhäuser können an städtebaulich geeigneten Standorten dafür eine Lösung sein. Dies gilt es zu prüfen und geeignete Standorte zu identifizieren.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LA01
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L01, L04, L05
Priorität	➤ mittlere Priorität

LA03	Umwidmen von Ferienwohnungen in Dauermietwohnungen
Kurzbeschreibung	Durch die steigenden Gästezahlen steigt auch das Angebot an Unterkünften für diese. Immer mehr Ferienwohnungen entstehen, alle Gebäudereisen werden in Ferienwohnungen umgewandelt und die Mieten steigen. Viele Einheimische können sich die Mieten nicht mehr leisten. Hier muss gegengesteuert und geprüft werden, inwiefern Ferienwohnungen in Dauermietwohnungen umgewidmet werden können. Dazu sind die gesetzlichen Möglichkeiten durch die Landesregierung zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ -/-

Verantwortliche Akteure	► Gemeinden
Mögliche Partner	► Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	► mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	► T01, L01, L04, L05
Priorität	► hohe Priorität

7.5.3.2 Handlungsfeld B: Lebensqualität und Akzeptanz

Die Lebensqualität wird durch viele Bereiche bedingt, wie beispielsweise die Freizeitangebote, soziale Interaktionsmöglichkeiten sowie die Gesundheitsversorgung. Oft wird sie im Zusammenhang mit dem Tourismus erwähnt, der auf der Insel Usedom der wichtigste Wirtschaftszweig ist und somit fast alle Lebensbereiche der Bevölkerung beeinflusst. Der Tourismus kann, durch ein verbessertes Freizeit- und kulturelles Angebot, mehr Infrastruktur und Arbeitsplätze zu einer höheren Lebensqualität beitragen. Dabei ist die Tourismusakzeptanz von vielen Faktoren abhängig, die miteinander verflochten sind. Dazu zählen beispielsweise die persönliche Betroffenheit, Belastungen der Bewohner oder Einschränkungen durch den Tourismus. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Tourismusentwicklung. Mit dem Projekt „Modellregion Insel Usedom und Stadt“, bei dem sich 25 Gemeinden auf Usedom zusammengetan haben, um innovative Tourismusprojekte voranzubringen, verspricht sich die UTG beispielsweise eine Stärkung der Tourismusakzeptanz auf der Insel. Die Projekte dienen der Unterstützung der Bewohnerinnen und Bewohner – Kurabgaben in allen Gemeinden oder eine Gästekarte über die Gemeindegrenzen hinaus auch für die Bevölkerung zur Nutzung von Bus und Bahn sowie den Inselfahrrädern.

LB01	Freizeitangebote für Jugendliche und junge Erwachsene
Kurzbeschreibung	Um die Lebensqualität der Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf Usedom zu steigern und ihre Bindung an die Insel zu vertiefen, gilt es attraktive Freizeitangebote für diese Gruppe zu schaffen. Dabei ist es wichtig, genau diese Gruppe in die Gestaltung der Insel und notwendiger Freizeitangebote mit einzubeziehen, um aus erster Hand zu erfahren, welche Bedingungen gegeben sein sollten, um die Lebensqualität der jüngeren Bevölkerung zu steigern und einen attraktiveren Lebensraum zu gestalten. Dies kann bspw. in Form von Schulprojekten oder Vereinsinitiativen erfolgen. Die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern kann bei der Förderung von Freizeitangeboten für Jugendliche und junge Erwachsene, durch die Bereitstellung entsprechender Förderprogramme unterstützen.
Räumliche Zuordnung	► Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	► LB02
Verantwortliche Akteure	► Gemeinden

Mögliche Partner	► Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	► mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	► T10, L04, L05
Priorität	► hohe Priorität

LB02	Attraktivierung der Insel Usedom als Wohnort für Schulabgänger und junge Familien
Kurzbeschreibung	Diese Maßnahme zielt darauf ab, ein attraktives Umfeld für Schulabgänger und junge Familien zu schaffen, um rückläufigen Bevölkerungszahlen und einer alternden Bevölkerung entgegenzuwirken. Folgende Möglichkeiten können für diese Maßnahme betrachtet werden: ► Schaffung eines regionalen Studienangebotes und Diversifizierung des beruflichen Angebots, um eine berufliche Zukunft auf der Insel zu ermöglichen ► Schaffung von Freizeitangeboten (vgl. Maßnahme LB01) ► Schaffung geeigneter Wohnangebote (vgl. Maßnahme LA01-03) ► Finanzieller Anreiz für Zuzug von Familien ► Schulprojekt „Lebenswertes Usedom“: Welche Bedingungen sind notwendig, um die Schulabgänger in der Region zu halten? ► Gründe schaffen, um weggezogene Usedomer zum Wiederkommen anzuregen
Räumliche Zuordnung	► Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	► LB01
Verantwortliche Akteure	► Gemeinden
Mögliche Partner	► -/-
Zeithorizont	► mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	► T10, L04, L05
Priorität	► hohe Priorität

LB03	Monitoring der Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung
Kurzbeschreibung	Das Thema der Tourismusakzeptanz der lokalen Bevölkerung erlangt mit steigenden Gästezahlen, wachsenden Verkehrsproblemen und der großen finanziellen Abhängigkeit der Bevölkerung vom Tourismus mehr und mehr Aufmerksamkeit. Die Bevölkerung Usedom sieht die Schattenseiten des Tourismus und erkennt oftmals zu wenig die positiven Effekte des Tourismus. Um eine Veränderung der Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung zu erkennen, bedarf es eines regelmäßigen Monitorings, bspw. in Form einer Befragung in der Bevölkerung. In dieser Befragung soll die Meinung der auf Usedom lebenden Bevölkerung zum Leben und Arbeiten sowie zum Tourismus, die unmittelbar zusammenhängen, regelmäßig (einmal jährlich) abgefragt werden. Aus den Ergebnissen können weitere Maßnahmen zur Steigerung der Tourismusakzeptanz, zur Lebensqualität der Bevölkerung und weiteren Themen abgeleitet werden.

	Da Tourismus einer der wichtigsten Wirtschaftszweige Mecklenburg-Vorpommerns ist, wäre durch die Landesregierung zu prüfen, ob die Etablierung eines landesweit einheitlichen Monitoringprogramms der Tourismusakzeptanz in Tourismusschwerpunkträumen sinnvoll wäre, um bei zurückgehender Akzeptanz rechtzeitig ein Gegensteuern vor Ort unterstützen zu können.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LB04, LD02, LD04
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ Gemeinden ➤ örtliche Tourismusorganisationen ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T10, L05
Priorität	➤ hohe Priorität
LB04	Stärkung des touristischen Binnenmarketings in der lokalen Bevölkerung
Kurzbeschreibung	Durch den Tourismus gibt es bereits eine gute Angebotsstruktur, die sowohl von den Gästen als auch von der lokalen Bevölkerung genutzt werden kann. Ein stärkeres Binnenmarketing, welches sich an die Usedomer Bevölkerung richtet, stellt die Aktivitätsmöglichkeiten und die Angebotsvielfalt, die durch den Tourismus bestehen, heraus und zeigt der Bevölkerung auf, welche Vorteile für sie daraus entstehen und wie diese zur Steigerung der Lebensqualität beitragen. Diese Vorteile müssen jedoch stärker kommuniziert und Anreize geschaffen werden, die Angebote auch wahrzunehmen (bspw. Vergünstigung der Eintrittspreise für Einheimische). Die Kommunikation kann bspw. in Form von Bürgerrunden, Info-Veranstaltungen, digitalen Newslettern oder einen Tag der offenen Tür erfolgen. Auch der Tourismus als Wirtschaftsfaktor und (potentieller) Arbeitgeber sollte über das Binnenmarketing stärker kommuniziert werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LB03, LD04
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG)
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T10, L05
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

LB05	Bewertung von geplanten Maßnahmen an den Klimafolgen
Kurzbeschreibung	Als Teil des partizipativen Bewertungsprozesses von geplanten Maßnahmen, wie dem Bau neuer Straßen oder der Aufstellung von Bebauungsplänen, werden grundsätzlich immer auch die Klimafolgen bewertet, deutlich hervorgehoben und kommuniziert. Als Teil des Abwägungsprozesses sollten Bewertung und Kommunikation über die klassische Umweltuntersuchung hinausgehen. Wichtig ist dabei, dass die Maßnahmen nicht punktuell, sondern hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Insel insgesamt bewertet werden. Denkbar ist ein Ampelsystem, das Maßnahmen in <i>emissions-senkend</i> (grün), <i>ohne Auswirkungen auf den Emissionsausstoß der Insel</i> (gelb) und <i>emissionssteigernd</i> (rot) einteilt. Nur durch eine deutliche Priorisierung von klimafreundlichen Maßnahmen gegenüber Maßnahmen mit negativen Klimafolgen können die Klimaziele erreicht werden.
Räumliche Zuordnung	► Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	► TD01, TE01, TE03, LA01, LD02
Verantwortliche Akteure	► Gemeinden/Ämter (Bauämter)
Mögliche Partner	► Umweltorganisationen
Zeithorizont	► kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	► T06, M11, M15
Priorität	► Schlüsselmaßnahme

7.5.3.3 Handlungsfeld C: Arbeit, Ausbildung und wirtschaftliche Sicherheit

Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten und eine damit einhergehende persönliche wirtschaftliche Sicherheit ist die Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und im gesamten Lebenszusammenhang von zentraler Bedeutung. Die unterschiedlichen Arbeitsformen bestimmen die Art sozialer Beziehung der Menschen über den Arbeitsprozess hinaus und verdeutlichen den Entwicklungsstand unserer Gesellschaft, ihrer sozialen Strukturen und Organisations- und Kooperationsformen. Insbesondere im Tourismus, der auf Usedom eine zentrale Rolle spielt, auch in Hinblick auf das Thema Arbeit und Ausbildung, nimmt das Thema Fachkräftemangel, auf Grund oftmals schlechter Arbeitsbedingungen und Arbeitszeitmodellen oder niedriger Löhne eine große Rolle ein. Ein ausreichendes Angebot an Arbeits- sowie Ausbildungsplätzen sowie die Bereitstellung fairer Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten sind notwendig für das Wohlbefinden der lokalen Bevölkerung und die Sicherung ihrer wirtschaftlichen Anlagen.

LC01	Prüfung des Standortes Usedom für eine Fachschule für Tourismus und Pflege
Kurzbeschreibung	Eine Fachschule für Tourismus und Pflege kann ein Mehrwert und Standortvorteil für die Insel Usedom sein. Usedom würde als Bildungsstandort gestärkt, Jugendlichen und jungen Erwachsenen Ausbildungsperspektiven geboten und neue Einwohnerinnen und Einwohner gewonnen und damit dem demografischen Wandel aktiv entgegengewirkt werden. Die Insel mit

	sehr großem Tourismusaufkommen und Altersruhesitzen und damit hohem Bedarf an Personal im Dienstleistungs-, Gesundheits- und Pflegebereich, kann sich auf Grund der Kurorte und des demografischen Wandels für solch eine Fachschule eignen. Bei der Prüfung sollten bspw. folgende Aspekte beachtet werden: ➤ Einrichtung einer Außenstelle einer naheliegenden, bereits laufenden Fachschule oder eigenständige Fachschule ➤ Notwendigkeit der Zusammenarbeit bestimmter relevanter Akteure ➤ Chancen und Perspektiven sowie Hindernisse und Risiken der Ansiedlung einer Fachschule ➤ Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann hier im Zuge der Fortschreibung der Landes- sowie der Bildungsplanung neue Schwerpunkte setzen und durch die Förderung von Investitionen die notwendige Umsetzung unterstützen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ -/-
Verantwortliche Akteure	➤ Landkreis Vorpommern Greifswald ➤ Bildungsministerium MV
Mögliche Partner	➤ Gemeinden ➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG) / Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L03
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität
LC02	Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für Arbeitskräfte und Auszubildende
Kurzbeschreibung	Die aktuelle Wohnsituation auf Usedom für Arbeitskräfte und Auszubildende ist durch den Mangel an bezahlbarem Wohnraum erschwert. Viele Arbeitskräfte und Azubis pendeln vom Festland auf oder innerhalb der Insel zu ihrem Arbeitsplatz, da sie sich die oft hohen Mieten nicht leisten können. Durch ein begrenztes Mobilitätsangebot, insbesondere abends, nachts und am frühen Morgen wird auch das Pendeln ohne eigenen PKW erschwert. Einzelne Hotels gehen mit gutem Beispiel voran und stellen ihrem Personal bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung. Hier sollten weitere Hotels nachziehen, sich ggf. zusammenschließen, um gemeinsam so dem Fachkräftemangel auf der Insel vorzubeugen. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob Azubiwohnheime bereitgestellt werden können, für Auszubildende, die sich die hohen Mieten auf der Insel noch nicht leisten können.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LC03, MD08

Verantwortliche Akteure	- Hotels - Kommunen
Mögliche Partner	-/-
Zeithorizont	langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	L02, L03, L04
Priorität	hohe Priorität

LC03	Förderung & Attraktivierung der Arbeitsbedingungen für Fachkräfte in der Tourismusbranche und Pflege
Kurzbeschreibung	Hier sind v.a. die Betriebe gefordert, überzeugende Arbeitsbedingungen zu bieten und Personal aktiv zu bewerben. Die Praxis im deutschen Tourismus zeigt, wie schwer dies ist. Erfolgsbetriebe (z. B. der Schindlerhof in Nürnberg) zeigen aber auch, dass Erfolge möglich sind. Ansatzpunkte für die Förderung und Attraktivierung sind bspw.: - Transportangebote für Personal schaffen, um ihnen so An- und Abreise zu erleichtern (z. B. Leihauto, Carsharing, Sammel-Taxi) - Innovative Projekte bei der Fachkräftesuche und -entwicklung - Ganzjahresverträge, statt Saison-Verträge - Anreize für Personal im Gastgewerbe schaffen durch Entwicklung innovativer Arbeits- und Arbeitszeitmodelle oder Bereitstellung von Mitarbeitenden-Unterkünften - Einbindung von lokalen Initiativen und Institutionen bei Projekten und zur Schaffung von Schulungsangeboten für Fachkräfte (z. B. Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU), DEHOGA, IHK Neubrandenburg) Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann mittels Programmen aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF) die Förderung nachhaltiger und hochwertiger Beschäftigung und Mobilität für Arbeitskräfte im Zuge der Förderung der Arbeitsbedingungen für Fachkräfte unterstützen.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	LC02, MD12, MG02, MG03
Verantwortliche Akteure	Touristische Leistungsträger
Mögliche Partner	Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	L02, L03, L04
Priorität	hohe Priorität

7.5.3.4 Handlungsfeld D: Struktur und Zusammenarbeit

Um Planungsvorhaben umzusetzen, bedarf es einer klaren Planungsstruktur sowie der Zusammenarbeit verschiedener Interessensgruppen und Akteure, die die notwendige Handlungsbefugnis haben. Dazu zählen motivierte, engagierte Personen, die daran interessiert sind, die Entwicklungen auf der Insel voranzutreiben und gemeinsam etwas für das Wohl der Insel, aller Akteure und Einwohnerinnen und Einwohner zu bewegen.

Für eine gute Zusammenarbeit braucht es eine klare Kommunikation, Respekt und Vertrauen. Dabei werden die Stärken aller Beteiligten berücksichtigt und zielführend eingesetzt. Aus der Vielfalt und dem gemeinsamen Ziel können Synergien entstehen. Bei der Zusammenarbeit gilt es neben der Vernetzung von Akteuren der Insel und dem Landkreis auch die lokale Bevölkerung in Form verschiedener Partizipationsprozesse mit einzubeziehen.

LD01	Etablierung/Gründung einer Planungsgruppe für die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen
Kurzbeschreibung	Für die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen bietet es sich an, eine Planungsgruppe aus Entscheidungsträgern/Verantwortlichen zu benennen, die sich regelmäßig trifft, um von großen Problemen unabhängige Lösungen zu entwickeln. Zu klärende Schritte sind: Zusammensetzung, Moderator, Aufgaben, Vorgehensweise etc. Bei der Zusammensetzung sollten vorhandene Akteurs-Strukturen und -Netzwerke berücksichtigt werden. In die Planungsgruppe sollte eine Vertreterin oder ein Vertreter des Bürgerbeirates (vgl. LD04) aufgenommen werden, der die Interessen der Bevölkerung bei der Umsetzung der Maßnahmen und somit der zukünftigen Entwicklung der Insel vertritt. Damit kann ein Austausch zwischen den Akteuren und der Bevölkerung gestärkt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TD01, LB05, LD04
Verantwortliche Akteure	➤ Akteure der Insel
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, L05
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme
LD02	Stärkere Förderung der Partizipation der Bevölkerung bei wichtigen Ortsentwicklungs-, Tourismus- und Verkehrsprojekten
Kurzbeschreibung	Partizipationsverfahren haben einen positiven Einfluss auf die vom Tourismus betroffene Bevölkerung und können die Akzeptanz gegenüber dem Tourismus sowie der Ortsentwicklung fördern. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist eine Voraussetzung für eine erfolgreiche Tourismus- und Inselentwicklung. Die Möglichkeit an einem Entscheidungsprozess beteiligt zu sein reicht häufig schon aus und kann sich positiv auf die Akzeptanz auswirken. Partizipationsformate sind in großer Vielfalt möglich: Ideenworkshops, Diskussionsforen, Workshops zu konkreten Planungen, Bürgerbefragung zu aktuellen Themen, Präsentation & öffentliche Diskussion zu Tourismusprojekten/-planungen, Vernetzungsformate für Einheimische und Leistungsträger
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom

Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB01, TB02, TD01, LB03, LB05, LD04, MF07, MH01
Verantwortliche Akteure	➤ alle (Gemeinden, Usedom Tourismus GmbH (UTG), Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU))
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, L05
Priorität	➤ hohe Priorität

LD03	Aufbau regionaler Strukturen/Wertschöpfungsketten
Kurzbeschreibung	Um möglichst große Teile der Wertschöpfung des Tourismus auf der Insel zu halten, ist es notwendig, möglichst viele Dienstleistungen und (Vor-)Produkte der touristischen Dienstleistung auf der Insel zu bieten oder herzustellen. Dies verkürzt Transportwege und -aufwand und schafft oder sichert Arbeitsplätze auf der Insel. Dazu ist zu prüfen, welche Dienstleistungen und Produkte für den Tourismus benötigt werden, wo diese produziert oder erbracht werden und ob eine Produktion oder Dienstleistung auf der Insel möglich wäre.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ -/-
Verantwortliche Akteure	➤ Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) ➤ touristische Leistungsträger ➤ Dienstleister für den Tourismus
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, L03, L04, L05
Priorität	➤ mittlere Priorität

LD04	Bildung eines Bürgerbeirates zur Begleitung der Umsetzung des Raumentwicklungskonzeptes
Kurzbeschreibung	Neben einer Planungsgruppe, die sich mit der Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen des Raumentwicklungskonzeptes beschäftigt soll ein Bürgerbeirat gebildet werden, der die Interessen der Bürger direkt in die Umsetzung des Raumentwicklungskonzeptes einbringt. Der Beirat erweitert die Möglichkeiten der Partizipation der lokalen Bevölkerung an den Entwicklungen der Insel. Es ist wichtig die lokale Bevölkerung in die zukünftige Entwicklung der Insel mit einzubeziehen, um ihre Akzeptanz gegenüber dem Tourismus zu erhalten sowie ihre Interessen bei der Entwicklung der Themen Leben und Arbeiten und Mobilität und Verkehr, noch stärker vertreten zu können. Die Bewohnerinnen und Bewohner dürfen nicht nur Zuschauer der Inselentwicklung sein, sondern sollten die Möglichkeit bekommen diese stärker mitzugestalten.

	Die Bereitschaft, diesen Bürgerbeirat ins Leben zu rufen, wurde bereits von zwei Inselbewohnern geäußert (siehe Verantwortlichkeit). Der Bürgerbeirat sollte aus rund 10 Bürgerinnen und Bürgern bestehen, die aus unterschiedlichen Teilen und Orten der Insel kommen. Des Weiteren sollte festgelegt werden, wie die Besetzung des Bürgerbeirates erfolgt. Wichtig ist es, engagierte Bürgerinnen und Bürger zu finden, die bereit sind, sich in ihrer Freizeit für die Entwicklung Usedom einzusetzen. Bei der Besetzung des Bürgerbeirats ist darauf zu achten, einen Querschnitt der Bevölkerung und der unterschiedlichen Interessen der Bevölkerung abzubilden. Kriterien, die bei der Besetzung berücksichtigt werden sollten, sind Alter, Geschlecht, Bildungsgrad, beruflicher Hintergrund, Wohnort auf der Insel, ggf. Migrationshintergrund, etc. Die junge Bevölkerung muss unbedingt in die Planungen mit einbezogen werden. Zu überlegen wäre auch, ob sich die Zusammensetzung des Beirates nach einer gewissen Zeit ändert, um mehr Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu bieten, die Umsetzung des Konzeptes zu unterstützen. Um auch den regelmäßigen Austausch zwischen der Bevölkerung und den für die Umsetzung verantwortlichen Akteuren (Entscheidungsträgern/Verantwortlichen) zu gewährleisten, sollte eine Vertreterin oder ein Vertreter aus dem Bürgerbeirat als Interessensvertreter der Bürger Mitglied der Planungsgruppe (vgl. LD01) sein. So wird die Sicht der Bevölkerung regelmäßig an die verantwortlichen Akteure ran getragen und die Akzeptanz der Maßnahmen gefördert. Aufgaben des Bürgerbeirates: ➤ regelmäßiger Austausch zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Konzept sowie zu Entwicklungsthemen auf der Insel ➤ Interessen der Bürgerinnen und Bürger vertreten ➤ quartalsmäßig oder halbjährliche Bilanz über die Umsetzung des Konzeptes ziehen ➤ Aufnehmen von Bürgervorschlägen und deren Einbindung in die Inselpolitik sowie die Planungsgruppe. Diese Maßnahme hat zum Ziel, die Mitwirkungsmöglichkeiten der Inselbevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes zu stärken und Fragen und Herausforderungen gemeinsam zu besprechen und demokratische Lösungen zu entwickeln. In der zukünftigen Entwicklung der Insel sollte es um ein MITEINANDER statt ein Gegeneinander gehen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LB03, LB04, LD01
Verantwortliche Akteure	➤ Dr. Günther Jikeli, Dr. Martin Grunze (Bereitschaft zur Mitarbeit erklärt) ➤ weitere Bürgerinnen und Bürger
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, L05
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

7.5.4 Handlungsfelder und Maßnahmen im Bereich „Mobilität und Verkehr“

Aus dem Abgleich von Zustandsbewertung (Stärken – Schwächen – Chancen – Herausforderungen) mit dem angestrebten Zielzustand des Integrierten Leitbilds und den

damit verbundenen Zielsetzungen werden neun **Handlungsfelder** erkennbar (vgl. Abbildung 13). Die Handlungsfelder beziehen sich sowohl unmittelbar auf die verschiedenen Verkehrsarten, decken aber auch Querschnittsthemen wie Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung oder Information und Umdenken ab.

Handlungsfelder im Bereich „Mobilität & Verkehr“



Abbildung 13: Handlungsfelder im Bereich „Mobilität & Verkehr“

7.5.4.1 Handlungsfeld A: Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die umweltfreundlichste und ressourcenschonendste Form der Fortbewegung. Sehr häufig ist das Zufußgehen die präferierte Fortbewegungsart für die „erste bzw. letzte Meile“ eines Weges. Bereits heute legt die Bevölkerung in der Region Insel Usedom bis zu einem Viertel der täglichen Wege zu Fuß zurück, bei Touristen sind es sogar mehr als die Hälfte. Um den Fußverkehr zu fördern, ist die Wegeinfrastruktur angemessen zu dimensionieren, möglichst barrierefrei und verkehrssicher zu gestalten (auch im Hinblick auf die steigende Zahl von Personen mit Mobilitätseinschränkungen) und instand zu halten. Ein attraktives Fußwegenetz macht vor allem innerörtliche Kfz-Fahrten überflüssig und verbessert die Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV. In Form von Spazier- und Wanderwegen außerhalb der bebauten Ortslagen ist das Fußwegenetz von touristischer Bedeutung.

MA01	Inselweites Fußverkehrskonzept
Kurzbeschreibung	Ein inselweites Fußwegekonzept sollte die Grundlage für Art, Umfang und Verortung von Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr bilden. Dabei sollte das Fußwegekonzept den innerörtlichen und den zwischenörtlichen Fußverkehr integriert betrachten und damit sowohl die Alltagsmobilität der Bevölkerung als auch die touristische Mobilität (Spaziergänge, Wanderungen) berücksichtigen. Ein weiterer Vorteil der inselweiten Betrachtung ist, dass die Möglichkeit besteht, einheitliche Qualitäts- und Ausbaustandards festzulegen, z. B. zur Barrierefreiheit, die zum „Markenzeichen“ der Insel werden können. Weitere Inhalte des Fußwegekonzepts sind Festlegungen zu vorrangig auszubauenden Fußwegeverbindungen (Vorrangnetz), das Ermitteln von Netzlücken und Qualitätsmängeln, Verkehrssicherheitsaspekte (z. B. Trennung von Rad- und Fußverkehr oder fehlende Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen) sowie die Wegweisung.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA02, MA02, MA03, MA04, MA05, MA06, MB07, MC02, ME05

Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ LK Vorpommern-Greifswald ➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M02, M03, M06, M07, M13
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

MA02	Lückenschluss im Fußwegenetz
Kurzbeschreibung	Es fehlt ein durchgängiges, gut ausgebautes Fußwegenetz auf Usedom, sowohl innerhalb der meisten Orte als auch zwischen den Orten. Dies beeinträchtigt die gefühlte Verkehrssicherheit von Fußgängern und macht das Zufußgehen dort, wo Lücken bestehen, unattraktiv. Die Maßnahme umfasst – so weit nicht bereits im inselweiten Fußverkehrskonzept (MA01) berücksichtigt – eine strukturierte Erfassung von Lücken im Fußwegenetz, die Ermittlung und Bewertung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten für Lückenschlüsse sowie deren Umsetzung. Zu den Lückenschlüssen zählen u. a. Verbindungswege und Verdichtungen zwischen bestehenden Fußwegen, nachfragegerechte Verbreiterungen von bestehenden Fußwegen sowie das Herstellen von beidseitigen Gehwegen an innerörtlichen Straßen. Von besonderer Bedeutung sind hierbei Wegeverbindungen mit hoher touristischer Relevanz (z. B. Verbindungen zwischen Bahnhöfen und Strandpromenaden oder zu anderen touristischen Zielen sowie Wanderwegen).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MA03, MA04, MA05, MA06, MB07
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ LK Vorpommern-Greifswald ➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M02, M03, M09, M11, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MA03	Beseitigung von Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr
Kurzbeschreibung	Fuß- und Radverkehr wird innerorts häufig auf gemeinsamen Wegen geführt, vor allem dort, wo für getrennte Wege kein Raum bleibt. Der Wunsch nach Sicherheit und Komfort lässt Radfahrende aber auch dort auf Gehwege ausweichen, wo dieses nicht vorgesehen ist, was nicht zuletzt aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Fußverkehr zu Konflikten führt und das Sicherheitsempfinden der Zufußgehenden beeinträchtigt. Entsprechende Konfliktsituationen sind zu identifizieren (ggf. im inselweiten Fußwegekonzept (MA01)) und – wo dies möglich ist – durch bauliche Maßnah-

	men (bauliche Trennung) oder eine geänderte Verkehrsorganisation zu beseitigen. Hierbei ist auch eine veränderte Aufteilung der Verkehrsflächen zu lasten des Kfz-Verkehrs in Erwägung zu ziehen (Verringerung der Fahrbahnbereite, Umwidmung von straßenbegleitenden Parkstreifen und Anlage von Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn o. ä.).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MA02, MA04, MB01, MB04
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ M06, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MA04	Abbau von Barrieren im Fußwegenetz
Kurzbeschreibung	Hohe Bordsteinkanten, unebene Oberflächen, fehlende Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen oder fehlende bzw. zugeparkte Bordsteinabsenkungen werden von Fußgängern als Barrieren empfunden und beeinträchtigen den Fußverkehr. Aufgrund der demografischen Entwicklung wird der Anteil mobilitätseingeschränkter Personen an der Bevölkerung und damit die Notwendigkeit einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur weiter zunehmen. Die Maßnahme umfasst die Ermittlung des Handlungsbedarfs im Fußwegenetz (im inselweiten Fußwegekonzept (MA01)), eine Kategorisierung und Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen sowie die sukzessive bauliche Anpassung der Problempunkte, z. B. durch eine barrierefreie Gestaltung unter Berücksichtigung der visuellen (kontrastreich) und taktilen (glatte/raue Oberflächen, Leitelemente) Orientierbarkeit.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MA02, MA03, MA05, MA06, ME05
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M06, M09, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MA05	Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an Hauptstraßen
Kurzbeschreibung	Fehlende Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden von

	Zufußgehenden. Die Maßnahmen beinhalten daher die Ermittlung des Querungsbedarfs an Hauptverkehrsstraßen (soweit dies nicht bereits im inselweiten Fußwegekonzept (MA01) erfolgt), das Einrichten von zusätzlichen, am Bedarf orientierten Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung wichtiger Relationen im Fußverkehr (und im Radverkehr) und zeitgemäßer Gestaltungsempfehlungen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ M01, M02, MA04, MA06
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ zuständiger Straßenbaulastträger
Mögliche Partner	➤ Polizei ➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M06, M09, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MA06	Gewährleistung einer nutzbaren Fußwegeinfrastruktur
Kurzbeschreibung	Der Erhaltungszustand der Wegeinfrastruktur ist entscheidend für deren Nutzbarkeit. Kontinuierliche Erhaltungsmaßnahmen verlängern den Nutzungszeitraum der Wegeinfrastruktur und erhalten deren Nutzbarkeit. Die Maßnahme umfasst die regelmäßige Überprüfung von Zustand und Nutzbarkeit des Fußwegenetzes (mindestens einmal im Jahr). Bei Bedarf sind Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen sowie Hindernisse und Schäden zu beseitigen, insbesondere bei wassergebundenen Oberflächen. Auch das konsequente Sanktionieren von rechtswidrigen Beeinträchtigungen, z. B. durch Falschparker oder Fahrradfahrer auf dem Gehweg, zählt dazu. Die Finanzierung der Unterhaltungsmaßnahmen ist über die kommunale Haushaltsplanung abzusichern.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MA02, MA04, MA05
Verantwortliche Akteure	➤ innerörtliches Fußwegenetz: Gemeinden ➤ zwischenörtliches Fuß- und Wanderwegenetz: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ M06, M09, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

7.5.4.2 Handlungsfeld B: Radverkehr

Der Radverkehr ist – neben dem ÖPNV – von zentraler Bedeutung für eine umweltfreundliche Mobilität in der Region Insel Usedom. Die kompakte Siedlungsstruktur in den Seebädern und die überwiegend flache Topografie der Insel prädestinieren das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel der Bevölkerung. Zugleich hat der Radtourismus für Usedom eine große Bedeutung und das Fahrrad ist nach dem Pkw das wichtigste Verkehrsmittel der Inselgäste. Zur Stärkung des Radverkehrs tragen Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Organisation und Verkehrssicherheit bei. Nur durch eine inselweit koordinierte Stärkung des Radverkehrs wird es möglich sein, einen deutlich größeren Teil der Verkehrsmenge als bisher auf das Verkehrsmittel Fahrrad zu verlagern; ein übergeordnetes Radverkehrskonzept bildet hierfür die Grundlage.

MB01	Inselweites Radverkehrskonzept
Kurzbeschreibung	Analog zum Fußwegekonzept sollte auch im Radverkehr ein inselweites Radverkehrskonzept die Grundlage für Art, Umfang und Verortung von Maßnahmen im Radverkehr bilden. Auch hier sollte sowohl der innerörtliche als auch der zwischenörtliche Radverkehr sowie die Alltagsmobilität der Bevölkerung mit dem Fahrrad als auch der Freizeitverkehr mit dem Fahrrad bzw. der Radtourismus integriert betrachtet werden. Bestandteile des Radverkehrskonzepts sollten u. a. sein: ➤ Bestandsaufnahme mit Aussagen zum konkreten Handlungsbedarf wie Netzlücken, Qualitätsmängel und Verkehrssicherheitsaspekte (Hier sollte auf bereits vorliegende Studien* aufgebaut werden, bei denen zumindest Teile Radverkehrsinfrastruktur erfasst und bewertet wurden.) ➤ einheitliche Qualitäts- und Ausbaustandards ➤ Wegweisung im Radverkehr ➤ Ladestationsnetz für E-Bikes <i>[*u. a. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2019): Kostenermittlung für Bau, Erhaltung und Unterhaltung von touristischen Radfernwegen am Beispiel der Insel Usedom]</i>
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA02, MA03, MB02, MB03, MB05, MB06, MB07, MC02, MD13, ME05
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Landkreis Vorpommern-Greifswald ➤ Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M02, M03, M06, M09, M11, M13, M15
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

MB02	Lückenschluss im Radverkehrsnetz
Kurzbeschreibung	Die bereits vorliegenden Bestandsaufnahmen (vgl. Maßnahmen MB01) zeigen, dass das Radverkehrsnetz auf Usedom noch Lücken aufweist. Bevor neue Radwege erschlossen werden, sollten zunächst diese Lücken geschlossen werden. Hierzu sind fehlende Abschnitte bzw. Verbindungen zu identifizieren und auch entsprechende Querungsstellen zu berücksichtigen. Teilweise bestehen baulich hergestellte Radverkehrsanlagen, die aber noch nicht beschildert bzw. als Radroute ausgewiesen sind. Ein weiterer Aspekt, der zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes dient, ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr mit dem Zusatzzeichen 1022-10. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Kommunen mit einem Förderprogramm für Radverkehrsinfrastruktur sowie mit einem Lückenschlussprogramm für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA02, MB01, MB03, MB04, MB07, ME05
Verantwortliche Akteure	➤ innerörtliches Radwegenetz: Gemeinden ➤ überörtliches Radwegenetz: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) (→ Hinweise zu Netzlücken) ➤ Fahrradverleih-Anbieter (→ Hinweise zu Netzlücken) ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M02, M03, M06, M09, M11, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MB03	Erweiterung des Radverkehrsnetzes
Kurzbeschreibung	Insbesondere das Achterland sollte besser für den Radverkehr erschlossen werden, sowohl unter dem Aspekt der Alltagsmobilität der Bevölkerung als auch unter fahrradtouristischen Gesichtspunkten. Derzeit gibt es einige ausgewiesene Radrouten, dennoch bedarf es einer großräumigeren Erschließung für den Radverkehr mit direkten und schnellen Wegeverbindungen. Diese neuen Routen sollten so weit wie möglich abseits von Hauptverkehrsstraßen über Dörfer und Felder geführt werden und touristische Ziele einbeziehen. Zunächst sollten neu zu erschließende Relationen identifiziert werden, um in Abhängigkeit von prognostizierten Verkehrsaufkommen (Kfz-, Fuß- und Radverkehr) die richtlinienkonforme Führungsform für den Radverkehr zu wählen; dabei sind auch bedarfsgerechte Querungsstellen zu berücksichtigen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Kommunen mit einem Förderprogramm für Radverkehrsinfrastruktur.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA02, MB01, MB02, MB04, MB07, MC02, ME05

Verantwortliche Akteure	- innerörtliches Radwegenetz: Gemeinden - überörtliches Radwegenetz: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	- Tourismusverband Insel Usedom (→ Hinweise zu Netzerweiterungen) - Fahrradverleih-Anbieter (→ Hinweise zu Netzerweiterungen) - Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	T07, L02, M02, M03, M06, M09, M11, M13, M15
Priorität	mittlere Priorität

MB04	Gewährleistung einer nutzbaren Fahrradinfrastruktur
Kurzbeschreibung	Damit die Fahrradinfrastruktur langlebig und nutzbar für den Radverkehr bleibt, bedarf es kontinuierlicher Erhaltungsmaßnahmen. Dazu sind regelmäßige Überprüfungen von Zustand und Nutzbarkeit des Radwegenetzes durchzuführen. Weiterhin müssen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten unternommen werden. Ebenso wichtig ist die Beseitigung von Hindernissen (z. B. Umlaufsperrern entlang der Promenaden, die den Fußverkehr auf den Radweg treiben) und die konsequente Sanktionierung von rechtswidrigen Beeinträchtigungen wie beispielsweise Falschparker. Die Finanzierung der Unterhaltungsmaßnahmen ist über die kommunale Haushaltsplanung abzusichern.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	TA02, MA01, MA03, MB02, MB03, MB05, MB06, MB07
Verantwortliche Akteure	- innerörtliches Radwegenetz: Gemeinden - überörtliches Radwegenetz: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	- Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU) (→ Hinweise zu Schäden/Behinderungen) - Fahrradverleih-Anbieter (→ Hinweise zu Schäden/Behinderungen)
Zeithorizont	fortlaufend
Zielbezug	T07, M02, M03, M06, M09, M10, M11, M13, M15
Priorität	mittlere Priorität

MB05	Ausbau von Fahrradabstellanlagen
Kurzbeschreibung	Zu einer guten Radverkehrsinfrastruktur gehören auch zeitgemäße Radabstellanlagen (Anlehnhalter, ggf. Überdachung), die neu zu errichten oder – bei bestehenden Anlagen – zu erweitern oder zu optimieren sind. Ziel sollte es sein, ein inselweites Netz von kleinen, aber möglichst vielen und fein verteilten Fahrradabstellanlagen aufzubauen. Wichtige Standorte für Radabstellanlagen sind die Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV (Bahnhöfe der Usedomer Bäderbahn, aber auch zentrale Bushaltestellen in allen Orten), Versorgungsschwerpunkte, touristische Einrichtungen und Strandzugänge. Weiterhin sollten in den Orten potenzielle Standorte mit Fahrrad-Parkdruck identifiziert werden. Anzeichen dafür sind Räder, die an Hauswänden, Geländern, Mauern oder Büschen abgestellt werden.

	Bei dem Errichten von neuen Radabstellanlagen sollten mindestens Anlehnhalter verwendet werden. Vorderradhalter, sog. „Speichenbrecher“ sollten nicht zum Einsatz kommen. Weiterhin sollten an aufkommensstarken Fahrradabstellanlagen Überdachungen und Elektrolademöglichkeiten (vgl. Maßnahme MB06) berücksichtigt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MB01, MB04, MB06, MB07, MF03
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Usedomer Bäderbahn GmbH ➤ touristische Einrichtungen ➤ Einzelhandel
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M02, M03, M08, M11, M13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MB06	Inselweites öffentliches E-Ladestationsnetz für Fahrräder
Kurzbeschreibung	Die Elektromobilität hat vor allem im Radverkehr stark zugenommen. Obwohl die Akkus der neueren Pedelecs mittlerweile sehr leistungsstark sind und eine hohe Reichweite haben, unterstützen öffentliche Ladestationen dennoch die Nutzung von Pedelecs. Daher wird der Aufbau eines öffentlichen Netzes für Ladestationen angeregt. Im ersten Schritt sollten geeignete Standorte identifiziert werden. Das sind überwiegend Orte, an denen Pedelec-Nutzende länger verweilen (z. B. Bahnhöfe, Einkaufszentren, Strände, Museen). Es müssen die unterschiedlichen Lademöglichkeiten berücksichtigt sowie die Stromversorgung geklärt werden. Weiterhin sollte ein Finanzierungs- sowie ein Betreiberkonzept erstellt werden. Es bietet sich an, beim Aufbau des Netzes für Ladestationen mit Partnern aus der Wirtschaft und der Inselwerke eG zu kooperieren.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MB01, MB04, MB05, ME07, MF03
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ diverse touristische Partner ➤ Einzelhandel ➤ Inselwerke eG
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M11, M12, M13, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

MB07	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung im Fuß- und Radwegenetz
Kurzbeschreibung	Um die Nutzung von Fuß- und Wanderwegen sowie von Fahrradrouen auch für ortsunkundige Personen zu erleichtern und um die eingerichteten Wegeverbindungen kenntlich zu machen, ist durchgängig und einheitlich eine wegweisende Beschilderung notwendig. Die bestehende Beschilderung sollte kontinuierlich überprüft und bei Bedarf ergänzt oder erneuert werden. Neben der Einheitlichkeit und Durchgängigkeit der Beschilderung sollte mit Blick auf polnische Besucher auch auf die Zweisprachigkeit der Beschilderung in Deutsch und Polnisch Wert gelegt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TA02, MA01, MA02, MB01, MB02, MB03, MB04
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU) (→ Hinweise) ➤ Fahrradverleih-Anbieter (→ Hinweise)
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M06, M09, M11, M13, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

7.5.4.3 Handlungsfeld C: Wasserverkehr

Aufgrund der Lage der Seebäder entlang der Küste verfügt die Insel über bisher nicht ausreichend genutzte Potenziale, den Wasserverkehr als Teil des Mobilitätssystems einzubinden. Dieser kann zu einer Entlastung des in der Hauptsaison zum Teil stark nachgefragten ÖPNV beitragen. Dies ist notwendig, weil mit der inselweiten Einführung des kostenfreien ÖPNV für Touristen (und ggf. auch Einheimische und Berufspendler) von einer noch stärkeren Inanspruchnahme des ÖPNV auszugehen ist. Während die Usedomer Bäderbahn und die Kaiserbäder-Linie in der Hauptsaison oft überfüllt sind, wird die Fahrgastschiffahrt aktuell vorwiegend als touristische Rundfahrten betrieben. Eine Entlastung durch eine teilweise Verlegung der Verkehrsnachfrage auf das Wasser ist deshalb denkbar. Auch im Achterland könnte ein Wasserverkehr die Reisezeit zwischen teilweise nur durch Stichstraßen erschlossenen Orten deutlich reduzieren.

MC01	Wasserbusverkehr Seebäder
Kurzbeschreibung	Die Maßnahme umfasst die Einführung eines saisonalen regelmäßigen Wasserbusverkehrs zwischen den Seebädern von Zinnowitz bis Ahlbeck (ggf. unter Einbindung von Świnoujście). Aktuell wird der Wasserverkehr auf Usedom hauptsächlich in Form von touristischen Rundfahrten oder Freizeittouren mit Erlebnischarakter angeboten. Fahrtenangebote und Fahrpreise sind auf die touristische Nachfrage ausgelegt; so gibt es eine Tour zwischen Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin und Misdroy mit täglich vier Fahrten zwischen 9:00 und 19:15 (16 EUR einfache Fahrt, 23 EUR Rundfahrt). Diese rein touristischen Fahrtenangebote könnten über zusätzliche

	Fahrten zu einem ein- oder zweistündlichen Fahrtenangebot verdichtet und ggf. sogar tariflich in den ÖPNV der Insel integriert werden. Als Betreiber des Wasserbusverkehrs kommt die örtliche Fahrgastschiffahrt in Betracht. Mit dem Wasserbusverkehr entstünde ein ÖPNV mit Erlebnischarakter. Dieser bietet darüber hinaus eine schnelle und unkomplizierte Möglichkeit zur Entlastung der heute bereits in der Hauptsaison stark frequentierten Usedomer Bäderbahn und der Kaiserbäder-Linie durch eine teilweise Verlegung der Verkehrsnachfrage auf das Wasser, was insbesondere im Hinblick auf den zu erwartenden Nachfragezuwachs im ÖPNV im Zusammenhang mit der inselweiten Einführung des kostenfreien ÖPNV (→ Maßnahmen MD15, MD16) als dringlich erscheint und was sich vermutlich schneller realisieren lässt als eine Taktverdichtung auf der Usedomer Bäderbahn.
Räumliche Zuordnung	➤ Heringsdorf, Bernsteinbäder & Zinnowitz, Inselnorden
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB03, MD08, MD10, MD15, MD16, MD17, ME01, MF01, MF02, MF03
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ ÖPNV-Aufgabenträger
Mögliche Partner	➤ Betreiber Fahrgastschiffahrt
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M02, M03, M06, M09
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität
MC02	Fahrrad- und Personenfährrverbindungen Achterwasser
Kurzbeschreibung	Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radtourismus könnte eine Fahrrad- und Personenfährrverbindung im Achterwasser lange Umwegfahrten vermeiden und Lücken im Radrouten- und Fußwegenetz schließen. Die Reisezeit zwischen dem nördlichen und östlichen Teil des Achterlands ließe sich für Freizeit- und Alltagsradverkehre deutlich verkürzen. Die bestehende Fährrverbindung Ueckernünde – Kamminke sollte beibehalten und bedarfsgerecht durch weitere saisonale Fährrverbindungen unter Einbezug der inselweiten Rad- und Fußverkehrskonzepte ergänzt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB02, TB03, MA01, MB02, MB03
Verantwortliche Akteure	➤ Fahrgastschiffahrt
Mögliche Partner	➤ Gemeinden
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T04, T07, M01, M02, M06, M09, M13
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

7.5.4.4 Handlungsfeld D: Öffentlicher Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr mit Bus und Bahn bildet das Rückgrat der Mobilitätsangebote im sogenannten „Umweltverbund“ mit dem Rad- und Fußverkehr sowie Car- und Bikesharing. Neben dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der die Vor-Ort-Mobilität in der Region Insel Usedom und die Verkehrsbeziehungen zwischen der Insel und dem Festland abdeckt (Versorgungszentren, Berufspendler), ist für die Tourismusregion Insel Usedom aber auch die überregionale Erreichbarkeit im öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV) mit dem Fernbus und den Fernverkehrsangeboten der Bahn von großer Bedeutung.

Im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln ergibt sich eine starke Position des öffentlichen Personenverkehrs aus dem Zusammenspiel einer hochwertigen und leistungsfähigen Infrastruktur, bedarfsorientierten und vernetzten Fahrtenangeboten von Bus und Bahn, komfortablen Fahrzeugen, attraktiven Tarifen sowie einer einfachen Nutzbarkeit. Mit der Usedomer Bäderbahn und den vorhandenen Fern- und Regionalbuslinien ergibt sich bereits eine gute Ausgangsposition. Diese wird mit Maßnahmenvorschlägen für den Öffentlichen Personenverkehr zukunftsfähig weiterentwickelt. Veränderte Nutzeranforderungen (z. B. mehr Flexibilität, Barrierefreiheit) werden hierbei ebenso berücksichtigt wie technologische Entwicklungen (z. B. Digitalisierung und Automatisierung) und Initiativen zum Abbau von Nutzungsschwellen (z. B. digitale Kurkarte mit kostenfreier ÖPNV-Nutzung).

MD01	Reaktivierung der Schienen-Südanbindung der Insel Usedom
Kurzbeschreibung	Die Reaktivierung der Schienen-Südanbindung der Insel Usedom von Ducherow nach Heringsdorf via Karniner Brücke ermöglicht für die Gemeinden im Süden der Insel (u. a. Stadt Usedom, Gemeinde Heringsdorf und ggf. auch Stadt Świnoujście) eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten im Schienenverkehr, vor allem aus Richtung Süden (Anklam, Pasewalk, Berlin), aber auch aus Richtung Norden (Greifswald, Stralsund). Insbesondere für viele Gäste, aber auch für Bevölkerung würde die Bahnreise zur Insel deutlich attraktiver. Umsteigefreie Direktverbindungen zwischen den Kaiserbädern und Berlin bzw. Stralsund – auch im Schienenfernverkehr – wären ebenso möglich wie Logistiktransporte mit der Bahn (Anbindung Hafen Świnoujście, Ver-/ Entsorgung des Insel-Süden). An einem der neuen Haltepunkte der Strecke könnte auch ein P+R-Platz zur Lenkung des Besucherverkehrs auf der Insel eingerichtet werden. Die Deutsche Bahn AG ist bereits mit den Vorplanungen für die Streckenreaktivierung beauftragt, wobei verschiedene Varianten mit und ohne einer Direktanbindung der Stadt Świnoujście untersucht werden. Zwar liegt die Zuständigkeit für die Wiedererrichtung der Schienenstrecke beim Bund und der Deutschen Bahn als Planungs- und Verfahrensverantwortliche bzw. potenzielle Betreiberin der Strecke sowie beim Land Mecklenburg-Vorpommern als SPNV-Aufgabenträger. Es obliegt jedoch den für Usedom zuständigen politischen Entscheidungsträgern und allen Partnern aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft, sich beim Bund, beim Land und bei der Deutschen Bahn für eine zeitnahe Reaktivierung einzusetzen und dessen Nutzen für die Insel hervorzuheben. Seitens der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern ist der Wiederaufbau der Bahnstrecke eines der wichtigsten Ziele im Bahnverkehr.

Räumliche Zuordnung	➤ Gemeinde Heringsdorf ➤ Achterland ➤ (Gesamtraum Insel Usedom)
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD02, MD05, MD07, ME02
Verantwortliche Akteure	➤ Bundesrepublik Deutschland ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern ➤ Deutsche Bahn AG
Mögliche Partner	➤ politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom ➤ Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre) → Planungsvorlauf ➤ langfristig (mehr als 5 Jahre) → Umsetzung
Zielbezug	➤ M01, M02, M03, M06, M09, M11, M14, M15
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme
MD02	Bedarfsgerechte Verdichtung und Aufwertung von ÖPNV-Zugangsstellen
Kurzbeschreibung	Bahnhöfe bzw. Bahnhaltelpunkte und Bushaltestellen sind die „Visitenkarte“ des ÖPNV. Lage bzw. Erreichbarkeit, Gestaltung und Zustand dieser ÖPNV-Zugangsstellen prägen die Nutzbarkeit und Attraktivität des ÖPNV-Angebots entscheidend mit. Diese Maßnahme bezieht sich insbesondere auf Bushaltestellen und umfasst folgende Teilmaßnahmen: ➤ Festlegung einheitlicher Standards zu Gestaltung, Ausstattung und Zustand von ÖPNV-Zugangsstellen auf Usedom ➤ Überprüfung der Haltestellenerreichbarkeit, Ermittlung von Erschließungslücken und Defiziten bei der Zugänglichkeit ➤ Erstellung eines Maßnahmen- und Zeitplans für eine schrittweise Aufwertung und bedarfsabhängige Verdichtung von ÖPNV-Zugangsstellen (v. a. Aufwertung von baulichem Zustand und Gestaltung in einheitlichem, ortstypischem Design, Ausstattung von stärker frequentierten Haltestellen mit einem Witterungsschutz, verbesserte Fahrgastinformation) ➤ obligatorische Bewertung von Flächenentwicklungen, neuen Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Bildung, Gesundheit, Versorgung, Verwaltung) sowie von touristischen bzw. Freizeiteinrichtungen im Hinblick auf die ÖPNV-Erreichbarkeit → bei Bedarf: Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD01, MD03, MD11, MD12, ME01
Verantwortliche Akteure	➤ Baulastträger der Bushaltestellen: Gemeinden ➤ Baulastträger der Bahnhöfe und SPNV-Haltelpunkte: UBB GmbH
Mögliche Partner	➤ Betreiber Regionalbusverkehr: zuzüglich UBB GmbH ➤ UTG
Zeithorizont	➤ fortlaufend

Zielbezug	➤ T08, M01, M02, M09, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MD03	Abbau von physischen Barrieren im ÖPNV
Kurzbeschreibung	Physische Barrieren, wie z. B. Stufen/Treppen, zu überwindende Höhenunterschiede oder horizontale Abstände zwischen Haltestelle und Fahrzeug, können die Nutzung des ÖPNV erheblich beeinträchtigen. Gemäß Personenbeförderungsgesetz § 8, Abs. 3 ist der ÖPNV daher so zu gestalten ist, dass „die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen bei der Nutzung des ÖPNV berücksichtigt sind“. Bis zum 1. Januar 2022 ist eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV, auch bei den ÖPNV-Haltestellen, zu erreichen bzw. aufzuzeigen, wie und bis wann dieses Ziel erreicht werden soll. Im Hinblick auf diese Forderung hat der Landkreis Vorpommern-Greifswald im Jahr 2021 ein Haltestellenkonzept für barrierefreie Bushaltestellen erarbeitet, das Gestaltungsempfehlungen und Ausbaustandards für Bushaltestellen sowie Ausbauprioritäten enthält. Da die Zahl der ÖPNV-Nutzer mit Mobilitätseinschränkungen demografiebedingt weiter zunehmen wird, umfasst diese Maßnahme die zeitnahe und konsequente Umsetzung des Haltestellenkonzepts für den Landkreis Vorpommern-Greifswald in den Gemeinden der Region Insel Usedom. Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Kommunen beim Haltestellenausbau im Rahmen des Sonderprogramms „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD02, MD11, MD12, MD17, MF01, MF02, MF03
Verantwortliche Akteure	➤ Baulastträger Haltestellen: Gemeinden
Mögliche Partner	➤ ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ fortlaufend
Zielbezug	➤ T08, M01, M02, M03, M06, M11, M15
Priorität	➤ hohe Priorität
MD04	Emissionsfreie Antriebe im öffentlichen Verkehr
Kurzbeschreibung	Derzeit kommen auf der Usedomer Bäderbahn dieselbetriebene Triebfahrzeuge und im Regionalbusverkehr Dieselbusse zum Einsatz. Neben der Umweltbelastung durch Luftschadstoffe verursachen die Fahrzeuge auch unangenehme Lärmbelastung in einer sensiblen Erholungsregion. Die Maßnahme sieht daher die schrittweise Umstellung der Fahrzeugflotten im öffentlichen Verkehr auf emissionsfreie Elektro- bzw. Batterieantriebe oder Brennstoffzellenantriebe (Wasserstofftechnologie) vor. Voraussetzung für eine positive Umweltbilanz ist, dass die benötigte Antriebsenergie (Strom bzw. Wasserstoff) klimaneutral erzeugt wird. Die Flottenerneuerung sollte mindestens im Rahmen der kontinuierlichen Fahrzeugneubeschaffungen erfolgen; darüber

	hinaus sollten Förderprogramme des Bundes oder des Landes Mecklenburg-Vorpommern genutzt werden. Mit der Maßnahme ergibt sich eine Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in der Region Insel Usedom.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD06, MD07, MD08, MD10, MD11, MD12
Verantwortliche Akteure	➤ Verkehrsunternehmen: zz. DB Regio AG, UBB GmbH
Mögliche Partner	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T06, M04, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MD05	Verbesserung der Anbindung im öffentlichen Personenfernverkehr
Kurzbeschreibung	Auf der Insel Usedom erreicht die Bahn nur einen Anteil von 7 % aller Wege im touristischen An-/Abreiseverkehr. Dies ist einerseits auf die oftmals schlechte Bahnerschließung der Urlauber an ihrem Heimatort zurückzuführen, aber auch das Fehlen von Direktverbindungen auf die Insel Usedom (Umsteigezwang zwischen dem Fernverkehr der Bahn und der Usedomer Bäderbahn in Züssow) spielt unter Komfortaspekten (Gepäcktransport) eine wichtige Rolle. Komfortabler sind die umsteigefreien Fernbusverbindungen zwischen der Insel Usedom und ausgewählten Destination in Deutschland, die jedoch ein Nischensegment darstellen. Angebotsverbesserungen bei der Anbindung von Usedom im öffentlichen Personenfernverkehr bieten daher gute Chancen, den Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am An-/Abreiseverkehr zu erhöhen, u. a.: ➤ saisonale Direktbindung im Fernverkehr der Bahn zwischen Heringsdorf und Berlin (und darüber hinaus), perspektivisch auch über die reaktivierte Schienensüdanbindung ➤ Nachtzugverbindungen aus Richtung Süddeutschland/ Schweiz/Österreich mit Halt in Züssow (bzw. perspektivisch auch Ducherow) ➤ Ausweitung der Fernbusverbindungen auf weitere Relationen ➤ Organisation des Gepäcktransports bis zur Unterkunft auf Usedom Über Art und Umfang der Angebote im öffentlichen Personenfernverkehr entscheiden zwar die jeweiligen Anbieter unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten. Es obliegt jedoch den für Usedom zuständigen politischen Entscheidungsträgern und allen Partnern aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft, den etablierten, aber auch potenziell neuen Anbietern die Nachfragepotenziale aufzuzeigen und sich für eine Verbesserung bzw. Ausweitung der öffentlichen Fernverkehrsangebote einzusetzen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann hier unterstützen, in dem sich die Landesregierung gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn für eine bessere Anbindung im Eisenbahnfernverkehr engagiert.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom

Bezug zu weiteren Maßnahmen	MD01
Verantwortliche Akteure	- politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom - Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft
Mögliche Partner	- Anbieter von öffentlichen Personenfernverkehr: zz. u. a. Deutsche Bahn AG, UBB GmbH und FlixBus GmbH - Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	T08, M01, M03, M09, M15
Priorität	nachgeordnete Priorität
MD06	Wiederherstellen der durchgehenden SPNV-Verbindung in das Oberzentrum Hansestadt Greifswald
Kurzbeschreibung	Bis zum Jahr 2019 bestand eine umsteigefreie SPNV-Verbindung zwischen der Insel Usedom und dem teilfunktionalen Oberzentren Greifswald und Stralsund. Seither ist ein Umsteigen am Bahnhof Züssow erforderlich. Die Maßnahme zielt auf ein Wiederherstellen der durchgehenden SPNV-Verbindung zwischen der Insel Usedom und mindestens dem teilfunktionalen Oberzentrum Greifswald ab. Dies kann durch eine Verlängerung der SPNV-Linie RB 23 über Züssow hinaus in/aus Richtung Greifswald erfolgen. Hierbei ist auf eine sinnvolle Einbindung der Linienverlängerung in den Integralen Taktfahrplan auf der Bahnstrecke Pasewalk – Stralsund zu achten. Über Art und Umfang der Angebote im öffentlichen Personenfernverkehr entscheiden zwar der SPNV-Aufgabenträger in Abstimmung mit dem SPNV-Betreiber. Es obliegt jedoch den für Usedom zuständigen politischen Entscheidungsträgern und allen Partnern aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft, sich für die Wiederherstellung der Direktverbindung einzusetzen, auch im Hinblick auf die steigende Zahl von mobilitätseingeschränkten Personen und die touristische Relevanz der Verbindung. Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist hier aufgefordert, die entsprechenden Verkehrsleistungen beim SPNV-Betreiber zu bestellen.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	MD04, MD12
Verantwortliche Akteure	- SPNV-Aufgabenträger: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern - SPNV-Betreiber: zz. DB Regio AG
Mögliche Partner	- politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom - Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft - Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	M01, M02, M03, M06, M15
Priorität	nachgeordnete Priorität

MD07	Umsteigefreie Busverbindung Heringsdorf - Anklam
Kurzbeschreibung	Als Vorlaufbetrieb zur Reaktivierung der Schienen-Südanbindung wird die Einrichtung einer umsteigefreien Regionalbusverbindung auf der Relation Heringsdorf – Stadt Usedom – Anklam mit Anschluss im Bahnhof Anklam an den SPNV in/aus Richtung Pasewalk empfohlen. Die Relation ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald dem Hauptnetz I zugeordnet (d. h. Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren sowie ausgewählten Grundzentren, starke Verflechtungen im überregionalen Verkehr). Der Nahverkehrsplan enthält für Hauptnetz-I-Verbindungen folgende Vorgaben zur Fahrtenhäufigkeit: ➤ Schulwerktag/Schulferientag: mind. 2-h-Takt ➤ Samstag: mind. 3 Fahrtenpaare ➤ Sonntag: mind. 2 Fahrtenpaare Zurzeit gibt es auf der Relation keine umsteigefreie Busverbindung.
Räumliche Zuordnung	➤ Gemeinde Heringsdorf ➤ Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD01, MD04, MD11, ME02
Verantwortliche Akteure	➤ ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald ➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH, Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH
Mögliche Partner	➤ politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom ➤ Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T07, T08, M01, M02, M03, M11, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MD08	Taktverdichtung auf der Usedomer Bäderbahn
Kurzbeschreibung	Die Usedomer Bäderbahn (UBB) wird von Einheimischen und Urlaubsgästen stark genutzt. Im Streckenabschnitt zwischen Heringsdorf und Zinnowitz führt dies an Spitzentagen in der Hauptsaison trotz eines 30-min-Takts bereits heute zu Überlastungen. Wenn Kfz-Fahrten im nennenswerten Umfang auf die UBB verlagert werden sollen, müssen die Beförderungskapazitäten auf der UBB ausgeweitet werden. Dies kann beispielweise durch den Einsatz von längeren Zügen erfolgen. Alle Bahnsteigkanten zwischen Züssow und Swinemünde gestatten den Einsatz der vorhandenen Fahrzeuge in Dreifachtraktion statt der heute üblichen Zweifachtraktion. Aus Fahrgastsicht ist es jedoch attraktiver, wenn die Steigerung der Beförderungskapazitäten mit mehr Fahrtmöglichkeiten verknüpft wird, in dem zwischen Zinnowitz und Świnoujście ein 20-min-Takt angeboten wird (S-Bahn-Takt), was einer Kapazitätssteigerung von rd. 30 % je Stunde entspricht. Um hierbei auch weiterhin alle Halte zwischen Züssow und Świnoujście-Centrum bedienen zu können, sind die notwendigen Voraussetzungen von den verantwortlichen Akteuren zu schaffen. Dies kann folgende Aspekte betreffen: ➤ Anpassung der Schieneninfrastruktur (zweigleisige Zugkreuzungen, Leit- und Sicherungstechnik) ➤ Erweiterung der Fahrzeugflotte

	Erhöhung der bestellten Verkehrsleistungen (Fahrplan-km) im SPNV Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch im Hinblick auf eine inselweite Ausweitung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung für Gäste und ggf. Einheimische erforderlich (vgl. Maßnahmen MD15/16), um ausreichende Beförderungskapazitäten für die erwartete Inanspruchnahme bereitzuhalten. Bei dieser Maßnahme sind die langen Vorlaufzeiten für Planungs- und Bestellprozesse und die Bauausführung zu berücksichtigen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern nimmt bei diesem Vorhaben in seiner Funktion als Planungsbehörde und SPNV-Aufgabenträger eine Schlüsselposition ein.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	TC02, LC02, MC01, MD04, MD09, MD10, MD14, MD15, MD16, MD17, ME02, MF02, MF03, MG01, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	- Schieneninfrastrukturbetreiber: UBB GmbH - SPNV-Aufgabenträger: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
Mögliche Partner	- SPNV-Betreiber: zz. DB Regio AG - Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	- kurzfristig (bis 2 Jahre) → Planungsvorlauf - langfristig (mehr als 5 Jahre) → Umsetzung
Zielbezug	T10, M01, M02, M03, M11, M15
Priorität	Schlüsselmaßnahme
MD09	Verknüpfung des Busliniennetzes auf Usedom
Kurzbeschreibung	Zurzeit besteht keine Verknüpfung zwischen der Regionalbuslinie 272, die den Insel-Norden sowie das nördliche Achterland erschließt und mit der Stadt Wolgast verbindet, und den Regionalbuslinien, die den südlichen Bereich der Insel erschließen. Für ÖPNV-Fahrten zwischen dem Insel-Norden und dem Insel-Süden, die nicht ausschließlich mit der Usedomer Bäderbahn durchgeführt werden können, sind also zwei Umsteigevorgänge erforderlich (Bus <> UBB <> Bus). Wer kein Usedom-Ticket (Tageskarte) besitzt, muss drei Fahr-scheine lösen. Die Maßnahme sieht eine Verknüpfung der Linie 272 (Wolgast – Trassenheide – Karlshagen) mit der Linie 283 (Stadt Usedom – Ückeritz – Zinnowitz) im Bereich Trassenheide/Zinnowitz mit möglichst kurzen Umsteigezeiten vor. Damit wäre eine vollständige Erschließung von Usedom mit dem Regionalbus unabhängig von der Bahn gewährleistet, wie es auch der Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald vorsieht. Für durchgehende Fahrten wird nur ein Fahrschein benötigt. Die Verknüpfung der Busnetze hätte zudem eine Entlastungsfunktion für die Usedomer Bäderbahn in einem der nachfrage-stärksten Abschnitte. Voraussetzung wäre jedoch, dass die Buslinie im Bereich Trassenheide über Wirtschaftswege geführt wird, zumindest solange die Bundesstraße B 111 noch staugefährdet ist. Auch sollte darauf geachtet werden, die kostenfreie Nutzung des Busverkehrs mit Gästekarten nicht zu nennens-werten Fahrgastverlusten bei der Bahn führt.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom

Bezug zu weiteren Maßnahmen	TC02, MD07, MD08, MD10, MD11, MD15, MD16, ME01, ME06, MF03, MG01, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	- ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald - ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH - Gemeinden Trassenheide und Zinnowitz: Baulastträger Wirtschaftswege
Mögliche Partner	- politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom - Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft
Zeithorizont	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	T10, M01, M02, M03, M06, M11, M15
Priorität	hohe Priorität

MD10	Saisonale Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf der Kaiserbäder-Linie
Kurzbeschreibung	Die Kaiserbäder-Linie (Regionalbuslinien 290/291 verkehrt derzeit in der Sommersaison im 30-min-Takt. Mit der Einführung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung für Inhaber der KaiserbäderCard haben sich die Fahrgastzahlen in der Saison etwa vervierfacht. Die Maßnahme zielt daher auf eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten während der Sommersaison ab. Mögliche Ansätze hier sind: - Einsatz von Gelenkbussen (ca. +30 % mehr Plätze im Vgl. zu Solobus) - Verdichtung auf einen 20-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten - Kombination aus beidem Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch im Hinblick auf eine inselweite Ausweitung der kostenfreien ÖPNV-Nutzung für Gäste und ggf. Einheimische erforderlich (vgl. Maßnahmen MD15/16), um ausreichende Beförderungskapazitäten für die erwartete Inanspruchnahme bereitzuhalten. Eine Umstellung der Kaiserbäder-Linie auf einen Shuttle-Betrieb mit Kleinbussen kommt aufgrund der hohen vorhandenen bzw. zu erwartenden Verkehrsnachfrage aus sowohl aus verkehrlichen Gründen (zu viele Fahrzeugen verursachen Verkehrsprobleme) als auch aus betrieblichen Gründen (sehr hoher Fahrzeug- und Personalbedarf) nicht in Frage.
Räumliche Zuordnung	Gemeinde Heringsdorf
Bezug zu weiteren Maßnahmen	TC02, MC01, MD04, MD08, MD11, MD15, MD16, ME01, MF01, MF03, MG01, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	- ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH - ggf. ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	-/-
Zeithorizont	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	T08, T10, M01, M02, M03, M09, M11, M15
Priorität	Schlüsselmaßnahme
MD11	Verdichtung des Fahrtenangebots im übrigen Buslinienverkehr
Kurzbeschreibung	Mit Ausnahme der Kaiserbäderlinie werden alle übrigen Regionalbuslinien auf Usedom im Tagesverkehr an Werktagen zumindest abschnittsweise im

	2-h-Takt bedient (ca. 3 – 5 Fahrtenpaare/Tag). Aus Sicht der ÖV-Nutzenden ist dieses Fahrtenangebot jedoch nicht ausreichend, um den Tagesablauf mit dem ÖPNV und damit unabhängig vom Pkw flexibel gestalten zu können. Auch im Hinblick auf die verstärkte touristische Entwicklung des Achterlands sollte daher mittelfristig auf allen Regionalbuslinien das Fahrtenangebot zu- mindest im Tagesverkehr deutlich erhöht werden: ➤ Regionalbuslinien zur Erschließung des Achterlands: 1-h-Takt ➤ Regionalbuslinien mit Ortsbus-Funktion (z. B. Zinnowitz, Ückeritz): 30-min-Takt, perspektivisch 20-min-Takt, mind. in der Sommersaison ➤ Kaiserbäder-Linie: → Maßnahme MD10 Mit dieser Maßnahme wird auch eine bessere ÖPNV-Anbindung der strand- nahen Ziele (Strandpromenaden, Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt) an die UBB-Bahnhöfe erreicht. Zudem ergänzt die Maßnahme die vorgeschla- gene Angebotsoffensive auf der Usedomer Bäderbahn (→ Maßnahme MD08)
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MD02, MD03, MD04, MD07, MD09, MD10, MD15, MD16, ME01, ME02, ME06, MF03, MG01, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH ➤ ggf. ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, T10, M01, M02, M03, M09, M11, M15
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme
MD12	Bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote
Kurzbeschreibung	Bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote sind tariflich und verkehrlich vollständig in den regulären ÖPNV integriert (Bedarfslinienverkehr gem. Personenbeför- derungsgesetz). Sie fahren meist nach Fahrplan, jedoch nur zu Zeiten und auf Relationen, für die eine Fahrgastnachfrage besteht; eine vorherige Fahrt- wunsch-Anmeldung ist daher obligatorisch (Rufbus). Mittlerweile sind sie in zahlreichen Städten und ländlichen Räumen außerhalb von Usedom etab- liert. Für Usedom sollte geprüft werden, in welchen Teilräumen oder zu welchen Ta- geszeiten bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote den regulären Buslinienverkehr ergänzen oder ggf. ersetzen können. Mögliche Einsatzfelder können bspw. be- sondern nachfrageschwache Teilräume im Achterland, ergänzende Fahrten zur Taktverdichtung des regulären Linienverkehrs oder inselweit die nachfrage- schwachen Abendstunden oder Wochenendtage sein. Alternativ kann der bestehende linien- und fahrplangebundene Regionalbus- verkehr auch durch gewerbliche Ride-Pooling-Angebote ergänzt werden, so- fern sich hierfür ein Anbieter findet (Gebündelter Bedarfsverkehr gem. Perso- nenbeförderungsgesetz → Maßnahmen MF05). Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Einführung entsprechen- der bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote mit der Förderrichtlinie über die Ge- währung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im ÖPNV; Vo-

	raussetzung ist u. a., dass die Angebote wirtschaftlicher sind als konventionelle Linienverkehrsangebot und orts- und betriebsbezogene Festlegungen bereits im Nahverkehrsplan getroffen wurden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TB02, LC03, MD01, MD02, MD07, MD09, MD10, MD02, MF02, MF03, MF05, MF07, MG01, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH ➤ ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, M01, M02, M03, M09, M11, MD12, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

MD13	Fahrradmitnahme im ÖPNV
Kurzbeschreibung	Die Kombination aus ÖPNV (für längere Strecken) und Fahrrad (für kürzere Strecken im Vor- und Nachlauf zum ÖPNV) kann eine attraktive Alternative zum Pkw sein, vor allem im Achterland. Viele Urlaubsgäste, vor allem aber die Einheimischen nutzen das eigene Fahrrad und möchten dieses im ÖPNV mitnehmen. In der Bahn ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich, soweit die verfügbaren Kapazitäten dies zulassen. In den Bussen der UBB GmbH ist die Fahrradmitnahme zurzeit nicht möglich. Zur Unterstützung des Zusammenwirkens von Bus, Bahn und Fahrrad sollte daher die Mitnahme von Fahrrädern auch im Busverkehr ermöglicht werden, z. B. durch die Ausstattung der Fahrzeuge mit Fahrradträgern am Heck oder den Einsatz von Fahrradanhängern. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald verfolgt dieses Ziel auch im Nahverkehrsplan und unterstützt die Mitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräumen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MB01, MD11
Verantwortliche Akteure	➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH ➤ ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ Partner aus Wirtschaft und Tourismus (in dem z. B. Fahrradträger oder -anhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden und die Kombination von ÖPNV-Fahrrad offensiv vermarktet wird)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, M01, M02, M03, M09, M11, MD13, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

MD14	Integrierter ÖPNV-Tarif für Usedom (Bus + Bahn)
Kurzbeschreibung	Neben aufeinander abgestimmten Fahrplänen sind integrierte Verbundtarife für Bus und Bahn ein entscheidendes Instrument zur Erhöhung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV. Aktuell gibt es nur relativ teure Tageskarten-Angebote für die kombinierte Nutzung von Bus und Bahn (Usedom-Ticket, Insel und Mee(h)r) sowie ein spezielles Angebot für Gäste von ausgewählten Hotels (Hotel & Insel erleben). Alle diese Tarifangebote richten sich an Touristen. Einheimische, Berufspendler und Gelegenheitsnutzer müssen für eine Kombination von Bus und Bahn jeweils zwei oder mehr Fahrscheine kaufen. Mit der Einführung eines integrierten ÖPNV-Tarifs für Usedom (Bus + Bahn) ließe sich ein wesentliches Hemmnis für die ÖPNV-Nutzung abbauen. Die Weiterentwicklung der Tariflandschaft zu einem Verbundtarif strebt auch der Landkreis Vorpommern-Greifswald als mittel- bis langfristiges Ziel für das gesamte Kreisgebiet an; ein integrierter Usedom-Tarif könnte hierfür der Vorläufer sein. Ein integrierter ÖPNV-Tarif für Usedom wird auch dann benötigt, wenn Lösungen für die kostenfreie ÖPNV-Nutzung mit Gästekarten etabliert werden (→ Maßnahmen MD14 + MD15), da unter den Einheimischen weiterhin viele Gelegenheitsnutzer sein werden und weder Tagesgäste noch Einpendler nach Usedom die Möglichkeit haben, eine Gästekarte zu erwerben. Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann die Einführung eines integrierten ÖPNV-Tarifs (bzw. eines Verkehrs- und Tarifverbundes) u. a. über eine Beteiligung am Ausgleich von verbundbedingten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste unterstützen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD08, MD09, MD15, MD16, MF02
Verantwortliche Akteure	➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH, DB Regio AG ➤ ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ politische Entscheidungsträger für die Insel Usedom ➤ Partner aus Wirtschaft, Tourismus und Bürgerschaft ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis fünf 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, M01, M02, M03, M05, M06, M11, M15
Priorität	➤ hohe Priorität
MD15	Inselweit kostenfreier ÖPNV für Übernachtungsgäste
Kurzbeschreibung	In vielen Urlaubsregionen ist die kostenfreie Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste in der Region bereits etabliert. In Abhängigkeit von der tatsächlichen Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebots für touristische Aktivitäten lässt sich ein mehr oder weniger deutlicher Anstieg der ÖPNV-Nutzung erkennen. Besonders stark fiel die Nachfragesteigerung auf Usedom auf der Kaiserbäder-Linie 290/291 aus, nachdem die KaiserbäderCard zu einem Busticket aufgewertet wurde. Ziel dieser Maßnahme ist es, den mit der KaiserbäderCard erzielten Erfolg auf die gesamte Insel auszudehnen und den ÖPNV für alle Übernachtungsgäste auf Usedom kostenfrei zu machen. Eine entsprechende Lösung soll

	derzeit bis Ende 2022 im Projekt „Modellregionen zur Umsetzung der Landestourismuskonzeption“ als umlagefinanziertes Gästekarten-Modell auf Basis einer digitalen Gästekarte entwickelt werden. Aktuell wird hierbei unter Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ein Ansatz verfolgt, der eine landesweit gültige „Mecklenburg-Vorpommern-Card“ vorsieht, mit der Übernachtungsgäste in Partnerbetrieben Bus und Bahn im gesamten Land Mecklenburg-Vorpommern nutzen können. Voraussetzung für den Erfolg dieser Maßnahme ist, dass a) möglichst viele Beherbergungsbetriebe (einschl. „grauer Markt“, d. h. Hotels/Pensionen unter 10 Betten, Ferienwohnungen und Privatunterkünfte) als Partner des umlagefinanziertes Gästekarten-Modells teilnehmen und b) ausreichende Beförderungskapazität in Bahn und Bus bereitgestellt werden (→ Maßnahmen MD08, MD10, MD11) und die Nutzbarkeit des Busverkehrs erhöht wird (→ Maßnahmen MD09, ggf. MD12 und MD13).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MD08, MD09, MD10, MD11, MD14, MD16
Verantwortliche Akteure	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern ➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU) ➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG) ➤ Beherbergungsbetriebe ➤ ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH, DB Regio AG
Mögliche Partner	➤ Landkreis Vorpommern-Greifswald
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T08, M01, M03, M05, M06, M15
Priorität	➤ hohe Priorität
MD16	Vergünstigter bzw. kostenfreier ÖPNV für Einheimische und Berufspendler
Kurzbeschreibung	Die Idee eines inselweit kostenfreien ÖPNV (Bus + Bahn) für Übernachtungsgäste (→ Maßnahme MD 15) wird für die einheimische Bevölkerung und Berufspendler geöffnet und entsprechend angepasst. Dies kann bspw. analog zu dem bereits bei der KaiserbäderCard praktizierten Ansatz erfolgen, bei dem Einheimische ebenfalls eine Kurkarte erwerben und damit den Bus kostenfrei nutzen können. Sofern dies auf Basis einer landesweit gültigen „Mecklenburg-Vorpommern-Card“ erfolgt, wäre die kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Berufspendler mit einem Wohnort außerhalb der Insel bereits inkludiert. Diese Maßnahme besitzt ein großes Potenzial für eine maßgebliche Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV. Voraussetzung für den Erfolg der Maßnahme ist auch in diesem Fall eine Erhöhung der Nutzbarkeit des Busverkehrs durch ein besseres Fahrtenangebot (→ Maßnahmen MD09, MD11, MD12) sowie eine Ausweitung der Beförderungskapazitäten in Bahn und Bus (→ Maßnahmen MD08, MD10).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom

Bezug zu weiteren Maßnahmen	MC01, MD08, MD09, MD10, MD11, MD14, MD15
Verantwortliche Akteure	- Land Mecklenburg-Vorpommern - Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU) - Usedom Tourismus GmbH (UTG) - Beherbergungsbetriebe - ÖPNV-Betreiber: zz. UBB GmbH, DB Regio AG
Mögliche Partner	Landkreis Vorpommern-Greifswald
Zeithorizont	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	T08, T10, M01, M02, M03, M05, M06, M11, M14
Priorität	hohe Priorität
MD17	Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätstarife (Mobilitätsverbund)
Kurzbeschreibung	Langfristiges Ziel sollte es sein, den integrierten ÖPNV-Tarif (→ Maßnahme MD14) zu einem Mobilitätstarif weiterzuentwickeln, der alle auf Usedom vorhandenen öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote integriert. Neben Bus und Bahn kämen zum Mobilitätsverbund noch das öffentliche Verleihrad-Angebot „UsedomRad“, ggf. Angebote von privaten Fahrradverleihern, Carsharing-Angebote und ggf. auch Ridepooling-Angebote und Taxiverkehre sowie die Gebühr für P+R-Plätze und Shuttle-Services hinzu. Eine Einbindung der Leistungen in die (digitale) Gästekarte bietet sich an (→ Maßnahmen MD15, MD16), indem z. B. die landesweit gültige Basisleistung (kostenfreier ÖPNV) um Usedom-spezifische Leistungen ergänzt wird. Hierbei müssen nicht alle Mobilitätsangebote und -dienstleistungen kostenfrei sein. Vielmehr geht es hier um einheitliche Tarife für die kombinierte Nutzung verschiedener Mittel mit der digitalen Gästekarte (für Touristen und Einheimische) als Identifikations- und Bezahlmedium.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	MD03, MD08, MD09, MD14, MD15, MD16, ME02, MF01, MF02, MF03, MF05, MF06
Verantwortliche Akteure	Mobilitätsanbieter auf Usedom
Mögliche Partner	- Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU) - Usedom Tourismus GmbH (UTG) - ggf. Land Mecklenburg-Vorpommern - ggf. Landkreis Vorpommern-Greifswald
Zeithorizont	langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	T08, T10, M01, M02, M03, M06, M09, M11, M12, M15
Priorität	nachgeordnete Priorität

7.5.4.5 Handlungsfeld E: Kfz-Verkehr

Die Insel Usedom leidet vor allem in der Sommersaison unter einem zu hohen Kfz-Verkehrsaufkommen. Die Folge sind Verkehrsstaus, Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen. Zudem beeinträchtigt häufiger Parksuchverkehr und die Menge an parkenden Kfz den Erholungswert der Urlaubsregion. Um die Aufenthaltsqualität für Bevölkerung und Gäste der Insel gleichermaßen zu verbessern, ist eine deutliche Reduzierung des Kfz-

Verkehrs erforderlich. Hierzu wird ein Bündel von Kfz-bezogenen Maßnahmen vorgeschlagen, um sowohl die Anzahl der Kfz im Straßennetz und die Kfz-Verkehrsleistung zu reduzieren als auch den Flächenbedarf für parkende Kfz zu minimieren. Es werden bewusst keine Maßnahmen vorgeschlagen, die einen straßenbaulichen Ausbau beinhalten. Denn dadurch würden Kfz-Kapazitäten erhöht werden, welches auf lange Sicht zu einer Steigerung des Kfz-Verkehrs führt. Maßvolle Maßnahmen zu Knotenpunktoptimierungen sind hingegen zielführend, um den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu optimieren.

ME01	Inselweit einheitliches Parkraumbewirtschaftungskonzept
Kurzbeschreibung	Die Anzahl der verfügbaren öffentlichen Pkw-Stellplätze und die dafür erhobenen Parkgebühren sind das zentrale Instrument zur Begrenzung der Verkehrsmenge im Kfz-Verkehr. Zwar praktizieren alle Seebäder auf der Insel Usedom bereits eine Parkraumbewirtschaftung, jedoch nach unterschiedlichen Regeln. Die gewünschte Lenkungswirkung lässt sich damit aber nur sehr eingeschränkt erreichen. Mit einem gemeindeübergreifenden Parkraumbewirtschaftungskonzept mit inselweit einheitlichen Regelungen lassen sich hingegen entscheidende Weichen für eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellen. Über den inselweiten Ansatz wird eine Verdrängung des Verkehrs in andere Orte auf der Insel vermieden, da überall die gleichen Bedingungen herrschen. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Insel Usedom sollte Bewirtschaftungsformen und -zonen für öffentliche Parkplätze bzw. Parken im öffentlichen Straßenraum (Beispiel Zone 1 „strandnah“, Zone 2 „bis zu 1 km vom Strand entfernt“, Zone 3 „Hinterland“) sowie Restriktionen wie beispielsweise „Parken nur mit Parkausweis“ enthalten. Die Parkgebühren können sich nach Zonen staffeln, wobei sich die Gebühr für die Zone 1 an der Obergrenze des gültigen Bußgeldkataloges orientieren kann. Weiterhin soll die Nähe öffentlicher Parkplätze zu ÖPNV-Haltestellen und Verleihstationen berücksichtigt werden. Flankierend sollten konsequente Kontrollen und Sanktionen (Strafzettel, Abschleppen) gegen regelwidrig geparkte Fahrzeuge durchgeführt werden. Um die erforderliche Akzeptanz zu erzielen, ist das Parkraumbewirtschaftungskonzept zwingend mit einem Ausbau der Mobilitätsalternativen im Rad- und Fußverkehr und im ÖPNV zu koppeln. Ziel ist es, dass zukünftig in bebauten Gebieten keine neuen Kfz-Stellplätze ausgewiesen werden bzw. die Zahl der öffentlichen Kfz-Stellplätze abnimmt und infolgedessen die Kfz-Nutzung sinkt.
Räumliche Zuordnung	■ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	■ TC02, MC01, MD02, MD08, MD09, MD10, MD11, ME02, ME03, ME04
Verantwortliche Akteure	■ Gemeinden
Mögliche Partner	■ privater Betreiber oder (über-)kommunale Betreibergesellschaft
Zeithorizont	■ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	■ T10, M10, M11, M15

Priorität	■ Schlüsselmaßnahme
-----------	---------------------

ME02	P&R-Plätze für Tages- und Übernachtungsgäste/Mitfahrerparkplätze
Kurzbeschreibung	An den Inselzufahrten sollten auf der Festland- oder der Inselseite an verkehrlich gut erschlossenen Punkten Park&Ride-Plätze (P&R) für ein Umsteigen auf den ÖPNV und als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften (Mitfahrerparkplätze) eingerichtet werden (z. B. an den Bahn-Haltepunkten Wolgast Hafen oder Wolgast Fähre, in Bannemin-Mölschow oder an der Zecheriner Brücke). Die P&R-Plätze sind in erster Linie ein Angebot für Tagesgäste, aber auch für Übernachtungsgäste, die sich auf der Insel möglichst ohne eigenen Pkw fortbewegen sollen. Berufspendler können diese als Mitfahrerplätze nutzen und ab dort bis zu ihren Arbeitsplätzen auf der Insel Fahrgemeinschaften bilden. Eine gute Anbindung der P+R-Plätze an öffentliche Verkehrsmittel (mind. 30-min-Takt) mit direkter und schneller Anbindung an die Seebäder – möglichst mit Zeitvorteil gegenüber dem Pkw – ist zwingend. Wo dies über das reguläre Fahrtenangebot von Usedomer Bäderbahn und Regionalbus nicht gewährleistet ist, sollte ein Shuttlebus zum Einsatz kommen. Auf der südlichen Inselzufahrt über die Zecheriner Brücke kommt ein P&R-Platz daher möglicherweise erst nach einer Reaktivierung der Schienen-Südanbindung (→ Maßnahme MD01) in Betracht. Damit die P&R-Plätze angenommen werden, sollte deren Nutzung kostenfrei sein, während die übrigen öffentlichen Parkplätze in den Seebädern streng bewirtschaftet werden (→ Maßnahme ME01: Anwohnerparken, hohe Parkgebühren).
Räumliche Zuordnung	■ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	■ TC02, MD01, MD07, MD08, MD11, MD12, ME01, ME03, ME04, MF01, MF02, MG02, MG03, MH09
Verantwortliche Akteure	■ Gemeinden
Mögliche Partner	■ Landkreis Vorpommern-Greifswald ■ privater Betreiber oder (über-)kommunale Betreibergesellschaft
Zeithorizont	■ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	■ T10, M01, M03, M09, M10
Priorität	■ hohe Priorität

ME03	Inselweites dynamisches Parkleitsystem
Kurzbeschreibung	Im Zusammenhang mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept (→ Maßnahme ME01) und den P&R-Plätzen an den Inselzufahrten (→ Maßnahme ME01) soll ein inselweites und zukunftsfähiges dynamisches Parkleitsystem für alle öffentlichen und ggf. auch halböffentlichen Parkplätze und Parkieranlagen entwickelt werden. Über das Parkleitsystem werden bereits auf den Festlandzufahrten zur Insel die Zahl der verfügbaren Parkplätze, die Parkgebühren und die Alternativen (P&R mit ÖPNV) angezeigt. Außerdem sollte es möglich sein, mittels eines Bu-

	chungssystem Pkw-Stellplätze vorab buchen zu können, um den Parksuchverkehr zu minimieren. Das entsprechende Buchungssystem ist separat zu entwickeln.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ ME01, ME02, MG01
Verantwortliche Akteure	➤ Landkreis Vorpommern-Greifswald ➤ Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mögliche Partner	➤ Gemeinden
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, M03, M10
Priorität	➤ mittlere Priorität

ME04	Verringerung der Pkw-Stellplätze im Gastgewerbe
Kurzbeschreibung	Beherbergungseinrichtungen sollten ihren Gästen eine Buchungsoption „ohne Stellplatz“ ermöglichen. Über die damit preisvergünstigte Unterkunft entsteht bei den Gästen ein Anreiz, nach Möglichkeit ohne Pkw anzureisen. Die dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisenden Gäste erhalten einen (möglichst kostenfreien) Shuttle-Service für die An- und Abreise vom nächsten Bahnhof bis zur Unterkunft. Derzeit noch vorhandene Pkw-Stellplätze können im Gegenzug umgenutzt und beispielsweise für Radabstellanlagen hergerichtet werden. Beim Neubau von Hotels oder Ferienwohnungen sollte bereits ein gegenüber heute verringerter Stellplatzschlüssel angesetzt werden (ggf. bestehende Stellplatzsatzungen müssten entsprechend angepasst werden). Ein vergleichbares Anreizsystem wäre für Beschäftigte im Gastgewerbe denkbar, damit diese als Berufspendler Mitfahrgemeinschaften bilden, statt mit dem eigenen Pkw zum Arbeitsplatz zu kommen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MD04, ME01, ME02, MF04, MG02, MG03
Verantwortliche Akteure	➤ Betreiber von Beherbergungseinrichtungen
Mögliche Partner	➤ Gemeinden
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M03
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

ME05	Geschwindigkeitsbegrenzungen im innerörtlichen Straßennetz
Kurzbeschreibung	Abseits von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Straßen, die überregionalen Verkehr führen, in begründeten Fällen aber auch in sensiblen Bereichen auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (v. a. Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Behinderteneinrichtungen, Alten-/Pflegeheimen, Krankenhäusern) können Gemeinden Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen. Im ersten Schritt sollte analysiert, wo bereits heute verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30- bzw. Tempo-20-Zonen oder -Streckenabschnitte angeordnet sind. Hieraus, unter Berücksichtigung von sensiblen Bereichen (s. o.), einer

	Auswertung von Unfallstatistik oder Bürgerbeschwerden zu Konflikten mit dem Pkw-Verkehr ergibt sich, wo weitere geschwindigkeitsreduzierte Bereiche ausgewiesen werden sollten. Bei der Abwägung zwischen Tempo 30 bzw. Tempo 20 und verkehrsberuhigtem Bereich sollten die Belange aller Verkehrsteilnehmer sowie die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Weiterhin ist es denkbar, bei der Gestaltung auf das Konzept „Shared Space“ (Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ohne Aufteilung des Straßenraums) zurückzugreifen. Außerdem sollte das Ziel verfolgt werden, die Geschwindigkeit auf der Landesstraße L 266 auf solchen Streckenabschnitten zu begrenzen, die keinen überregionalen Verkehr mehr führen. Generell empfiehlt sich die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in sensiblen Bereich (s. o.) sowie in Wohngebieten.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MA01, MA05, MB01, MB02, MB03, MG01
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ ggf. Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mögliche Partner	➤ Polizei
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M02, M11, M13
Priorität	➤ mittlere Priorität
ME06	Optimierung von Knotenpunkten inkl. ÖPNV-Bevorrechtigung
Kurzbeschreibung	Einige Knotenpunkte im Straßennetz auf Usedom sind während der Hauptverkehrszeiten überlastet und verursachen Stau. Dies betrifft beispielsweise in Heringsdorf die Knotenpunkte Ahlbecker Chaussee/Seestraße und Neuhofer Straße/Schulstraße oder in Bannemin den Knotenpunkt Bundesstraße B 111, Abzweig Mölschow/Krummin. Da eine „Überlastung“ subjektiv wahrgenommen wird, sollten als überlastet angesehene Knotenpunkte zunächst unter verkehrstechnischen Aspekten nach den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen untersucht werden. Aus einer solchen Untersuchung sollten sich Maßnahmen zur Signalprogrammoptimierung bei Lichtsignalanlagen bzw. zur Verkehrsorganisation (bspw. Unterbindung von Abbiegebeziehungen) ableiten lassen. Weiterhin ist es ratsam, Lichtsignalanlagen für eine Busbevorrechtigung auszurüsten und die Signalsteuerung den Anforderungen entsprechend anzupassen. Dafür ist es im ersten Schritt ratsam, dass das Busverkehrsunternehmen eine Machbarkeitsstudie zu den Effekten der Busbevorrechtigung und darauf aufbauend eine Projektskizze erstellt, auf deren Grundlage Fördermittel akquiriert werden können. Für einige Knotenpunkte auf Usedom gibt es bereits straßenbauliche Vorentwürfe zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Diese Vorplanungen sollten unter Berücksichtigung einer ÖPNV-Beschleunigung weiterverfolgt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD09, MD11

Verantwortliche Akteure	➤ je nach Straßenbaulast: ➤ Gemeinden ➤ Landkreis Vorpommern-Greifswald ➤ Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mögliche Partner	➤ Busverkehrsunternehmen (zz. UBB GmbH)
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M09, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

ME07	Inselweites öffentliches E-Ladestationsnetz für Kfz
Kurzbeschreibung	Zwar ist derzeit der Anteil von Elektrofahrzeugen an der Fahrzeugflotte derzeit noch relativ gering. Die schrittweise Umstellung der Produktpalette durch die Automobilhersteller und der Förderung von alternativen Antrieben durch die Bunderegierung lässt jedoch für die nächsten Jahre einen deutlichen und kontinuierlichen Anstieg von E-Fahrzeugen an der Fahrzeugflotte erwarten. Mit der steigenden Elektrifizierungsquote ergibt sich auch ein Bedarf zur Umstellung der Serviceinfrastruktur, d. h. Ersatz von Tankstellen durch E-Ladestationen. Dabei wird der Ladezyklus bei E-PKW aufgrund der auf absehbare Zeit noch eingeschränkten Batteriereichweiten kürzer sein als bei der Betankung mit fossilen Brennstoffen. Aktuell existieren einige Ladestationen, die aber heterogen über die Insel verteilt sind. Daher bietet es sich an, das inselweite öffentliche E-Ladestationsnetz auszubauen. Im ersten Schritt sollten Bedarfsabschätzungen (Einwohner, Berufspendler, Touristen) durchgeführt werden. Danach ist eine Standortermittlung für Ladestationen sowie die Bemessung der Versorgungsinfrastruktur durchzuführen. Dabei ist besonders die zu erwartende Belastung des Elektrizitätsnetzes zu berücksichtigen. In den nächsten Schritten sollte ein Umsetzungsplan erstellt sowie Finanzierungs- und Betreiberkonzepte entwickelt werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MB06, MF06
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ Energieversorger
Mögliche Partner	➤ Inselwerke eG ➤ Tankstellenbetreiber ➤ Einzelhandel
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M04, M15
Priorität	➤ hohe Priorität

7.5.4.6 Handlungsfeld F: Neue Mobilitätsformen

Im Handlungsfeld „Neue Mobilitätsformen“ werden technologische Entwicklungen wie die Digitalisierung und Automatisierung, aber auch neue Geschäftsmodelle im Mobilitätsmarkt genutzt, um den Verkehrsteilnehmenden Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw zu vermitteln oder anzubieten, um so die Ziele des integrierten Leitbilds zu erfüllen.

MF01	Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation - Stufe I: Bündelung von Mobilitätsinformationen im Internet
Kurzbeschreibung	Die gebündelte Bereitstellung von relevanten Mobilitätsinformationen, wie z. B. Bus- und Bahnfahrplänen, Liniennetzplänen, Fahrradverleihmöglichkeiten, Übersichten zu Pkw-Parkplätzen und Parkgebühren, Taxiverkehren u. ä. auf einer zentralen und regelmäßig aktualisierten Website vereinfacht es den Verkehrsteilnehmenden, sich auf einen Blick einen Überblick über das gesamte Mobilitätsangebot auf Usedom zu verschaffen. Damit wird eine erste entscheidende Hürde für ein verändertes Mobilitätsverhalten abgebaut, indem Alternativen zum privaten Pkw transparent und übersichtlich dargestellt werden. Die Maßnahme bildet ein aktives Instrument bei der Qualifizierung von touristischen Partnern mit Gästekontakt (z. B. Touristinfos, Personal in Beherbergungsbetrieben und touristischen Einrichtungen) im Hinblick auf Mobilitätswissen. Die Maßnahme kann eine Vorstufe zu einer interaktiven Informations- und Vertriebsplattform (→ Maßnahme MF02) sein.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MC01, MC02, MD03, MD10, MD13, MD17, ME02, MF02, MF03, MF05, MF06, MG01, MH04
Verantwortliche Akteure	➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG) ➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Mobilitätsanbieter (zz. UBB GmbH, DB Regio AG, Fahrradverleihanbieter, Fahrgastschiffverkehr, Taxiunternehmen usw.) ➤ Tourist-Infos ➤ Beherbergungsbetriebe ➤ touristische Einrichtungen
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M01, M03, M06, M09, M11, M12, M15
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme

MF02	Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation - Stufe II: Digitale interaktive Informations- und Vertriebsplattform für vernetzte Mobilität (One-Stop-Shop)
Kurzbeschreibung	Die Entwicklung und Vermarktung einer intermodalen Navigationsplattform, die alle auf Usedom öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote (Bus, Bahn, Sharing-Angebote und potenziell weitere Angebote) zu einer Wegekette kombiniert, vereinfacht die Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten deutlich, in dem die Recherche, Planung und der Variantenvergleich von der Plattform durchgeführt wird und individualisierte Informationen für Nutzerinnen und Nutzer bereitgestellt werden. Neben den intermodalen Routing-Informationen

nen können auch alle notwendigen Reservierungs-, Buchungs- und Bezahlprozesse unkompliziert über die Plattform abgewickelt werden. Die Vermarktung kann als Internetseite und als App erfolgen und sollte Hand in Hand mit der Einführung neuer Mobilitätsangebote gehen.

Zudem ist es denkbar, dass nach dem Vorbild der Mobilitäts-App „Whim“ unterschiedliche Mobilitätspakete für die einheimische Bevölkerung, Berufspendler und Gäste angeboten werden. Diese könnten beispielsweise eine Flatrate für den ÖPNV und das Verleihradsystem UsedomRad und/oder Vergünstigungen bei weiteren Mobilitätsangeboten beinhalten. Der Vorteil dieser Pakete besteht nicht nur darin, dass Flatrates die Fahrgäste entlasten, indem sie nicht jedes Mal ein neues Ticket kaufen müssen, sondern hat zudem den Vorteil der Kundenbindung der dadurch zustande kommt, dass diejenigen die bereits für ein Paket zahlen, auch geneigt sind, die Vergünstigungen zu nutzen. Um diesen Effekt zu fördern, wäre beispielsweise eine Verknüpfung mit Übernachtungsangeboten in Partnerbetrieben möglich.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann das Vorhaben über die Entwicklung und Bereitstellung einer landesweit einheitlichen Systemarchitektur für eine interaktive Informations- und Vertriebsplattform unterstützen, die die regionalen Akteure nutzen können. Alternativ besteht die Möglichkeit der finanziellen Förderung (wie z. B. in Nordrhein-Westfalen mit der Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“).

Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MC01, MC02, MD03, MD08, MD12, MD13, MD14, MD17, ME02, MF01, MF02, MF03, MF05, MF06, MG01, MH01, MH02, MH04
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ Usedom Tourismus GmbH (UTG) ➤ UBB GmbH ➤ DB Regio ➤ UsedomRad ➤ Fahrgastschiffahrt
Mögliche Partner	➤ White-Label-Plattform-Anbieter (z. B. Land MV) ➤ Beherbergungsbetriebe ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M01, M03, M06, M09, M11, M12, M15
Priorität	➤ hohe Priorität

MF03	Inselweites Netz von Mobilitätsstationen
Kurzbeschreibung	Mobilitätstationen sind Verknüpfungspunkte von verschiedenen, privaten und/oder öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln im Personenverkehr. In der Regel werden mindestens drei öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote (z. B. ÖPNV, Taxi, Sharing-Angebote) miteinander verknüpft. Diese räumliche Bündelung von Mobilitäts Optionen ermöglicht es den Nutzenden, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Etappen eines Weges „intermodal“ miteinander zu kombinieren und jeweils bequem und zeitsparend umzusteigen. Zudem können Mobilitätstationen mit weiteren Funktionen und Modulen ausgestattet sein, die die Organisation von intermodalen Wegen erleichtern, den

	Reisekomfort erhöhen oder Dienstleistungen des täglichen Bedarfs abdecken. Dies können beispielweise Smart-Displays für die Reisendeninformation, die Routensuche und Buchungs- bzw. Bezahlvorgänge sein (ggf. mit Sprach-/Bildverbindung zu einer Servicezentrum), aber Sitzgelegenheiten, Toiletten oder Paketstationen. Auf der Insel Usedom soll ein Netz von Mobilitätsstationen aufgebaut werden, um multimodales und intermodales Reisen mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten präsent und attraktiver zu machen und um Nutzungshemmnisse abzubauen. Die Größe und Ausstattung der einzelnen Mobilitätsstationen können je nach Bedeutung des Standorts und der zu erwarteten Nachfrage variieren. Für die Wiedererkennbarkeit ist eine einheitliche Gestaltung (Anordnung der Module, Corporate Design) wichtig. Das Land Mecklenburg-Vorpommern könnte die Einrichtung von Mobilitätsstationen durch finanzielle Förderung voranbringen (wie z. B. das Land Nordrhein-Westfalen mit der Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement“).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MB05, MB06, MC01, MC02, MD03, MD08, MD09, MD10, MD11, MD12, MD17, MF01, MF02, MF05, MF06, MF07
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ Landkreis Vorpommern-Greifswald (Steuerung sowie fachliche, organisatorische und finanzielle Unterstützung)
Mögliche Partner	➤ Mobilitätsanbieter (u. a. UBB GmbH, UsedomRad, Taxiunternehmen) ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M01, M03, M04, M06, M09, M11, M12, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MF04	Stellplätze für Kleinstfahrzeug an Unterkünften
Kurzbeschreibung	Zur Bewerbung von Kleinstfahrzeugen, bspw. Fahrrad, E-Bike, E-Roller, sollten Beherbergungsbetriebe (einschl. Ferienwohnungen) entsprechende Stellplätze bzw. Abstellmöglichkeiten in guter Lage auf dem Grundstück / in der Anlage einrichten. Die Stellplätze sollten nach Möglichkeit auch entsprechend ausgestattet sein, z. B. mit Anlehnhalter für Fahrräder/E-Bikes oder einer Überdachung). Dies hat das Ziel, Gäste und Mitarbeitende auf Kleinstfahrzeuge als Verkehrsmittel für die Vor-Ort-Mobilität aufmerksam zu machen und damit die Attraktivität der Anreise mit dem Kfz zu reduzieren.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ ME04
Verantwortliche Akteure	➤ Beherbergungsbetriebe
Mögliche Partner	➤ Anbieter/Betreiber von Kleinstfahrzeugen
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M06, M12, M13, M15

Priorität	nachgeordnete Priorität
MF05	Ride-Pooling-Angebot mit E-Fahrzeugen
Kurzbeschreibung	Ride-Pooling ist eine gewerblich organisierte Mitfahrmöglichkeit, bei der Fahrtwünsche und Fahrtangebote bedarfsorientiert digital über eine Smartphone-App erfasst und ein Algorithmus koordiniert werden (Gebündelter Bedarfsverkehr gem. Personenbeförderungsgesetz). Ride-Pooling verfügt dabei über ein dichtes Netz von virtuellen Zu- und Ausstiegsstationen, die nur in der App sichtbar sind und zu dem sich die Nutzenden selbstständig bewegen müssen (meist zwischen maximal 100 m und 200 m vom Standort entfernt), um abgeholt zu werden. Die Fahrzeuge werden per App gerufen, kommen also „on demand“. Im Gegensatz zum klassischen Taxi besteht kein Anspruch auf Einzelbeförderung (geteilte Fahrten) und Haustür-Bedienung. Ein Algorithmus berechnet dabei die optimale Route, um die Fahrtwünsche zeitnah und gebündelt zu bedienen. Da das Fahrtenangebot flexibler als bei einer fahrplangebundenen Bus- oder Bahnlinie ist, besteht die Chance, heutige Pkw-Nutzer als Nutzende eines Ride-Pooling-Angebots zu gewinnen. Hierbei sollten emissionsfreie E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die zugleich ein Werbeträger für E-Mobilität sind. Für Usedom wird ein solcher Service vorgeschlagen, sofern sich ein gewerblicher Betreiber hierfür findet. Alternativ kann ein entsprechender Mobilitätsservice auch über bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote (Linienbedarfsverkehr gem. Personenbeförderungsgesetz → Maßnahme MD12) angeboten werden. Wichtig hierbei ist, dass keine Kannibalisierung von ÖPNV und Taxigewerbe stattfindet. Der zukünftige Rechtsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes sieht hierfür entsprechende Steuerungsmechanismen des ÖPNV-Aufgabenträgers vor. Es sollten also auch Aspekte der Erschließung und Daseinsvorsorge in die Konzeption des Angebots einbezogen werden.
Räumliche Zuordnung	Gesamtraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	LC03, MD12, MD13, MD17 MF01, MF02, MF03, MF07
Verantwortliche Akteure	Gemeinden ÖPNV-Aufgabenträger: Landkreis Vorpommern-Greifswald als Genehmigungsbehörde: Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mögliche Partner	Betreiber von Ride-Pooling-Angeboten
Zeithorizont	langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	L04, M01, M02, M03, M04, M06, M09, M11, M12, M15
Priorität	nachgeordnete Priorität
MF06	Verleihangebote für E-Fahrzeuge
Kurzbeschreibung	Eine häufige und durchaus berechtigte Begründung für den Besitz eines privaten Pkw ist die Sorge, dass größere Gegenstände oder Lebensmitteleinkäufe nicht mit Fahrrad und ÖPNV transportiert werden können. Deshalb sollten die bestehenden Pkw- und Fahrrad-Verleihangebote auf Usedom um E-Autos und E-Lastenräder erweitert werden. Wenn Menschen, die grundsätzlich bereit sind, sich multimodal zu bewegen, eine Möglichkeit bekommen, bei Bedarf auf ein E-Auto oder E-Lastenrad zuzugreifen, kann das die Entscheidung gegen den Besitz eines privaten Pkw erleichtern. Aufgrund der kleinstädtischen bzw. ländlichen Siedlungsstruktur der Insel ist von einem stationsgebundenen Angebot (wie bei UsedomRad) auszugehen.

Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD17, ME07, MF01, MF02, MF03
Verantwortliche Akteure	➤ UsedomRad ➤ Carsharing-Anbieter
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, L04, M01, M02, M03, M06, M11, M12, M13, M15
Priorität	➤ hohe Priorität

MF07	Förderung von bürgerschaftlichem Engagement bei der Mobilitätssicherung
Kurzbeschreibung	Auch bei einem insgesamt angemessenen ÖPNV-Angebot kann es Mobilitätsbedarfe geben, die wirtschaftlich nicht vertretbar mit konventionellen oder bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angeboten bedient werden können. Sollte sich hier – wie in vielen anderen Gemeinden – bürgerschaftliches Engagement regen, um das Mobilitätsangebot auf ehrenamtlicher Basis zu verbessern, so sollten solche Initiativen unbedingt gefördert werden. Denkbar ist eine Unterstützung entsprechender Initiativen bei der Beschaffung von Fahrzeugen (z. B. Bürgerbus) oder dem Aufstellen von Mitfahrbänken. Entscheidend ist, dass die Initiative aus der Bevölkerung kommt. Dies entbindet den ÖPNV-Aufgabenträger jedoch keinesfalls von seiner Verpflichtung zur Gewährleistung einer angemessenen Daseinsvorsorge, auch im ÖPNV. Ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote dürfen den ÖPNV nur ergänzen, nicht ersetzen! Das Land Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Einführung Bürgerbus-Verkehren mit der Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im ÖPNV; Voraussetzung ist u. a., dass der Bürgerbus in den ÖPNV integriert ist.
Räumliche Zuordnung	➤ Achterland
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LD02, MD12, MF03, MF05, MG02
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ ggf. Landkreis Vorpommern-Greifswald
Mögliche Partner	➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M02, M03, M06, M07, M09, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

7.5.4.7 Handlungsfeld G: Verkehrslenkung und -steuerung

Die Verkehrslenkung und -steuerung ist ein Handlungsfeld des Verkehrsmanagements und umfasst Maßnahmen, die der übergeordneten Lenkung und Beeinflussung von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsinfrastruktur in einem Verkehrsnetz dienen. Maßnahmen der Verkehrslenkung und -steuerung sind insbesondere im Straßenverkehr von Bedeutung.

MG01	Verkehrslenkungsstrategie
------	---------------------------

Kurzbeschreibung	Die Inselzufahrten und Bundesstraßen sind auf Usedom zu Spitzenzeiten unterschiedlich belastet. Im Insel-Norden werden in Einzelfällen die Kapazitätsgrenzen der Straßen und Knotenpunkte erreicht, wo hingegen im Süden der Insel noch Kapazitätsreserven bestehen. Solange noch keine deutliche Verringerung des Kfz-Verkehrs erzielt wurde, ist es daher zielführend, diesen in Spitzenzeiten verstärkt über den Insel-Süden abzuwickeln. Dazu bedarf es einer Strategie. Im ersten Schritt sollte eine Stauprognose durchgeführt werden, die in Abhängigkeit von einer zeitlichen Zunahme der Verkehrsstärke eine Überlastung der nördlichen Inselzufahrt sowie der B111 vorhersagen kann. Dazu ist eine kontinuierliche Auswertung von automatischen Dauerkontrollstellen notwendig. Im zweiten Schritt sollten im Falle eines prognostizierten Staus Warnmeldungen über den Verkehrsfunk und die sozialen Medien (z. B. Twitter) an die Öffentlichkeit geraten. Zuzüglich dazu ist es ratsam, Besucherverkehr, welche den südlichen Abschnitt der Bundesautobahn 20 nutzen, durch Streckenempfehlungen (Verkehrszeichen 467.1) vor den Anschlussstellen AS 29, AS 32 und AS 36 über die südliche Inselzufahrt zu leiten. Eine ähnliche Strategie verfolgt auch das Land Mecklenburg-Vorpommern mit dem Aufbau der „Netzbeeinflussungsanlage Usedom“. Hier sollen Kooperationen und Synergien zwischen dem Bund, dem Land und Kommunen vorangetrieben werden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MD8, MD09, MD10, MD11, MD12, ME03, ME05, MF01, MF02, MI01
Verantwortliche Akteure	➤ Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mögliche Partner	➤ Bund ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M11, M14
Priorität	➤ hohe Priorität
MG02	Pendlernetzwerk
Kurzbeschreibung	Insbesondere im Gastgewerbe sind Arbeitsplätze vor allem über die Seebäder sehr feinverteilt und häufig besteht Schichtarbeit. Aufgrund der oftmals großen Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sind die meisten Beschäftigten somit Berufspendler auf Fahrmöglichkeiten – zumeist mit dem eigenen Pkw – angewiesen. Ein linien- und fahrplangebundener Busverkehr ist unter wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen (räumliche und zeitliche Bündelung von Nachfrage) in der Regel zu unflexibel, um diese Anforderungen zu erfüllen, was ihn unattraktiv für viele Berufspendler macht. Als zielführend für Berufspendler auf der Insel Usedom wird daher der Aufbau eines regionalen Pendlernetzwerks zur Bildung von Fahrgemeinschaften in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot gesehen. Ziel ist es, den Besetzungsgrad im Pkw auf Fahrten vom bzw. vom Arbeitsplatz zu erhöhen und damit die Zahl der berufsbedingten Pkw-Fahrten zu verringern.

	Eine regional ausgerichtete digitale Vernetzungsplattform unterstützt Berufspendler bei der Selbstorganisation von betriebsübergreifenden Fahrgemeinschaften über den Kreis der engeren Arbeitskollegen hinaus. Dem Abstimmungsaufwand mit den Mitfahrenden und möglichen Kompromissen bei der zeitlichen Festlegung stehen geringere Kosten für den Arbeitsweg und eine größere zeitliche Flexibilität als im ÖPNV gegenüber. Nach Möglichkeit sollte auf bereits bestehende digitale Vernetzungsplattformen aufgesetzt werden. Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Nutzung der Plattform für die Fahrt anbietenden und Mitfahrenden kostenlos ist, um die Nutzungsschwellen so gering wie möglich zu halten. Ebenfalls zu beachten ist eine intensive Bekanntmachung und Bewerbung des Angebots durch die öffentliche Hand und die Arbeitgeber und das Einbeziehen von Pendlerparkplätzen als Abhol- bzw. Umsteigeort auf den privaten Pkw.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LC03, ME02, ME04, MF07, MG03
Verantwortliche Akteure	➤ ggf. IHK Neubrandenburg oder Landkreis Vorpommern-Greifswald Plattform-Anbieter, Finanzierung)
Mögliche Partner	➤ Plattform-Anbieter (Technologie) ➤ regionale Arbeitgeber, v. a. Gastgewerbe (Bewerbung) ➤ Gemeinden (Pendler-Parkplatz)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M01, M03, M11, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität
MG03	(Über-) Betriebliches Mobilitätsmanagement
Kurzbeschreibung	Unter dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) werden verschiedene Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens von Berufspendlern und Beschäftigten auf Dienstfahrten und -reisen zusammengefasst, vor allem in Bezug auf ein umwelt- und gesundheitsbewusstes Verhalten und eine dementsprechend nachhaltige Verkehrsmittelwahl, d. h. Alternativen zum (privaten) Pkw attraktiv machen. Über ein intelligent gestaltetes Überbetriebliches, d. h. mehrere Betriebe in einem Ort/Teilraum umfassendes, Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende im Gastgewerbe kann ein erheblicher Beitrag zur Entlastung der Insel Usedom vom arbeitswegbedingten Pkw-Verkehr geleistet werden. Es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen, um Anreize zur Nutzung von ÖPNV-Angeboten, zur Erhöhung des Fußgängeranteils, zur Intensivierung des Fahrradverkehrs sowie zur Steigerung des Pkw-Besetzungsgrads zu setzen, u. a. kostengünstige Fahrradleasing-Angebote für Beschäftigte sowie das Fördern von Fahrgemeinschaften. Das Überbetriebliche Mobilitätsmanagement besteht vor allem darin, dass Ressourcen gebündelt und Mobilitätsangebote oder Infrastrukturen besser ausgelastet werden können.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LC03, MD8, MD09, MD10, MD11, MD12, MD14, MD16, MD17, ME02, ME04, MG02, MH03

Verantwortliche Akteure	➤ regionale Arbeitgeber, v. a. im Gastgewerbe
Mögliche Partner	➤ IHK Neubrandenburg
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L02, M01, M03, M10, M11, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

7.5.4.8 Handlungsfeld H: Umdenken und Verhaltensänderung

Die meisten verkehrlichen Maßnahmen, insbesondere die Attraktivitätssteigerungen bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, werden nur dann zur angestrebten Reduzierung des Pkw-Aufkommens führen, wenn die Verkehrsteilnehmenden bereit sind, ihre bisherigen Mobilitätsgewohnheiten zu reflektieren und zu ändern. Deshalb müssen die Chancen einer weitreichenden Verhaltensveränderung sowie die Risiken, die mit einem „Weiter-so-wie-bisher“ verbunden sind, in der notwendigen Breite und Verständlichkeit vermittelt werden. In diesem Handlungsfeld werden daher Maßnahmen vorgeschlagen, die zunächst zu einem Umdenken führen sollen und als Reaktion darauf eine Verhaltensänderung weg vom Pkw und hin zu öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten fördern.

MH01	(Mitmach-) Aktionen und Wettbewerbe
Kurzbeschreibung	Es sind diverse Aktionen denkbar, von Nachbarschaftsfesten auf Pkw-Stellplätzen über Verkehrssicherheitsstage bis hin zu Fahrrad-Aktionstagen, bei denen Jugendliche und Erwachsene ihre Verkehrskompetenz mit dem Fahrrad verbessern können. Wichtig ist, dass Chancen der Mobilitätswende und die Risiken eines weiteren Wachstums der Kfz-Menge auf Usedom spielerisch und unterhaltsam vermittelt werden. Um den Umsetzungsaufwand so gering wie möglich zu halten, wird empfohlen sich bei der Ausrichtung von Wettbewerben an bundesweite Aktionen wie das Stadtradeln des Netzwerks Klima-Bündnis oder der AOK-Mitmachaktion in Kooperation mit dem ADFC „Mit dem Rad zur Arbeit“ anzuschließen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ LD02, MF02, MH02, MH03, MH06, MH07, MH08, MH09
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden ➤ ortsansässige Vereine und Initiativen
Mögliche Partner	➤ Polizei/Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e.V. ➤ Verbände (z. B. ADFC, VCD)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ T10, M01, M03, M04, M06, M07, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

MH02	Aufzeigen der Vorteile bei der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad
Kurzbeschreibung	Die Kommunikation im Marketing muss die Vorteile, die für den Nutzer von ÖPNV, Fahrrad oder anderen Angeboten des Umweltverbundes mit diesen Verkehrsmitteln verbunden sind, gegenüber der Pkw-Nutzung deutlich hervorheben. Themen können beispielsweise der Gesundheitsaspekt bei der Nutzung des Fahrrads oder die vergleichsweise hohen Gesamtkosten des Kfz-Besitzes im Vergleich zu den geringen Kosten des Umweltverbundes sein. Die Kommunikation kann über Plakate, Anzeigen in Print- oder Online-Medien oder in Verbindung mit der Bewerbung von touristischen und Freizeitaktivitäten erfolgen. Denkbar ist auch, dass die digitale interaktive Informations- und Vertriebsplattform für vernetzte Mobilität (→ Maßnahme MF02) neben einem Vergleich von Fahrzeit und Kosten für alternative Verkehrsmittel auch darstellt, wie hoch die Emissionsbelastung je Verkehrsmittel ist.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MF02, MH01, MH03, MH05, MH06, MH07
Verantwortliche Akteure	➤ Mobilitätsanbieter (zz. UBB GmbH, DB Regio AG, UsedomRad, ...) ➤ Usedom Tourismus GmbH
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M05, M11, M15
Priorität	➤ hohe Priorität
MH03	Vorbildfunktion der öffentlichen Hand / von öffentlich wahrgenommenen Personen
Kurzbeschreibung	Politische Entscheidungsträger, Mitarbeitende in öffentlichen Verwaltungen sowie prominente Mitbürger mit einer breiten öffentlichen Wirkung sollten ihre Vorbildfunktion beim Praktizieren von nachhaltiger Mobilität verdeutlicht bekommen und diese auch entsprechend einsetzen, um andere zum Nachahmen zu animieren. Beispielsweise zeigt es eine andere Einstellung, wenn für den Weg zu einem (Presse-)Termin Fahrrad, Bus oder Bahn anstelle des Dienstwagens genutzt wird. Kommunalverwaltungen oder ortsansässige Betriebe können ihren Fuhrpark auf emissionsfreie Elektrofahrzeuge umstellen oder Dienstfahrten mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MG03, MH01, MH02, MH08
Verantwortliche Akteure	➤ Personen und Institutionen mit öffentlicher Wahrnehmung
Mögliche Partner	➤ Medien
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M04, M10, M11, M15

Priorität	➤ mittlere Priorität
MH04	Touristische Akteure als Vermarktungspartner für umweltfreundliche Mobilität
Kurzbeschreibung	Um Urlaubsgäste dazu zu bewegen, während ihres Aufenthalts vorwiegend den Umweltverbund zu nutzen, sollten Beherbergungsbetriebe und andere touristische Akteure in die Vermarktung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Sharing-Angebote) miteinbezogen werden. Die Kommunikation durch die Vermarktungspartner sollte die Nutzung des Umweltverbundes auf Usedom gegenüber den Gästen als unkompliziert, komfortabel und preiswert vermitteln und die Vorteile gegenüber der Nutzung des privaten Kfz hervorheben. Hierzu sind die touristischen Akteure entsprechend zu qualifizieren. Möglich ist auch, Kooperationen mit Tourismusanbietern zu schließen, so dass deren Gäste Vergünstigungen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erhalten (z. B. derzeitiges Angebot „Hotel und Inselleben“ in ausgewählten Beherbergungsbetrieben: Hotelausweis ist gleichzeitig Fahrausweis für Bus und Bahn auf Usedom). Voraussetzung für diese Maßnahme ist, dass die Kommunikation „ehrlich“ erfolgt und die Vorteile des Umweltverbundes gegenüber dem privaten Kfz nur dort beworben werden, wo sie tatsächlich bestehen. Mit der schrittweisen Verbesserung der Angebote im Umweltverbund und den vorgeschlagenen Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr ergeben sich auch mehr und bessere Vermarktungsmöglichkeiten.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, LC03, MF01, MF02, MH09
Verantwortliche Akteure	➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. / Usedom Tourismus GmbH
Mögliche Partner	➤ Touristische Akteure ➤ Mobilitätsanbieter ➤ ggf. Gemeinden
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M15
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme
MH05	Vermittlung von Mobilitätskompetenz in Schulen
Kurzbeschreibung	Für viele Familien ist der private Pkw das beinahe alternativlose Verkehrsmittel für alle Belange des täglichen Lebens. Die Vermittlung von Mobilitätskompetenzen in Schulen stellt daher nicht nur sicher, dass Kinder und Jugendliche Alternativen zum Pkw kennen lernen, sondern qualifiziert sie zugleich zu einer intelligenten Nutzung dieser Angebote (z. B. lernen, wie man einen Busfahrplan liest und den günstigsten Tarif für eine konkrete Situation findet). Zudem soll ein Verständnis für die Umweltwirkungen von unterschiedlichen Verkehrsmitteln geweckt werden. Die Vermittlung dieser Kompetenzen an Jugendliche ist ein grundlegender Pfeiler für eine nachhaltige Verkehrswende, weil es einfacher ist, eine junge Person, die (noch) kein Kfz besitzt, an umweltfreundliche Verkehrsmittel zu gewöhnen, als langjährige Kfz-Besitzende davon zu überzeugen, ihr Fahrzeug wieder abzugeben.

	Das Land Mecklenburg-Vorpommern könnte hier durch eine Anpassung der Lehrpläne unterstützen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MH02, MH08
Verantwortliche Akteure	➤ Bildungseinrichtungen
Mögliche Partner	➤ Verbände (ADFC, VCD) ➤ Initiativen (z. B. Fridays4Future) ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M06, M11, M13, M15
Priorität	➤ hohe Priorität

MH06	Visualisierung der Auswirkungen des aktuellen Verkehrsverhaltens im öffentlichen Raum
Kurzbeschreibung	An besonders stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen werden Displays aufgestellt, die die Luftqualität und den CO ₂ -Gehalt anzeigen. So werden die Folgen der Verkehrsbelastung in Echtzeit sichtbar gemacht. Ziel ist es, Verhaltensänderungen zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsmittelwahl zu fördern. Gleichmaßen können auch positive Entwicklungen dargestellt werden: So lassen sich Fahrradzahlstellen einrichten und über die Visualisierung der gemessenen Frequentierung lässt sich darstellen, wie viele Menschen bereits umweltfreundliche Mobilität praktizieren. Damit wird ein Motivationseffekt zur Nutzung des Umweltverbundes verbunden und die positive Entwicklung verstärkt. Wichtig ist dabei, dass diese Messstellen dort eingerichtet werden, wo sich tatsächlich entsprechend positive Entwicklungen messen lassen und zugleich die Aufmerksamkeit von möglichst vielen Menschen erreicht wird.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MH01, MH02
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M04, M11, M15
Priorität	➤ hohe Priorität

MH07	Visualisierung von Effekten des verkehrlichen Leitbilds im öffentlichen Raum
Kurzbeschreibung	Das verkehrliche Leitbild als Teil des integrierten Leitbilds soll für die Bevölkerung und die Gäste der Insel Usedom fassbar gemacht werden. Auf Plakaten oder Displays wird mittels einer Simulation gezeigt, welche positive Entwicklung die Orte zeigen, an denen sie angebracht/aufgestellt sind, wenn das verkehrliche Leitbild vollständig umgesetzt wäre (z. B. mit

	weniger Kfz-Verkehr und parkenden Fahrzeugen). Besonders eindrucksvoll ist die Visualisierung mit Displays, die mit erweiterter-Realität-Technologie (AR-Technology) ausgestattet sind und ruhenden Verkehr beispielsweise durch Bäume überdecken, aber trotzdem das aktuelle Treiben des Aufstellungsortes darstellen. Die Maßnahme hat das Ziel, der Bevölkerung und den Gästen auf Usedom vor Augen zu führen, in welchem Maß die Aufenthaltsqualität vom Kfz-Verkehr beeinträchtigt wird und wie eine alternative Zukunft mit weniger Verkehr und höherer Qualität aussehen könnte. Die Maßnahme eignet sich insbesondere für die Seebäder und den Inselnorden.
Räumliche Zuordnung	➤ Gemeinde Heringsdorf, Bernsteinbäder & Zinnowitz, Inselnorden
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MH01, MH02
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ ggf. Landkreis Vorpommern-Greifswald
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M10, M11, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität
MH08	Anreize zum Verzicht auf Elterntaxi für Jugendliche
Kurzbeschreibung	Zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und zur gleichzeitigen Gewöhnung von Jugendlichen an die Mobilitätsangebote im Umweltverbund sollen Anreize geschaffen werden, um auf den Weg in die Schule oder bei Freizeitaktivitäten auf das Elterntaxi zu verzichten. Notwendige Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass ein ausreichendes Angebot an öffentlich-zugänglichen und für Jugendliche geeigneten Mobilitätsangebot zur Verfügung steht. Um das gewünschte Verhalten zu belohnen und zu verstetigen, sollen Anreize wie Eintritts- oder Veranstaltungstickets mit kostenloser ÖPNV-Nutzung oder generell Vergünstigungen bei der Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten geschaffen werden (analog zum bestehen Schülerfreizeiticket für den ÖPNV).
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MH01, MH03, MH05
Verantwortliche Akteure	➤ Gemeinden
Mögliche Partner	➤ Event-Veranstalter ➤ Mobilitätsanbieter (z. B. UBB GmbH, UsedomRad)
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M11, M15
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

MH09	Vergünstigung von touristischen Leistungen bei Verzicht auf die Pkw-Nutzung vor Ort
Kurzbeschreibung	Übernachtungsgäste, die bereit sind, ihren Pkw-Schlüssel für die Dauer ihres Aufenthalts abzugeben, erhalten als Gegenleistung diverse Vergünstigungen bei der Inanspruchnahme von touristischen Leistungen und der Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten. Dies könnte z. B. über Gutscheine oder einen Preisnachlass bei der Übernachtung erfolgen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TC02, MD08, MD09, MD10, MD11, MD12, MH01, MH04
Verantwortliche Akteure	➤ Tourismusverband Insel Usedom e. V. (TVIU)
Mögliche Partner	➤ Beherbergungsbetriebe ➤ touristische Einrichtungen
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M01, M03, M05, M10, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

7.5.4.9 Handlungsfeld I: Logistik

Warentransportlogistik ist zur Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sowie für eine florierende Tourismuswirtschaft unerlässlich. Erfolgt diese jedoch ungesteuert, führen die damit verbundenen Verkehrsaufkommen im Güterverkehr zu Umweltbelastungen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Erholungsfunktion und beeinträchtigt den Markenkern von Usedom als Tourismusregion. Hinzu kommen die zu erwartenden Belastungen im Schwerlastverkehr durch den Hafen und den Swine-Tunnel in Świnoujście. Durch eine intelligente Koordination und Bündelung der Warenströme, den Einsatz umweltschonender Fahrzeuge und eine Beschränkung des Schwerlastverkehrs lassen sich die Beeinträchtigungen durch Logistikverkehre jedoch minimieren.

MI01	Tonnagebeschränkung auf der B 110 und der B111
Kurzbeschreibung	Mit der Fertigstellung des Swinetunnels in Świnoujście können die Verkehrsmengen insbesondere für den Schwerverkehr auf der Bundesstraße B 110 (Grenzübergang Garz) und der B111 zunehmen. Da die damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen dem Erholungscharakter und dem Schutz der natürlichen Ressourcen auf der Insel Usedom entgegenstehen, soll der Schwerlastverkehr auch zukünftig beschränkt bleiben. Daher sollten die Akteure auf der Insel Usedom gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern gegenüber dem Bund für die Fortführung bzw. Ausweitung der Tonnagebeschränkung für Fahrzeuge > 7,5 t auf den Bundesstraßen auf der Insel Usedom eintreten. Zu berücksichtigen ist, dass eine Tonnagebeschränkung gemäß der Straßenverkehrsordnung einer stichhaltigen und nachweislichen Begründung bedarf (z. B. Verringerung der Lärm- oder Abgasbelastung durch Lkw) und verhältnismäßig sein muss. Die betroffenen Partner auf Use-

	dom sollten sich daher bei der zuständige Straßenverkehrsbehörde dafür einsetzen, die Gewichtsbeschränkung im Interesse von Anwohnern und Touristen fortzuführen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde sollte seinen Einfluss im Sinne der Maßnahmen geltend machen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ MG01
Verantwortliche Akteure	➤ Bund ➤ Land Mecklenburg-Vorpommern (Straßenverkehrsbehörde)
Mögliche Partner	➤ Gemeinden ➤ Tourismusverband Insel Usedom und Tourismuswirtschaft ➤ Umweltverbände
Zeithorizont	➤ kurzfristig (bis 2 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M14
Priorität	➤ Schlüsselmaßnahme
MI02	Bündelung von Logistikfahrten
Kurzbeschreibung	Indem sich Gastronomie, Beherbergungsbetriebe und Nahversorger usw. gemeinsame Lieferanten suchen, lassen sich Wirtschaftsverkehre optimieren und verringern, weil beispielsweise mehrere Kunden mit nur einer Tour beliefert werden können, so dass sich Anzahl der An- und Abfahrten für die Belieferung und die damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen reduzieren. Aus der Optimierung der Logistikprozesse sollten sich auch Kosteneinsparungen beim Logistikunternehmen ergeben, den dieses als Anreiz für dieses Modell an seine Kunden (Gastronomie, Beherbergungsbetriebe usw.) weitergeben kann. Voraussetzung ist jedoch die Einigung der Kunden auf einen gemeinsamen Lieferanten/Dienstleister. Die Maßnahme ist ergänzend oder alternativ zum Mikrohub-Konzept (MI03) zu sehen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TE01, TE03, MI03
Verantwortliche Akteure	➤ Tourismuswirtschaft ➤ Einzelhandel ➤ Logistikunternehmen
Mögliche Partner	➤ -/-
Zeithorizont	➤ mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Zielbezug	➤ L03, M03, M14
Priorität	➤ nachgeordnete Priorität

MI03	Mikrohub-Konzept
Kurzbeschreibung	Ein großer Anteil des touristischen Wirtschaftsverkehrs entfällt auf Ver- und Entsorgungsdienste, wie beispielsweise den Wäschereiservice. Solche Verkehre können im Zu- und Ablauf an geeigneten Stellen räumlich gebündelt und dann individuell verteilt werden. Hierzu sollen Mikrohub in Form von Containern an gut erreichbaren Stellen in den Orten abseits von sensiblen Bereichen eingerichtet werden. Der Mikrohub ist dabei die kleine Version eines Güterverteilzentrums, bei dem die Waren an eine zentrale Stelle geliefert werden und der Weitertransport für die „letzte Meile“ mit umweltverträglichen Mobilitätslösungen durchgeführt wird. Es ist vorstellbar, dass zwischen den Mikrohub und Endkunden wie den Beherbergungsbetrieben elektrisch betriebene Lastenräder oder Kleintransporter für den Weitertransport der Waren (z. B. Wäsche) zum Einsatz kommen. Ein Mikrohub-Konzept müsste auf den jeweiligen Einsatzbereich zugeschnitten werden. Die Realisierbarkeit eines solchen Konzepts sollte vorab über eine Machbarkeitsstudie bewertet werden. Die Maßnahme ist ergänzend oder alternativ zur Bündelung von Logistikfahrten (MI02) zu sehen.
Räumliche Zuordnung	➤ Gesamttraum Insel Usedom
Bezug zu weiteren Maßnahmen	➤ TE01, TE03, MI02
Verantwortliche Akteure	➤ Mikrohub-Betreiber, z. B. Logistikunternehmen
Mögliche Partner	➤ Gemeinden ➤ Gastgewerbe ➤ ggf. IHK Neubrandenburg
Zeithorizont	➤ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Zielbezug	➤ M03, M14, M15
Priorität	➤ mittlere Priorität

7.6 Maßnahmenpriorisierung

Die Maßnahmen wurden im Hinblick auf ihren möglichen Beitrag zur Realisierung des Leitbildes (Maßnahmenwirkung) und ihrer generellen Bedeutung innerhalb des jeweiligen Themenfeldes bewertet. Hierzu wurden vier Kategorien gebildet:

- Die Schlüsselmaßnahmen haben aufgrund ihrer Signalwirkung und Dringlichkeit die höchste Priorität und sollten schnellstmöglich umgesetzt werden (vgl. Kapitel 7.5.1).
- Es folgen die Maßnahmen mit **hoher, mittlerer und nachgeordneter Priorität**. Je niedriger die Prioritätsklasse, desto weniger dringlich ist die Umsetzung. Die Maßnahmen wurden dabei nur innerhalb der Themenbereiche Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Verkehr und Mobilität bewertet. Eine themenbereichsübergreifende Priorisierung erscheint nicht sinnvoll.

Die nachfolgende Übersicht zur Maßnahmenpriorisierung versteht sich als Empfehlung für die Reihenfolge bei der Maßnahmenumsetzung. Damit erhalten die Akteure in der Region Insel Usedom eine zeitliche Orientierung („Fahrplan“) für die Umsetzung des integrierten Leitbildes. Wichtig hierbei ist:

Keine Maßnahme ist unbedeutend! Es empfiehlt sich jedoch, die knappen zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen zunächst in solche Maßnahmen zu investieren, die eine höhere Priorität haben, um die angestrebten Wirkungen zu erreichen.

Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Tourismus“

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
Schlüsselmaßnahme		
TD01	Förderung des gemeinsamen Austauschs und Dialogs untereinander	fortlaufend
TE01	Entwicklung eines gemeinsamen inselweiten Qualitätsverständnisses	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Maßnahme mit hoher Priorität		
TA01	Förderung von Beherbergungs- und Freizeitangeboten für einkommensschwächere Nachfragesegmente	fortlaufend
TB01	Schaffung und Anpassung von qualitativ hochwertigen Freizeit- & Unterkunftsangeboten	fortlaufend
TB02	Schaffung von attraktiven Angeboten im Achterland	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
TC01	Verbesserung der Vermarktung und Kommunikation von inselweiten Angeboten	fortlaufend
TC02	Schaffung und Vermarktung von Angeboten für "Urlaub vom Auto"	fortlaufend
TE02	Qualitätsbeirat für die Insel Usedom	kurzfristig (bis 2 Jahre)
TE03	Schutz und Erhalt der natürlichen Ressourcen bei der Tourismusentwicklung	fortlaufend
TE04	Schaffung von Angeboten in der Vor- und Nachsaison zum Abbau der Saisonalität/Saisonverlängerung	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
Maßnahme mit mittlerer Priorität		
TA02	Qualitätssicherung und Vermarktung von touristischen Wander- und Radrouten	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
TB03	Nutzung des Standortvorteils Wasser zur stärkeren Entwicklung des Segmentes Wassertourismus	langfristig

Tabelle 7: Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Tourismus“

Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Leben und Arbeiten“

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
Schlüsselmaßnahme		
LB04	Stärkung des touristischen Binnenmarketings in der lokalen Bevölkerung	fortlaufend
LB05	Bewertung von geplanten Maßnahmen an den Klimafolgen	kurzfristig (bis 2 Jahre)
LD01	Etablierung/Gründung einer Planungsgruppe für die Umsetzung kurzfristiger Maßnahmen	kurzfristig (bis 2 Jahre)
LD04	Bildung eines Bürgerbeirates zur Begleitung der Umsetzung des Raumentwicklungskonzeptes	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Maßnahme mit hoher Priorität		
LA01	Wohnraumentwicklung entlang der UBB Bahntrasse	langfristig (mehr als 5 Jahre)
LA03	Umwidmen von Ferienwohnungen in Dauermietwohnungen	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
LB01	Freizeitangeboten für Jugendliche und junge Erwachsene	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
LB02	Attraktivierung der Insel Usedom als Wohnort für Schulabgänger und junge Familien	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
LB03	Monitoring der Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung	fortlaufend
LC02	Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum für Arbeitskräfte und Auszubildende	langfristig (mehr als 5 Jahre)
LC03	Förderung & Attraktivierung der Arbeitsbedingungen für Fachkräfte in der Tourismusbranche und Pflege	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
LD02	Stärkere Förderung der Partizipation der Bevölkerung bei wichtigen Ortsentwicklungs-, Tourismus- und Verkehrsprojekten	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Maßnahme mit mittlerer Priorität		
LA02	Förderung von verdichtetem Bauen	langfristig (mehr als 5 Jahre)
LD03	Aufbau regionaler Strukturen/Wertschöpfungsketten	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
Maßnahme mit nachgeordneter Priorität		
LC01	Prüfung des Standortes Usedom für eine Fachschule für Tourismus und Pflege	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Tabelle 8: Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Leben und Arbeiten“

Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Mobilität und Verkehr“

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
Schlüsselmaßnahme		
MA01	Inselweites Fußverkehrskonzept	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MB01	Inselweites Radverkehrskonzept	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MD01	Reaktivierung der Schienen-Südanbindung der Insel Usedom	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MD08	Taktverdichtung auf der Usedomer Bäderbahn	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MD10	Saisonale Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf der Kaiserbäder-Linie	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MD11	Verdichtung des Fahrtenangebots im übrigen Buslinienverkehr	kurzfristig (bis 2 Jahre)
ME01	Inselweit einheitliches Parkraumbewirtschaftungskonzept	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MF01	Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation - Stufe I: Bündelung von Mobilitätsinformationen im Internet	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH04	Touristische Akteure als Vermarktungspartner für umweltfreundliche Mobilität	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MI01	Tonnagebeschränkung auf der B 110 und der B111	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Maßnahme mit hoher Priorität		
MD03	Abbau von physischen Barrieren im ÖPNV	fortlaufend
MD09	Verknüpfung des Busliniennetzes auf Usedom	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MD14	Integrierter ÖPNV-Tarif für Usedom (Bus + Bahn)	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD15	Inselweit kostenfreier ÖPNV für Übernachtungsgäste	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD16	Vergünstigter bzw. kostenfreier ÖPNV für Einheimische und Berufspendler	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
ME02	P&R-Plätze für Tages- und Übernachtungsgäste/Mitfahrerparkplätze	langfristig (mehr als 5 Jahre)
ME07	Inselweites öffentliches E-Ladestationsnetz für Kfz	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MF02	Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation - Stufe II: Digitale interaktive Informations- und Vertriebsplattform für vernetzte Mobilität (one stop shop)	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MF06	Verleihangebote für E-Fahrzeuge	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MG01	Verkehrslenkungsstrategie	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MH02	Aufzeigen der Vorteile bei der Nutzung von ÖPNV und Fahrrad	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
MH05	Vermittlung von Mobilitätskompetenz in Schulen	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH06	Visualisierung der Auswirkungen des aktuellen Verkehrsverhaltens im öffentlichen Raum	kurzfristig (bis 2 Jahre)
Maßnahme mit mittlerer Priorität		
MA02	Lückenschluss im Fußwegenetz	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MA03	Beseitigung von Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr	fortlaufend
MA04	Abbau von Barrieren im Fußwegenetz	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MA05	Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an Hauptstraßen	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MA06	Gewährleistung einer nutzbaren Fußwegeinfrastruktur	fortlaufend
MB02	Lückenschluss im Radverkehrsnetz	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MB03	Erweiterungen des Radverkehrsnetzes	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MB04	Gewährleistung einer nutzbaren Fahrradinfrastruktur	fortlaufend
MB05	Ausbau von Fahrradabstellanlagen	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD02	Bedarfsgerechte Verdichtung und Aufwertung von ÖPNV-Zugangsstellen	fortlaufend
MD04	Emissionsfreie Antriebe im öffentlichen Verkehr	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MD07	Umsteigefreie Busverbindung Heringsdorf – Anklam	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD13	Fahrradmitnahme im ÖPNV	kurzfristig (bis 2 Jahre)
ME03	Inselweites dynamisches Parkleitsystem	langfristig (mehr als 5 Jahre)
ME05	Geschwindigkeitsbegrenzungen im innerörtlichen Straßennetz	kurzfristig (bis 2 Jahre)
ME06	Optimierung von Knotenpunkten inkl. ÖPNV-Bevorrechtigung	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MF03	Inselweites Netz von Mobilitätsstationen	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MG02	Pendlernetzwerk	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH03	Vorbildfunktion der öffentlichen Hand / von öffentlich wahrgenommenen Personen	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH09	Vergünstigung von touristischen Leistungen bei Verzicht auf die Pkw-Nutzung vor Ort	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MI03	Mikrohub-Konzept	langfristig (mehr als 5 Jahre)
Maßnahme mit nachgeordneter Priorität		

Nr.	Bezeichnung	Zeithorizont
MG03	(Über-) Betrieblichen Mobilitätsmanagement	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MB06	Inselweites öffentliches E-Ladestationsnetz für Fahrräder	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MB07	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung im Fuß- und Radwegenetz	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MC01	Wasserbusverkehr Seebäder	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MC02	Fahrrad- und Personenfährrverbindungen Achterwasser	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD05	Verbesserung der Anbindung im öffentlichen Personenfernverkehr	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MD06	Wiederherstellen der durchgehenden SPNV-Verbindung in das Oberzentrum Hansestadt Greifswald	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MD12	Bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MD17	Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätstarife (Mobilitätsverbund)	langfristig (mehr als 5 Jahre)
ME04	Verringerung der Pkw-Stellplätze im Gastgewerbe	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MF04	Stellplätze für Kleinstfahrzeug an Unterkünften	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)
MF05	Ride-Pooling-Angebot mit E-Fahrzeugen	langfristig (mehr als 5 Jahre)
MF07	Förderung von bürgerschaftlichem Engagement bei der Mobilitätssicherung	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH01	(Mitmach-) Aktionen und Wettbewerbe	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH07	Visualisierung von Effekten des verkehrlichen Leitbilds im öffentlichen Raum	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MH08	Anreize zum Verzicht auf Elterntaxi für Jugendliche	kurzfristig (bis 2 Jahre)
MI02	Bündelung von Logistikfahrten	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Tabelle 9: Maßnahmenpriorisierung im Bereich „Mobilität und Verkehr“

7.7 Wirkungsanalyse

Die konkrete verkehrliche Wirkung von einzelnen Maßnahmenvorschläge (z. B. Veränderung des Kfz-Aufkommens gegenüber dem Status quo) lässt sich vorab nicht quantifizieren. Hierfür gibt es mehrere Gründe:

- Die Maßnahmenvorschläge sind lediglich skizziert und nicht ausgearbeitet. Umfang, Reichweite und Intensität der Maßnahmenwirkung hängen jedoch von der konkreten Ausgestaltung der Maßnahme ab.
- Ziel sollte es sein, nicht nur eine Maßnahme umzusetzen, sondern mehrere Maßnahmen, die sachlich-inhaltlich zueinander passen, zu bündeln und koordiniert umzusetzen. Entsprechende Hinweise, welche Bezüge jeweils zu anderen Maßnahmen bestehen, finden sich in den Maßnahmensteckbriefen (vgl. Kapitel 7.5.2 bis 7.5.4). Über die Bündelung und koordinierte Umsetzung soll erreicht werden, dass sich die Wirkungen der Einzelmaßnahmen über Synergieeffekte verstärken.
- Die tatsächliche Umsetzung von Maßnahmen erfolgt immer im Umfeld von äußeren Trends und Entwicklungen, die Maßnahmenwirkungen verstärken oder abbremser können.
- Die Zusammenhänge zwischen Tourismus- und Regionalentwicklung, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsangebot sowie äußeren Trends sind sehr komplex und verlaufen in der Regel nicht linear. Das pauschale Übertragen von Erfahrungswerten aus anderen Regionen ist aufgrund der individuellen regionalen Situation nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Eine seriöse Wirkungsanalyse der regionalplanerischen und verkehrlichen Maßnahmen erfordert daher Verkehrssimulationen. Für diese Simulationen wird ein Verkehrsmodell für die Region Insel Usedom benötigt, welches alle Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, MIV, ÖPNV) berücksichtigt. Ein entsprechendes Verkehrsmodell stand für die Bearbeitung des vorliegenden Raumentwicklungskonzeptes nicht zur Verfügung.

Eine erste qualitative Orientierung zur Wirksamkeit und Dringlichkeit einzelner Maßnahmen ergibt sich jedoch bereits aus der Maßnahmenpriorisierung (vgl. Kapitel 7.6): Je höher die Priorität einer Maßnahme ist, umso wirkungsstärker ist sie.

Darüber hinaus wird empfohlen, vor Beginn der Maßnahmenumsetzung ein Evaluationskonzept zu erstellen, mit dem der Grad der Zielerreichung kontinuierlich erfasst werden kann. Ansätze zur Festlegung der Zielerreichung ergeben sich aus den Formulierungen der Entwicklungsziele (vgl. Kapitel 7.4). Bewertet werden auch in diesem Fall nicht die Wirkungen von Einzelmaßnahmen, sondern die Wirkungen aller im Betrachtungszeitraum umgesetzten Maßnahmen. Diese lassen sich beispielsweise mittels statistischer Erfassungen oder Nutzerbefragungen messbar machen. Ziele des Evaluationskonzeptes sind die Erfolgskontrolle, das (bedarfsweise) Nachsteuern der Maßnahmen und/oder ggf. auch ein Anpassen der Ziele an die aktuellen Entwicklungen oder Umsetzungsmöglichkeiten.

8 Praxisbeispiele

Ideengeber für mögliche Handlungsoptionen im Verkehrsbereich können neun Praxisbeispiele aus anderen Tourismusregionen in Deutschland und dem angrenzenden Ausland sein. In allen Tourismusregionen liegen bzw. lagen Problemstellungen vergleichbar mit Usedom vor (Verkehrsüberlastung, unzureichende ÖPNV-Erschließung, Attraktivitätsverlust bzw. -steigerung als Tourismusdestination), die auf jeweils eigene Art und Weise gelöst wurden. Die Praxisbeispiele sind in Steckbriefen, u. a. anhand von Kurzbeschreibungen, Darstellung zu Problemlage und Handlungsansatz, Angebot, Touristischer Bezug, Kosten, erzielte Wirkung und Übertragbarkeit auf die Insel Usedom beschrieben (vgl. Anhang 7).

Nachfolgend werden lediglich die Möglichkeiten zur Anpassung bzw. Skalierbarkeit auf die Insel Usedom kurz bewertet:

- **Praxisbeispiel 1: „SAMO-Konzept“ in Werfenweng (A)**

Vielfältiges und kostenfreies Mobilitätsangebot für sanfte Mobilität im Ferienort Werfenweng. Voraussetzung für die kostenfreie Nutzung ist die Abgabe des Autoschlüssels bei Urlaubsbeginn oder die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Die Integration aller umweltfreundlichen Mobilitätsangebote auf Usedom (Bahn, Bus, Leihfahrrad, ...) in die geplante digitale Gästekarte mit kostenfreier Nutzung der Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische kann auch für Usedom ein erfolgversprechender Ansatz sein. Usedom könnte sich als auto-arme Urlaubsregion („Urlaub vom Auto“) mit Alleinstellungsmerkmal vermarkten.

- **Praxisbeispiel 2: Autofreies Zermatt (CH)**

Zermatt ist autofrei. Die Zufahrt für den Privatverkehr ist bis zum Ort Täsch (P+R) erlaubt. Im Ortsverkehr Zermatt kommen elektrisch angetriebene Ortsbusse und Taxishuttles zum Einsatz.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Als Insel mit bislang nur zwei Zufahrten vom deutschen Festland wäre eine Beschränkung der Zufahrt von Touristen denkbar; gleichzeitig müsste aber ein ausreichender Ausbau des ÖV-Angebotes erfolgen. Das Konzept „autofrei“ könnte zumindest auf Teilregionen der Insel übertragen werden.

- **Praxisbeispiel 3: KONUS-Gästekarte im Schwarzwald (D)**

Die KONUS-Gästekarte (Kurkarte) ist eine touristische Rabattkarte für Übernachtungsgäste und berechtigt zur kostenfreien Nutzung von Bus und Bahn in der Urlaubsregion Schwarzwald.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Das Konzept der KONUS-Karte sollte Vorbild für die Erweiterung der KaiserbäderCard bzw. die Einführung einer inselweit geltenden kostenfreien ÖPNV-Nutzung mit allen (zukünftig digitalen) Usedomer Kurkarten sein. Der Imagegewinn wäre vermutlich sehr groß.

■ **Praxisbeispiel 4: Park en Ride Renesse (NL)**

Eine kostenlose Buslinie verbindet einen ebenfalls kostenlosen Park&Ride-Platz in Gehentfernung zum Ortszentrum mit Hotels, Campingplätzen und Dünenübergängen und wird ergänzt durch weitere kostenpflichtige Beförderungsangebote.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Die Idee der Begrenzung der Pkw-Zufahrt zum Urlaubsort ließe sich auch auf Usedom übertragen (Einrichtung von P+R-Plätzen an den Inselzufahrten vom deutschen Festland mit Shuttlebus-Angeboten zu den touristischen Zielen auf Usedom, gleichzeitig Begrenzung der Inselzufahrt für Tagesgäste). In kleinerem Maßstab wäre ein P+R-Angebote mit Shuttlebus-Anbindung auch für touristische Ziele mit hohem Parkdruck in sensiblen Bereichen denkbar.

■ **Praxisbeispiel 5: Autonomer Shuttlebus Bad Birnbach (D)**

In einem Testbetrieb für autonom und elektrisch fahrende Kleinbusse verbinden zwei autonome Fahrzeuge der 2. Generation im Linienbetrieb den Bahnhof mit dem Ortskern und der Rottal-Therme.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Auch für Usedom hätte ein autonomer Shuttlebus (auch als Testbetrieb) das Potenzial zur Anbindung von außerortsgelegenen oder strandfernen Bahnhöfen, böte gleichzeitig einen Aufmerksamkeitsfaktor für den Tourismus und wäre ein Imagegewinn für die Insel.

■ **Praxisbeispiel 6: just explore Sylt – Mobilität und Erlebnis auf Sylt (D)**

Über „just explore Sylt“ werden Elektrofahrzeuge von Mercedes-Benz und Smart sowie E-Roller und E-Fahrräder angeboten. Es gibt ein Incentive-Angebot.

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Ein inselweites multimodales Sharing-System auf der Basis von E-Mobilität und unter Einbindung von UsedomRad (Pede-lecs) könnte für Gäste und Einheimische eine umweltfreundliche Alternative zur Nutzung des privaten Pkw sein.

■ **Praxisbeispiel 7: MobilSintra – mobility services for tourists in Sintra (P)**

Eine Initiative hat diverse Akteure vernetzt, um nachhaltige Mobilität für Touristen zu ermöglichen. Das Konzept umfasst ein Portfolio an Maßnahmen (u. a. Ertüchtigung und Erweiterung von Mobilitätsangeboten und Marketing-Kampagne für Rad- und Fußwege, Verbesserung und Digitalisierung der Fahrgastinformation im ÖV, Carsharing-Angebot).

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Die Bündelung und gemeinsame Vermarktung einer Vielzahl von sehr unterschiedlichen Maßnahmen verschiedener Akteure könnte ein möglicher Ansatz auch für Usedom sein.

■ **Praxisbeispiel 8: Allgäu-Walser-Card in Oberstdorf (D/A)**

Gemeinsame Gästekarte der Allgäu-Region mit unterschiedlichen Angeboten je nach Übernachtungsort (Ermäßigungen/Vorteile in Freizeiteinrichtungen, Partnerbetrieben und bei der Mobilität, u. a. öffentliches Parkhaus, ÖPNV-Tageskarte/-Urlaubskarte, teilweise kostenfreier Ortsbus)

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Der Ansatz ist vergleichbar mit der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie

ÖPNV-Nutzung); allerdings ist die Nutzbarkeit auf Usedom aufgrund der Kurkartenanerkennung auf allen inselweiten UBB-Buslinien deutlich besser als bei der Allgäu-Walser-Card. Zudem wirken die von Ort zu Ort bzw. von Partner zu Partner sehr unterschiedlichen Angebote und Vergünstigungen bei der Allgäu-Walser-Card unübersichtlich und schränken den Mehrwert, den die Karte bietet, ein.

► **Praxisbeispiel 9: Kostenlose/kostengünstige Busnutzung in Templin (D)**

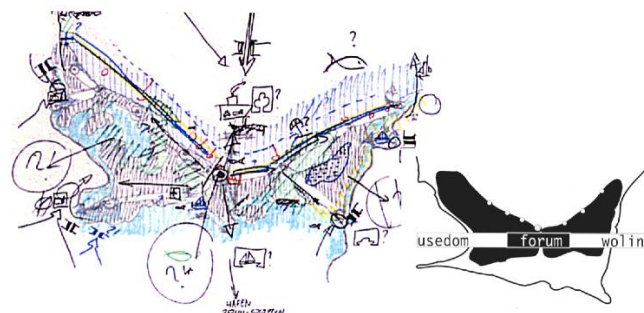
Die ursprünglich kostenlose Nutzung des Busverkehrs zwischen 1998 bis 2002 mit gleichzeitiger Taktverdichtung und Ausstattung der Haltestellen mit Überdachung wurde ab 2002 in eine mit für Einwohner sehr günstige „Jahreskarte“ umgewandelt (Sorge, 2018). Für Übernachtungsgäste mit Kurkarte ist der ÖPNV in Templin weiterhin kostenlos:

Übertragbarkeit auf die Insel Usedom: Der Ansatz der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Gäste und Einheimische) ist besser als das Angebot in Templin.

9 Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Die raumstrukturellen und verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem deutschen Teil der Insel Usedom und der Stadt Świnoujście im polnischen Teil von Usedom sowie darüber hinaus mit der Insel Wolin (Wollin) und dem polnischen Festland haben seit dem Beitritt der Republik Polen zur Europäischen Union im Jahr 2004 stark zugenommen und sind mittlerweile sehr eng. Dies äußert sich u. a. in ausgeprägten Personen- und Warenströmen im grenzüberschreitenden Pendler-, Tourismus- und Wirtschaftsverkehr. Standort- und Infrastrukturentscheidungen diesseits und jenseits der Staatsgrenze haben somit in vielen Fällen auch unmittelbare Auswirkungen auf das jeweils andere Staatsgebiet. Beispielhaft sei hier die Entscheidung der polnischen Seite zum Bau des Swinetunnels genannt, der einerseits die Anbindung der Stadt Świnoujście an das polnische Festland verbessert, andererseits auf deutscher Seite aber eine Zunahme des Durchgangsverkehrs in bzw. aus Richtung deutsches Festland befürchten lässt. Ein weiteres Beispiel ist die Konkurrenz um Arbeitskräfte im Tourismussektor durch eine gleichermaßen dynamisch-positive Entwicklung in den deutschen Ostseebädern, in Świnoujście und auf der Insel Wolin (Wollin). Demgegenüber hat die temporäre Schließung der deutsch-polnischen Grenze in Folge der COVID-19-Pandemie gezeigt, welche schmerzlichen Auswirkungen ein plötzliches Kappen der Verflechtungen für beide Seiten hat. Aus diesen Zusammenhängen und Abhängigkeiten ergibt sich die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung und Planung in den Bereich Raumentwicklung, Tourismus und Verkehr.

Zwar gab es auch in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder anlassbezogene Abstimmungen oder konkrete grenzüberschreitende Projekte, wie z. B. die Verlängerung der Usedomer Bäderbahn von Ahlbeck Grenze nach Świnoujście, die Entwicklung der grenzüberschreitenden Uferpromenade Ahlbeck/Świnoujście oder das "Forum Usedom – Wolin" für die länderübergreifende raumstrukturelle Entwicklung. Letzteres war auf Initiative lokaler Akteure entstanden, bot eine Koordinierungsstruktur auf kommunaler Ebene und wurde auf deutscher Seite von einigen Usedomer Gemeinden mitgetragen. Langfristig ließ sich das Forum jedoch nicht etablieren, weil die Finanzierung des notwendigen Koordinators zeitlich befristet war und aufgrund von Wechseln bei den Verantwortlichen in den Kommunen das Interesse an der Idee verloren ging.



Grafik: Planungsgruppe 4, 1998

Abbildung 14: Forum Usedom – Wolin

Es blieb somit der Eindruck haften, dass Vernetzungsaktivitäten nur punktuell erfolgen und oftmals auf das Engagement von einzelnen Personen zurückzuführen sind und bei neuen Fragestellungen nicht unbedingt auf den bereits erreichten Stand aufgebaut werden kann.

Mit der Kommunalgemeinschaft Euroregion POMERANIA e. V. besteht zwar noch immer ein etabliertes Netzwerk für die deutsch-polnische Zusammenarbeit. Allerdings geht der räumliche Umgriff der POMERANIA weit über den Teilraum Usedom-Wollin hinaus und umfasst in Deutschland die gesamte Region Vorpommern sowie Teile des Landes Brandenburg und in Polen die gesamte Wojewodschaft Westpommern (województwo zachodniopomorskie). Der thematische Fokus liegt auf der Förderung kleiner deutsch-polnischer Projekte (z. B. im Bereich Kultur), dem Jugendaustausch und der grenzüberschreitenden Wirtschaftsförderungsberatung. Zudem können ordentliche Mitglieder auf deutscher Seite z. B. nur Landkreise und Städte ab 50.000 Einwohner werden. Die Funktion einer Koordinations- und Planungsinstitution der Kommunen im Raum Usedom-Wollin kann die Kommunalgemeinschaft daher nur sehr eingeschränkt wahrnehmen.

Ein weiteres Projekt der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Region ist die „Grenzüberschreitende Metropolregion Stettin“, deren räumlicher Umgriff jedoch weit über die Region Insel Usedom hinausgeht und deren Fokus auf den Verflechtungen zwischen der Stadt Szczecin (Stettin) und ihrem Einzugsbereich liegt. Im Jahre 2015 wurde das Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Stettin als Bericht über die Ergebnisse der ersten Arbeitsphase 2013 – 2015 veröffentlicht. Es stellt eine erste gemeinsame Vision zur Entwicklung dieses grenzübergreifenden Raumes dar. Auf deutscher Seite umfasst dieser Raum die Planungsregionen Mecklenburgische Seenplatte und Vorpommern.

Ergänzend zur Verbesserung und Ausweitung der interkommunalen Kooperation auf deutscher Seite wird daher empfohlen, die bislang eher punktuell betriebenen grenzüberschreitenden Vernetzungs- und Abstimmungsaktivitäten auf kommunaler Ebene zu verstetigen und für den Raum Usedom-Wollin (einschließlich der angrenzenden Festlandgemeinden) ein **deutsch-polnisches Planungs- und Abstimmungsformat** zu etablieren, das auf kommunaler Ebene einen Rahmen für regelmäßige und vorausschauende Abstimmungen und Planungen zu den **Themen Raumentwicklung, Tourismus und Verkehr** bildet.

Ein kontinuierlich tagendes, grenzüberschreitendes Planungs- und Abstimmungsformat bietet folgende Vorteile:

- Ziele der Raum- und Verkehrsentwicklung werden grenzüberschreitend abgestimmt und im Sinne eines partnerschaftlichen Miteinanders kongruent formuliert. Mögliche Interessenkonflikte lassen sich frühzeitig erkennen und entschärfen, gegenläufigen Zielsetzungen und Konkurrenzsituationen vermeiden.

- Eine institutionalisierte grenzüberschreitende Zusammenarbeit und gemeinsame entwickelte Projekte verbessern die Ausgangssituation bei der Fördermittel-Akquisition erkennbar (z. B. bei INTERREG-Programmen). Beide Seiten profitieren von den jeweils bislang gesammelten Erfahrungen bei der Akquise und nicht zuletzt von den Projektergebnissen.
- Mittel- bis langfristig führt dies beiderseits der Staatsgrenze zu einer besseren Ausstattung mit Infrastrukturen und Services in den Bereichen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr

Grenzüberschreitende Kooperationsansätze bieten sich u. a. bei den in Tabelle 10 genannten Themen.

Tourismus	Leben & Arbeiten	Mobilität & Verkehr
Verlängerung der Touris- mussaison (→ Ziel T03) Erhöhung der durchschnittli- chen Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste (→ Ziel T04) Berücksichtigung der natürli- chen Ressourcen bei der Tou- rismusentwicklung (→ Ziel T06) bessere räumliche Verteilung des Tourismus zur Entlastung der Küstengebiete (→ Ziel T07) Steigerung der Qualität von Infrastruktur und Angeboten im Tourismus (Ziel → T08) stärkere Kooperation der Touris- musakteure (→ Ziel T09) Erhalt und Steigerung der Tou- rismusakzeptanz (→ Ziel T10)	Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (→ Ziel L01) Förderung der Ausbildung und Arbeitsbedingungen von quali- fizierten Arbeitskräften im Tou- rismus und der Betreu- ung/Pflege (→ Ziel L03) Erhalt und Stärkung der Tou- rismusakzeptanz und des Tou- rismusbewusstseins bei den Einwohnern (→ Ziel L05)	Verbesserung der öffentlich zugängliche Mobilitätsange- bot jenseits des privaten Pkw (→ Ziel M01) barrierefrei Mobilität im Um- weltverbund (Infrastruktur, Fahrzeuge im Rad- und Fuß- verkehr sowie bei öffentl. zu- gängliche Mobilitätsangeboten) (→ Ziel M06) Verringerung der Zahl der öf- fentlichen Kfz-Stellplätze in be- bauten Ortslagen in Verbin- dung mit einem grenzüber- schreitenden Parkraumkonzept (→ Ziel M10) Bedingungen für das Zufußge- hen und Radfahren, v. a. Ver- kehrssicherheit (→ Ziel M13) Verringerung der Auswirkun- gen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität (→ Ziel M14) Maßnahmen im Verkehrssek- tor als Beitrag zum Erreichen von klimapolitischen Zielen (→ Ziel M15)

Tabelle 10: Themen für grenzüberschreitende Kooperationsansätze

Für die grenzüberschreitende Vernetzung und Zusammenarbeit bei den Themen Raumplanung, Tourismus und Verkehr bieten sich unterschiedliche Ansätze und Formate an, z. B.:

- regelmäßige Planungs- und Abstimmungstreffen auf kommunaler Ebene (z. B. vierteljährlich)

- Ausbau der Kooperation mit der Kommunalgemeinschaft Euroregion POMERANIA e. V. und deren Kontakt- und Beratungsstellen
- Gründung eines **Europäischen Verbundes für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)** (wie beispielsweise die PAMINA-Region in der deutsch-französischen Grenzregion Baden/Südpfalz, Unterelsass, ggf. auch gemeinsam mit der Kommunalgemeinschaft Euroregion POMERANIA)
- Ausweitung der themenbezogenen grenzüberschreitenden Kooperation der jeweils verantwortlichen Akteure (z. B. Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei einem grenzüberschreitenden ÖPNV-Tarif wie der Triregio-Tarif (Deutschland/Schweiz/Frankreich), dem EgroNet-Ticket (Deutschland/Tschechien)

Die genannten Formate zeigen nur das Spektrum der Möglichkeiten auf. Eine Empfehlung für ein geeignetes Format ist abhängig von der Kooperationsbereitschaft der Akteure und den möglichen Rechtsformen und kann daher an dieser Stelle noch nicht ausgesprochen werden. Besetzt werden sollten das gewählte Format mit Vertretern aus den Kommunal- und Fachverwaltungen (Gemeinden, Planungs- und Aufgabenträgerorganisationen). Themenbezogen könnten Vertreter der übergeordneten Ebene (Landkreis, Land Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft, Powiat) sowie weitere Fachbehörden, Organisationen oder Leistungsanbieter (z. B. aus den Bereichen Tourismus, Mobilität und Verkehr) hinzugezogen werden.

10 Vom Konzept zur Umsetzung - Ausblick und Empfehlung zum weiteren Vorgehen

10.1 Die Startprojekte

Die Zustandsanalysen (vgl. Kapitel 3) zeigen sehr deutlich den dringenden Handlungsbedarf in der Region Insel Usedom auf, bereits bestehende Probleme in den Bereichen Tourismus, Leben und Arbeiten sowie Mobilität und Verkehr in Kenntnis der gegenseitigen Abhängigkeiten anzugehen und eine nachhaltigere Entwicklung für die Region einzuleiten. Wichtig ist es jetzt, das Raumentwicklungskonzept schnell mit Leben zu füllen, in dem die vorgeschlagenen Maßnahmen schrittweise vertieft und umgesetzt werden. Ähnlich wie in einem Mosaik leisten auch kleine, kurzfristig umsetzbare Projekte und Maßnahmen einen wichtigen Beitrag dabei, das Integrierte Leitbild für die Region Insel Usedom sichtbar und erfahrbar zu machen.

Vor diesem Hintergrund haben sich zum Ende der Konzeptphase drei regionale Akteure gefunden, die aus dem Katalog der vorgeschlagenen Maßnahmen (vgl. Kapitel 7.5.2 und 7.5.4) Projekte ausgewählt haben, für deren zeitnahe und vorrangige Umsetzung sie die Verantwortung übernehmen. Diese sogenannten „Startprojekte“ umfassen vier Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr:

► **Startprojekt 1: Einrichtung einer Internetseite „Mobil auf Usedom“**

Alle wesentlichen Informationen zu den auf Usedom verfügbaren Mobilitätsangeboten werden verkehrsmittel- und anbieterübergreifend auf einer zentralen, gut erreichbaren Internetseite in übersichtlicher Form gebündelt und bereitgestellt. Für weiterführende Informationen wird auf die jeweilige Internetseite des Anbieters verlinkt.

Bezug: entspricht der Maßnahme [MF01]: Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsinformation – Stufe I: Bündelung von Mobilitätsinformationen im Internet

Akteur: Usedom Tourismus GmbH

Umsetzung: vsl. bis 2. Quartal/2022

► **Startprojekt 2: Verleih-E-Lastenrad**

Das Verleihangebot UsedomRad wird zukünftig auch E-Bikes anbieten. Ergänzend hierzu ist geplant, an ausgewählten Verleihstationen auch E-Lastenräder anzubieten. Damit soll die Abhängigkeit vom Pkw für den Lastentransport verringert werden. Das Angebot richtet sich an Einheimische und Gäste gleichermaßen.

Bezug: entspricht der Maßnahme [MF06]: Verleihangebote für E-Fahrzeuge

Akteur: UsedomRad GmbH

Umsetzung: vsl. Sommer 2022

► **Startprojekt 3: Saisonale Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf der Kaiserbäder-Linie**

Auf der stark frequentierten Kaiserbäder-Linie (Linien 290/291) wird in der Sommersaison im Tagesverkehr ein 20-min-Takt angeboten. Zudem werden anstelle von Solobussen zukünftig Diesel-Hybrid-Gelenkbusse mit Niederflertechnik mit einer rd. 40 % höheren Beförderungskapazität (Sitz- und Stehplätze) eingesetzt.

Bezug: entspricht der Maßnahme [MD10]: Saisonale Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf der Kaiserbäder-Linie

Akteur: Usedomer Bäderbahn GmbH

Umsetzung: Sommer 2022

► **Startprojekt 4: Neue Regionalbuslinie im Amt Usedom-Süd**

Zur besseren Bedienung der zum Amt Usedom-Süd gehörenden Orte an die Gemeinde Heringsdorf wird eine neue Buslinie eingerichtet. Der Fahrplan der Buslinie ermöglicht kurze Übergangszeiten zur Bahn am Bahnhof Heringsdorf.

Bezug: entspricht der Maßnahme [MD11]: Verdichtung des Fahrtenangebots im übrigen Buslinienverkehr

Akteur: Usedomer Bäderbahn GmbH

Umsetzung: vsl. in 2022

Mit den genannten Start-Projekten wollen die drei für Usedom wichtigen Akteure das öffentlichkeitswirksame Signal setzen, dass sie die Ziele und Inhalte des vorliegenden Raumentwicklungskonzeptes mittragen und die Verantwortung dafür in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich wahrnehmen. Auf diese Weise sollen zudem weitere Akteure und Entscheidungsträger motiviert werden, dem Beispiel zu folgen.

10.2 Der „Kümmerer“

Das vorliegende Raumentwicklungskonzept „Verkehr, Tourismus und Leben in der Region Insel Usedom“ beleuchtet die komplexen Zusammenhänge zwischen den drei Themen und bietet somit eine Grundlage für die strategische Entwicklung in diesen für die Insel wichtigen Themen. Mithilfe der 89 Maßnahmenvorschläge wird auch aufgezeigt, wie die strategische Entwicklung eingeleitet und umgesetzt werden kann. Die bisherigen Erfahrungen und zahlreiche Rückmeldungen aus dem Beteiligungsprozess (vgl. Kapitel 2.2) führen jedoch zu dem Schluss, dass sich ein Umsetzungserfolg nur dann erreichen lässt, wenn der Umsetzungsprozess in den nächsten Jahren von einer moderierenden und koordinierenden Institution begleitet wird, die die gesamte Region Insel Usedom im Blick hat und als „Kümmerer“ auftritt. Nur durch das Zusammenspiel des regional ausgerichteten Konzepts und einer überörtlichen Steuerungsinstitution wird es

möglich, bisher immer wieder zu beobachtendes Kirchturmdenken zu überwinden, bestehende Probleme und Schwächen mit gemeinsamen Lösungen anzugehen und bei unterschiedlichen Interessen einen Ausgleich zu schaffen. Eine wesentliche Aufgabe dieser Institution wird es sein, einen dauerhaften Austausch zwischen allen beteiligten Kommunen und relevanten regionalen Akteuren herzustellen (Kommunikationsstrategie).

Für die Etablierung einer regionalen Moderations- und Koordinierungsinstitution bieten sich u. a. folgende Lösungen an:

➤ **Nutzung der Kompetenzen der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern (RPV)**

Vorteil dieser Lösung ist, dass diese Institution kurzfristig aktivierbar ist, fachliche Kompetenz in regionalplanerischen Fragen besitzt und quasi „vor Ort“ sitzt, d. h. vertraut mit den Bedingungen vor Ort ist (Kontinuitätsstrategie). Eine wichtige Voraussetzung ist jedoch ein entsprechendes Mandat durch die Gemeinden; zudem setzt die Wahrnehmung dieser Funktion zusätzliche personelle Ressourcen beim RPV voraus, deren Finanzierung sichergestellt sein muss.

➤ **Etablieren einer neuen, kommunal getragenen Moderations- und Koordinationsinstitution**

Vorteil dieser Lösung ist, dass die Gemeinden in der Region Insel Usedom das Format der Institution selbst bestimmen können (eigenmotivierte interkommunale Kooperationsstrategie). Unter Berücksichtigung der notwendigen Vorlaufprozesse wird sich eine solche Institution realistisch aber nur mittelfristig etablieren lassen, d. h. wertvolle Zeit geht verloren.

➤ **Landeseinheitliches Moderations- und Koordinationsformat**

Die Landesregierung bzw. die Landesplanung entwickelt Formate (Instrumente, Institutionen), die eine abgestimmte Entwicklung zur Lösung der Probleme auf der Insel Usedom, aber auch in anderen Regionen mit vergleichbaren Problemen (z. B. Insel Rügen, Fischland-Darß-Zingst), ermöglichen bzw. herbeiführen (Interventionsstrategie). Vorteil dieser Lösung ist, dass ein landeseinheitliches Vorgehen möglich ist. Nachteil aus Sicht der Region Insel Usedom ist jedoch, dass auch dieses Format nicht kurzfristig zur Verfügung stehen wird und die Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Usedom-spezifischen Wünschen geringer sind als bei den regionalen Lösungen.

Die Aufzählung möglicher Formate für eine Moderations- und Koordinierungsinstitution ist nicht abschließend. Unabhängig davon wird jedoch empfohlen, diese Frage möglichst zeitnah zu entscheiden und dabei die genannten Möglichkeiten zu berücksichtigen.

10.3 Unterstützungsmöglichkeiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat ein großes Interesse an der Stärkung seiner Tourismusregionen, an der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im Land, der Gewährleistung von Erreichbarkeit und der Gestaltung der Energie- und Verkehrswende. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den raum- und verkehrsplanerischen Zielstellungen des Landes wider (vgl. u. a. Landesraumentwicklungsprogramm 2016, Landestourismuskonzeption 2018 und Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern 2018). Es ist daher auch im Interesse des Landes, die Usedomer Akteure dabei zu unterstützen, das vorliegende Raumentwicklungskonzept erfolgreich umzusetzen.

Bereits heute verfolgt das Land Mecklenburg-Vorpommern verschiedenen Förderstrategien. So werden potenzielle Gründer und kleine bis mittlere Unternehmen bei der digitalen Transformation unterstützt. Im Bereich Mobilität und Verkehr bietet das Land diverse Programme, beispielsweise zur finanziellen Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten, zur barrierefreien Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen oder zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur, die sehr gut für die Finanzierung von Maßnahmen genutzt werden können. Hierzu gehören auch Modellprojekte, wie die „Modellregionen zur Umsetzung der Landestourismuskonzeption“, zu denen auch die Insel Usedom gehört.

Ähnlich wie dies andere Bundesländer tun, könnte das Land Mecklenburg-Vorpommern – neben der Ausgestaltung von Teilen des Rechtsrahmens und der bestehenden Förderprogramme – auch einen entsprechenden Beitrag überall dort leisten,

- a) wo die Zuständigkeiten des Landes berührt sind (z. B. in seiner Funktion als SPNV-Aufgabenträger und Straßenverkehrsbehörde),
- b) wo es um die Bereitstellung von digitaler Infrastruktur als Voraussetzung für innovative Lösungen geht und
- c) wo landeseinheitliche technische oder organisatorische Lösungen sinnvoll sind.

Unterstützungsmöglichkeiten durch das Land bieten sich somit insbesondere bei den folgenden Maßnahmen an:

Bereich Tourismus

- TA02 (Qualitätssicherung und Vermarktung von touristischen Wander- und Radrouten): Förderprogramm „Kleine touristische Infrastruktureinrichtungen“ sowie Verbesserung des Wander- und Radwegenetz im Rahmen der LEADER-Förderung
- TB02 (Schaffung von attraktiven Angeboten im Achterland): Förderprogramm „Kleine touristische Infrastruktureinrichtungen“

Bereich Leben und Arbeiten

- LA01 (Wohnraumentwicklung entlang der UBB-Bahntrasse): Unterstützung des Wohnungsbaus über die Wohnraumförderung
- LA03 (Umwidmen von Ferienwohnungen in Dauermietwohnungen): Prüfung gesetzlicher Möglichkeiten durch die Landesregierung
- LB01 (Freizeitangeboten für Jugendliche und junge Erwachsene): Unterstützung bei der Förderung von Freizeitangeboten durch die Bereitstellung entsprechender Förderprogramme
- LB03 (Monitoring der Tourismusakzeptanz in der Bevölkerung): Prüfung, ob die Etablierung eines landesweiten einheitlichen Monitoringprogramms der Tourismusakzeptanz sinnvoll wäre
- LC01 (Prüfung des Standortes Usedom für eine Fachschule für Tourismus und Pflege): Unterstützung im Zuge der Fortschreibung der Landes- sowie Bildungsplanung
- LC03 (Förderung & Attraktivierung der Arbeitsbedingungen für Fachkräfte in der Tourismusbranche und Pflege): Unterstützung mittels Programmen aus dem Europäischen Sozialfonds (ESF) zur Förderung nachhaltiger und hochwertiger Beschäftigung und Mobilität für Arbeitskräfte

Bereich Mobilität und Verkehr

- MD01 (Reaktivierung der Schienen-Südanbindung der Insel Usedom): Forcieren der Planungsprozesse und der Suche nach einer Finanzierungslösung, später dann Bestellung der SPNV-Angebote
- MD05 (Verbesserung der Anbindung im öffentlichen Personenfernverkehr): Engagement für Verbesserungen gegenüber dem Bund und der Deutschen Bahn
- MD06 (Wiederherstellen der durchgehenden SPNV-Verbindung in das Oberzentrum Hansestadt Greifswald): Bestellung der Verkehrsleistungen beim SPNV-Betreiber
- MD08 (Taktverdichtung auf der Usedomer Bäderbahn): Forcieren der Planungen für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, später Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen beim SPNV-Betreiber
- MD14 (Integrierter ÖPNV-Tarif für Usedom): Beteiligung am Ausgleich von verbundbedingten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten
- MD15 (Inselweit kostenfreier ÖPNV für Übernachtungsgäste): Forcieren der landesweiten Lösung einer „Mecklenburg-Vorpommern-Card“, gültig in Bus und Bahn auf der gesamten Insel Usedom
- MF02 (Digitale interaktive Informations- und Vertriebsplattform für vernetzte Mobilität): Eigenentwicklung und Bereitstellung einer landesweit einheitlichen Systemarchitektur für eine interaktive Informations- und Vertriebsplattform, alternativ finanzielle Förderung einer regionalen Lösung
- MF03 (Inselweites Netz von Mobilitätsstationen): finanzielle Förderung

- MH05 (Vermittlung von Mobilitätskompetenz in Schulen): Anpassung der Lehrpläne
- MI01 (Tonnagebeschränkung auf der B 110 und der B111): Einflussnahme im Sinne der Maßnahmen in seiner Funktion als Straßenverkehrsbehörde

Bereich Organisation

- Entwicklung und Bereitstellung einer landeseinheitlichen Lösung für ein Moderations- und Koordinationsformat des regionalen „Kümmerers“

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

Anhang 1: Übersicht zu den ausgewerteten Daten- und Informationsgrundlagen
(Quellenverzeichnis)

Nr.	Daten-/Informationsquelle	Jahr
Grundlagedaten Raum- und Regionalplanung sowie Tourismus		
1	Tourismuskonzept Usedom 2015	2007
2	11. Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) Maritimer Tourismus auf der Insel Usedom und dem angrenzenden Festlandsgürtel	2009
3	Gutachtlicher Landschaftsrahmenplan Vorpommern	2009
4	Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010 und Fortschreibungen	2010
5	Entwicklungs- und Handlungskonzept Pomerania 2014 – 2020	2013
6	Fortschreibung des Tourismuskonzept „Insel Usedom“	2014
7	Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald	2016
8	1. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, 2016	2016
9	Koserow 2020+	2017
10	Tourismuskonzept Kaiserbäder	2018
11	4. Integriertes Regionales Entwicklungskonzept Vorpommern-Greifswald	2019
12	Touristische Ziele/Freizeitziele: Besucherzahlen von touristischen Zielen	2018/ 2019
13	Kennzahlen zum Tourismus: ▀ Gästeankünfte, Übernachtungen und Aufenthaltsdauern nach räumlicher und zeitlicher Verteilung ▀ Bettenangebot und daraus ableitbarer Kennzahlen, wie z. B. die Tourismusintensität oder die Bettenzahl pro Einwohner	2019
14	Touristische Ziele/Freizeitziele: ▀ relevante Ziele nach Standort (adressscharf) bzw. räumlicher Verteilung	2020
15	Handels- und Gewerbe relevante Typen und Standorte (adressscharf) bzw. räumlicher Verteilung	2020
16	LEADER-Konzept Vorpommersche Küste	2016-2020
17	Reiseverkehrsstatistik Mecklenburg-Vorpommern für die Insel Usedom	2019/2020
Studien zur Akzeptanz des Tourismus auf Usedom		
18	Ursachen und Lösungsansätze für Akzeptanzprobleme von Tourismus in touristischen Hotspots in Mecklenburg-Vorpommern. Am Beispiel der Insel Usedom, Raphaela Potts	2017
19	Akzeptanz des Tourismus auf der Insel Usedom. Empirische Untersuchung des Tourismus aus Bürgersicht, Matthias Pens	2018
Grundlagedaten Mobilität und Verkehr		
20	Integriertes Verkehrskonzept Usedom Wollin, 2006	2006
21	Mobilität 21 – Innovative Verkehrslösungen: Mobilitätsmanagement in einer Tourismusregion am Beispiel der Insel Usedom (Konzept UsedomCard)	2010
22	Verkehrskonzept Dreikaiserbäder (Bansin, Heringsdorf)	2010
23	Bundesverkehrswegeplan 2030	2016
24	Usedom – Verkehrsgutachten zu den Auswirkungen einer festen Swinequerung	2017

Nr.	Daten-/Informationsquelle	Jahr
25	Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Greifswald 2017 – 2027	2017
26	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern	2018
27	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern: Kostenermittlung für Bau, Erhaltung und Unterhaltung von touristischen Radfernwegen am Beispiel der Insel Usedom	2019
28	Regionaler Planungsverband Vorpommern: KonTour Wege Vorpommern (Konzept zur langfristigen Qualitätssicherung touristischer Wege mit regionaler Bedeutung in der Planungsregion Vorpommern)	2020
29	Verkehrsnachfragedaten: Fahrgastnachfragedaten der Usedomer Bäderbahn (UBB) für Bus und Bahn (<i>angefragt</i>)	2019
30	Daten zum Kfz-Verkehrsaufkommen (tägl. Verkehrsstärke) einschl. Schwerverkehrsanteil aus den Dauerzählstellen (Bannemin, Pudagla, Ückeritz, Usedom)	2019
31	Daten zu öffentlichen Parkplätzen auf der Insel Usedom (Lage, Kapazität, durchschnittl. Auslastung Bewirtschaftungsform) (<i>angefragt und so weit verfügbar</i>)	2020
32	Raumstrukturdaten Daten zu Einwohnern nach Gemeinden und Altersgruppen zum 31.12.2019	2019
33	Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern: 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 – Regionalisierung für die Landkreise, kreisfreien Städte sowie die Mittelbereiche der Zentralen Orte	2019
34	soz.-vers.-pflichtige Ein-/Auspendler nach Wohn- und Arbeitsort	2019
35	anspruchsberechtigte Schulpendingler (ÖPNV-Beförderung) nach Wohnort und Schulstandorte	2020

Tabelle 1: Ausgewertete Daten- und Informationsgrundlagen

Nr.	Weitere Informationsquellen Websites	Jahr
36	Statista (2020a). Urlaubsregion. Abgerufen am 22.12.2020, https://de.statista.com/themen/3015/urlaubsregion	2020
37	Statista (2021a). Aufenthaltsdauer der Besucher auf Usedom nach Herkunft. Abgerufen am 08.01.2021, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/532960/umfrage/aufenthaltsdauer-der-besucher-auf-usedom-nach-herkunft/	2021
38	Statista – Ankünfte & Übernachtungen nach Besucherherkunft Statista (2021b). Ankünfte und Übernachtungen auf Usedom nach Besucherherkunft, Abgerufen am 07.01.2021, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/532932/umfrage/ankuenfte-und-uebernachtungen-auf-usedom-nach-besucherherkunft/	2021
39	Usedom Tourismus GmbH B2B (2021). B2B abgerufen am 14.01.2021, https://b2b.usedom.de/	2021
40	Usedom Tourismus GmbH (2021). Gästewebsite. Abgerufen am 18.01.2021, https://usedom.de/	2021
41	Tourismusverband Insel Usedom e.V. (2021). Abgerufen am 14.01.2021, https://tviu.de/verband/satzung-antrag-beitraege/	2021

Nr.	Weitere Informationsquellen Websites	Jahr
42	Zukunftsinstitut (2019). Megatrends des 21. Jahrhunderts, Abgerufen am 11.01.2021, https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrends/	2019
43	Insel Usedom (2020). Deutliches Plus bei Gästekünften und Übernachtungen auf der Insel Usedom im Jahr 2019. Abgerufen am 24.02.2021, https://presse.usedom.de/deutliches-plus-bei-gaestekuenften-und-uebernachtungen-auf-der-insel-usedom-im-jahr-2019/	2019

Tabelle 2: Weitere Informationsquellen Websites

Anhang 2: Zustandsanalyse „Tourismus in der Region Usedom“

Inhalt

1	Tourismusentwicklung	4
1.1	Tourismusdaten	4
1.2	Gästeinformationen	13
1.3	Besucherzahlen touristischer Attraktionen /Ziele	14
1.4	Bettenentwicklung und -verteilung	15
2	Schwerpunkt- und Entwicklungsräume	17
3	Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten	18

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bettenkapazitäten Insel Usedom - Ostseebäder (Stand 2020; einschl. Camping) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2021)	16
Tabelle 2:	Kur- und Erholungsorte auf der Insel Usedom (Stand 12/2020)	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Gästeankünfte auf Usedom lt. Angaben StatA M-V (2010-2019) Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	4
Abbildung 2:	Entwicklung der Ankünfte auf Usedom nach Reisegebiet lt. Angaben StatA M-V (2010-2019) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	5
Abbildung 3:	Entwicklung der Übernachtungszahlen lt. Angaben StatA M-V auf Usedom (2010- 2019)	6
Abbildung 4:	Verteilung der Übernachtungszahlen nach Monaten lt. Angaben StatA M-V (2018 und 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	6
	M-V (2010 – 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	7
Abbildung 6:	Übernachtungszahlen Ostseebäder laut Kurtaxenabrechnung 2019 (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2021)	8
Abbildung 7:	Entwicklung der Übernachtungszahlen auf Usedom nach Reisegebiet (2010- 2019) (Hinweis: Übernachtungsintensität bezieht sich auf gewerbliche Unternehmen; eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	9
Abbildung 8:	Entwicklung der Aufenthaltsdauer auf Usedom lt. Angaben StatA M-V (2010- 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	10

Abbildung 9: Entwicklung der Aufenthaltsdauer auf Usedom nach Reisegebiet lt. Angaben StatA M-V (2010 – 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	11
Abbildung 10: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Besucher auf Usedom nach Herkunft der Gäste	11
(2019) (Quelle: Statista, 2020)	11
Abbildung 11: Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen auf Usedom nach Herkunft der Gäste im Jahr 2019 (in 1.000) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Statista, 2020b)	12
Abbildung 12: Ankünfte 2019 nach Quellmärkten (eigene Darstellung BTE, Quelle: UTG, 2020)	13
Abbildung 13: Besucherzahlen touristischer Einrichtungen Usedom (2017 und 2018) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)	14
Abbildung 14: Organisationsstruktur Insel Usedom	17

1 Tourismusentwicklung

Vorbemerkung: Die hier verwendeten Zahlen in den grafischen Abbildungen beziehen sich auf die Angaben des Statistischen Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (StatA M-V), die die gewerblichen Betriebe ab 10 Schlafgelegenheiten erfassen. Diese stehen exemplarisch für die Entwicklungsausprägungen auf der Insel. Weitere Zahlen, wie die Quellmarktstatistiken sowie die Statistiken zu den gewerblichen und nicht-gewerblichen Bettenzahlen von den Kurverwaltungen auf der Insel Usedom, werden entsprechend benannt.

1.1 Tourismusdaten

Gästeankünfte

Die Gästezahlen sind seit 2010 verhältnismäßig kontinuierlich angestiegen mit leichten Rückgängen im Jahr 2013 und 2014 sowie 2017. Laut der Reiseverkehrsstatistik des statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern verbuchte die Insel 2019 insgesamt 1.223.511 Ankünften und erzielte damit den bisher höchsten Stand der Gästezahlen (vgl. Abbildung 6). Im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Anstieg von 13,2 %. Laut der Quellmarktstatistik 2019 von den Kurverwaltungen der Insel Usedom kamen sogar 1.460.000 Gäste auf die Insel (Zahlen lt. Kurtaxenabrechnung). Hier werden auch die Gästeankünfte in den nicht-gewerblichen Unterkünften berücksichtigt.

Die internationalen Reiseeinschränkungen infolge der Coronavirus-Pandemie haben im Jahr 2020 zu einer deutlichen Erhöhung des Binnentourismus in Deutschland und maßgeblich zur weiteren Steigerung der Beliebtheit der Ostsee als Reiseziel beigetragen. Bereits im Mai 2020 waren 70 % der Unterkünfte in den Küstenregionen für die Sommerferienzeit im Juli ausgebucht (Statista, 2020a). Von Januar bis Dezember konnten auf Usedom 891.702 Gästeankünfte laut StatA M-V verzeichnet werden. Dies ist ein Minus von -27 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Kurverwaltungen der Insel melden für den Zeitraum sogar 1.149.437 Ankünfte (Angabe aus Kurtaxsystem von April bis Oktober).

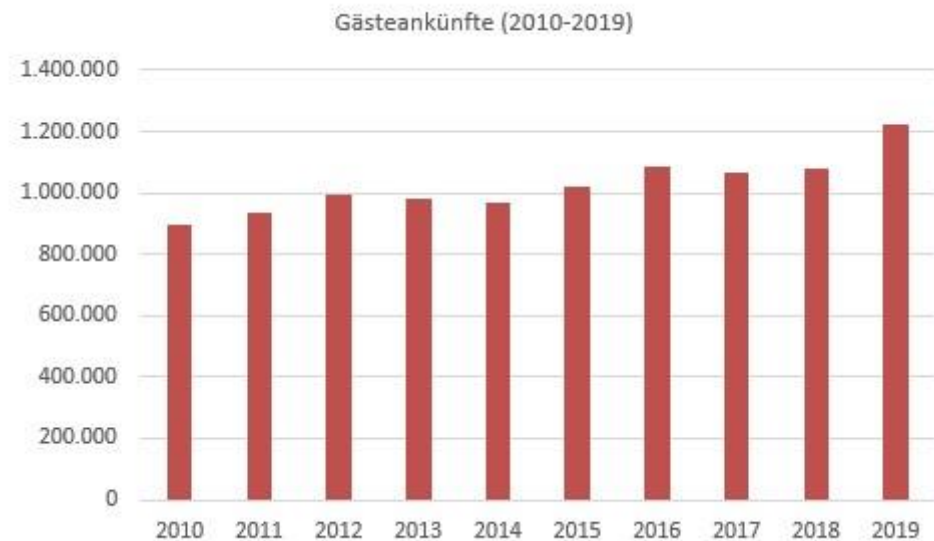


Abbildung 1: Entwicklung der Gästeankünfte auf Usedom lt. Angaben StatA M-V (2010-2019) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Mit 713.354 Ankünften (Zahlen laut Kurtaxenabrechnungen) im Jahr 2019 verzeichnete Heringsdorf (Kaiserbäder Heringsdorf, Ahlbeck und Bansin) knapp 50% aller Ankünfte auf der Insel Usedom und erreichte einen Anstieg von 3,7 % im Vergleich zum Vorjahr 2018. Die Zahlen laut Kurtaxenabrechnung spiegeln die Ankünfte in gewerblichen und nicht-gewerblichen Beherbergungsbetrieben wider. Die Gästeankünfte laut Angaben des Statist. Amtes M-V lagen 2019 bei 601.951. Dies entspricht einem Zuwachs von +24,6 % laut Statist. Amtes M-V. Dieser deutliche Zuwachs wird durch die Effekte der Berichtskreiserweiterung relativiert. Durch die Überprüfung des Berichtskreises MV, die von August 2018 bis Dezember 2019 durchgeführt wurde, wurden im Dezember 2019 in der amtlichen Statistik für Usedom etwa 55.500 Schlafgelegenheiten registriert, während das Bettenangebot im Dezember 2017 noch mit knapp 44.000 berechnet wurde. Besonders bei Ferienhäusern und -wohnungen wurde landesweit bis zu 30 % mehr Schlafgelegenheiten gezählt. Ein direkter Vergleich der Gästezahlen zum Vorjahr wäre erst wieder ab Januar 2020 möglich gewesen, kann aber auf Grund der Corona-Pandemie nicht gezogen werden.

Zinnowitz, die größte Gemeinde nach Heringsdorf auf dem deutschen Teil Usedom, verzeichnete 2019 nach Heringsdorf mit knapp 195.000 Ankünften (lt. Statist. Amt M-V) die zweithöchsten Gästezahlen auf der Insel. Dies war ein Anstieg von 9,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Laut Kurtaxenabrechnungen kamen 260.303 Gäste in das Ostseebad.

Der besucherreichste Ort nach Heringsdorf und Zinnowitz war 2019 mit etwa 80.000 Ankünften (lt. Statist. Amt M-V). Trassenheide, der jedoch im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von -4,2 % verzeichnete. Laut Kurtaxenabrechnungen verzeichnet Trassenheide 98.397 Gästeankünfte.

Weiter an Beliebtheit gewonnen haben im Jahr 2019 Karlshagen, mit einem Anstieg der Gästezahlen von 15 %, sowie Koserow und Ückeritz, die beide einen Anstieg von 10 % und 10,1 % verzeichnen konnten.

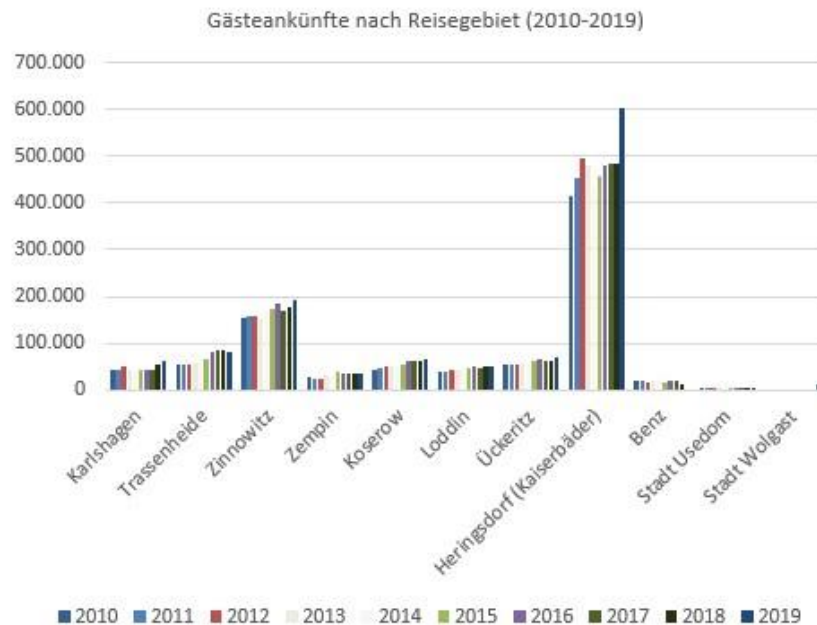


Abbildung 2: Entwicklung der Ankünfte auf Usedom nach Reisegebiet lt. Angaben StatA M-V (2010-2019) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Im Verhältnis zu den gesamten Ankünften in Mecklenburg-Vorpommern (8.362.988) generierte die Insel 14,6 % der Ankünfte.

Übernachtungen

Auch die Übernachtungszahlen haben von 2010 bis 2019 kontinuierlich zugenommen, mit ganz leichten Rückgängen in den Jahren 2013 und 2017 (vgl. Abbildung 3). 2019 erreichte Usedom mit 6.208.801 Übernachtungen die bisher höchsten Übernachtungszahlen für die Insel. Im Vergleich zum Vorjahr 2018 war dies ein Anstieg von 15,9 %. Von Januar bis Dezember 2020 verzeichnete Usedom 4.876.834 Übernachtungen (lt. Statist. Amt M-V). Dies waren 16 % weniger als im Vorjahreszeitraum. Laut Kurtaxenabrechnung konnte Usedom 2019 insgesamt 7.898.076 Übernachtungen verbuchen. Die zusätzlichen 1,6 Mio. Übernachtungen lassen sich auf den nicht-gewerblichen Beherbergungssektor zurückführen, der auf Usedom eine ausschlaggebende Rolle spielt.

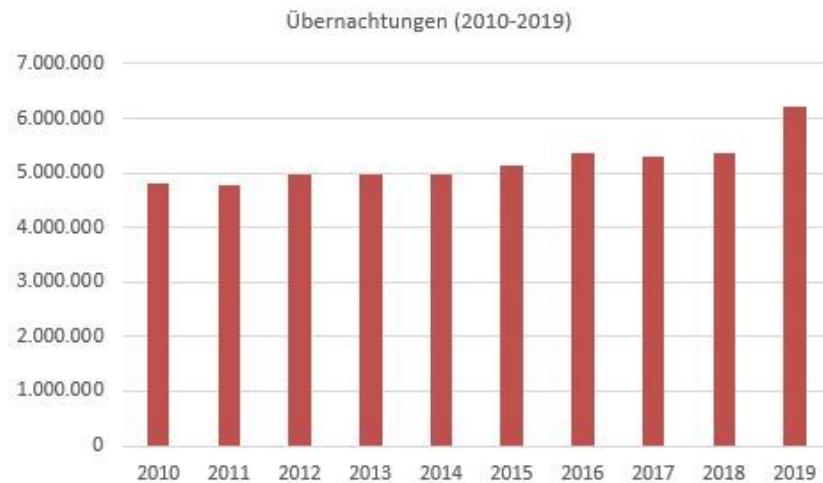


Abbildung 3: Entwicklung der Übernachtungszahlen lt. Angaben StatA M-V auf Usedom (2010-2019) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

In Hinblick auf die Verteilung der Übernachtungen nach Monaten ist erkennbar, dass auf der Insel eine starke Saisonalität existiert (vgl. Abbildung 4). Die übernachtungsstärksten Monate mit jeweils über 600.000 Übernachtungen sind Juni, Juli, August und September. Die höchsten Übernachtungszahlen werden mit knapp 1,1 Mio. Übernachtungen im Juli erreicht. Auch, wenn die meisten Übernachtungen sich auf die Monate Juni bis September konzentrieren, wird auf Usedom von einer verlängerten Hauptsaison von April bis Oktober gesprochen, denn die Buchungen gehen mittlerweile über den Zeitraum der klassischen Hauptsaison hinaus. Auch um den Jahreswechsel herum gibt es mittlerweile höhere Belegungszahlen.

In den Monaten Januar, Februar, November und Dezember liegen die Übernachtungszahlen unter 300.000 Übernachtungen.

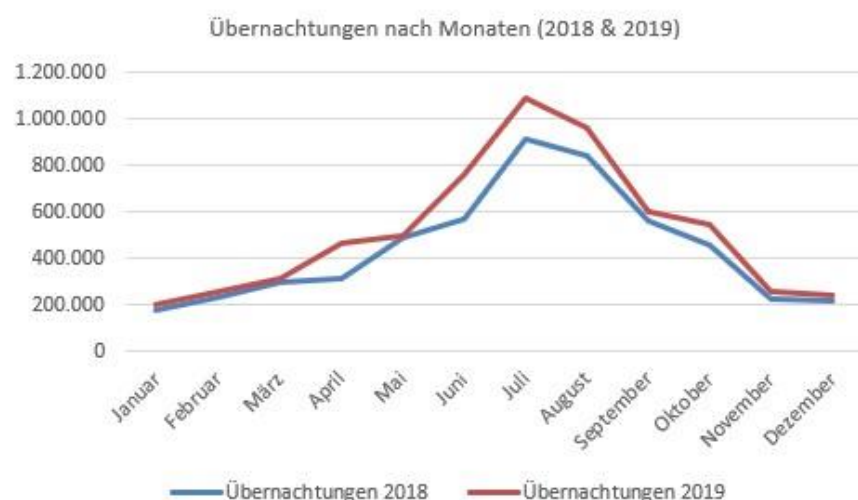


Abbildung 4: Verteilung der Übernachtungszahlen nach Monaten lt. Angaben StatA M-V (2018 und 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Mit ca. 3.9 Mio. Übernachtungen (Zahlen laut Kurtaxenabrechnungen) generierte Heringsdorf

(Kaiserbäder Heringsdorf, Ahlbeck und Bansin) 2019 etwa 50 % der Übernachtungen auf Usedom. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Anstieg von 2,7 %. Die Gästeankünfte laut Angaben des Statistischen Amtes M-V lagen 2019 bei 3.039.326. Es ist erkennbar, dass etwa 900.000 Gästeübernachtungen bei nicht-gewerblichen Anbietern oder Betrieben mit unter 10 Betten liegen. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von +26,7 %. Dieser starke Anstieg ist ebenfalls auf die Berichtskreiserweiterung zurückzuführen.

Im Jahr 2019 konnten alle Reisegebiete mit Ausnahme der Stadt Wolgast (-9,4 %) eine positive Entwicklung der Übernachtungszahlen verzeichnen (vgl. Abbildung 5). Nach Heringsdorf erzielte Karlshagen 2019 den zweithöchsten Anstieg der Übernachtungszahlen im Vergleich zum Vorjahr 2018 mit 17,3 %, gefolgt von Zinnowitz mit 11,2 %, Koserow mit 10,1 % und Ückeritz mit 9,7 %.

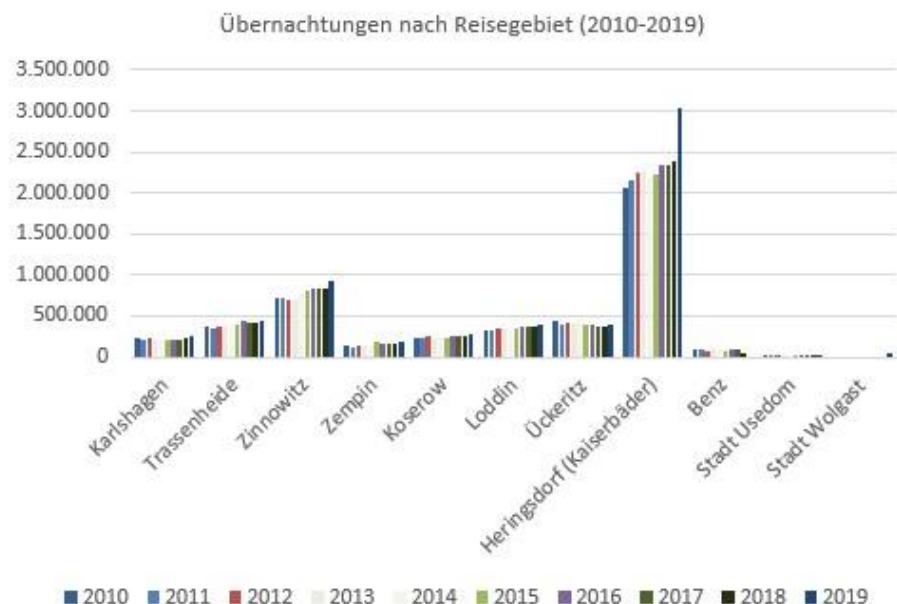


Abbildung 5: Entwicklung der Übernachtungszahlen auf Usedom nach Reisegebiet lt. Angaben StatA M-V (2010 – 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Mit Blick auf die Kurtaxenabrechnung ist erkennbar, dass die Übernachtungszahlen im nichtgewerblichen Sektor in Karlshagen und Koserow 2019 über den Übernachtungszahlen im gewerblichen Sektor lagen. Mehr als die Hälfte der Übernachtungen werden durch die Ferienwohnungen, -häuser und -zimmer akkumuliert. Auf in den weiteren Ostseebädern entfallen 1/3 bis die knapp die Hälfte der Übernachtungen auf den nicht-gewerblichen Sektor. (vgl. Abbildung 6)

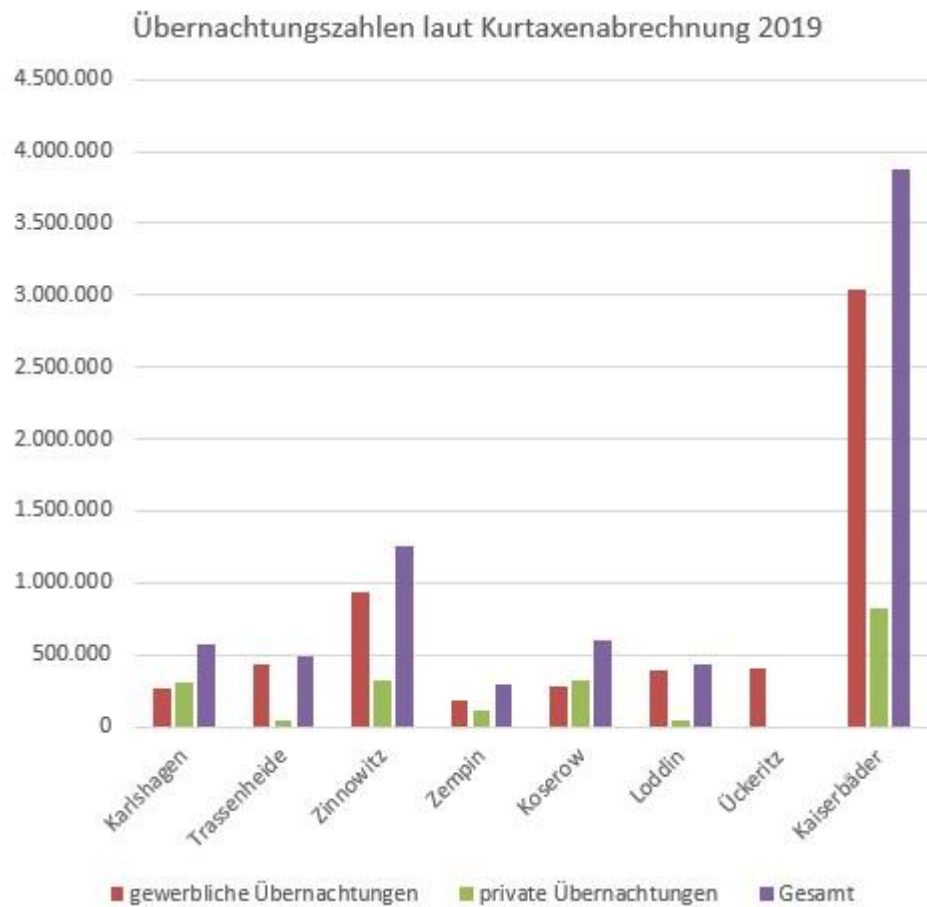


Abbildung 6: Übernachtungszahlen Ostseebäder laut Kurtaxenabrechnung 2019 (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2021)

Im Verhältnis zu den gesamten Übernachtungen in Mecklenburg-Vorpommern (34.117.199) generierte die Insel 18,2 % der Übernachtungen. Folglich übernachtete 2019 ca. jeder fünfte Gast in MV auf Usedom.

Übernachtungsintensität

Ein Indikator für die Intensität des Tourismus in den einzelnen Orten ist die Übernachtungsintensität (daher auch als Tourismusintensität bezeichnet), die das Verhältnis von Übernachtungen zu Einwohnerzahl zeigt. Je größer sie ist, umso mehr Touristen halten sich in einem Jahr in einem Ort im Verhältnis zu den Einheimischen auf. Die Übernachtungsintensität kann somit auch als Warnindikator für mögliche Problemen mit dem Tourismus dienen.

In Trassenheide ist die Übernachtungsintensität mit 478 am höchsten; gefolgt von Ückeritz mit 396 und Loddin mit 393. Erst dann folgt Heringsdorf mit 358 (vgl. Abbildung 7). Zum Vergleich: In Mecklenburg-Vorpommern lag die Übernachtungsintensität 2019 bei etwas über 21; deutlich

mehr als in Schleswig-Holstein mit 13. oder Bayern mit 8 (StatA MV 2020). Dies zeigt die große Dominanz des Tourismus in den einzelnen Orten.

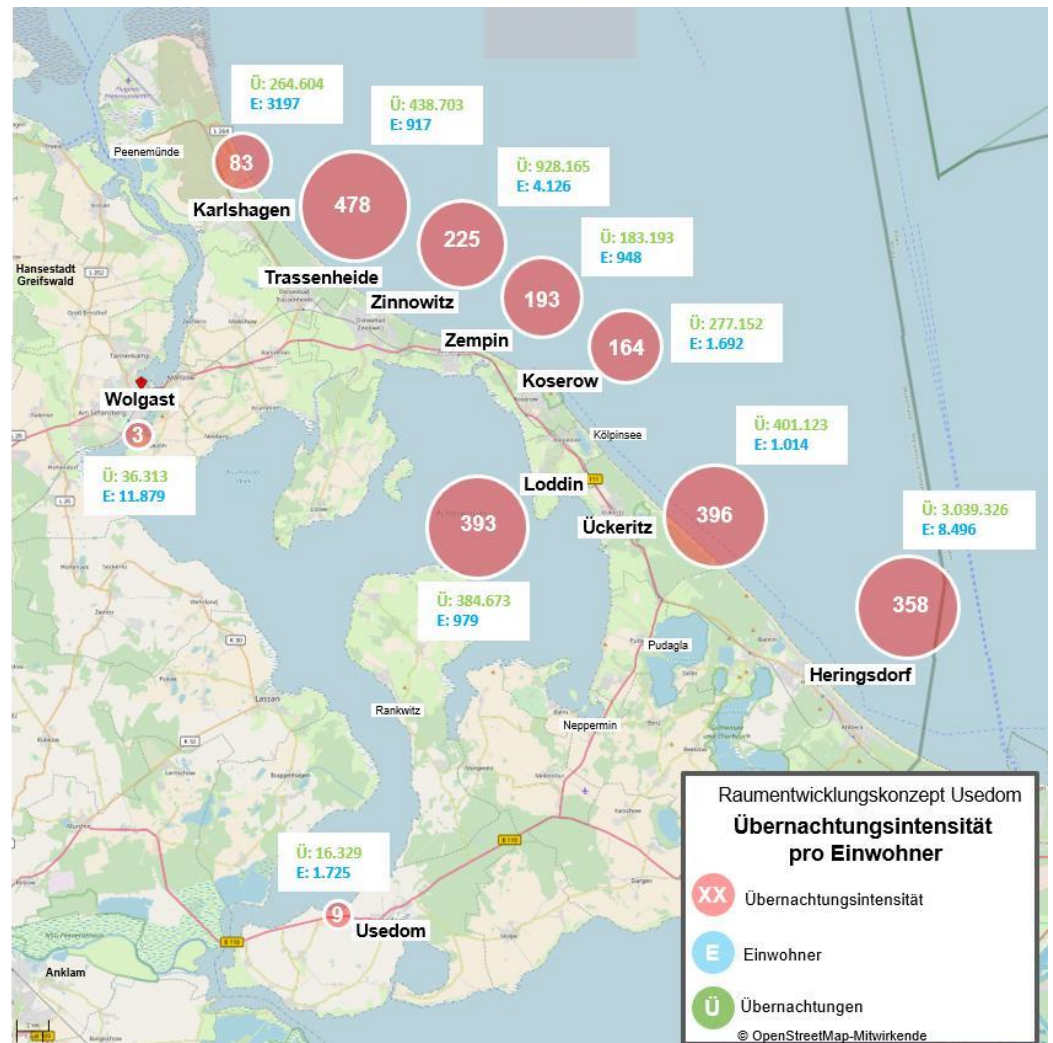


Abbildung 7: Entwicklung der Übernachtungszahlen auf Usedom nach Reisegebiet (2010-2019) (Hinweis: Übernachtungsintensität bezieht sich auf gewerbliche Unternehmen; eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Aufenthaltsdauer

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf Usedom lag im Jahr 2019 bei 5,1 Tagen (vgl. Abbildung 8). Gegenüber dem Vorjahr ist dies ein leichter Anstieg von 0,1 Tagen. Landesweit lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer lediglich bei 4,1 Tage; im bundesdeutschen Schnitt bei 2,6 Tagen

Innerhalb der letzten 10 Jahre sind immer wieder Schwankungen in der Länge der Aufenthaltsdauer auf Usedom erkennbar. Den höchsten Rückgang in der Aufenthaltsdauer gab es von 2010 auf 2011 mit einem Rückgang von -0,3 Tage. Von 2011 bis 2019 gab es immer wieder Schwankungen von +/- 0,1 Tagen zwischen einer Aufenthaltsdauer von 4,9 bis 5,1 Tagen.



Abbildung 8: Entwicklung der Aufenthaltsdauer auf Usedom lt. Angaben StatA M-V (2010-2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

Heruntergebrochen auf die Aufenthaltsdauer der Gäste in den jeweiligen Reisegebieten ist eine verhältnismäßig große Variabilität zu erkennen. Die höchste durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei 8 Tagen in Loddin, gefolgt von 5,8 Tagen in Ückeritz und 5,5 Tagen in Trassenheide. Am kürzesten hielten sich die Gäste in der Stadt Usedom (Landstadt auf der Insel Usedom) und Wolgast (2,8 Tage) auf. Es ist zu beachten, dass es sich hier, um die Angaben des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern handelt und somit nur die Übernachtungsdauer in den gewerblichen Betrieben über zehn Betten erfasst wird. In der Gemeinde Karlshagen beispielsweise betreiben ein Großteil der Vermieter Betriebe unter 9 Betten oder nichtgewerbliche Beherbergungsbetriebe. Dadurch kann es zu Diskrepanzen in der tatsächlichen Aufenthaltsdauer der Gäste in den Gemeinden kommen. Die Aufenthaltsdauer in Karlshagen liegt schon seit mehreren Jahren bei 6,5 bis 7 Tagen (Information aus dem Amt Usedom Nord).

In der Entwicklung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer in den letzten 10 Jahren sind für die Reisegebiete unterschiedliche Entwicklungen zu erkennen (vgl. Abbildung 8). Während sich die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Loddin über die Jahre zwischen 7,7 und 8,1 Tagen eingependelt hat, kann für Ückeritz, mit einer Ausnahme im Jahr 2014, eine kontinuierliche Abnahme der Aufenthaltsdauer verzeichnet werden.

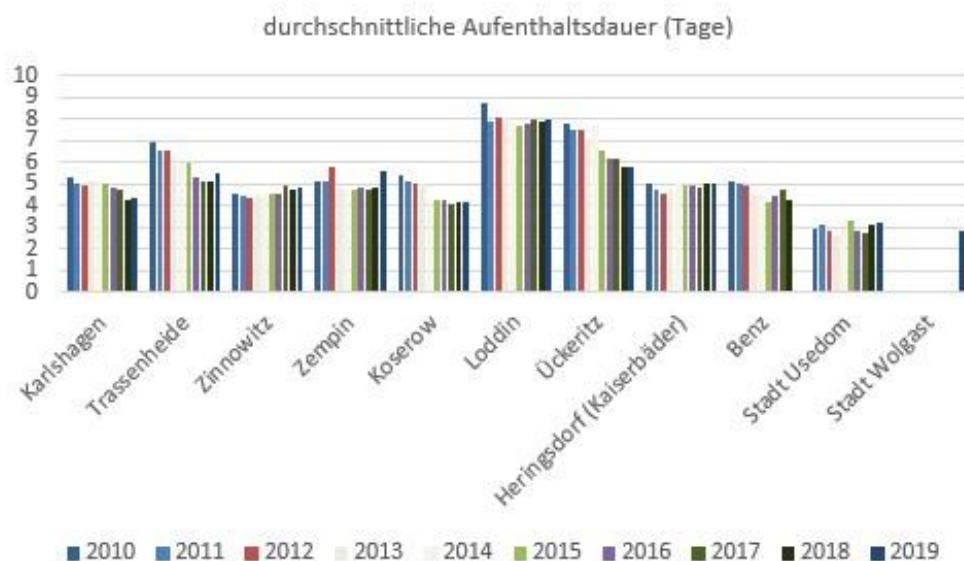


Abbildung 9: Entwicklung der Aufenthaltsdauer auf Usedom nach Reisegebiet lt. Angaben StatA M-V (2010 – 2019) (eigene Darstellung BTE; Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

In Hinblick auf die Aufenthaltsdauer der Besucher auf Usedom nach der Herkunft der Gäste ist erkennbar, dass sich die nationalen Gäste länger auf Usedom aufhalten als die internationalen. Gäste aus Deutschland blieben im Jahr 2019 durchschnittlich 5,1 Tage, Gäste aus dem Ausland 3,9 Tage (vgl. Abbildung 10).

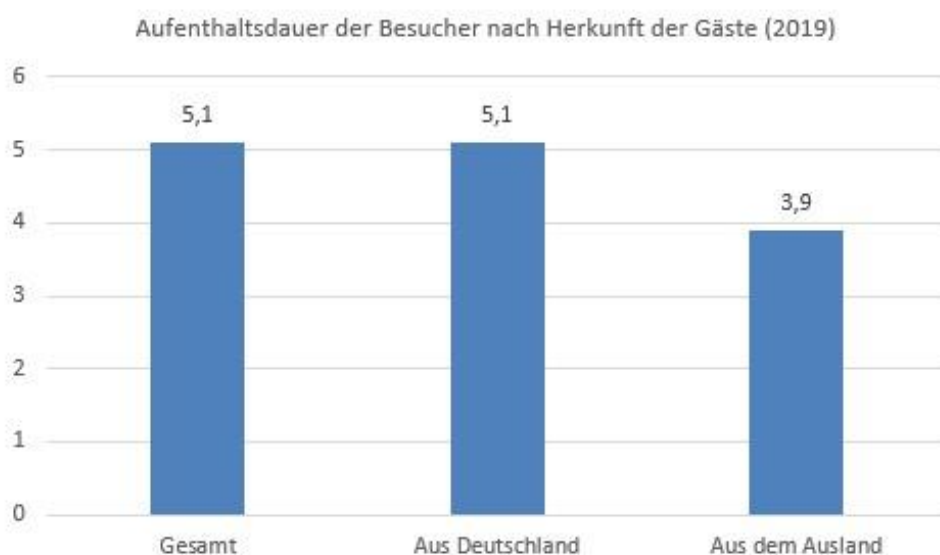


Abbildung 10: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Besucher auf Usedom nach Herkunft der Gäste (2019) (Quelle: Statista, 2020)

1.2 Gästeinformationen

Quellmärkte

Im Jahr 2019 konnten 1.223.500 Mio. Gästeankünften auf Usedom verbucht werden. Davon kamen 1.205.700 Mio. aus Deutschland und nur 17.900 aus dem Ausland. Dies entspricht einem Anteil von knapp 1,5 % der gesamten Ankünfte.

Die Gäste aus dem Ausland verbuchten insgesamt auch weniger Übernachtungen als die Gäste aus Deutschland. Von über 6,2 Mio. Übernachtungen wurden nur 70.500 von ausländischen Gästen getätigt, was einem Anteil von rund 1,1 % entspricht. (vgl. Abbildung 11)

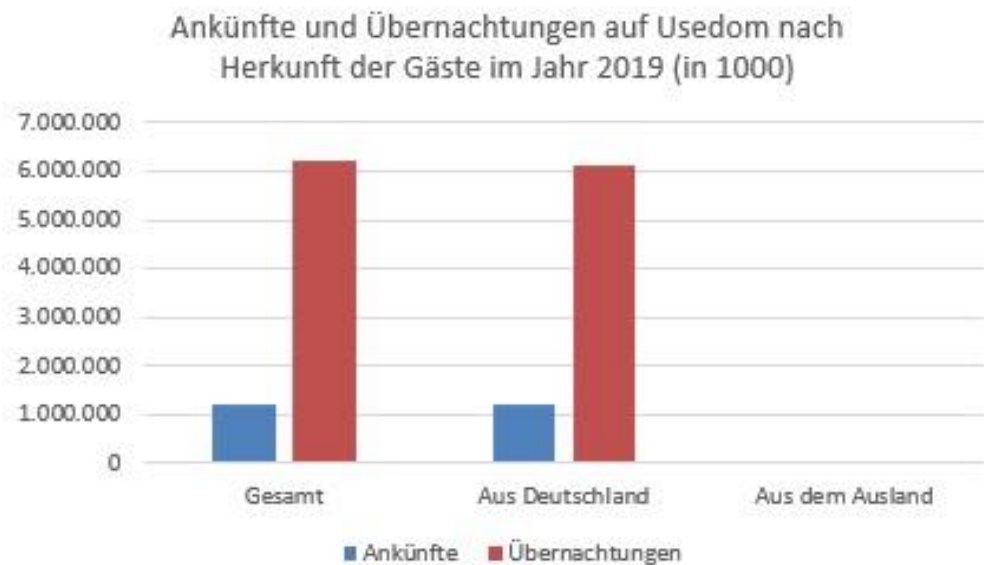


Abbildung 11: Anzahl der Ankünfte und Übernachtungen auf Usedom nach Herkunft der Gäste im Jahr 2019 (in 1.000) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Statista, 2020b)

Die drei Hauptquellmärkte der Gäste aus Deutschland sind die Bundesländer Brandenburg, Sachsen und Berlin.

Es fällt auf, dass deutlich weniger Gäste aus dem Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (M-V), in dem Usedom zu verorten ist, nach Usedom kommen. M-V ist der viert größte Quellmarkt, die Gästeankünfte entsprechen jedoch nur knapp der Hälfte der Gästeankünfte, die für Brandenburg, Sachsen oder Berlin erfasst wurden (vgl. Abbildung 12). Gäste aus MecklenburgVorpommern kommen vorrausichtlich vermehrt als Tagesgäste auf die Insel.

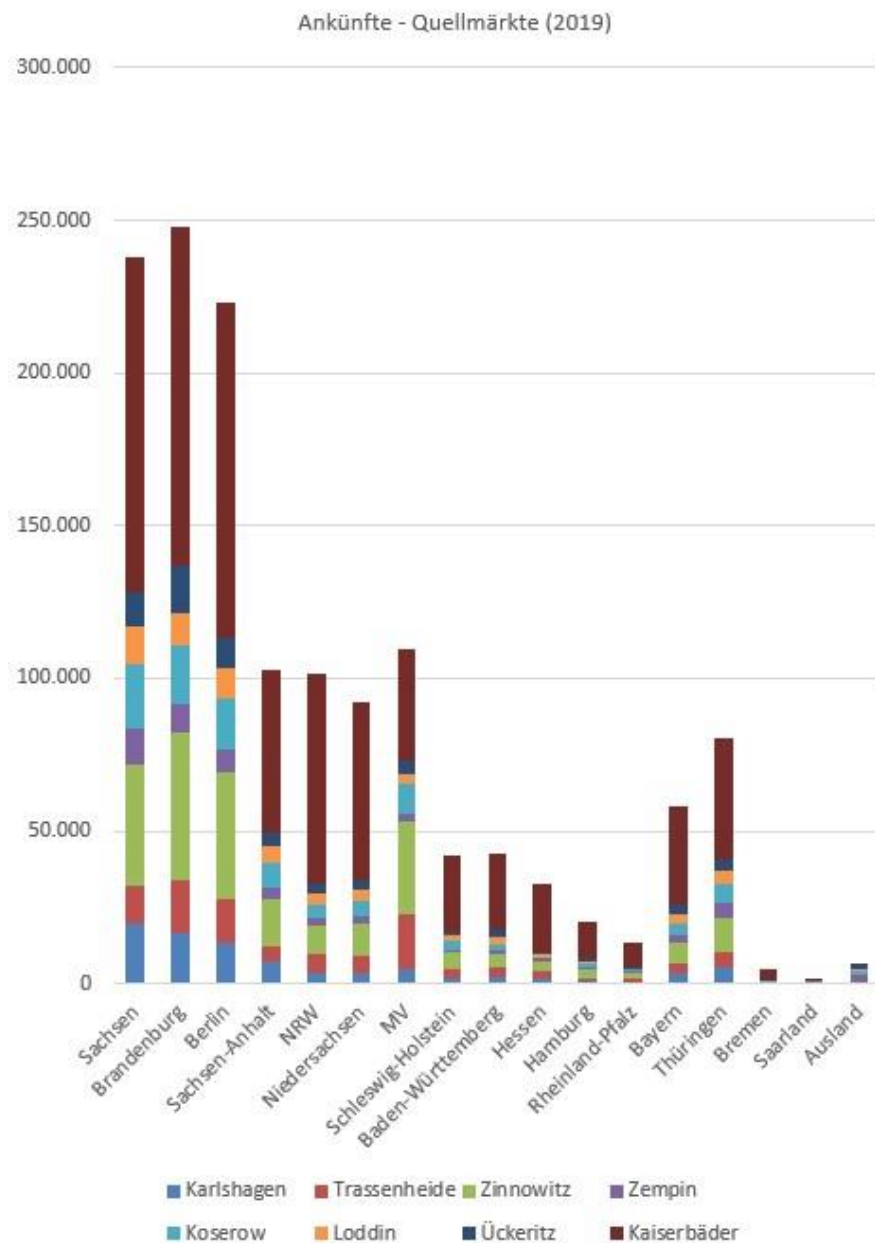


Abbildung 12: Ankünfte 2019 nach Quellmärkten (eigene Darstellung BTE, Quelle: UTG, 2020)

1.3 Besucherzahlen touristischer Attraktionen /Ziele

Das mit Abstand meist besuchte touristische Ziel auf der Insel Usedom ist „Karls Erlebnis-Dorf in Koserow“. Das Erlebnisdorf ist ein beliebtes Ausflugsziel für die ganze Familie mit einem Bauernmarkt, Manufakturen sowie Fahrgeschäften und Attraktionen. In den Jahren 2017 und 2018 kamen etwa 600.000 Besucher jährlich nach Koserow, um das Erlebnisdorf zu besuchen.

Auch das Historisch-Technische Museum (HTM) in Peenemünde ist ein vielbesuchtes Ausflugsziel mit 150.000 Besucherinnen und Besuchern in 2018; gefolgt von der OstseeTherme

Usedom in Heringsdorf mit etwa 108.000 Besucherinnen und Besuchern. Die Zahlen des HTM in Peenemünde sind in 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 15.000 Gästen gestiegen, während die OstseeTherme einen Verlust von etwa 27.000 Gästen hatte.

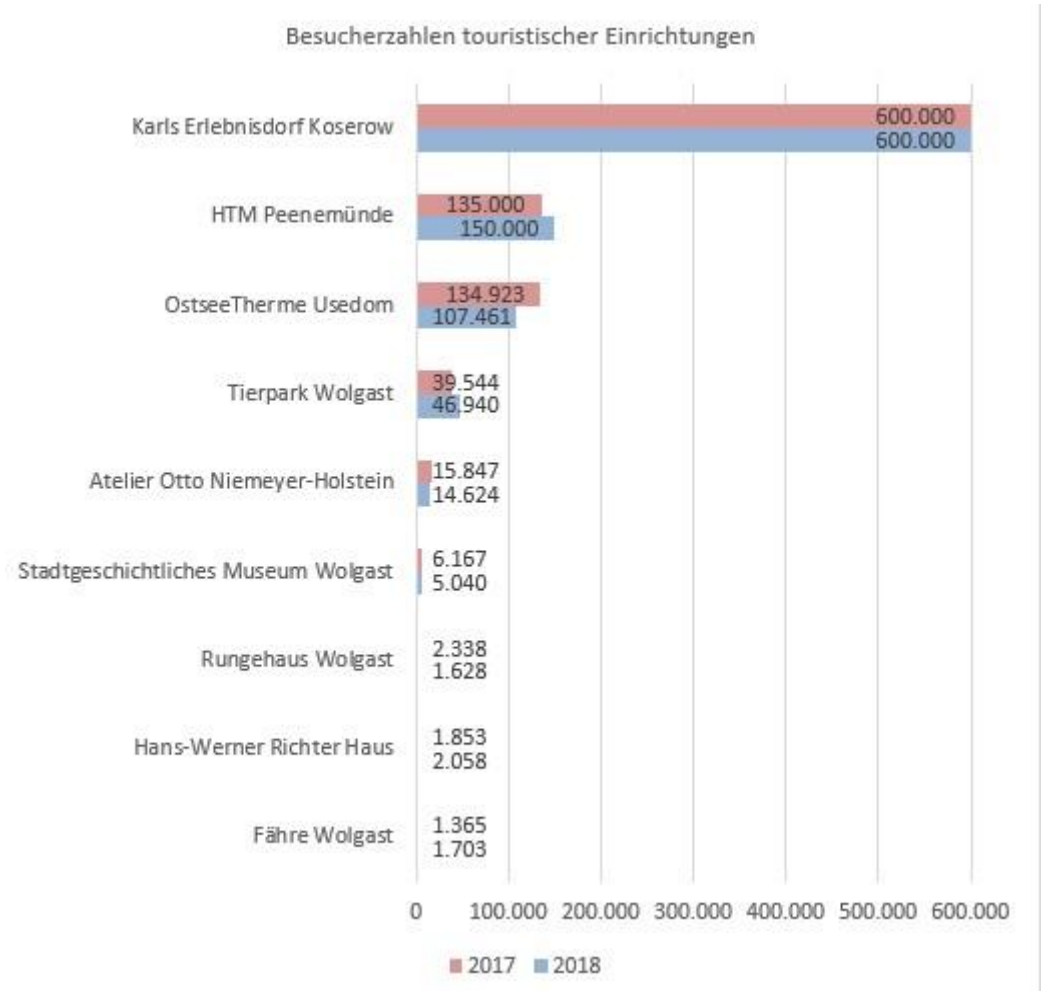


Abbildung 13: Besucherzahlen touristischer Einrichtungen Usedom (2017 und 2018) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2020)

1.4 Bettenentwicklung und -verteilung

Das Beherbergungsangebot ist vielfältig. Im gewerblichen/meldepflichtigen Bereich gibt es ca. 525 Betriebe mit insgesamt ca. 54.000 Betten, hinzu kommen ca. 24.000 nicht meldepflichtige Betten insb. aus der Privatvermietung. Über 2/3 der gewerblichen Betten entfallen auf Angebote in Ferienunterkünften (FeWo, FeH, Campingplätze, sonstige), 1/3 auf Angebote der Hotellerie (Hotels, Gasthöfe und Pensionen sowie Rehabilitationseinrichtungen).

Dadurch wird aufgezeigt, wie wichtig die Betrachtung aller Bettenkapazitäten ist, um eine fundierte Aussage über die Verteilung, sowie aber auch Gästeübernachtungen tätigen zu können.

Die größte Anzahl verfügbarer Betten auf Usedom findet sich (vgl. Tabelle 2) in den Kaiserbädern. Während es in der Gemeinde in 2019 21.580 Betten gab, waren es in 2020 24.370 Betten. Davon gab es 13.856 Betten auf dem gewerblichen Markt und 10.514 auf dem nicht-gewerblichen (lt Kurtaxenabrechnung 2020). Während die Bettenanzahl auf dem gewerblichen Markt etwas zurückgegangen ist, ist die Zahl der nicht-gewerblichen Betten um etwa 3.000 gestiegen im Zeitraum 2018 bis 2020.

Die zweithöchste Anzahl der Gästebetten verzeichnet das Ostseebad Zinnowitz mit 9.123 Betten (5.858 gewerbliche Betten, 3.265 nicht-gewerbliche Betten). Auch hier ist erkennbar, dass die nicht-gewerblichen Bettenkapazitäten einen erheblichen Anteil an der Gesamtbettenanzahl hat. Ebenfalls hohe Bettenzahlen verzeichnen die Ostseebäder Koserow (4.901), Zempin (4.885) und Karlshagen (4.177). Im Ostseebad Zempin ist die Zahl der nichtgewerblichen Betten doppelt so hoch wie die Zahl der gewerblichen. In Koserow sind die Zahlen für die nicht-gewerblichen und gewerblichen Betten in etwa gleich.

	gewerbliche Bettenkapazität	nicht-gewerbliche Bettenkapazität	Gesamt
Karlshagen	2.356	1.821	4.177
Trassenheide	2.330	832	3.162
Zinnowitz	5.858	3.265	9.123
Zempin	1.654	3.231	4.885
Koserow	2.497	2.404	4.901
Loddin	1.192	1.500	2.692
Ückeritz	2.299	740	3.039
Kaiserbäder	13.856	10.514	24.370

Tabelle 1: Bettenkapazitäten Insel Usedom - Ostseebäder (Stand 2020; einschl. Camping) (eigene Darstellung BTE, Quelle: Usedom Tourismus GmbH, 2021)

Die Insel Usedom verzeichnet insgesamt knapp 65 % aller Beherbergungsbetriebe im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

2 Schwerpunkt- und Entwicklungsräume

Zu den Tourismusschwerpunkträumen auf der Insel Usedom zählen insbesondere die Gemeinden der Außenküste von Karlshagen bis Heringsdorf/Ahlbeck. Schwerpunkt der Erholung bilden Aktivitäten an und in Küsten- und Boddengewässern.

Als weiterer Schwerpunktraum kann Koserow identifiziert werden. Die Kaufhauskette Stolz, ein Netto-Markt, ein Getränkemarkt, eine Tankstelle und „Karls Erlebnis-Dorf“, der südlich der B111 am Kreisverkehr gelegen ist, haben eine große Anziehungskraft für den gesamten Tourismus auf Usedom. Diese Einrichtungen sind hochfrequentiert.

Die am Achterwasser, am Haff gelegenen Gemeinden der Insel wurden 2010 im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP) als Tourismusentwicklungsräume identifiziert.

Innerhalb der Tourismusschwerpunkträume gibt es Siedlungsschwerpunkte, die eine besondere touristische Versorgungsaufgabe wahrnehmen. Dazu zählen die Gemeinden Karlshagen, Koserow, Loddin, Trassenheide und Ückeritz.

Prägend für die Siedlungsstruktur sind die Seebäder und Küstenorte mit ihrer typischen Bäderarchitektur. Kennzeichnend für die Seebäder sind die Anlage der Straßenzüge sowie die Ausrichtung der Bebauung, z. B. die Uferpromenaden mit integrierten kleineren und größeren Plätzen, die bei den Gästen von großer Beliebtheit sind.

Für die Seebäder wurde 2009 im Landschaftsrahmenplan Vorpommern hervorgehoben, dass es Handlungsbedarf gäbe zur Konfliktlösung zwischen konkurrierenden Nutzungen wie auch zwischen landschaftsbezogener Erholung und ökologischen Zielen (bspw. Biotop- und Artenschutz), beispielsweise durch kommunale Landschaftsplanung.

3 Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten

Tourismus ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen, keine Pflichtaufgabe. Von den Tourismus betreffenden gesetzlichen Regeln, ist für die kommunale Ebene besonders das Kommunalabgabengesetz (KAG M-V, 2006) wichtig, das in § 11 die Möglichkeiten für Kur- und Erholungsorte regelt, eine Kur- und/oder Fremdenverkehrsabgabe zu erheben. Die Anerkennung von Kur- und Erholungsorten gehört zu den Aufgaben des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit. Das Kurortgesetz Mecklenburg-Vorpommern regelt die staatliche Anerkennung als Kur- oder Erholungsort und die angestrebte Artbezeichnung (Heilbad, Luftkurort, Seebad etc.).

Insel Usedom		
Heringsdorf	Seeheilbad & Heilbad	29.12.1997
Karlshagen	Erholungsort Seebad	01.10.1997 01.11.2001
Koserow	Seebad	15.02.1996
Loddin	Seebad	15.02.1996
Trassenheide	Erholungsort Seebad	15.03.1997 01.10.1997
Ückeritz	Erholungsort Seebad	30.05.2001 15.02.1996
Zempin	Seebad	15.02.1996

Tabelle 2: Kur- und Erholungsorte auf der Insel Usedom (Stand 12/2020)

Die Organisation des Tourismus auf Usedom weist eine vielfältige Struktur auf. Auf Ebene der Region bzw. Insel oder auch Destination Usedom teilen sich zwei Organisationen die klassischen Aufgaben des Destinationsmanagements. Die Organisation der operativen und der strategischen Aufgaben sind getrennt. Die Usedom Tourismus GmbH (UTG) ist für die Vermarktung der Insel nach außen zuständig. Der Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) ist die Interessensvertretung für die touristischen Akteure auf Usedom, sowie für das Innenmarketing, die Lobbyarbeit und die Sicherung von Qualitätsstandards zuständig. Die UTG und TVIU sind partnerschaftlich verbunden. Ergänzend ist der Tourismusverein OstseeInsel Usedom e.V. mit Sitz im Ostseebad Karlshagen noch im Bereich Vertrieb von Produkten und Bekanntmachung der Destination aktiv.

Auf örtlicher Ebene existieren Eigenbetriebe, Kurverwaltungen und kommunal betriebene Tourismusinformationen und Fremdenverkehrsämter in allen Seebädern bzw. den Ämtern im Achterland.



Abbildung 14: Organisationsstruktur Insel Usedom

Usedom Tourismus GmbH (UTG)

Die Usedom Tourismus GmbH (UTG) ist 2001 als offizielle Marketinggesellschaft für die Insel Usedom aus dem Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU) hervorgegangen. Somit verfügt

die Insel über eine eigene professionell arbeitende Tourismus- und Marketingagentur. Die UTG realisiert als Dienstleister für die Tourismusbranche auf Usedom, die Insel-Gemeinden (inkl. Wolgast und deren touristische Institutionen) das Destinationsmarketing für die Insel im In- und Ausland. Sie verfolgt das Ziel kontinuierlich neue Gäste für die Insel zu gewinnen, sowie die Marke Usedom regional und überregional zu stärken, indem sie Marketingaktivitäten und Finanzierungsmittel bündelt. Die UTG verfügt über ein großes Partnernetzwerk.

Tourismusverband Insel Usedom e.V. (TVIU)

Der Tourismusverband Insel Usedom (TVIU) ist die Interessensvertretung seiner Verbandsmitglieder (Ämter und Gemeinden, touristische Anbieter und andere Akteure). Er vernetzt kommunale und private Aktivitäten, macht Lobbyarbeit, Destinationsmarketing, entwickelt Infrastruktur, trägt zum Erhalt natürlicher Ressourcen bei und pflegt internationale Zusammenarbeit für die Mitglieder und Einwohner Usedom. Er vertritt die Mitglieder in allen allgemein und touristisch bedeutsamen Bereichen. Die Hauptaufgabe des TVIU ist die erfolgreiche Tourismusentwicklung der Insel weiter voranzutreiben. (Tourismusverband Insel Usedom e.V., 2021)

Durch die Mitgliedschaft im TVIU ermöglicht der Verband den Akteuren die Mitarbeit und Einflussnahme auf die touristische Entwicklung der Insel. Der Verband bildet den Organisationsrahmen, um die Interessen der Mitglieder zu vertreten und gleichzeitig einen gemeinsamen Austausch zu ermöglichen. Dazu zählen bspw. Themen wie die touristische Infrastruktur, Destinationsmarketing, Tourismuskonzeption Usedom, Fremdenverkehrsabgabe oder das Kurortgesetz. Der TVIU arbeitet mit unterschiedlichen Partnern zusammen. Er ist Mitglied im Landestourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (TMV). Er hat eine enge Kooperation mit dem Tourismus-verband Vorpommern e.V. sowie mit dem Regionalverband der DEHOGA.

Tourist-Informationen, Fremdenverkehrsämter & Kurverwaltungen

Auf örtlicher Ebene finden sich Eigenbetriebe, Kurverwaltungen, Touristeninformationen bzw. Fremdenverkehrsämter, die meist von den Gemeinden betrieben werden. Diese übernehmen die touristische Grundversorgung der Gäste (Gästebetreuung, Informationen etc.), die Produktentwicklung und Angebotsgestaltung, die Entwicklung der touristischen Infrastruktur sowie ausgewählte Marketingaktivitäten für Stamm- und Tagesgäste. Dazu zählen folgende Touristeninformationen, Fremdenverkehrsämter, Kurverwaltungen: Touristeninformation Wolgast, Touristeninformation Peenemünde, Touristeninformation Karlshagen, Touristeninformation Karlshagen, Touristeninformation Trassenheide, Touristeninformation Zempin, Touristeninformation Bansin, Touristeninformation Heringsdorf, Touristeninformation Ahlbeck, Stadtinformation Usedom, Touristeninformation Świnoujście (Swinemünde), Kurverwaltung Zinnowitz, Kurverwaltung Koserow, Kurverwaltung Loddin, Kurverwaltung Ückeritz (Usedom Tourismus GmbH 2021). Zempin, Koserow, Loddin/Kölpinsee und die Kurverwaltung Ückeritz kooperieren im Marketingverbund „Usedomer Bernsteinbäder“.

Der Eigenbetrieb Kaiserbäder Insel Usedom und die KaiserbäderTourismusService GmbH haben dabei eine besondere Bedeutung, da sich in den Kaiserbädern die größte Betten-, Gäste- und

Übernachungskonzentration auf Usedom findet und die Kaiserbäder eine besondere Markenstärke aufweisen.

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

Anhang 3: Zustandsanalyse „Leben und Arbeiten in der Region Usedom“

Inhalt

1	Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	3
1.1	Einwohnerzahl, räumliche Verteilung und Siedlungsstruktur	3
1.2	Verkehrserzeugende Ziele in der Region Usedom	8
2	Berufspendler in der Region Usedom	10
3	Lebensqualität und Tourismusakzeptanz	12
4	Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerzahlen der Gemeinden im Untersuchungsgebiet im Jahr 2019	3
Tabelle 2:	Abschätzung zur Entwicklung der Einwohnerzahl nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Untersuchungsraum bis zum Jahr 2040	7
Tabelle 3:	Verkehrserzeugende Ziele in der Region Usedom	9
Tabelle 4:	Ein- und Auspendler in den Ämtern im Jahr 2019	10
Tabelle 5:	Zehn stärkste Berufspendlerrelationen im Untersuchungsraum im Jahr 2019	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einwohner nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Jahr 2019	4
Abbildung 2:	Verteilung der Ortsgrößen im Jahr 2019	5
Abbildung 3:	Verteilung der Einwohner nach Ortsgröße im Jahr 2019	5
Abbildung 4:	Verteilung der Altersklassen in Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Jahr 2019	6
Abbildung 5:	Bevölkerungsprognose für den Mittelbereich Wolgast	7
Abbildung 6:	Prognose der Altersklassenverteilung im Mittelbereich Wolgast	8

1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

1.1 Einwohnerzahl, räumliche Verteilung und Siedlungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 25 selbständige Gemeinde, darunter 27 Gemeinden, die sich verwaltungsseitig in den drei Ämtern Usedom-Nord (fünf Gemeinden), Usedom-Süd (15 Gemeinden) und Amt Am Peenestrom (drei Gemeinden auf Usedom und Stadt Wolgast, zzgl. drei weiterer Festland-Gemeinden) und die amtsfreie Gemeinde Ostseebad Heringsdorf organisieren.

Im Jahr 2019 lebten insgesamt 42.331 Einwohner im Untersuchungsgebietes. Die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinde zeigt Tabelle 15.

Gemeinde	Amt	Einwohner (31.12.2019)
Krummin	Am Peenestrom	244
Lütow	Am Peenestrom	407
Sauzin	Am Peenestrom	435
Wolgast, Stadt	Am Peenestrom	11.879
Zemitz	Am Peenestrom	698
Heringsdorf	Heringsdorf	8.496
Karlshagen	Usedom-Nord	3.197
Mölschow	Usedom-Nord	765
Peenemünde	Usedom-Nord	345
Trassenheide	Usedom-Nord	917
Zinnowitz	Usedom-Nord	4.126
Benz	Usedom-Süd	1.072
Dargen	Usedom-Süd	581
Garz	Usedom-Süd	269
Kamminke	Usedom-Süd	247
Korswandt	Usedom-Süd	589
Koserow	Usedom-Süd	1692
Loddin	Usedom-Süd	979
Mellenthin	Usedom-Süd	436
Pudagla	Usedom-Süd	481
Rankwitz	Usedom-Süd	571
Stolpe auf Usedom	Usedom-Süd	355
Ückeritz	Usedom-Süd	1.014
Usedom, Stadt	Usedom-Süd	1.725
Zempin	Usedom-Süd	948
Zirchow	Usedom-Süd	561
Gesamt		42.331

Quelle: Landesamt für innere Verwaltung, 2020

Tabelle 1: Einwohnerzahlen der Gemeinden im Untersuchungsgebiet im Jahr 2019

Die Stadt Wolgast (11.879) und die Gemeinde Heringsdorf (8.496) waren die einwohnerstärksten Gemeinden. Die Gemeinden mit den geringsten Einwohnerzahlen waren Krummin (244 Einwohner, Amt Am Peenestrom), Kamminke (247 Einwohner, (Amt Usedom-Süd) und Garz (269 Einwohner, Amt Usedom-Süd).

Die Verteilung der zum Untersuchungsgebiet zählenden Gemeinden auf die Ämter und die amtsfreie Gemeinde Heringsdorf ist in Abbildung 1 dargestellt.

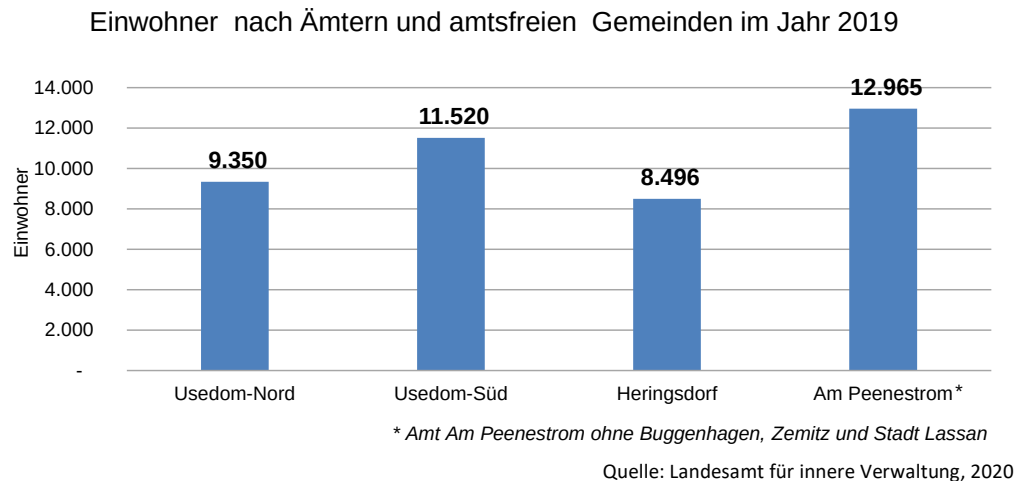
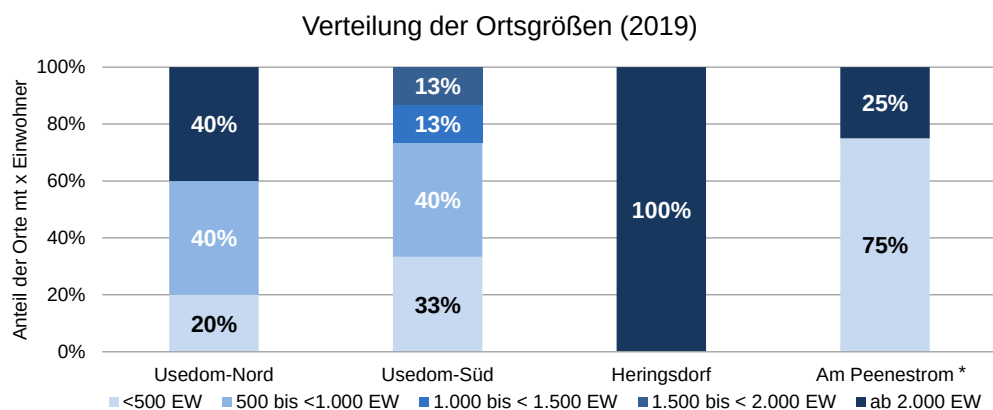


Abbildung 1: Einwohner nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Jahr 2019

Aufgrund der kleinteiligen Gemeindegliederung lassen sich über die Verteilung der Ortsgrößen im Untersuchungsgebiet auch Rückschlüsse auf die Siedlungsstruktur ziehen. So ist der Anteil größerer Gemeinden (ab 2.000 Einwohner) im Amt Usedom-Nord sehr viel höher als in den Ämtern Usedom-Süd und Am Peenestrom. Im Amt Usedom-Nord mit den Urlaubsorten Karlshagen, Trassenheide und Zinnowitz ist die Siedlungsstruktur also erkennbar „kompakter“ als im restlichen Untersuchungsgebiet, wie viele kleine Orte die Siedlungsstrukturen im Achterland prägen. Solche kleinteiligen Siedlungsstrukturen erschweren eine effiziente verkehrliche Erschließung. Im Gegensatz dazu bildet die Gemeinde Heringsdorf mit den drei Kaiserbädern Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck und rd. 8.500 Einwohnern ein zusammenhängendes Siedlungsband entlang der Ostseeküste.

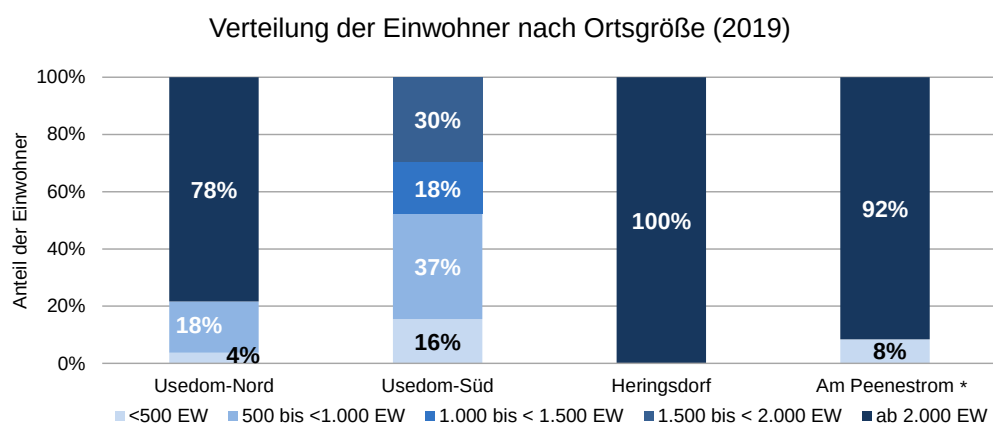


* Amt Am Peenestrom ohne Buggenhagen, Zemitz und Stadt Lassan

Quelle: Landesamt für innere Verwaltung, 2020

Abbildung 2: Verteilung der Ortsgrößen im Jahr 2019

Betrachtet man die Einwohnerverteilung auf die Ortsgrößen, so fällt auf, dass sich in den Ämtern Usedom-Nord und Am Peenestrom der weitaus überwiegende Teil der Einwohner auf Orte mit mehr als 2.000 Einwohner konzentriert. Im Amt Usedom-Süd verteilen sich die Einwohner auf sehr unterschiedliche Ortsgrößen, was die disperse Siedlungsstruktur des Achterlands wieder sehr deutlich zum Ausdruck bringt.



* Amt Am Peenestrom ohne Buggenhagen, Zemitz und Stadt Lassan

Quelle: Landesamt für innere Verwaltung, 2020

Abbildung 3: Verteilung der Einwohner nach Ortsgröße im Jahr 2019

Löst man sich von der Verwaltungsstruktur der Ämter, so ist eine deutliche Siedlungskonzentration entlang der – auch verkehrlich – gut erschlossenen Ostseeküste zu erkennen von Karlshagen über Trassenheide, Zinnowitz, Zempin, Koserow, Loddin, Ückeritz bis Heringsdorf-Ahlbeck. Zusammen mit der Stadt Wolgast leben hier rd. 79 % der Bevölkerung im Untersuchungsraum.

Die mit weitem Abstand größte Stadt auf der Insel Usedom ist Świnoujście (Swinemünde) mit 40.883 Einwohnern (Stand: 30.06.2019), wobei Teile des Stadtgebiets sich auch auf die Inseln Wollin (Wolin) und Kaseburg (Karsibór) erstrecken.

Demografie

Die Verteilung der Altersklassen ist in allen Ämtern annähernd gleich (vgl. Abbildung 4). Lediglich das Amt am Peenestrom (bezogen auf die Gemeinden im Untersuchungsbereich) hat einen geringeren Anteil an Einwohnern ab 65 Jahre oder älter; hier macht sich das starke Gewicht der Stadt Wolgast mit einem Seniorenanteil von rd. 27 % bemerkbar. Der Bevölkerungsanteil der vollqualifizierenden Altersklassen (20 bis unter 65 Jahre) liegt zwischen 53 % und 55 %. Kinder und Jugendliche bis 15 Jahre bilden jeweils zwischen 9 % (Gemeinde Heringsdorf) und 13 % (Amt Am Peenestrom) der Gesamtbevölkerung. Der Anteil der 15 bis unter 20-Jährigen liegt jeweils bei einem Anteil 3 bis 4 %.

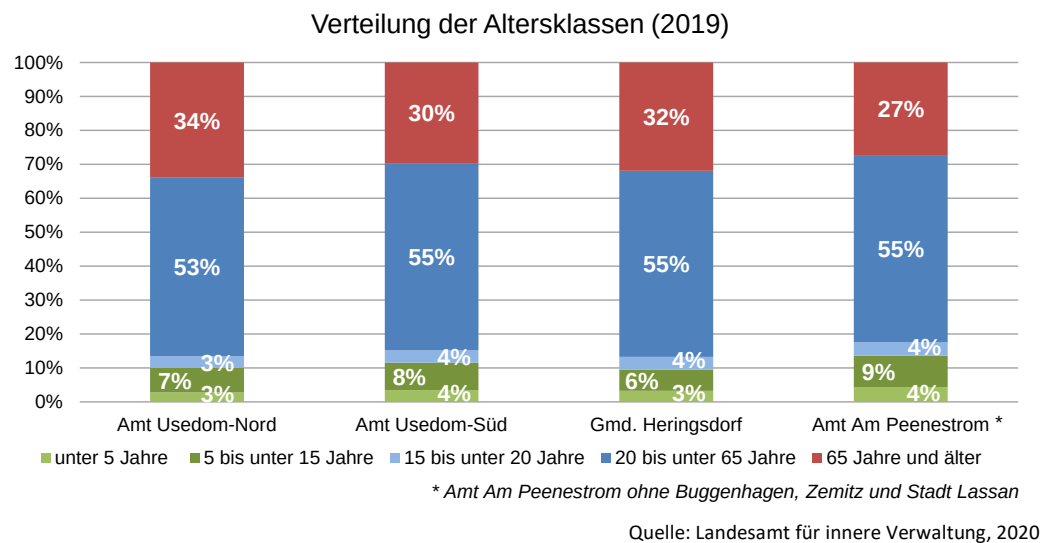
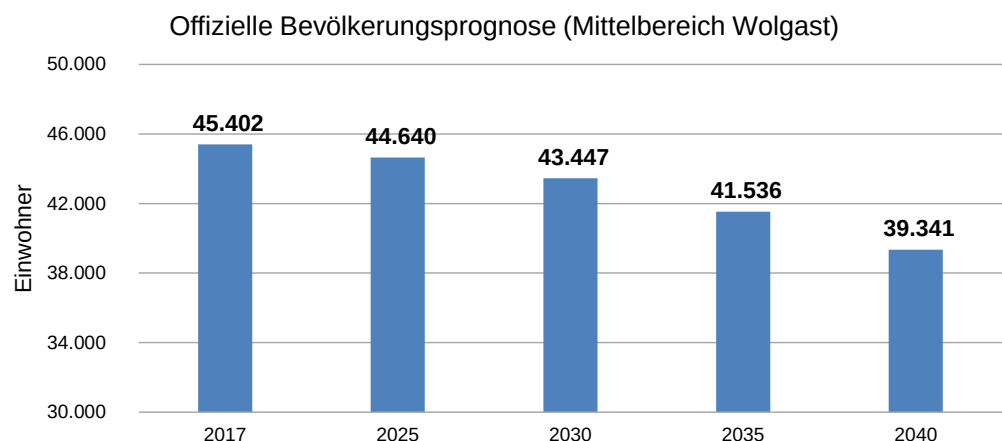


Abbildung 4: Verteilung der Altersklassen in Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Jahr 2019

Infolge des demographischen Wandels wird die Bevölkerung in den kommenden Jahren weiter altern. In der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für Mecklenburg-Vorpommern bis 2040¹ hat das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern eine Bevölkerungsprognose für den Mittelbereich Wolgast veröffentlicht, der für eine Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsraum herangezogen wurde. So rechnet die offizielle Bevölkerungsprognose für den Mittelbereich Wolgast bis zum Jahr 2040 mit einem Bevölkerungsrückgang um ca. 6.000 Einwohner (vgl. Abbildung 5).

¹ Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern (2020):
5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 – Regionalisierung für die Landkreise,
kreisfreien Städte sowie die Mittelbereiche der Zentralen Orte (V: 11.07.2019)



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, 2020

Abbildung 5: Bevölkerungsprognose für den Mittelbereich Wolgast

Für den Untersuchungsraum wurde vereinfacht angenommen, dass die für den Mittelbereich Wolgast prognostizierte Einwohnerentwicklung und die Veränderung in der zukünftigen Verteilung der Altersklassen in gleicher Größenordnung für alle Ämter bzw. amtsfreien Gemeinden im Untersuchungsraum gilt. Ausgehend von den Ist-Einwohnerzahlen im Jahr 2019² ergibt sich die Abschätzung zu den künftigen Einwohnerzahlen im Untersuchungsraum gemäß Tabelle 2.

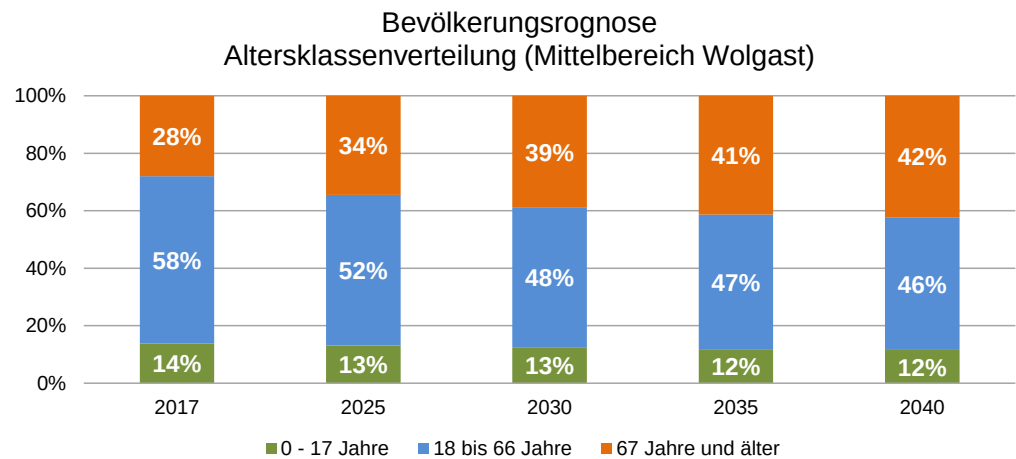
Jahr	2019	2025	2030	2035	2040
Amt Usedom-Nord	9.350	9.200	8.900	8.600	8.100
Amt Usedom-Süd	11.520	11.300	11.000	10.500	10.000
Gemeinde Heringsdorf	8.496	8.400	8.100	7.800	7.400
Amt Am Peenestrom*	12.965	12.700	12.400	11.900	11.200
Untersuchungsraum	44.350	41.600	40.400	38.800	36.700

* * Amt Am Peenestrom ohne Buggenhagen, Zemitz und Stadt Lassan

Tabelle 2: Abschätzung zur Entwicklung der Einwohnerzahl nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Untersuchungsraum bis zum Jahr 2040

Leider weist die regionalisierte Prognose für den Mittelbereich Wolgast nur Werte für drei Altersklassen aus (0 bis unter 18 Jahre, 18 bis unter 67 Jahre, 67 Jahre und älter). Ein Vergleich mit der Altersklassenverteilung nach 5-Jahresschritten in Abbildung 4 ist daher nicht unmittelbar möglich. Dennoch wird in Abbildung 6 deutlich, dass für den Anteil der Senioren an der Bevölkerung (Altersklasse 67 Jahre und älter) bis zum Jahr 2040 ein deutlicher Anstieg prognostiziert wird. Die Verschiebung der Altersklassenanteile zugunsten der Senioren geht überwiegend zu Lasten des Anteils der erwerbsfähigen Bevölkerung (17 bis unter 67 Jahre). Der Anteil der unter 17-Jährigen nimmt bis zum Jahr 2040 um 2 % ab.

² Die offizielle Bevölkerungsprognose für den Mittelbereich setzt auf Daten für das Basisjahr 2017 auf. Die Abweichung zum Bevölkerungsstand im Jahr 2019 ist jedoch geringfügig.



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, 2020

Abbildung 6: Prognose der Altersklassenverteilung im Mittelbereich Wolgast

1.2 Verkehrserzeugende Ziele in der Region Usedom

Zu den verkehrserzeugenden Zielen in der Region Usedom zählen die Gemeinden mit hohen Gästezahlen, beliebte Attraktionen auf der Insel oder hohen Pendlerrelationen.

Ziel	
Außenküste gesamt	
Gemeinden der Außenküste	➤ Von Karlshagen bis Heringsdorf/Ahlbeck ➤ Tourismusschwerpunkträume
Gemeinde Heringsdorf	
Kaiserbäder (Heringsdorf, Ahlbeck, Bansin)	➤ höchste Gäste- und Übernachtungszahlen: 713.364 Ankünfte (etwa 50 % aller Ankünfte) ➤ Verkehrskonzentration durch größte verfügbare Bettenzahl ➤ höchste Summe der Einpendler: 3.237 (2019) ➤ starke Pendlerrelation zwischen Heringsdorf und Polen (Ein- und Auspendler) ➤ Anziehungspunkt (auch für Tagesgäste): OstseeTherme Heringsdorf ➤ Kaiserbäder auch beliebtes Ziel für Tagesgäste ➤ Neben Wolgast die Einwohner*innenstärkste Gemeinde
Amt Usedom Süd	
Koserow	➤ Karls Erlebnis-Dorf mit je 600.000 Besucher*innen in 2017 & 2018 ➤ weitere Versorgungsinfrastruktur: Kaufhauskette Stolz, Netto-Markt, Getränkemarkt, Tankstelle
Bernsteinbäder (Zempin, Koserow, Loddin, Ückeritz)	➤ Hohe Gäste- und Übernachtungszahlen ➤ Größter Campingplatz in Ückeritz (& weitere Campingplätze) ➤ Hohe Bettenzahlen im nicht-gewerblichen Sektor oder Betrieben unter 10 Betten
Amt Usedom Nord	

Ziel	
Peenemünde	Historisch-Technisches Museum (HTM) mit 150.000 Besucher*innen
Zinnowitz	- Zweithöchste Gästezahlen: 194.049 Ankünfte - Hohe Konzentration von Gästebetten

Tabelle 3: Verkehrserzeugende Ziele in der Region Usedom

2 Berufspendler in der Region Usedom

Berufspendler in der Region Insel Usedom haben einen regelmäßigen Mobilitätsbedarf und verursachen einen nicht unerheblichen Teil des Verkehrsaufkommens. Eine wichtige Datenquelle zur Ermittlung der Quelle-Ziel-Relationen im Berufsverkehr sind die Daten zu sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort der Bundesagentur für Arbeit.

Für den Untersuchungsraum wurden die folgenden Ein- und Auspendlerzahlen auf Ebene der Ämter und amtsfreien Gemeinden ermittelt (vgl. Tabelle 4).

	Summe der Einpendler* 2019	Summe der Auspendler* 2019
alle Gemeinden im Amt Usedom-Nord	2.175	2.438
alle Gemeinden im Amt Usedom-Süd	2.551	3.444
Gemeinde Heringsdorf	3.237	1.005
alle Gemeinden im Amt Am Peenestrom**	2.182	3.040

* Daten enthalten auch Ein-/Auspendler zwischen Gemeinden innerhalb eines Amtes

** Amt Am Peenestrom ohne Buggenhagen, Zemitz und Stadt Lassan

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2019

Tabelle 4: Ein- und Auspendler in den Ämtern im Jahr 2019

Alle drei Ämter haben ein negatives Pendlersaldo, die jeweils zugehörigen Gemeinden verzeichnen also in Summe mehr Aus- als Einpendler. Demgegenüber hat die Gemeinde Heringsdorf einen deutlichen Pendlerüberschuss: Die Zahl der Einpendler ist dreimal höher als die Zahl der Auspendler. Mit 3.237 Beschäftigten verzeichnet die Gemeinde Heringsdorf auch die meisten Einpendler im Untersuchungsraum, was auf die hohe Gastgewerbedichte und die große Anzahl an Beschäftigten im Tourismusbereich zurückzuführen ist. Im Vergleich dazu haben alle im Amt Usedom-Nord zusammengefassten Gemeinden, darunter auch das Seebad Zinnowitz, rd. 30 % weniger Einwohner.

Mehr als ein Drittel der 3.237 Einpendler in Heringsdorf kommt aus dem Nachbarland Polen (1.138 Pendler) (vgl. Tabelle 5). Ob es im auch Auspendler in nennenswerter Zahl von Heringsdorf nach Polen gibt, ist nicht bekannt, da diese Daten nicht in der Statistik der Bundesagentur für Arbeit geführt werden. Weitere stärkere Berufspendlerrelationen (Summe der Berufspendler zwischen den Gemeinden) gibt es zwischen der Stadt Wolgast und Gemeinden auf Usedom, z. B. Wolgast – Zinnowitz (403 Pendler) und Wolgast – Heringsdorf (248 Pendler). Ebenfalls stärkere Pendlerbeziehungen haben einige Binnenrelationen auf der Insel Usedom, wie z. B. die Relationen Benz – Heringsdorf und Ückeritz – Heringsdorf.

Relation zwischen		Berufspendler 2019
Heringsdorf	Polen	1.138
Wolgast	Zinnowitz	403
Wolgast	Heringsdorf	248
Benz	Heringsdorf	220
Ückeritz	Heringsdorf	187
Wolgast	Karlshagen	178
Heringsdorf	Berlin*	170
Wolgast	Trassenheide	165
Zinnowitz	Karlshagen	164
Heringsdorf	Zirchow	157

* vermutlich keine Tagespendler

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2019

Tabelle 5: Zehn stärkste Berufspendlerrelationen im Untersuchungsraum im Jahr 2019

Aus diesen Berufspendlerverflechtungen ist zu erkennen, dass das Mobilitätsangebot und das Verkehrsnetz in der Region sowohl auf den Zufahrtswegen zur Insel (Festland und Polen) als auch für den Binnenverkehr auf der Insel für Berufspendler von großer Bedeutung sind.

3 Lebensqualität und Tourismusakzeptanz

Die Lebensqualität auf Usedom wird durch viele verschiedene Bereiche bedingt. Dazu zählen insbesondere: Bildung und Arbeit, wirtschaftliche Sicherheit, Umgebung und Wohnumfeld, Infrastruktur, Tourismus, Generationen, Freizeit und soziale Interaktion sowie Gesundheit. Häufig wird sie im Zusammenhang mit dem Tourismus erwähnt, da der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftszeig auf der Insel ist und somit verschiedene Lebensbereiche der Bevölkerung beeinflusst. Insgesamt lässt sich sagen, dass die Bereiche miteinander verzahnt sind und ineinander übergreifen.

Gesundheit

Eine klare Stärke der Insel ist das Thema Gesundheit. Die Luftqualität ist besonders auch für Personen mit einer Asthma-Erkrankung attraktiv. An der Außenküste von Usedom gibt es 10 Kur- und Erholungsorte. In den prädikatisierten Orten lassen sich besondere Wellness- und Gesundheitsangebote nutzen. Zudem gibt es eine große Dichte an Wellnesshotels mit speziellen Verwöhn-Angeboten sowie zwei Thermen. Die Usedomer Wellnessstage tragen seit Jahren dazu bei, das Thema bei Gästen und Einheimischen bekannt zu machen.

Auf Usedom gibt es insgesamt 23 Ärzte (Stand 2016), die in Heringsdorf, Zinnowitz oder Usedom Stadt ansässig sind. Neben einer Dauerpflegeeinrichtung mit 381 Plätzen gibt es auch vier Standorte für eine Kurzzeitpflege (Zinnowitz, Ahlbeck, Heringsdorf, Koserow). Viele im Achterland gelegene Siedlungsgebiete auf Usedom sind nicht innerhalb von 15 Minuten durch bodengebundene Rettungsmittel bzw. einen Notarzt erreichbar.

Umgebung und Wohnumfeld

Die einmalige Bäderarchitektur in den Seebädern und teilweise gut erhaltenen Dorfstrukturen mit regionaltypischen baukulturellen Elementen tragen zu einem attraktiven Wohnumfeld bei. Des Weiteren gibt es auf Usedom viele kulturhistorische Besonderheiten, wie Kirchen, Guts- und Parkanlagen, Feldsteinbauten, Fachwerkgebäude oder reetgedeckte Häuser.

Freizeit und soziale Interaktion

In fast allen Orten des Landkreises gibt es Sportvereine oder Jugendfeuerwehren. Größere Jugendeinrichtungen oder -clubs fehlen bzw. entsprechen oftmals nicht den Bedürfnissen der Jugendlichen oder es kommt aufgrund der Öffnungszeiten zu Zeitkonflikten. Diskotheken gibt es nur in wenigen zentralen Orten. Aktuell gibt es keine flächendeckende Versorgung mit Jugendeinrichtungen. Vorhandene Jugendclubs zeigen kaum Mobilität nach außen.

Auf Usedom gibt es Veranstaltungen mit überregionaler Anziehungskraft entsprechend der Regionalen Raumentwicklungsprogramme. Dazu zählt das Usedomer Musikfestival sowie jugend-spezifische Festivals („Meeresrauschen" in Peenemünde) oder das Jazzfestival. Auf der Insel gibt es außerdem ein Theater, kleine Galerien, Ausstellungsorte (auch in ländlicheren Gemeinden) sowie eine Gemeindebibliothek.

Generationen

Vor allem auf Usedom (teilregional sehr unterschiedlich) belegen Wanderungsgewinne bei der Altersklasse ab 50 Jahren die Attraktivität der Insel als Wohnort, insbesondere für ältere Menschen.

Infrastruktur

Es besteht bislang nur eine unzureichende Verknüpfung der Insel Usedom mit den strukturschwächeren Festlandsbereichen im Landkreis. Es gibt keine belastungsfähige verkehrliche Infrastruktur zwischen der Insel und dem Festland, insbesondere in den Sommermonaten, wenn die Verkehrsinfrastruktur durch die zahlreichen Gäste auf die Insel überlastet ist.

Bis 2016 wurden auf Usedom Ausstattungsdefizite in der bedarfsgerechten Breitbandinternetverbindung ermittelt. Die Mindestversorgung im Landkreis liegt bei 1 Mbit/s. In den Gemeinden verfügten teilweise nur bis zu 50 % der Haushalte überhaupt über einen glasfasergebundenen Breitbandanschluss.

Bildung und Arbeit

In Heringsdorf gibt es die Europäische Gesamtschule Insel Usedom. Sie bietet eine gute Möglichkeit zur Profilierung sowie zum kulturellen Austausch. Des Weiteren gibt es mehrere Grundschulen und Kindertagesstätten.

Auf Usedom gibt es einen vergleichsweise hohen Beschäftigtenanteil bei technischen und wirtschaftlichen Dienstleistungen in höher qualifizierten Berufsgruppen; dieser liegt über dem Landesdurchschnitt. Im integrierten ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde hervorgehoben, dass es 2016 auf der Insel Usedom anfängliche Überlegungen und Pläne zur Sicherung der Strandfischerei in Bansin gab.

Das Lohnniveau auf Usedom ist insgesamt niedrig. Stand 2016 wurde die höchste Kaufkraft im Amtsbereich Usedom-Nord (86,13 % vom Bundesdurchschnitt) und Usedom-Süd (81,83 vom Bundesdurchschnitt) gemessen.

Insbesondere die Tourismuswirtschaft ist ein wichtiger Erwerbsträger. Viele Gemeindehaushalte profitieren von der besseren Wirtschaftslage durch die Tourismusschwerpunktregion Usedom in Mecklenburg-Vorpommern. Die Erwerbstätigkeit im Tourismus wird nur noch gering durch saisonale und jahreszeitliche Beschäftigungsschwankungen bedingt, die ggf. Auswirkungen auf die Arbeitslosenzahlen im Jahresverlauf hat. Es gibt einen Mangel an Bewerbungen für Ausbildungsplätze, welches das größte Problem touristischer Betriebe darstellt. Dieser Mangel wird durch verschiedene Ursachen bedingt. Dazu zählen die demografische Entwicklung und die Abwanderungsrate. Viele Jugendliche und junge Erwachsene verlassen die Insel, um einer Ausbildung oder einem Studium nachzugehen. Auch die Berufsperspektiven scheinen auf dem Festland für die jüngeren Generationen oftmals attraktiver. Des Weiteren hat die Tourismusbranche ein vergleichsweise schlechtes Image, bedingt durch schlechte Erfahrungen zu Arbeitsbedingungen und Entlohnung. Diese Erfahrungen werden häufig auch durch ältere Familienmitglieder weitergegeben, die den Schulabgängern von der Ausbildung im Gastgewerbe abraten.

Tourismusakzeptanz

Die Insel Usedom gilt als wichtige Tourismusregion und touristisches Zentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Der Tourismus trägt auf Usedom zu einer höheren Lebensqualität bei. Durch den Tourismus gibt es ein besseres, vielseitigeres kulturelles Angebot, eine besser ausgebaute Infrastruktur sowie viele Arbeitsplätze direkt vor Ort. Würde es auf Usedom keinen Tourismus geben, gäbe es weniger Arbeitsplätze vermutlich auch einen weniger gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr (wie der Blick auf das Festland zeigt) und ein wohl eher überschaubares Kulturprogramm.

Für die Tourismusentwicklung spielt die Akzeptanz des Tourismus in der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Der Tourismus bringt viele positive Auswirkungen mit sich, kann allerdings auch negative Auswirkungen haben. Auf Usedom steigen seit Jahren die Besucherzahlen kontinuierlich an, seit 2017 kommen über eine Millionen Besucher jährlich auf die Insel. Mit den steigenden Besucherzahlen bekommt somit auch das Thema Akzeptanz des Tourismus eine immer wichtigere Bedeutung.

Zwei Tourismusakzeptanzstudien haben aufgezeigt (Pens, 2018 & Potts, 2017), dass die lokale Bevölkerung auf Usedom generell noch eine große Akzeptanz für den Tourismus hat. Jedoch sehen sie auch eine Reihe von Problemen, die diese Akzeptanz beeinträchtigen. Dazu gehört, dass jährlich immer mehr Gäste angelockt werden, die Besucherströme nicht genügend gesteuert werden und das Tragevermögen der Insel sowie ihrer Bewohner*innen bereits erreicht scheint. Probleme, die die hohen Besucherzahlen mit sich bringen, wie stetig steigende Boden- und Immobilienpreise, der damit verbundene Rückgang von bezahlbarem Wohnraum aufgrund von Umwandlungen in neue Ferienwohnungen und -appartements sowie die Zersiedlung durch weitere Hotel- und Ferienwohnanlagen. Die gleichzeitig niedrigen Löhnen in touristischen Berufen und Dienstleistungen sorgen dafür, dass die Tourismusakzeptanz bei der lokalen Bevölkerung sinkt. Auch die verkehrliche Situation auf der Insel, lange Staus in den Sommermonaten oder fehlende Parkplätze für Bewohner*innen in der Saison, haben Einfluss auf die Tourismusakzeptanz. Beklagt werden die fehlenden Beteiligungsmöglichkeiten für die Bevölkerung an Entscheidungen mit Bedeutung für die Tourismusentwicklung.

Neben den negativen Auswirkungen nimmt die Bevölkerung aber auch die positiven Aspekte wahr, die der Tourismus mit sich bringt, wie beispielsweise die Arbeitsplätze, die durch den Tourismus entstehen.

Um die Tourismusakzeptanz der lokalen Bevölkerung langfristig aufrecht zu erhalten, ist es notwendig, die Bevölkerung in die Tourismusentwicklung einzubinden und sie daran zu beteiligen. Es bedarf eines guten Informationsaustauschs zwischen Entscheidungsträgern und der Bevölkerung sowie unterschiedlichster Partizipationsansätze.

4 Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten und rechtlichen Grundlagen für alle Bereiche, die in einer Vielzahl von Aspekten das Thema „Leben und Arbeiten auf Usedom“ betreffen, entsprechen grundsätzlich den in Mecklenburg-Vorpommern üblichen administrativen und rechtlichen Strukturen und der Aufteilung zwischen Land, Landkreisen und Kommunen. Usedom gehört zum Landkreis Vorpommern-Greifswald. Der Landkreis unterstützt seine Gemeinden bei der Erfüllung der ihnen zugewiesenen Aufgaben. In die Zuständigkeit der Landkreise fallen öffentliche Aufgaben, die gemeindeübergreifend sind oder die Leistungsfähigkeit der kreisangehörigen Ämter und Gemeinden übersteigen. Dazu gehören beispielsweise die Trägerschaft von Gymnasien, Berufsschulen und Krankenhäusern sowie die Abfallentsorgung. Weitere Kernkompetenzen des Landkreises sind Planungs- und Organisationshoheit sowie die Personal-, Steuer-, Rechtssetzungs- und Finanzhoheit. Der Landkreis Vorpommern-Greifswald hat seinen Sitz in Greifswald, die einzelnen Landkreisbehörden bzw. Ämter des Landkreises verteilen sich über die Städte Anklam (z. B. Amt für Wasserwirtschaft und Kreisentwicklung, Amt für Hoch- und Tiefbau/ Immobilienmanagement, Sozialamt, Amt für Kultur, Bildung, Sport und Schulverwaltung), Pasewalk (z. B. Amt für Bauen und Naturschutz, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt, Jugendamt) und Greifswald (z. B. Gesundheitsamt).

Eine der wichtigsten Zuständigkeiten der Gemeinden ist die kommunale Bauleitplanung. Die Bauleitplanung ist das zentrale städtebauliche Gestaltungsinstrument, welches den Gemeinden gestattet, ihre Entwicklung selbst zu steuern. Sie umfasst den Flächennutzungsplan, den Bebauungsplan und städtebauliche Satzungen über den Innen- bzw. Außenbereich sowie über die Gestaltung. Die Gemeinde bzw. das Amt stellt sowohl den Flächennutzungsplan als auch den Bebauungsplan in eigener Verantwortung auf. Andere Lebensbereiche, wie z. B. die ärztliche Versorgung oder die Nahversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, sind keine hoheitlichen Aufgaben und können daher auf kommunaler Ebene zwar mit beeinflusst, aber nicht aktiv ausgestaltet werden.

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

Anhang 4: Zustandsanalyse „Verkehr in der Region Usedom“

Inhalt

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

Tabellenverzeichnis

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

Abbildungsverzeichnis

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

1 Verkehrsmittelwahl

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

1.1 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

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

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

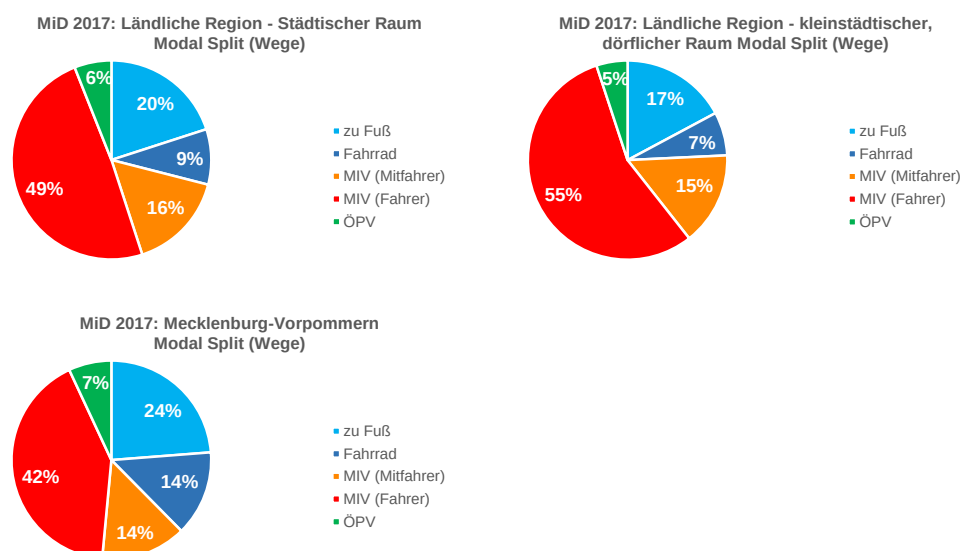


Abbildung 1: Modal-Split (alle Wegezwecke) in Usedom-typische Raumtypen und in Mecklenburg-Vorpommern (MiD 2017)

1.2 Verkehrsmittelwahl der Touristen

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

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

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

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

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

2 Verkehrssystem und Nutzung

2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Straßennetz

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

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

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

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



Abbildung 2: Überörtliche Verkehrsanbindung im Straßennetz

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

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

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

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

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

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

2.2 Kfz-Verkehrsaufkommen

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

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



Abbildung 3: Lage der automatischen Zählstellen im Straßennetz

Verkehrsaufkommen an den deutschen Inselzufahrten / Schwerververkehrsanteil

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

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

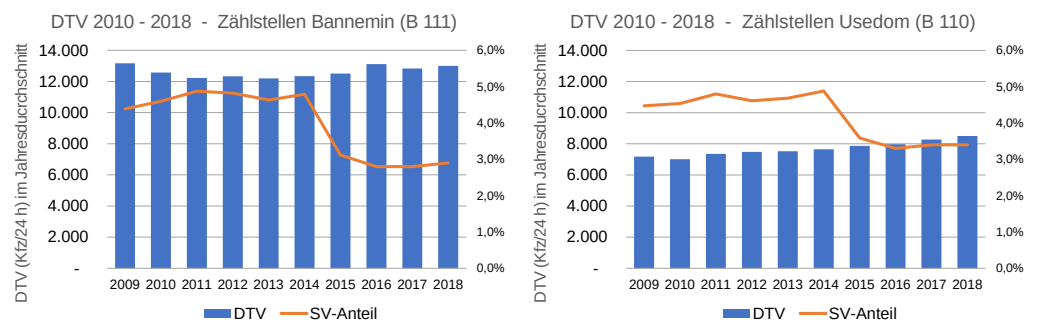


Abbildung 4: Durchschnittliches tägliches Kfz-Verkehrsaufkommen (DTV) an den Inselzufahrten Bannemin (B 111) und Usedom Stadt (B 110) im Zeitraum 2009 bis 2018

Saisonale und wochentägliche Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens

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

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

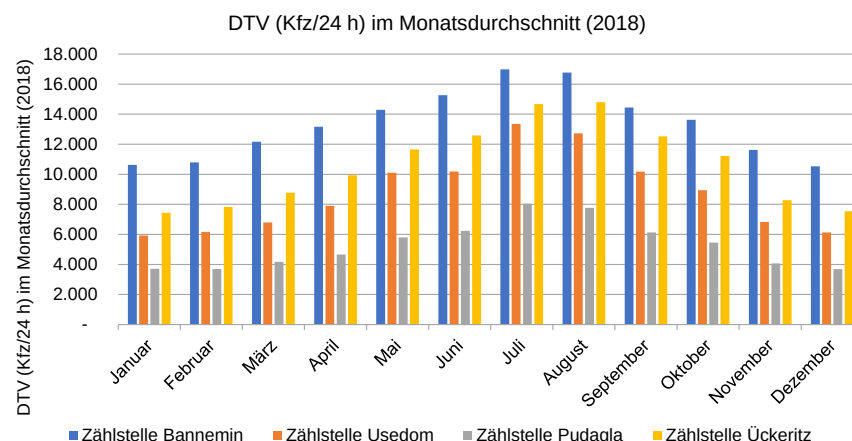


Abbildung 5: DTV (Kfz/24 h) im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018

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

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

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

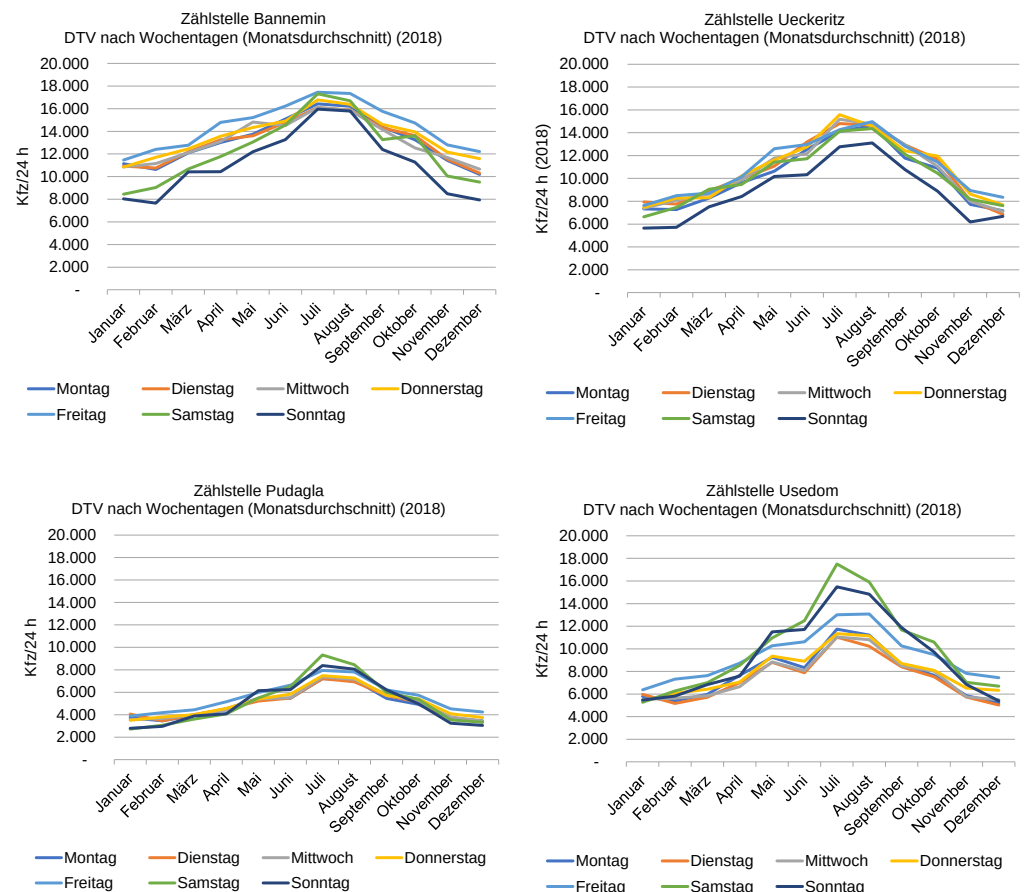


Abbildung 6: DTV je Wochentag im Monatsdurchschnitt an den vier Zählstellen im Jahr 2018

Verteilung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf in der Hauptsaison

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

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

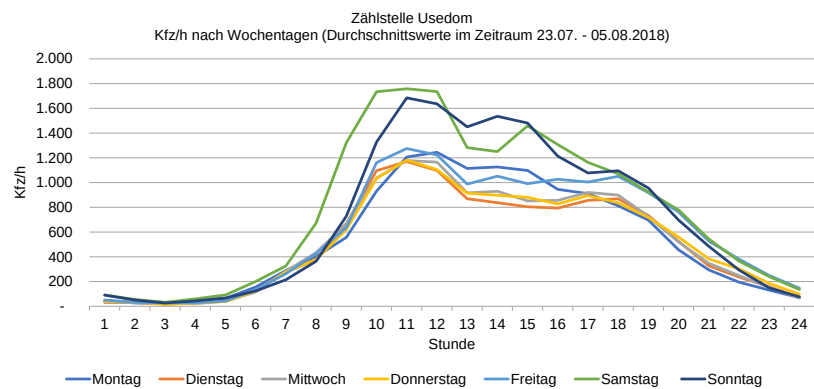
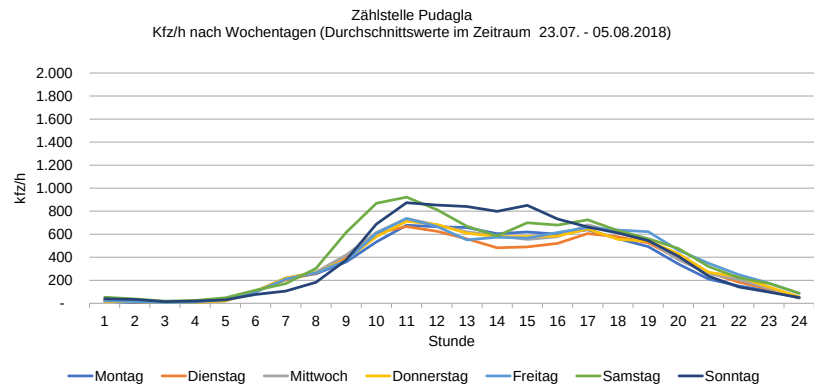
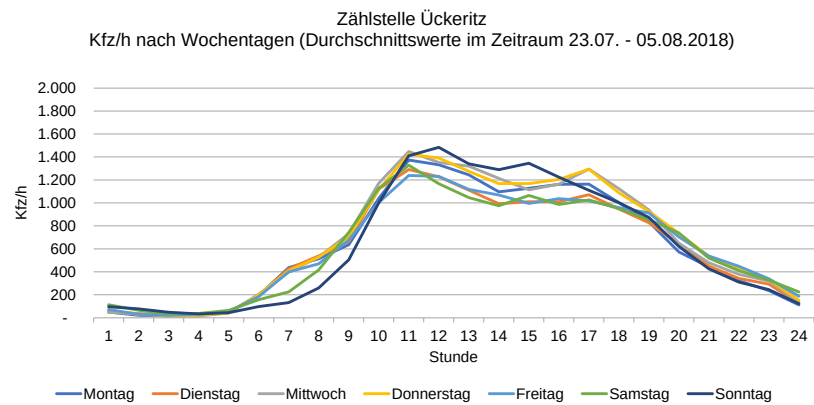
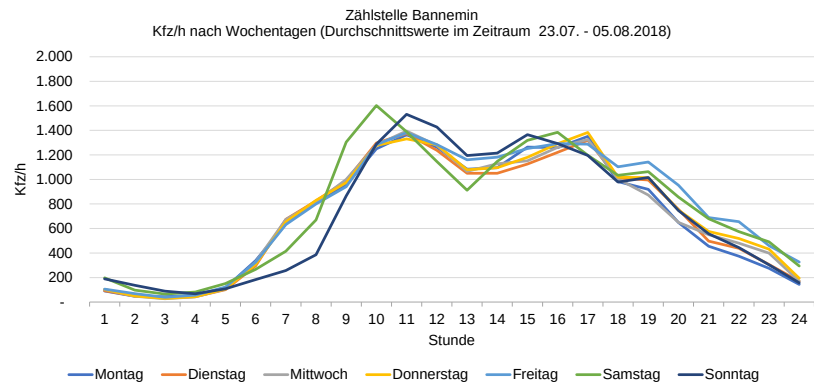


Abbildung 7: Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf während der Hauptsaison an den vier Zählstellen im Jahr 2018

Spitzenbelastungen im Kfz-Verkehr

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

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

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

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

Verkehrslenkung

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

Feste Swinequerung in Świnoujście (Swinemünde)

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

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

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

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

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

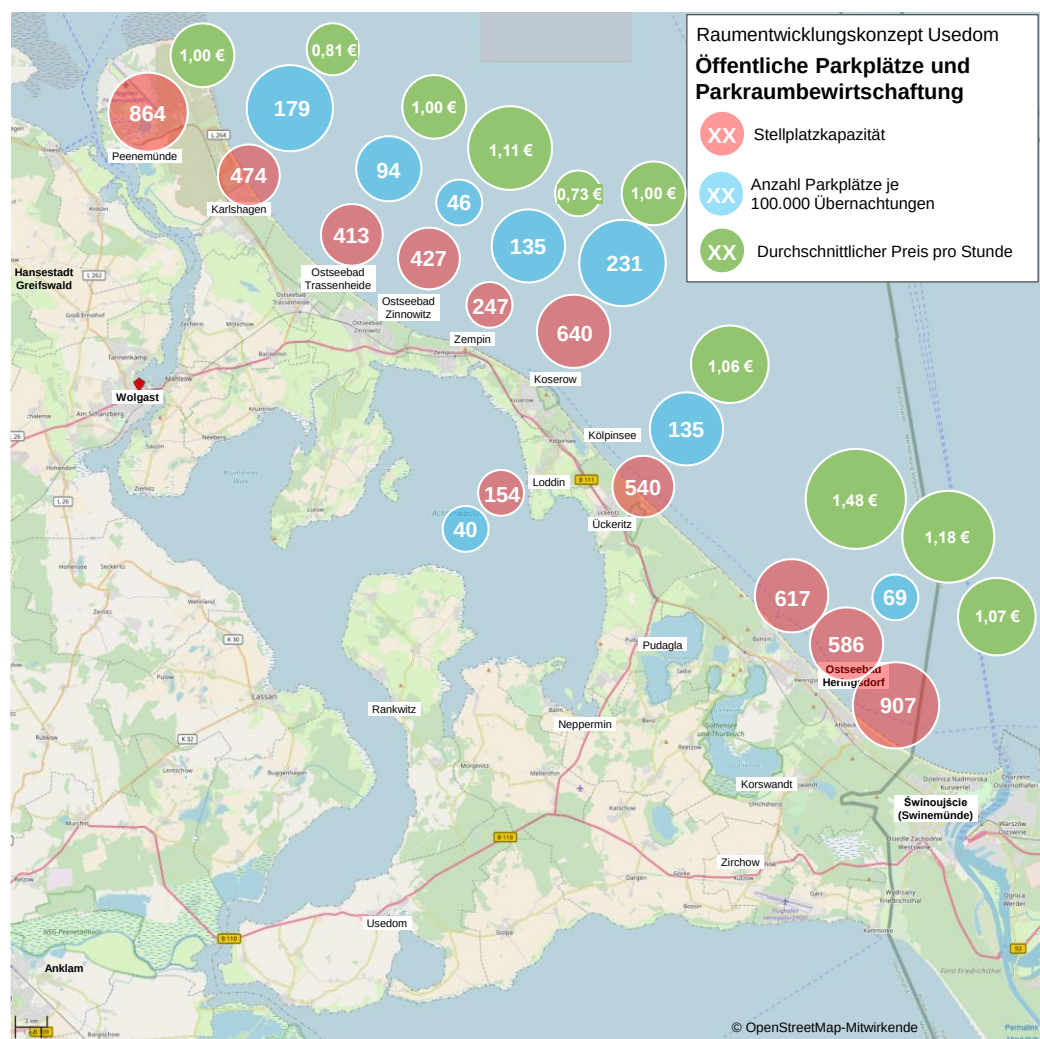
Gemeinsam ist allen Prognosefällen die Berücksichtigung eines allgemeinen Zuwachses im Gesamtverkehr um insgesamt rd. 13 %, vor allem aufgrund des Anstiegs der Gästezahlen auf Usedom und einer Zunahme des Ausflugsverkehrs, sowie des Schwerverkehrs um 32 %. Hinzu kommen Mehrverkehre aufgrund der festen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

2.3 Ruhender Kfz-Verkehr

Kapazitäten der öffentlichen Parkplätze

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

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



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

Abbildung 8: Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Stellplatzkapazitäten und Parkgebühren

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

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

Parkraumbewirtschaftung

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

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

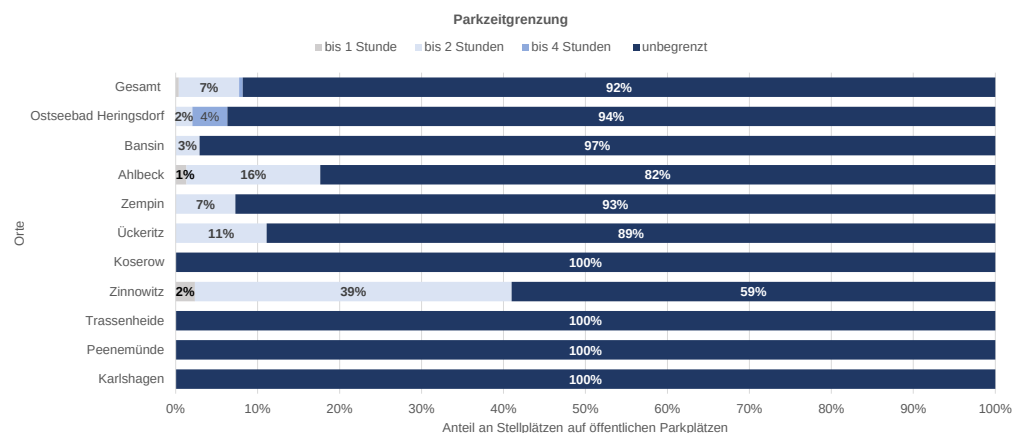


Abbildung 9: Öffentliche Parkplätze auf Usedom – Parkzeitbegrenzung

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

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

Parkgebühren für die Nachtstunden sind sehr unterschiedlich geregelt, in Ückeritz gibt es wenige Stellplätze mit gesondertem Nachttarif, in Koserow werden die Parkgebühren zwischen 22:00 und 8:00 Uhr ausgesetzt und in Trassenheide werden Nachtstunden wie Tagesstunde abgerechnet.

Elektroladestationen

Derzeit existieren auf der Insel Usedom einige Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Die räumliche Verteilung der Ladestationen ist heterogen mit einem Aufkommensschwerpunkt in Heringsdorf und Ahlbeck. Vereinzelt ist auch entlang der Küsten und im Hinterland die Möglichkeit zum Elektroladen gegeben. Überwiegend werden 22W-Lader verwendet. Der Großteil der Ladestationen wird durch die Inselwerke Bürgerenergiegenossenschaft betrieben. Vereinzelt bieten Hotels auch die Möglichkeit Fahrzeuge des Herstellers TESLA zu laden.

2.4 Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

Angebot im Schienenpersonenverkehr (SPV)/ Usedomer Bäderbahn (UBB)

Die Usedomer Bäderbahn betreibt sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Untersuchungsgebiet. Das SPNV-Liniennetz ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Grafik: UBB

Abbildung 10: SPNV-Liniennetz auf der Insel Usedom

Im Bahnverkehr ist die Insel Usedom über die Regionalbahnlinie RB 23 (Züssow – Wolgast – Ahlbeck – Świnoujście (Swinemünde)) erreichbar. In Züssow besteht Anschluss an das Regional- und Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Östlicher Endpunkt der Bahnlinie ist seit September 2008 der Bahnhof Świnoujście (Swinemünde) Centrum; ein Anschluss an das polnische Bahnnetz besteht jedoch nicht, da der Bahnhof Świnoujście (Swinemünde) Centrum westlich der Swine auf der Insel Usedom liegt.

Darüber hinaus verkehrt auf der Insel Usedom die Linie RB 24 zwischen Peenemünde und Zinnowitz mit Zwischenhalten in Karlshagen und Trassenmoor im 1-h-Takt. In Zinnowitz besteht Anschluss zu den Linien RB 23.

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

Tabelle 4: Linien, Linienverlauf und Zwischenhalte der Bahnlinien

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

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

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

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

Tabelle 5: Fahrtenangebot der RB-Linien 23 und 24

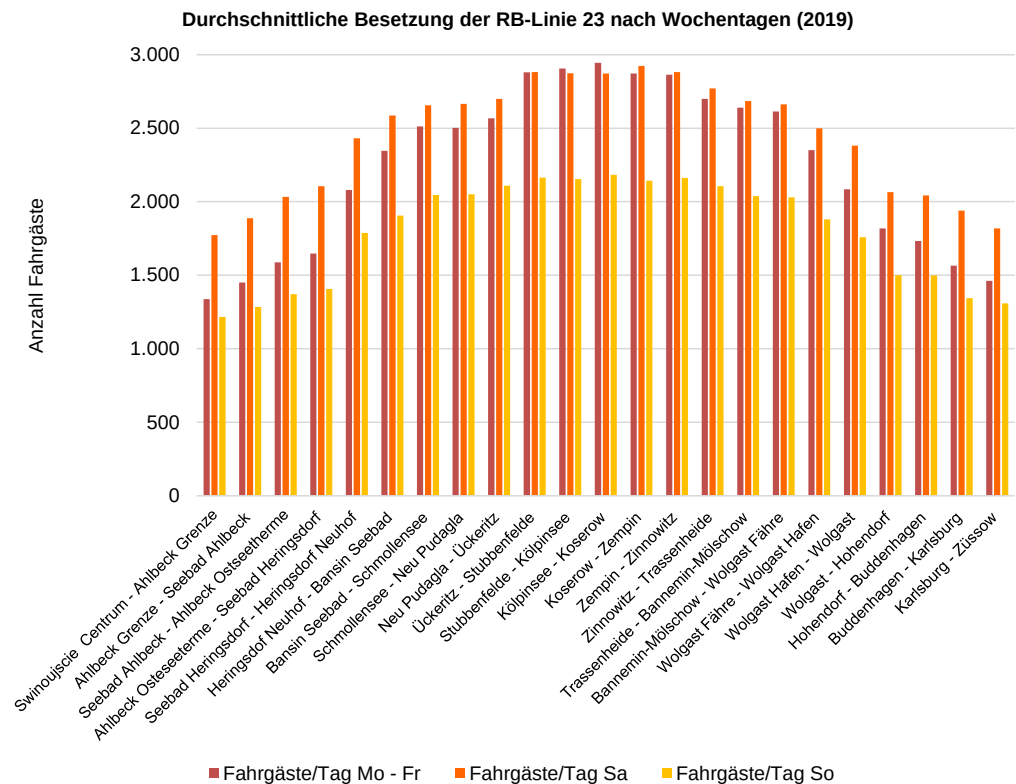
Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr

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

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

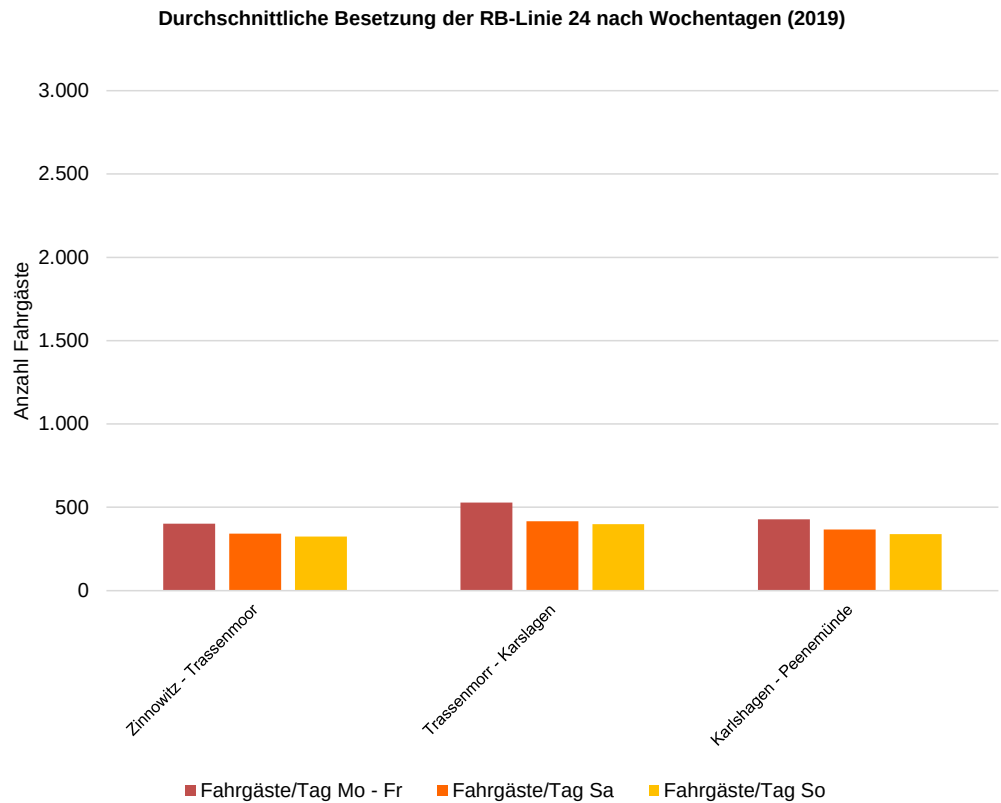
Entsprechend der saisonalen Schwankungen bei den Gästezahlen sind die Fahrgastzahlen im Sommer deutlich höher als im Winter, weshalb das Fahrtenangebot von einem 1-h-Takt zu einem 30-min-Takt verdichtet wird. Dennoch kommt es an Spitzentagen in der Hauptsaison immer wieder zu Kapazitätsengpässen und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

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



Daten: VMV

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



Daten: VMV

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

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

Angebot im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Regionalbus)

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



Grafik: UBB

Abbildung 13: Busliniennetz der Usedomer Bäderbahn

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

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

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

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

Tabelle 6: ÖSPV-Angebot im Untersuchungsgebiet

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

Die Regionalbuslinien werden als Insel-Entdeckertouren touristisch vermarktet:

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

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

Nachfrage im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Regionalbus)

Kaiserbäderlinie

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

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

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

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

KaiserbäderCard

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

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

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

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

Preise:

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

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

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

Sonstige Regionalbuslinien

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

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

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

Fernbus

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

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

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

2.5 Radverkehr

Fahrradnutzung

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

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

Fahrradinfrastruktur

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

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

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

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

Fahrradverleih

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

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

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

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



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

Abbildung 14: Stationsnetz des öffentlichen Fahrrad-Verleihsystems UsedomRad

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

2.6 Fußverkehr

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

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

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

2.7 Flugverkehr

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

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

3 Analyse der Erreichbarkeit im Verkehrsmittelvergleich

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

Erreichbarkeit überregionaler Ziele

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

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

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

Tabelle 7: Analyse der Erreichbarkeit überregionaler Ziele

Vor-Ort-Verkehr

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

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

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

Tabelle 8: Analyse der Erreichbarkeit lokaler Ziele

4 Rechtliche Aspekte und Zuständigkeiten

Straßen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ruhender Kfz-Verkehr / öffentliche Parkplätze

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

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

ÖPNV in Deutschland

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Besonderheiten bei grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsangeboten

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

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

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

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

Anhang 5: Auswertung vorliegender Studien und Planwerke zu Leitbildaussagen und Zielen in den Bereichen

- Tourismus
- Leben und Arbeiten
- Mobilität und Verkehr

Inhalt

1	Vorhandene Leitbilder zum Tourismus	4
1.1	Leitbildaussagen aus dem Tourismuskonzept Usedom und Fortschreibung	4
1.2	Touristische Leitbildaussagen aus Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) (Kreisentwicklungskonzept) Landkreis Vorpommern-Greifswald (3/2018)	4
1.3	Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (02/2015)	5
1.4	Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Verkehrskonzept Usedom-Wollin (2006)	6
2	Vorhandene Leitbilder zum Leben und Arbeiten in der Region	7
2.1	Leitbild aus Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Vorpommern-Greifswald (= Kreisentwicklungskonzept) (03/2018)	7
2.2	Leitbild aus dem Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald (2015)	7
2.3	Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Leitbilder mit Relevanz für Leben und Arbeiten in der Region	8
3	Vorhandene Leitbildaussagen und Ziele zu Mobilität und Verkehr	9
3.1	Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen und Ziele	9
3.1.1	Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen	9
3.1.2	Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele	11
3.2	Leitbildaussagen und Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.2.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.2.2	Bewertung der Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.3	Leitbildaussagen und Ziele zum Ruhenden Kfz-Verkehr	15
3.4	Leitbildaussagen und Ziele zum ÖPNV	15
3.4.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum ÖPNV	15
3.4.2	Bewertung der Ziele zum ÖPNV	16
3.5	Leitbildaussagen und Ziele zum Rad- und Fußverkehr	18
3.5.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr	18
3.5.2	Bewertung der Ziele zum Rad- und Fußverkehr	19
3.6	Leitbildaussagen und Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr	21
3.6.1	Bewertung und Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr	21

3.6.2	Bewertung der Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr	21
-------	---	----

1 Vorhandene Leitbilder zum Tourismus

1.1 Leitbildaussagen aus dem Tourismuskonzept Usedom und Fortschreibung

Die Tourismusentwicklung auf der Insel Usedom basiert im Wesentlichen noch auf den Aussagen des „**Tourismuskonzeptes Usedom 2015**“ von 1998 (projectM). Ein klassisches Leitbild wurde dort nicht formuliert. Es finden sich aber „Leitziele und Strategien“ zur Tourismusentwicklung der Insel Usedom, die als konkrete Entwicklungsziele (S.180) dargestellt werden. Grundsätzliches Ziel ist die Steigerung der Auslastung. Dazu soll ein jährliches Wachstum von 2,5 % pro Jahr bei den Übernachtungen bis 2015 angestrebt werden. Dies wird als im Einklang mit dem Verkehrsentwicklungskonzept, in dem auch ein solches Wachstum für vertretbar gehalten wird, betrachtet (S. 181). Dieses Wachstum soll durch eine Steigerung der Auslastung, vor allem außerhalb der Sommersaison, und nicht durch neue Kapazitäten erreicht werden.

Die „**Fortschreibung des Tourismuskonzeptes Insel Usedom 2015 – 2020**“ von 2014 (Kohl & Partner) hat primär die Optimierung der touristischen Organisationsstrukturen auf Usedom als Ziel und entwickelt dazu Vorschläge. Während das Tourismuskonzept von 1998 auf Inlandstourismus fokussierte, kommt in der Fortschreibung von 2014 nun noch eine Ausrichtung auf internationale Märkte hinzu, für die der Fortbestand des Flughafen Usedom abgesichert werden soll. Natur, Kultur, Wellness und Gesundheit sowie Strand und Baden stehen im Mittelpunkt der touristischen Positionierung von Usedom, die um eine Ausrichtung zum MICE-Markt ergänzt wird.

1.2 Touristische Leitbildaussagen aus Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) (Kreientwicklungskonzept) Landkreis Vorpommern-Greifswald (3/2018)

Unter dem Leitbild „nordisch verlockend – Vorpommern-Greifswald – der Landkreis zum Bleiben und Kommen“ werden folgende Leitlinien für die Tourismusentwicklung formuliert, die von Relevanz für die Insel Usedom sind:

- Als Treffpunkt verschiedener Kulturen im Ostseeraum bilden Vorpommern und der Landkreis Vorpommern-Greifswald eine Brücke zwischen verschiedenen europäischen Räumen. Zur **Bewahrung des (bau-)kulturellen Erbes** sollen die **Bauten der Hansevergangenheit und der Seebädertradition, die alten Guts- und Herrenhäuser** und weitere Zeugnisse der Vergangenheit **gesichert und entwickelt** werden.
- Der Landkreis fördert ein vielschichtiges (in der Tiefe) und ein vielseitiges (in der Breite) kulturelles Angebot zur Daseinsvorsorge, zur Bildung, zur Identitätsbildung, zur Freizeitgestaltung und in Vernetzung mit dem Tourismus, das flächendeckend gewährleistet wird.
- Als Grundlage für eine besondere Erholungs- und Erlebnisqualität im Landkreis Vorpommern-Greifswald sichert der Landkreis eine **vielfältige Natur- und Kulturlandschaft auf dem vorpommerschen Festland und an der Ostseeküste**. Naturbesonderheiten entdecken, zu Fuß, auf dem Rad oder mit dem Pferd die Landschaften erkunden, auf dem

Wasser oder an Land sportlich aktiv sein, sich über Geschichte und Tradition in den Museen informieren, an kulturellen und sportlichen Veranstaltungen partizipieren, mit Wellness- und Gesundheitsangeboten neue Kraft schöpfen stehen im Mittelpunkt des touristischen Angebots.

- Der Tourismus stellt einen wichtigen und beschäftigungsintensiven Wirtschaftsfaktor in der Region dar. Er ist bedeutender Einkommens- und Imagefaktor. Bei der Weiterentwicklung der Infrastrukturen und Angebote verschreibt sich der Landkreis dem **Thema Nachhaltigkeit**. Dazu werden die **Interessen der Bevölkerung, von Wirtschaft und von Natur mit den Bedürfnissen der Gäste vereint und ein umwelt- und sozialverträglicher Tourismus gefördert**. Der Landkreis setzt somit auf eine **kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung, die Wahrung der besonderen Naturausstattung, die Sicherung der Beschäftigungspotentiale** sowie die Stärkung des Tourismus ... und die nachhaltige touristische Weiterentwicklung der Insel Usedom.
- Dabei wird auch **Qualität** großgeschrieben. Dies umfasst auch bspw. Maßnahmen zur **Barrierefreiheit, zu touristischen Informations- und Leitsystemen, zu attraktiven Stadt-/Ortsbildern**. Eine gut ausgebaute und gepflegte touristische Infrastruktur an Land und am Wasser sowie zielgruppengerechte Dienstleistungen und Erlebnisangebote, auch für internationale Gäste sollen gefördert werden.
- Engagierte, vernetzte touristische Leistungsträger, leistungsfähige und abgestimmte Verkehrsinfrastrukturen sowie innovative und zielgruppengerechte Angebotskombinationen bilden dafür die Basis.

1.3 Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (02/2015)

Im Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) für den Landkreis Vorpommern-Greifswald wird ein **Leitbild** entwickelt, das die Zukunftsvision für den Landkreis wie folgt beschreibt: „**Landkreis Vorpommern-Greifswald. Der Landkreis zum Bleiben und Kommen. Natürlich, lebenswert und erholsam in Nachbarschaft zu Polen**“.

Die Tourismusentwicklung stellt dazu ein wichtiges **Ziel dar und wird mit der Sicherung und Weiterentwicklung des Tourismus im ländlichen Raum** beschrieben. Dies trifft vor allem für das Hinterland und Achterwasser Usedom zu. Die touristische Attraktivität hat eine große Bedeutung in der künftigen Entwicklung des Landkreises, da der Tourismus einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt. Hier geht es insbesondere um die **Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur (z.B. im Bereich Freizeitwegenetz, Wasser, Naturerleben, Landtourismus etc.)**. Weitere Zielstellung ist dabei die **Qualifizierung, Angebotsvernetzung und Produktentwicklung**. Eine Sicherung der Service- und Angebotsqualität ist bei allen Zielen unerlässlich. (IREK-VG 2015, S. 113, 114). Dieses Leitbild betont die **Nachbarschaft zu Polen**, was für die Insel Usedom einen besonderen Stellenwert hat.

1.4 Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Verkehrskonzept Usedom-Wollin (2006)

Auch im Integrierten Verkehrskonzept (IVK) für Usedom-Wollin von 2006 werden Leitbildaussagen für die Tourismusentwicklung getroffen. Hier wird die **Entwicklung einer europäischen Modellregion für nachhaltige Mobilität und Tourismus** als Leitbild formuliert.

Dies wird durch das **Ziel des dauerhaften Erhalts des Tourismus als wichtige Einnahmequelle für den deutschen und den polnischen Teil des Gebiets Usedom-Wollin** sowie das Ziel der **dauerhafte Sicherung der Qualitätsmerkmale der Region: Ruhe, unberührte Natur, Flora, Fauna, Strände**, welche die Grundlage des Tourismus darstellen, untersetzt.

Unterschiedliche **Handlungsoptionen** zeigen auf, wie diese Ziele erreicht werden können. Die **Bestimmung von Kapazitätsgrenzen** der verschiedenen Räume aus ökologischer und damit touristischer Sicht, ist eine der Optionen mit besonderer Relevanz, da die Kapazität dabei nicht allein von der Anzahl Urlauber und Tagesgäste bestimmt werden soll, sondern auch vom Verhalten, insbesondere dem **Mobilitätsverhalten der Gäste**, und von der **verkehrlichen Intensität Ihrer Versorgung**. Die **Steuerung der weiteren Zunahme der touristischen Nachfrage in Räume und Zeiten, in denen noch Kapazitätsreserven** bestehen, stellt eine weitere Handlungsoption dar.

2 Vorhandene Leitbilder zum Leben und Arbeiten in der Region

2.1 Leitbild aus Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Vorpommern-Greifswald (= Kreisentwicklungskonzept) (03/2018)

Unter dem Leitbild „*nordisch verlockend – Vorpommern-Greifswald – der Landkreis zum Bleiben und Kommen*“ werden folgende Leitlinien zum Leben in der Region formuliert.

Die Qualität des Lebens in der Region wird über mehrere Handlungsfelder adressiert. Dabei handelt es sich um die Handlungsfelder: Grundversorgung für Jung und Alt, Siedlungs- und Flächennutzung, Kultur- und Freizeitangebote, Mobilität und verkehrliche Infrastruktur, Berufsbildung und Nachwuchs sowie Regionale Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit. Das Leitbild will dazu motivieren, den Landkreis als attraktiven Lebensraum wahrzunehmen und durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegenzuwirken.

2.2 Leitbild aus dem Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald (2015)

Als Leitbild für die ländliche Entwicklung im Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde formuliert: „Vorpommern-Greifswald - unsere Region. Der Landkreis zum Bleiben und Kommen. Natürlich, lebenswert und erholsam in Nachbarschaft zu Polen“. Vier Entwicklungsziele untersetzen das Leitbild: Sicherung der Lebensqualität und nachhaltigen Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum. Stärkung des Landkreises als attraktiver Arbeits- und Wirtschaftsraum sowie der regionalen Wettbewerbsfähigkeit. Weiterentwicklung des Tourismus im ländlichen Raum und Sicherung der natürlichen Grundlagen und Ressourceneffizienz. Zehn Handlungsfelder präzisieren diese vier Entwicklungsziele: Siedlungs- und Flächenentwicklung, Kultur- und Freizeitangebot, Mobilität und verkehrliche Infrastruktur, Tourismus im ländlichen Raum, Berufsbildung und Nachwuchssicherung, Regionale Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit, Natur und Umwelt, Erneuerbare Energien und Klimaschutz sowie Querschnittsthemen.

Das Ziel Sicherung der Lebensqualität und nachhaltige Siedlungsentwicklung fokussiert auf einen attraktiven Lebensraum für Jung und Alt. Dies beinhaltet die Sicherung der sozialen Basisdienstleistungen, wie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen, Nahversorgungsangebote sowie gesundheits- und pflegebezogene Einrichtungen. Aber auch die Pflege der Ortsbilder sowie attraktive Freizeit- und Kulturangebote sollen eine wichtige Rolle spielen. Ergänzend kommt der Mobilität und verkehrlichen Infrastruktur besondere Bedeutung zu, denn die ländliche Verkehrs- und Wegeinfrastruktur bildet die Grundlage für eine wirtschaftliche Entwicklung sowie auch für die sozio-kulturelle Verbundenheit der Region. Übergreifende Zielstellung ist es dabei, ein Verbleiben der Bevölkerung aller Generationen im ländlichen Raum zu ermöglichen und zudem neue Menschen für den Landkreis zu gewinnen.

Des Weiteren ist zur Entwicklung des ländlichen Raumes eine attraktive Arbeits- und Wirtschaftssituation wichtige Grundlage. Von zentraler Bedeutung wird gesehen, Berufseinsteiger in der Region zu halten und weitere Fachkräfte für die Region zu gewinnen. Zudem sollen die Stärkung der regionalen Wertschöpfung und der Ausbau regionaler sowie kleinflächiger Wertschöpfungsketten besondere Berücksichtigung finden.

2.3 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Leitbilder mit Relevanz für Leben und Arbeiten in der Region

Beide Leitbilder wollen dazu motivieren, den Landkreis als attraktiven Lebensraum wahrzunehmen und durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegenzuwirken. Die Qualität des Lebens wird über unterschiedliche Handlungsfelder adressiert, wobei das IREK (2018) inhaltlich auf dem ILEK (2015) aufbaut. Daher sind die Handlungsfelder im ILEK zahlreicher und die Ausführungen umfassender. Eine Darstellung der Inhalte der einzelnen Handlungsfelder würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen, da alle Handlungsfelder für die Qualität von Leben und Arbeiten in der Region relevant sind.

3 Vorhandene Leitbildaussagen und Ziele zu Mobilität und Verkehr

3.1 Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen und Ziele

3.1.1 Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthalten eine Vielzahl von Leitbildaussagen zum künftigen Mobilitätsangebot in der Region Insel Usedom. Je nach Charakter und Betrachtungsraum der Quelle beziehen sich dabei Aussagen unmittelbar auf die Insel Usedom, oder sie lassen sich zumindest auch auf Usedom übertragen, wie z. B. bei landkreis- oder landesweit gültigen Planwerken, die oftmals ein Leitbild für bestimmte Raumtypen formulieren, zu denen auch Usedom gehört.

Viele Aussagen und Festlegungen entsprechen sich inhaltlich, auch wenn teilweise unterschiedliche Begriffe oder Formulierungen gewählt wurden. Die Quellen decken einen relativ langen Zeitraum der verkehrspolitischen Willensbildung von fast fünfzehn Jahren ab. Umso erstaunlicher wirken die Kontinuität und die Konsequenz, mit der das übergeordnete Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in allen Quellen postuliert wird. Ein Paradigmenwechsel ist ebenso wenig festzustellen wie Widersprüche oder Gegensätze zwischen den Aussagen. Lediglich die Aussage im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018), dass *„bei der Verkehrsplanung und deren praktischer Umsetzung [...] die verschiedenen Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln“* [sind], lässt Interpretationsspielräume zu, ob „Gleichberechtigung“ auch bedeutet, dass der bislang oftmals begünstigte motorisierte Individualverkehr zugunsten des benachteiligten Rad- und Fußverkehr zukünftig schlechter gestellt werden darf, um mehr „Augenhöhe“ zwischen den Verkehrsarten zu schaffen, wenn es beispielsweise um die Neuverteilung der knappen Ressource „Verkehrsfläche“ geht.

Zusammenfassung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen:

- Ein ausreichendes und angemessenes Mobilitätsangebot sichert die Erreichbarkeit der Region in einer angemessenen Zeit sowohl großräumig als auch kleinteilig.
- Der Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung und des Gesundheitswesens sowie zu touristischen Infrastrukturen – und damit die Teilnahme der Bevölkerung am gesellschaftlichen Leben – ist gewährleistet.
- Das Mobilitätsangebot sichert die Position der Region Insel Usedom im internationalen Wettbewerb.
- Mobilität findet ressourcenschonend statt. Verkehr wird so weit wie möglich vermieden oder auf umweltschonende Weise durchgeführt. Usedom ist verkehrsarm, insbesondere „auto-verkehrsarm“.
- Mobilität ist allen Menschen zu vertretbaren Kosten möglich.

- Ein integriertes Mobilitätsangebot vernetzt den Individualverkehr mit dem Öffentlichen Personenverkehr (intermodales Verkehrssystem).
- Alle Verkehrsmittel werden bei Planung und Umsetzung gleichberechtigt behandelt.
- Mobilität ist grundsätzlich barrierefrei möglich.
- Durch ein frühzeitiges Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen ist das Mobilitätsangebot bürgernah.

Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Mobilität und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Erreichbarkeit aller Landesteile innerhalb einer angemessenen Zeit	ILVP (2018)
Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme der Einwohner am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Vorpommern-Greifswald dabei weiterhin stetig zu.	NVP (2017)
Internationale und großräumige Anbindung	NVP (2017)
Integrierte Mobilitätssicherung	NVP (2017)
Ermöglichung eines ausreichenden / angemessenen Mobilitätsangebots und der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben	NVP (2017)
Umweltwirkungen der Mobilität	
ressourcenschonendere Mobilität durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung	ILVP (2018)
Aufrechterhaltung der Mobilität auf verträgliche Weise	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, die „verkehrsarm“ ist, insbesondere „auto-verkehrsarm“	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage der Einwohner auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung / Mobilität und Tourismus	
Entwicklung einer touristischen Region mit guter Erreichbarkeit für Einwohner und Besucher ohne Nachteile im internationalen Wettbewerb	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, in der die negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht die touristische Entwicklung behindern (Anwachsen des Tourismus mit steigender Verkehrsnachfrage in der An- und Abreise => Maßnahmen zur Minimierung störender Einflüsse des Verkehrs)	IVK Usedom-Wollin (2006)
Erhalt der Erholungswirkung der Region durch eine verkehrsarme Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, die „verkehrsarm“ ist, insbesondere „autoverkehrsarm“, und daher eine hohe Erholungswirkung für Urlauber hat	IVK Usedom-Wollin (2006)

Sozial verträgliche Mobilität	
angemessenes Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger	ILVP (2018)
auch Menschen Mobilität zu ermöglichen, die über kein (eigenes) Auto verfügen	ILVP (2018)
Erreichbarkeit aller Landesteile zu vertretbaren Kosten	ILVP (2018)
Vernetzte Mobilität	
angemessenes Mobilitätsangebot aus Individualverkehr, Öffentlichem Personenverkehr oder einer Kombination beider	ILVP (2018)
Gleichberechtigung Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel bei Planung und Umsetzung	ILVP (2018)
Konzeption integrierter Verkehrsangebote in Stadt-Umland-Räumen	NVP (2017)
Barrierefreie Mobilität	
Mobilität soll grundsätzlich barrierefrei möglich sein	ILVP (2018)
Abstimmung und Beteiligung	
frühzeitiges und besseres Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen	ILVP (2018)

3.1.2 Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele

Die aus den Studien und Planwerken herausgearbeiteten verkehrsmittelübergreifenden Ziele korrespondieren sehr gut mit den entsprechenden Leitbildaussagen. Alle Themenbereiche von der Erreichbarkeit über Umweltwirkungen bis hin zu sozialen Aspekten und zur Verkehrssicherheit werden angesprochen. Insgesamt ergibt sich ein konsistentes Bild.

Zusammenfassung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele:

- verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit, insbesondere auch grenzüberschreitend zum Entwicklungsraum Świnoujście (Swinemünde), aber auch zum oberzentralen Entwicklungsraum Szczecin
- Aufrechterhalten der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt, auch im touristischen An- und Abreiseverkehr
- Nachfrageverlagerung vom MiV auf den "Umweltverbund" aus öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes
- Abbau von Barrieren für nachhaltige Mobilität, die die wirtschaftliche (v. a. touristische) Entwicklung behindern
- bessere Verknüpfung und attraktivere Gestaltung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die „verletzlichsten“ Verkehrsteilnehmer

- Weiterentwicklung der Barrierefreiheit bei umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

Verkehrsmittelübergreifende Ziele im Einzelnen

- Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Mobilität und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Weiterentwicklung der internationalen Verbindung zum oberzentralen Entwicklungsraum Stettin (östlichste Teile des Landkreises sind dem engeren Verflechtungsbereich der Großstadt Stettin zuzuordnen) sowie zum Entwicklungsraum Świnoujście (Swinemünde)	NVP (2017)
Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit auch der sensiblen Bereiche für die notwendigen Verkehre: Bewohner, Ver- und Entsorgung, Übernachtungsgäste in der An- und Abreise	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung der Erreichbarkeit der Region	IVK Usedom-Wollin (2006)
Umweltwirkungen der Mobilität	
Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	ILVP (2018)
Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage von der Straße auf den ÖPNV/SPNV und auf nicht motorisierte Mobilität (Urlauber lassen ihren Pkw nach der Anreise stehen und benutzen Bus, Bahn, Fahrrad und gehen zu Fuß, Einwohner der Insel und des Festlands nutzen Bus und Bahn auf dem Weg von und zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Grenze)	IVK Usedom-Wollin (2006)
stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr	NVP (2017)
Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung / Mobilität und Tourismus	
Abbau von Barrieren, die die wirtschaftliche Entwicklung behindern	IVK Usedom-Wollin (2006)
Maximierung des Anteils für den Umweltverbund bei der Anreise nach Usedom sowie bei der Mobilität auf Usedom und Wollin	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der An- und Abreise der Urlauber auf Bus und Bahn	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage der Urlauber während ihres Aufenthalts auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Vernetzte Mobilität	
höhere Attraktivität des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel + Fahrrad + Fußverkehr + Car-Sharing)	ILVP (2018)
bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel	ILVP (2018)
Vernetzung verschiedener Verkehrsträger	ILVP (2018)
Verkehrssicherheit	
mehr Verkehrssicherheit durch stärkere Berücksichtigung der „verletzlichsten“ Verkehrsteilnehmer	ILVP (2018)
Verkehrsunfälle – insbesondere solche mit schweren Folgen – so weit wie möglich zu verhindern	ILVP (2018)

Barrierefreie Mobilität	
Barrierefreiheit umfassend weiterentwickeln	ILVP (2018)

3.2 Leitbildaussagen und Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr

3.2.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum Fließenden Kfz-Verkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthielten praktisch keine Leitbildaussagen zum fließenden Kfz-Verkehr. Ein Grund hierfür könnte sein, dass das Leitbild der „autogerechten Mobilität“ vielerorts bereits Realität ist und dass daher eher Leitbilder formuliert werden, die alternative Entwicklungsoptionen aufzeigen. Eine visionäre Aussage zum künftigen Umgang mit dem „Auto“ fand sich daher nur in einer Quelle, dem Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wollin (2006): Mobilität in der Region Insel Usedom ist „autoverkehrsarm“ und hat daher eine hohe Erholungswirkung für Urlauber.

3.2.2 Bewertung der Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr

Die ermittelten konkreten Ziele zum fließenden Kfz-Verkehr streben vor allem eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, dessen optimalere Verteilung sowie eine Umkehr beim Infrastrukturausbau an. Im Widerspruch dazu scheint das Ziel zu stehen, die Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen zu verbessern und die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr zu erhöhen, was eigentlich einer Förderung des Kfz-Verkehrs entspricht.

Zusammenfassung der Ziele um Fließenden Kfz-Verkehr:

- Verbesserung der Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr als Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit
- Verringerung der negativen Auswirkungen des fließenden Kfz-Verkehrs auf die natürliche und menschliche Umwelt, vor allem in den für die wirtschaftliche touristische Entwicklung sensiblen Bereichen
- Reduzierung der Verkehrsmengen und Fahrtlängen im MiV sowie Vermeidung von Durchgangsverkehren (v. a. im Schwerverkehr)
- Räumlich und zeitlich optimale Verteilung des (verbleibenden) fließenden Kfz-Verkehrs und Verlagerung in weniger belastete Bereiche
Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr
- Verringerung des Finanzierungsaufwands für die Bewältigung des Straßenverkehrs auf ein Minimum
- Straßenerhaltung mit Priorität vor Neu-, Um- und Ausbau!

Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Fließender Kfz-Verkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Verbesserung der Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen und der Erreichbarkeit der Region im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Umweltwirkungen	
Reduzierung der Verkehrsmengen in sensiblen Bereichen auf verträgliche Größenordnung	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung Fahrtlängen auf der Insel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen auf die natürliche Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen auf die menschliche Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Tourismus	
Vermeidung von Durchgangsverkehr auf den Inseln, insbesondere des Schwerlastverkehrs	IVK Usedom-Wollin (2006)
Begrenzung der Zunahme der Belastungen im Straßenverkehr insbesondere in der Hauptsaison in den sensiblen Bereichen, in denen dies zu einer Beeinträchtigung der wirtschaftlichen, insbesondere der touristischen Entwicklung führt: Kurbereiche, Seebäder, Nationalpark	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs, insbesondere in den für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung sensiblen Bereichen durch Verringerung der Verkehrsmengen und / oder der Geschwindigkeiten hauptsächlich in der Hauptsaison	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Verkehrslenkung	
Räumliche Verlagerung der (Kfz-Verkehrs-)Nachfrage in weniger belastete Bereiche mit Kapazitätsreserven	IVK Usedom-Wollin (2006)
Optimale räumliche Verteilung des Straßenverkehrs auf die vorhandenen Strecken	IVK Usedom-Wollin (2006)
Optimale zeitliche Verteilung des Straßenverkehrs	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Verkehrssicherheit	
Erhöhung der Sicherheit im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Finanzierung	
Straßenbau (investiv): Erhaltung vor Neu-, Um- und Ausbau	ILVP (2018)
Reduzierung des investiven und betrieblichen Finanzaufwandes für die Bewältigung des Straßenverkehrs auf ein Minimum	IVK Usedom-Wollin (2006)

3.3 Leitbildaussagen und Ziele zum Ruhenden Kfz-Verkehr

Leitbildaussagen oder Ziele zum ruhenden Kfz-Verkehr, z. B. in Bezug auf Flächenkonkurrenz, Parkraummanagement und -bewirtschaftung, enthält keine der ausgewerteten Studien und Planwerke.

3.4 Leitbildaussagen und Ziele zum ÖPNV

3.4.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum ÖPNV

Die Leitbildaussagen zum ÖPNV skizzieren eine stärkere Orientierung am Bedarf und damit u.a. auch eine größere Flexibilität sowie eine starke Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel untereinander als auch mit anderen Verkehrsmitteln. Es werden jedoch keine Leitbilder dazu formuliert, dass unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse haben können, je nach Altersgruppen, Lebensphase oder Status (Einwohner vs. Touristen) und wie der ÖPNV darauf reagieren soll.

Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum ÖPNV:

- Das ÖPNV-Angebot entspricht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung.
- Das bedarfsgerechte ÖPNV-Angebot beruht auf der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern und beachtet somit den Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatz.
- Kennzeichen des ÖPNV ist ein enges und abgestimmtes Zusammenspiel aller öffentlichen und privaten Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, mit guten Verknüpfungen zum Pkw- und Fahrradverkehr. Das integrierte Bedienangebot hat aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Tarife.
- Die Reisezeiten im ÖPNV sind wettbewerbsfähig zu denen des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
- Der ÖPNV ist bezahlbar und konsequent barrierefrei.

Leitbildaussagen zum ÖPNV im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

ÖPNV und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
ländliche Räume: angemessene Gestaltung des ÖPNV durch enges und abgestimmtes Zusammenspiel aller öffentlichen und privaten Verkehrssysteme	ILVP (2018)
Der ÖPNV ist an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen auszurichten. Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung.	NVP (2017)
Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung gewährleisten.	NVP (2017)

Sozial verträgliche Mobilität / Barrierefreier ÖPNV	
Öffentliche Mobilität soll bezahlbar bleiben. Mobilität soll grundsätzlich barrierefrei möglich sein	ILVP (2018)
konsequente Barrierefreiheit	ILVP (2018)
Anstreben eines barrierefreien ÖPNV-Systems	NVP (2017)
vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV	NVP (2017)
ÖPNV-Finanzierung	
Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung gewährleisten und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes im Sinne der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum MIV ausgebaut werden.	
Vernetzter/Integrierter ÖPNV	
Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln.	NVP (2017)
Integrierte Mobilitätsangebote statt einzelne Beförderungsdienstleistungen	ILVP (2018)
Verkehrsmittel aufeinander abstimmen	ILVP (2018)
Integration der verschiedenen Verkehrsträger Bahn, Bus, Schiff, Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, gute Verknüpfung zum Pkw- und Fahrradverkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Gesamtkonzept für einen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu integrierten Gesamtkonzepten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten	NVP (2017)
ÖPNV-Angebot	
wettbewerbsfähigen Reisezeiten im ÖPNV gegenüber motorisiertem Individualverkehr (MIV)	NVP (2017)

3.4.2 Bewertung der Ziele zum ÖPNV

Wie bei den verkehrsmittelübergreifenden Zielen auch greifen die Ziele zum ÖPNV die Leitbildaussagen (bedarfsgerecht, integriert, effizient) auf und konkretisieren diese weiter im Hinblick auf die vom ÖPNV zu leistende Beiträge.

Zusammenfassung der Ziele zum ÖPNV:

- Gewährleistung der ÖPNV-Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Gleichzeitig Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Freizeit- und Tourismusverkehr durch eine stärkere Berücksichtigung der entsprechenden Nachfrage
- Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Unterstützung der klimapolitischen Ziele der Region durch den ÖPNV
- Berücksichtigung der spezifischen Belange von schwächeren Verkehrsteilnehmern und benachteiligten Bevölkerungsgruppen bei der ÖPNV-Infrastruktur und beim ÖPNV-Angebot

- Anstreben von realistischen Lösungen zur Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Wirtschaftliche (d. h. nachfragegerechte) Entwicklung des ÖPNV-Angebots und effiziente, transparente und nachhaltige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung
- Weiterentwicklung und Verbesserung der multimodalen Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsangeboten und Verkehrsmitteln
- Verbesserte Vernetzung auch in den Bereichen Tarif (langfristig Verbundtarif) und Information (transportkettendurchgängiges Informationssystem)
- Verbesserung und Stärkung der Angebote im ÖPNV-Hauptnetz
- Verbesserung von Service- und Kommunikationsangeboten und Ergänzung durch weitere Dienstleistungen

Ziele zum ÖPNV im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

ÖPNV und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit der touristischen, kulturellen, medizinischen, sozialen und Bildungsangebote, von Altersruhesitzen wie Seniorenwohnungen und Servicewohnanlagen sowie der Arbeitsstätten in den Zentralen Orten aus den jeweiligen Einzugsbereichen	NVP (2017)
Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald,	NVP (2017)
Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr	NVP (2017)
Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur lückenlosen Erreichbarkeit der Ziele im Untersuchungsgebiet ohne Pkw (Zentren, Seebäder, Hotels) auch unter den Bedingungen der Fernreise (Kinder, Gepäck, mitgenommene Ausrüstung etc.)	IVK Usedom-Wollin (2006)
ÖPNV und Umweltwirkungen	
Unterstützung klimapolitischer Ziele durch ÖPNV	NVP (2017)
Sozial verträgliche Mobilität / Barrierefreier ÖPNV	
realistische Lösungen für vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 anstreben	ILVP (2018)
Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätsbeschränkungen zu berücksichtigen.	NVP (2017)
ÖPNV-Finanzierung	
Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV ist auf eine transparente und nachhaltige Basis zu stellen (Kap. G II 3 b)	ILVP (2018)
Finanzierung des ÖPNV effizienter machen	ILVP (2018)
wirtschaftliche Gestaltung der Verkehrsangebote entsprechend der Nachfrage	ILVP (2018)
ÖPNV effizienter machen	ILVP (2018)

Vernetzter/Integrierter ÖPNV	
Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessern	ILVP (2018)
Verknüpfung und Vernetzung im ÖPNV	NVP (2017)
Verkehrsangebot im Landkreis stärker integriert weiterentwickeln	NVP (2017)
Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr im Nah- und Fernverkehr	NVP (2017)
Verbesserung der multimodalen Vernetzungen	NVP (2017)
Verringerung der Komplexität der bestehenden Tarifstrukturen und stärkere tarifliche Integration aller Verkehrsangebote des ÖPNV mit der langfristigen Zielstellung eines Verbundtarifs	NVP (2017)
Verbesserung der Verknüpfung des Fernverkehrs mit dem ÖPNV/SPNV	IVK Usedom-Wollin (2006)
Herstellung eines durchgängigen Informationssystems für alle Teile der Transportkette	IVK Usedom-Wollin (2006)
ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Infrastruktur	
SPNV auf den Hauptstrecken im Rahmen der Möglichkeiten attraktiv gestaltet werden	ILVP (2018)
Hauptnetze stärken: Verbesserung des Angebots im SPNV	ILVP (2018)
ÖPNV attraktiver machen / Service und Kommunikation verbessern	ILVP (2018)
Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV	NVP (2017)
Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.)	NVP (2017)
Attraktivierung des ÖPNV/SPNV, Entwicklung zur Alternative zum Pkw für die gesamte Wegekette in der täglichen Mobilität von Einwohnern und Urlaubern	IVK Usedom-Wollin (2006)

3.5 Leitbildaussagen und Ziele zum Rad- und Fußverkehr

3.5.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthalten keine Leitbildaussagen, die sich unmittelbar auf den Radverkehr beziehen, und nur wenige Aussagen, die sich auf den Fußverkehr beziehen. Die generelle Absicht, zukünftig den umweltfreundlichen Langsamverkehr stärker in den Vordergrund zu rücken, kommt zwar in den verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen sehr gut zum Ausdruck. Gerade deshalb ist es erstaunlich, dass keine konkretere Ausgestaltung eines Leitbilds für den Radverkehr und nur ansatzweise für den Fußverkehr erfolgt.

Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr:

- Der Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein des intermodalen Verkehrssystems.

- Er wird bei allen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“.
- Im Fußverkehr ist bzw. wird so weit wie möglich barrierefrei.

Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clustering:

Fußverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Fußgänger sollen stärker als bisher bei allen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“ werden.	ILVP (2018)
fußgängerfreundliche städtebauliche Gestaltung	ILVP (2018)
Barrierefreier Fußverkehr	
möglichst weitgehende Barrierefreiheit im Fußverkehr	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Fußverkehr	
Berücksichtigung des Zufußgehens als wichtiger Baustein eines intermodalen Verkehrssystems	ILVP (2018)

3.5.2 Bewertung der Ziele zum Rad- und Fußverkehr

Im Gegensatz zur Leitbildanalyse, die keine Leitbildaussage zum Radverkehr erbrachte, finden sich in den ausgewerteten Studien und Planwerken hierzu zahlreiche Ziele. Während die Ziele zum Radverkehr dabei zum Teil auch konkret werden, fanden sich zum Fußverkehr nur sehr allgemeine Ziele. Mögliche Gründe hierfür sind vermutlich u. a. in dem immer noch relativ geringen Stellenwert begründet, den der Fußverkehr in der Verkehrsplanung einnimmt, vor allem außerhalb der Innenstadtbereiche von größeren Städten. Zudem obliegt die Fußwegeplanung in der Regel den Kommunen; die wenigen kommunalen Planwerke, die ausgewertet werden konnten, enthielten hierzu jedoch keine Festlegungen.

Zusammenfassung der Ziele zum Radverkehr:

- Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren im Alltagsverkehr
- Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradtourismus
- Förderung der positiven Einstellungen zum Fahrrad
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, insbesondere auch an Querungsstellen im außerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz
- Erleichterung von multimodaler Mobilität mit dem Fahrrad, insbesondere Verbesserung der Verknüpfung zwischen Fahrrad, Bahn und Bus
- Sicherstellung der Qualität des bestehenden Radwegenetzes und touristischer Radrouten
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes, auch grenzüberschreitend
- Verbesserung und Vereinheitlichung der Wegweisung
- Verbesserung von Fahrradabstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Zusammenfassung der Ziele zum Fußverkehr:

- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der (kommunalen) Verkehrsplanung und deren Umsetzung, auch durch bessere Vernetzung mit den anderen Mobilitätsangeboten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr

Ziele zum Radverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Radverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Bedingungen für das Radfahren sollen in Mecklenburg-Vorpommern für den Alltagsverkehr verbessert werden	ILVP (2018)
Mobilität in ländlichen Räumen: Rolle des Fahrrads im ländlichen Raum stärken	ILVP (2018)
durchgängiges grenzüberschreitendes Radwegenetz	IVK Usedom-Wollin (2006)
Radverkehr und Umweltwirkungen	
positive Einstellung zum Fahrrad fördern	ILVP (2018)
Radverkehr und Tourismus	
Bedingungen für das Radfahren sollen in Mecklenburg-Vorpommern für den Tourismus verbessert werden	ILVP (2018)
Radverkehr und Verkehrssicherheit	
Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel stärken	ILVP (2018)
Erhöhung der Sicherheit insbesondere an Querungsstellen der Fernstraßen (B 111, B 110, L 265, L 266, N 3, W 102)	IVK Usedom-Wollin (2006)
Vernetzter/Integrierter Radverkehr	
Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn erleichtern	ILVP (2018)
Bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV/SPNV	IVK Usedom-Wollin (2006)
Radverkehrsinfrastruktur	
Qualität bestehender Radwege sichern	ILVP (2018)
Qualität der vorhandenen touristischen Radwege sichern	ILVP (2018)
Durchgängiges grenzüberschreitendes Wegenetz	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung und Vereinheitlichung der Wegweisung	IVK Usedom-Wollin (2006)
Integration in das europaweite Fernradwegenetz: Ostseeradfernweg, den Mecklenburgischen Seenradweg und den derzeit im Bau befindlichen Berlin-Usedom-Radweg	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung der Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen	IVK Usedom-Wollin (2006)

Ziele zum Fußverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Fußverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Fußverkehr soll bei den (insbesondere kommunalen) Verkehrsplanungen und deren Umsetzung ein besonderes Gewicht erhalten, das seiner Bedeutung im Alltagsverkehr angemessen ist.	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Fußverkehr	
Fußverkehr soll bei den (insbesondere kommunalen) Verkehrsplanungen und deren Umsetzung ein besonderes Gewicht erhalten, das seiner Bedeutung im Alltagsverkehr angemessen ist. => Integration in ein Gesamtverkehrssystem	ILVP (2018)
Fußverkehr und Verkehrssicherheit	
Belange der Fußgänger stärken	ILVP (2018)
Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger	ILVP (2018)

3.6 Leitbildaussagen und Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

3.6.1 Bewertung und Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke zum Thema Mobilität und Verkehr beziehen sich fast ausschließlich auf die Mobilität von Personen bzw. den Personenverkehr. Der Transport von Waren und Gütern spielt hier keine Rolle. Zu erwarten wäre jedoch, dass die Minimierung der Beeinträchtigungen, die der motorisierte Verkehr – auch im Logistikbereich – verursacht (Flächenverbrauch, Lärm, Luftschadstoffe), auch in regionalplanerischen und touristischen Studien oder Planwerken thematisiert wird. Entsprechende Leitbildaussagen fehlen jedoch und wurden eher als Ziele formuliert (s. u.). Lediglich im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018) findet sich hierzu die Aussage, dass der Wirtschaftsverkehr gewährleistet und die dafür erforderliche Infrastruktur ausgebaut werden soll.

3.6.2 Bewertung der Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehre fanden sich vor allem im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018). Diese beziehen sich jedoch teilweise auf die Hafenwirtschaft, die in der Region Insel Usedom keine maßgebliche Rolle spielt, oder auf hoheitliche Aufgaben des Landes ohne direkten Bezug zur Region Insel Usedom. Andererseits fand sich eine Reihe von konkreten Aussagen, die auf eine umwelt- und tourismuserträglichere Gestaltung des Wirtschafts- und Güterverkehrs abzielen und sich dabei auch ganz konkret auf die Insel Usedom beziehen.

Nicht im Einklang mit den verkehrsmittelübergreifenden Zielen einer umweltfreundlicheren Mobilität steht das im Integrierten Landesverkehrsplan enthaltene Ziel, die Potenziale Inbound-

Tourismus am Flughafen Heringsdorf, u. a. aus innerdeutschen Herkunftsdestinationen, besser abschöpfen zu wollen. Hier sollte stattdessen eine deutlich bessere Anbindung an den Schienenverkehr, insbesondere an das Schnellverkehrsnetz der Deutschen Bahn, angestrebt werden.

Zusammenfassung der Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr:

- Reduzierung der negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität und Konfliktminimierung mit der Tourismusentwicklung in den touristischen Zentren
- Vermeidung von (zusätzlichen) Schwerlastverkehr und Lkw-Transitverkehren, auch auf den Inselzufahrten
- Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene
- Stärkung der Kooperation in der Logistikwirtschaft
- Abschöpfung Potenziale Inbound-Tourismus am Flughafen Heringsdorf

Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Umweltwirkungen des Güter-/Wirtschaftsverkehrs	
Reduzierung der Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität	ILVP (2018)
Vermeidung von Schwerlastverkehr auf den Inseln	ILVP (2018)
Vermeidung von Lkw-Transitverkehren auf der Insel Usedom	ILVP (2018)
Vermeidung von erhöhten Belastungen durch Wirtschaftsverkehr im Bereich der Inselzufahren	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene	IVK Usedom-Wollin (2006)
Güter-/Wirtschaftsverkehr und Tourismus	
Konfliktminimierung zwischen Wirtschaftsverkehr und Tourismusentwicklung in den touristischen Zentren	IVK Usedom-Wollin (2006)
Flughafen Heringsdorf: Abschöpfung Potenziale Inbound-Tourismus (Reiseverkehr aus dem Ausland aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz (z. B. Benelux, Süddeutschland, Alpenländer) und hier speziell des Küsten-, Messe- und Städtetourismus sowie des Kreuzschiffahrttourismus	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Güter-/Wirtschaftsverkehr	
Kooperation in der Logistikwirtschaft des Landes stärken (Logistikinitiative)	ILVP (2018)

Anhang 6: Übersicht der Übernachtungskapazitäten in Bebauungsplänen und
Vorhaben- und Erschließungsplänen auf Usedom

Übersicht der Übernachtungskapazitäten in Bebauungsplänen und Vorhaben- und Erschließungsplänen auf Usedom

Gemeinde/ Amt	Gemeinde	Plan	Übernachtungskapazitäten in Planung
Gemeinde Heringsdorf	Bansin	„Strandpromenade 23 in Seebad Bansin“	Touristisches Aparthotel mit 70 Appartements + Tiefgarage mit 114 Stellplätzen
	Heringsdorf	B-Plan Nr. 54 „Ortsmitte am Platz des Friedens in Seebad Heringsdorf“ der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf	Voraussetzung für Sondergebiet Fremdenverkehr mit Zweckbestimmung Hotel
		B-Plan Nr. 15 „An der Kirche“ der Gemeinde Ostseebad Heringsdorf	max. 90 Wohneinheiten, davon 30 % Fewo = 30 Fewo
	Ahlbeck	B-Plan30 „Waldoase“	Erweiterung Bettenkapazität Hotel 155 Zimmer, 13 Fewo, Konferenzräume 250 Pers., Reitsportanlage, Reithalle, Gästehäuser (<i>bisher nicht umgesetzt</i>)
Amt Usedom- Süd	<i>Derzeit Kapazitäten in rechtskräftigen B-Plänen im Amtsbereich von 253 Fewo-Einheiten.</i>		
	Loddin	B-Plan Nr. 4 „Hubertusferienparkresidenz“	90 Fewo-Einheiten Realisierungsbeginn 2020
	Garz und Zirchow	B-Plan Nr. 1 „Vitalwelt“	110 Fewo-Einheiten
	Stadt Usedom	B-Plan Nr. 5 „Hafen“, Aufstellungsbeschluss	Ziel: 30-40 Fewo-Einheiten
Amt Usedom- Nord	Zinnowitz	1. Änderung des vorhabenbezogenen B-Plan Nr. 4 „Wohnanlage im ehemaligen Kulturhaus“	86 Wohneinheiten, davon 70% Dauer- als auch Ferienwohnungen = 60
		Vorhabenbezogener B-Plan Nr. Belvedere“	Aparthotel mit 140 WE
		1. Änderungsbeschluss B-Plan Nr. 14, Sport- und Freizeitzentrum Zinnowitz	noch offen
		B-Plan Nr. 38 „Touristischer Freizeit- und Gewerbepark Achterwasserblick“	noch offen
	Karlshagen	1. Änderung B-Plan Nr. 1 „Strandstraße“	Hotel, ca. 260 Betten
	Peenemünde	2. Änderung und 1. Ergänzung B-Plan Nr. 7 „Yachthafen und	10 schwimmende Häuser

Gemeinde/ Amt	Gemeinde	Plan	Übernachtungskapazitäten in Planung
		Ferienhausgebiet Nordhafen Peenemünde“	
		B-Plan Nr. 10 „Gesundheitspark Peenemünde-Karlshagen an der Alten Peenemünder Straße“	ca. 1.000 Betten
		B-Plan Nr. 12 „Ortszentrum Peenemünde“	Kapazität derzeit nicht ermittelbar, geplant Tourismus/Gastronomie/Handel/F remdenbeherbergung
		Kurmittelzentrum (Entwicklungskonzept)	Medical Wellness Center, 300 Betten
Amt Am Peenestrom	Lütow	B-Plan „Erweiterung der Gutsanlage Neuendorf an der Mühlenbergstraße“	3 Fewo-Gebiete

Quelle: Mitteilungen der Ämter Usedom-Süd (22.04.2021), Usedom-Nord (12.02.2021), Stadt Wolgast für Amt am Peenestrom (18.02.2021) und Gemeinde Heringsdorf (25.04.2021)

Anhang 7: Praxisbeispiele zu touristischen Mobilitätsangeboten

- Praxisbeispiel 1: „SAMO-Konzept“ in Werfenweng (A)
- Praxisbeispiel 2: Autofreies Zermatt (CH)
- Praxisbeispiel 3: KONUS-Gästekarte im Schwarzwald (D)
- Praxisbeispiel 4: Park en Ride Renesse (NL)
- Praxisbeispiel 5: Autonomer Shuttlebus Bad Birnbach (D)
- Praxisbeispiel 6: just explore Sylt – Mobilität und Erlebnis auf Sylt (D)
- Praxisbeispiel 7: MobilSintra – Mobility Services for Tourists in Sintra (P)
- Praxisbeispiel 8: Allgäu-Walser-Card in Oberstdorf (D/A)
- Praxisbeispiel 9: Kostenlose/kostengünstige Busnutzung in Templin (D)

Praxisbeispiel 1: „SAMO-Konzept“ in Werfenweng (A)



Abbildung 1: Überblick unterschiedliche Angebote des SAMO-Konzept (Tourismusverband Werfenweng OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Angebote für sanfte Mobilität im Ferienort Werfenweng. Zur Nutzung der Dienstleistungen müssen die Gäste in einem SAMO-Betrieb übernachten und ihren Autoschlüssel bei der Registration abgeben, falls sie nicht mit der Bahn angereist sind. Im Gegenzug erhalten sie Zugang zu diversen (kostenlosen) Dienstleistungen: ➤ Shuttle vom Bahnhof zum Beherbergungsbetrieb ➤ E-Carsharing ➤ E-/Bikesharing ➤ E-Ridehailing ➤ Geführte Wanderungen inkl. Ausrüstung ➤ „Fun-Fahrzeuge“ (bspw. Jetflyer) ➤ Skibus Einheimische können die gleichen Dienstleistungen nutzen und bekommen Anreize zur Abkehr vom MIV. Das Konzept sieht auch eine Mobilitätserziehung auch schon während der Schulzeit vor.
Charakterisierung der Region	➤ Bergort mit ungefähr 900 Einwohner ➤ ca. 1.900 Gästebetten (Stand 2014) ➤ 45 km südlich von Salzburg (A)
Problemlage und Handlungsansatz	➤ sinkende Gästezahlen ➤ vom MIV dominiertes Ortszentrum
Einführungsdatum	➤ 1994 (seitdem kontinuierlich ausgebaut)
Touristischer Bezug	➤ eingeführt aufgrund sinkender Touristenzahlen
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Anbindung der Region als touristisches Ziel
Anbieter/Betreiber	➤ Gemeinde Werfenweng und Partner
Angebotsform	➤ flexibler/geteilter Verkehr
Betriebszeiten	➤ unterschiedlich je Mobilitätsprodukt, z. B. ➤ Ridehailing*(Winter): So – Do: 08:30 - 01:00 Uhr Fr, Sa und vor Feiertagen: 08:30 - 04:00 Uhr

Projektübersicht	
Fahrtenangebot	➤ Variation der Bedienzeiten und Angebote zwischen Sommer und Winter
Angebotsintegration	➤ Shuttle als Zubringer zum ÖV
Tarifintegration	➤ keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ 10 € pro Person für die gesamte Aufenthaltsdauer ➤ alle Leistungen inklusive bei Aufenthalt in einer SAMO-Unterkunft, ansonsten unterschiedliche Preise (bspw. Shuttle 2,60 €/Nutzung)
Betriebskosten	➤ ca. 450.000 € / Jahr (nicht bestätigte Quelle)
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ Finanzierung durch SAMO-Gastbetriebe über Gästumlage (1,40 € je Gästenächtigung (Stand 2018)) zzgl. Zuschuss der Gemeinde
Besonderheiten	➤ integriertes Konzept mit Mobilitätserziehungscharakter
Quelle	Brandauer (2014), Görbig (2018), Konrad (2019), PBPressbooks (2017), Positives.at (2020) und Tourismusverband Werfenweng (OJ)
Projektauswertung	
erzielte Wirkung	➤ + 20 % Bahnankünfte 2014 zu 1995 (Brandauer, 2014) ➤ + 30 % Übernachtungen 2014 zu 1995 (Brandauer, 2014) ➤ Verkehrsberuhigung im Ort (inkl. räumlicher Umnutzung von Parkraum)
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ Einheimische als Multiplikatoren ➤ „Politik der 1000 Schritte“ (kontinuierliche Entwicklung in Richtung eines Leitbildes)
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Die Integration aller umweltfreundlichen Mobilitätsangebote auf Usedom (Bahn, Bus, Leihfahrrad, ...) in die geplante digitale Gästekarte mit kostenfreier Nutzung der Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische kann auch für Usedom ein erfolversprechender Ansatz sein. Usedom könnte sich als autoarme Urlaubsregion („Urlaub vom Auto“) mit Alleinstellungsmerkmal vermarkten.

Praxisbeispiel 2: Autofreies Zermatt (CH)



Abbildung 2: Taxishuttle Zermatt (Zermatt Tourismus 2021)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Zermatt ist autofrei. Die Zufahrt für den Privatverkehr ist bis zum Ort Täsch (5 km vor Zermatt) erlaubt. Die Straße nach Zermatt ist für private Fahrzeuge (abgesehen von Einwohnern) gesperrt. Die Anreise nach Zermatt ab Täsch ist für Tages- und Übernachtungsgäste nur mit der Bahn möglich. In Täsch bestehen entsprechende Parkmöglichkeiten. Im Ortsverkehr Zermatt kommen elektrisch angetriebene Ortsbusse und Taxishuttles zum Einsatz.
Charakterisierung der Region	➤ Ferienort im M Mattertal im Kanton Wallis (CH) (ca. 6.000 Einwohnern) ➤ ca. 2,15 Mio. Gästeübernachtungen (Stand 2019) zzgl. Tagesgäste
Problemlage und Handlungsansatz	➤ beengte Straßenverhältnisse, kaum Parkplätze ➤ Vermeidung des MIV-Gästeverkehrs in Ort
Einführungsdatum	➤ 1931
Touristischer Bezug	➤ Zufahrtsverbot mit privatem Fahrzeug gilt vor allem für Touristen
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Zermatt/Täsch
Anbieter/Betreiber	➤ Relation Täsch – Zermatt: Matterhorn-Gotthard-Bahn (BVZ) ➤ Ortsverkehr Zermatt: private Taxiunternehmen
Angebotsform	➤ Relation Täsch – Zermatt: Regelzug- und Shuttlezug-Verkehr ➤ Ortsverkehr Zermatt: individ. Taxifahrten nach Wunsch der Fahrgäste

Projektübersicht	
	unterschiedliche Angebote zur Überbrückung der Autofreien Straßen: von Parkplätzen mit Taxi-Angeboten bis zu Gepäcktransporten
Betriebszeiten	täglich 6:00 bis 1:00 (ab 22:00 Stündlich)
Fahrtenangebot	- Relation Täsch – Zermatt: 6:00 – 22:00: 20-min-Takt 22:00 – 1:00 Uhr: 1-h-Takt
Angebotsintegration	Einbindung der Regelzüge auf der Relation Täsch – Zermatt in das Taktangebot
Tarifintegration	- Tarife für Shuttlezüge und Regelzüge sind gleich (BVZ-Tarif) - Taxitarif im Ortsverkehr
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	- Tageskarte Parken: 16,- CHF - Bahnshuttle: 8,20 CH - Taxitarif: nach Streckenlänge
Betriebskosten	keine Informationen verfügbar
Zuständigkeiten/ Finanzierung	keine Informationen verfügbar
Besonderheiten	Mobilitätsangebote in Zermatt: - Elektro-Bus (2 Linien: Bus zum Quartier Winkelmatten und Skibus (nur Winter)) - Elektro-Shuttletaxis - Leih-Fahrrädern und Mountain Bikes - Pferdekutsche - Kfz-Nutzung in Zermatt nur mit Elektro-Motor und nur mit Sonderbewilligung (Einheimische, Zweitwohnungsbesitzer, Taxis, Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge) möglich
Quelle	Konrad (2010) und Zermatt Tourismus (2021)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	Verkehrsberuhigung im Ort
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	- gemeinsame Entscheidung der Zermatter Stimmbürger - konsequente Umsetzung - Mobilitätsalternative Bahn und e-bus
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Als Insel mit bislang nur zwei Zufahrten vom deutschen Festland wäre eine Beschränkung der Zufahrt von Touristen denkbar; gleichzeitig müsste aber ein ausreichender Ausbau des ÖV-Angebotes erfolgen. Das Konzept „autofrei“ könnte zumindest auf Teilregionen der Insel übertragen werden.

Praxisbeispiel 3: KONUS-Gästekarte im Schwarzwald (D)

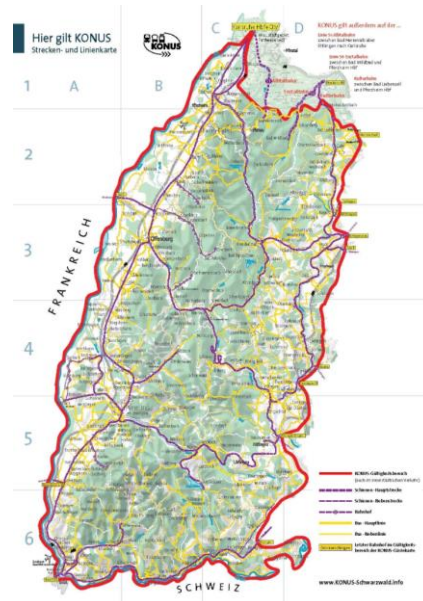


Abbildung 3: Gültigkeitsbereich der KONUS-Karte (Schwarzwald Tourismus GmbH 2019)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Die KONUS-Gästekarte (Kurkarte) ist eine touristische Rabattkarte für Übernachtungsgäste und berechtigt zur kostenfreien Nutzung von Bus und Bahn (2. Klasse) in der Urlaubsregion Schwarzwald für den Zeitraum des Aufenthaltes; hierzu zählen auch die Straßen- und Stadtbahnen in den Städten Freiburg i. Br. und Karlsruhe.
Charakterisierung der Region	■ Mittelgebirgslandschaft mit Nationalpark-Region im Norden und touristischen Schwerpunkträumen im Süden ■ ländlich geprägte Region mit urbanen Zentren
Problemlage und Handlungsansatz	■ Steigerung der Attraktivität als Destination ■ Erhöhung der Synergieeffekte zwischen den Orten im KONUS-Gebiet ■ Lenkung der Verkehrsnachfrage auf den ÖPNV, Steigerung des ÖPNV-Anteil an der touristischen Mobilität / Freizeitmobilität
Einführungsdatum	■ 2005
Touristischer Bezug	■ Einsatz der Kurkarte als ÖPNV-Ticket
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	■ gesamte Urlaubsregion Schwarzwald (vgl. Abb.)
Anbieter/Betreiber	■ Schwarzwald Tourismus GmbH als kartenausgebende Institution
Angebotsform	■ ÖPNV-Linienverkehr
Betriebszeiten	■ je nach Linie und Betreiber
Fahrtenangebot	■ je nach Linie und Betreiber
Angebotsintegration	■ Integration von touristischen Leistungen und ÖPNV-Beförderung

Projektübersicht	
Tarifintegration	➤ kostenfreie Nutzung des ÖPNV (Bus und Bahn) in allen Verkehrsverbünden der Urlaubsregion Schwarzwald
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ kostenlos
Kosten für den Betreiber	➤ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ Finanzierung durch Gemeinden: 31/36 Cent (netto) je KONUS-Übernachtung (Stand 2009/2012) ➤ Refinanzierung der Gemeinde über Kurtaxe, Fremdenverkehrsabgabe oder Umlegung auf Beherbergungsbetriebe (Umlageverfahren)
Besonderheiten	➤ fahrscheinlose Nahverkehrsnutzung in 11 Verkehrsverbünden ➤ vergünstigte Anreise mit der Deutschen Bahn ➤ großes E-Bike-Netz mit mehr als 100 E-Bikes mit Verleih- und Akku-Wechselstationen
Quelle	Dürkop (2012), Schwarzwald Tourismus GmbH (2011) und Schwarzwald Tourismus GmbH (2019)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ messbare Steigerung der ÖPNV-Auslastung ➤ Steigerung der Attraktivität als Urlaubsregion
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ erstes und – bislang – einmaliges Angebot dieser Art in einer deart großen Tourismusregion (ca. 6.000 km²) → klarer Wettbewerbsvorteil ➤ Darstellung des Schwarzwaldes als Einheit ➤ Qualitätssprung bei touristischen Serviceleistung ➤ Förderung eines positiven Umweltimages
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Das Konzept der KONUS-Karte sollte Vorbild für die Erweiterung der KaiserbäderCard bzw. die Einführung einer inselweit geltenden kostenfreien ÖPNV-Nutzung mit alle (zukünftig digitalen) Usedomer Kurkarten sein. Der Imagegewinn wäre vermutlich sehr groß.

Praxisbeispiel 4: Park en Ride Renesse (NL)



Abbildung 4: Beach-Bus Renesse (Cabriobus Renesse lijn 802, OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Eine kostenlose Buslinie verbindet einen ebenfalls kostenlosen Park+Ride-Platz in Gehentfernung zum Ortszentrum mit Hotels, Campingplätzen und Dünenübergängen. Weiter kostenpflichtige Beförderungsangebote umfassen einen Strandshuttle, einen Nachtshuttle zu Clubs und Diskotheken sowie die Vermietung von Fahrrädern und Karren.
Charakterisierung der Region	- kleine, touristisch geprägte Küstenstadt mit ca. 1.500 EW an der Südlichen Nordseeküste der Niederlande 1.3 Mio. Übernachtungen (2013)
Problemlage und Handlungsansatz	- hohe innerörtliche Belastung durch die MIV-Nutzung der Gäste, insbesondere durch Parksuchverkehre - hohe Flächeninanspruchnahme in sensiblen Bereichen durch ruhenden Pkw-Verkehr
Einführungsdatum	ca. 1995
Touristischer Bezug	Maßnahme zur Reduzierung der Belastung durch MIV-Gästeverkehr
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	- Stadtgebiet von Renesse - Beförderungen zu Hotels, Campingplätzen, Dünenübergängen, Strand, Clubs
Anbieter/Betreiber	keine Informationen vorhanden
Angebotsform	Linien- und On-Demand-Verkehr
Betriebszeiten	- Saisonales Beförderungsangebot Mai bis September: - Üblicherweise täglich im Zeitraum 10:45 bis 20:00 Uhr - aktuell: On-Demand-Verkehr im Zeitraum 10:45 bis 19:30 Uhr
Fahrtenangebot	Mai bis September: 3 Linien mit 33 Fahrten/Tag (Stand 2019)
Angebotsintegration	Abstimmung des Shuttlebus-Fahrplans auf den Regionalbus-Fahrplan
Tarifintegration	kostenfrei bzw. keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	- Transport zu Hotels/Campingplätzen/Ortskern: kostenlos - Transport direkt zum Strand/Nachtclub: 10 € je Hin- und Rückfahrt

Projektübersicht	
Betriebskosten	keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	keine Informationen vorhanden
Besonderheiten	- Einsatz von Cabrio-Bus, Planwagen oder Elektrobussen im Shuttleverkehr - Berücksichtigung der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen durch zusätzliche Angebote mit speziellen Fahrzeugen
Quelle	Nijland (2015), Renesse Aan Zee (2021), Wee (2003)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	- Reduzierung der Parksuchverkehrs und damit der Verkehrsbelastung in der Stadt - Konzentration des ruhenden Pkw-Verkehrs in weniger sensiblen Bereichen abseits des Ortszentrums
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	- Kompensation des erzwungenen Umsteigens vom Pkw auf den Shuttlebus durch Erlebnischarakter (z. B. Cabrio-Bus) in Verbindung mit dem kostenlosen Parken und Transport - Nachtverkehr: kostengünstige Mobilität ohne Beachtung der Promillegrenze
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Die Idee der Begrenzung der Pkw-Zufahrt zum Urlaubsort ließe sich auch auf Usedom übertragen: - Einrichtung von P+R-Plätzen an den bislang zwei Inselzufahrten vom deutschen Festland mit (kostenfreien) Shuttlebus-Angeboten zu den touristischen Zielen auf Usedom - gleichzeitig Begrenzung der Inselzufahrt für Tagesgäste und/oder Steuerung bzw. Anreiz zur Nutzung der P+R-Plätze für Übernachtungsgäste über Parkgebühren In kleinerem Maßstab wäre ein P+R-Angebote mit Shuttlebus-Anbindung auch für touristische Ziele mit hohem Parkdruck in sensiblen Bereichen denkbar.

Praxisbeispiel 5: Autonomer Shuttlebus Bad Birnbach (D)



Abbildung 5: Autonomer Shuttlebus in Bad Birnbach (Gröll, 2021)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	In einem Testbetrieb für autonom und elektrisch fahrende Kleinbusse verbinden zwei autonome Fahrzeuge der 2. Generation im Linienbetrieb den Bahnhof mit dem Ortskern und der Rottal-Therme.
Charakterisierung der Region	➤ Marktgemeinde mit ca. 6.000 EW im niederbayrischen Bäderdreieck ➤ 46.000 Übernachtungen (2018)
Problemlage und Handlungsansatz	➤ fehlende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Ortskern und dem rd. 2 km entfernten Bahnhof
Einführungsdatum	➤ April 2017
Touristischer Bezug	➤ Shuttle-Angebot richtet sich insbesondere an Gäste und Besucher des Kurortes
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Relation Bahnhof – Ortskern – Therapie
Anbieter/Betreiber	➤ DB RegioBus, Regionalbus Ostbayern und „easy mile“
Angebotsform	➤ Linienverkehr
Betriebszeiten	➤ täglich von 8 bis 18 Uhr
Fahrtenangebot	➤ 32 Fahrten/Tag
Angebotsintegration	➤ Berücksichtigung der Anschlüsse an den SPNV

Projektübersicht	
Tarifintegration	➤ keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ kostenlos
Betriebskosten	➤ keine Informationen verfügbar
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ Deutsche Bahn (Projektleitung, Anschaffung und Betrieb des Busses und weiterer Fahrzeuge, Begleitforschung) ➤ Gemeinde Bad Birnbach (Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Maßnahmen zur Infrastrukturertüchtigung vor Ort)
Besonderheiten	Die Busse können bis zu sechs Personen gleichzeitig transportieren und sind barrierefrei, behindertengerecht und mit WLAN ausgestattet. Aktuell fahren die Busse max. 15 km/h und werden von einer Begleitperson überwacht.
Quelle	Bayrisches Landesamt für Statistik (2019), Brandt, et al. (OJ), DB Regio Bus Bayern (OJ) und Gröll (OJ)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ Verbesserung der innerörtlichen ÖPNV-Verbindung ➤ perspektivisch bei Regelbetrieb im fahrerlosen Betrieb: Kostensenkung im ÖPNV ➤ Steigende Übernachtungszahlen (zumindest zeitweise aufgrund des Novum-Effektes)
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ kostenfreie Nutzung bei hoher Sicherheit ➤ Ertüchtigung und Digitalisierung der Strecke für die Anforderungen von autonomen Fahrzeugen ➤ Imagegewinn durch Verbindung von Bad Birnbach mit innovativer Mobilität
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Ein autonomer Shuttlebus (auch als Testbetrieb) hätte Potenziale zur Anbindung von außerortsgelegenen oder strandfernen Bahnhöfen, böte gleichzeitig einen Aufmerksamkeitsfaktor für den Tourismus und wäre ein Imagegewinn für die Insel Usedom.

Praxisbeispiel 6: just explore Sylt - Mobilität und Erlebnis auf Sylt (D)

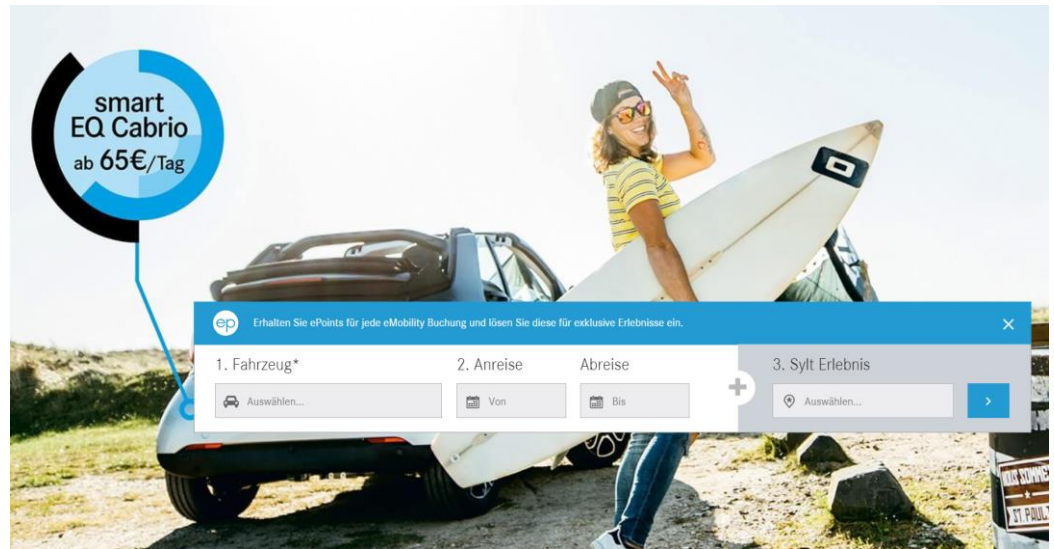


Abbildung 6: Buchungssseite (just explore Sylt 2021a)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Über just explore Sylt werden Elektrofahrzeuge von Mercedes-Benz und Smart sowie E-Roller und E-Fahrräder angeboten. Durch die Buchung der geteilten Fahrzeuge verdienen die Nutzenden e-Points, die sie für Vergünstigungen in Restaurants oder bei Freizeitangebote nutzen können.
Charakterisierung der Region	- stark touristisch geprägte Nordseeinsel mit ca. 18.000 EW - rd. 4,5 Mio. Übernachtungen (2019) - Bahn- und Autozug-Verbindung mit dem Festland
Problemlage und Handlungsansatz	Verringerung der Touristenzahl, die mit ihrem privaten Fahrzeug auf die Insel kommen bzw. vor Ort ihr eigenes motorisiertes Fahrzeug nutzen
Einführungsdatum	2018
Touristischer Bezug	vornehmlich auf Touristen ausgerichtetes Mobilitätsangebot
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	gesamte Insel Sylt
Anbieter/Betreiber	justexplore, Mercedes-Benz AG
Angebotsform	Fahrzeug-Sharing
Betriebszeiten	Abholung/Rückgabe täglich im Zeitraum 9 bis 19 Uhr
Fahrtenangebot	-/-
Angebotsintegration	Verknüpfung mit touristischen Leistungen (Vergünstigung bei Fahrzeugbuchung über das Sammeln von e-Points)
Tarifintegration	keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	- E-Scooter: 15 €/Tag - E-Bike: 22 €/Tag - Elektroroller: 25 €/Tag

Projektübersicht	
	➤ E-Lastenrad 28 €/Tag ➤ E-Kleinwagen (auch als Cabrio): 46 €/Tag ➤ E-SUV: 89 €/Tag
Betriebskosten	➤ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ entwickelt von der Mercedes-Benz AG mit Insel Sylt Tourismus-Service GmbH (ISTS) ➤ weiterentwickelt mit Tourismus-Agentur Lübecker Bucht AöR und der Destinative GmbH
Besonderheiten	➤ Antrieb der E-Fahrzeuge durch auf der Insel produzierte erneuerbare Energie
Quelle	Gräfe (2020) just explore Sylt (2021a), just explore Sylt (2021b), Jordan (2020)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ Verringerung der Kfz-Zahlen und der Kfz-Nutzung auf der Insel
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ Verbindung von touristischen Erlebnissen und innovativer Mobilität ➤ flächendeckende E-Ladeinfrastruktur auf der Insel
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Ein Inselweites multimodales Sharing-System auf der Basis von E-Mobilität und unter Einbindung von UsedomRad (Pedelects) könnte für Gäste und Einheimische eine umweltfreundliche Alternative zur Nutzung des privaten Pkw sein.

Praxisbeispiel 7: MobilSintra - Mobility Services for Tourists in Sintra (P)



Abbildung 7: Sintra Bike Shuttle (nicht Teil des ursprünglichen Projektes)
(Mountainbiketraveller.com OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Eine Initiative hat diverse Akteure vernetzt, um nachhaltige Mobilität für Touristen zu ermöglichen. Das Konzept umfasst die folgenden Maßnahmen: ➤ Ertüchtigung und Erweiterung von Rad- und Fußwegen ➤ Marketing-Kampagne für Rad- und Fußverkehr ➤ Verbesserung und Digitalisierung der Fahrgastinformation im ÖV ➤ Flughafen-Shuttles ➤ Carsharing-Angebot ➤ Mobilitätszentrum für Touristen ➤ Fahrradmitnahme in Kutschen
Charakterisierung der Region	➤ Ferienort am Fuß des portugiesischen Sintra-Gebirges, nahe der portugiesischen Hauptstadt Lissabon, bekannt für seine historischen Paläste ➤ Kleinstadt mit rd. 9000 Einwohnern ist vor Allem für bekannt. Die Wirtschaft ist stark vom Tourismus abhängig. ➤ 1,5 Mio. Gäste/Jahr
Problemlage und Handlungsansatz	➤ häufige Staus ➤ starke Verkehrsbelastung der historischen Stadt durch hohe MIV-Nutzungsquoten der Einheimischen (85 %) und der Gäste (90 %)
Einführungsdatum	➤ 2003
Touristischer Bezug	➤ Verbesserung der Gästemobilität
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ keine Informationen vorhanden

Projektübersicht	
Anbieter/Betreiber	➤ diverse private Akteure
Angebotsform	➤ keine Informationen vorhanden
Betriebszeiten	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrtenangebot	➤ keine Informationen vorhanden
Angebotsintegration	➤ keine Informationen vorhanden
Tarifintegration	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ keine Informationen vorhanden
Betriebskosten	➤ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ keine Informationen vorhanden
Besonderheiten	➤ informelle Umsetzung und Entwicklung des Konzeptes ➤ „Bottom-up“-Ansatz
Quelle	HERRY Consult GmbH (2013) und Planersocietät (2003)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ keine Informationen vorhanden
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ keine Informationen vorhanden
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Die Bündelung und gemeinsame Vermarktung einer Vielzahl von sehr unterschiedlichen Maßnahmen verschiedener Akteure könnte ein möglicher Ansatz auch für Usedom sein.

Praxisbeispiel 8: Allgäu-Walser-Card in Oberstdorf (D/A)



Abbildung 8: Oberstdorfer PremiumCard (Allgäu-Walser-Card, 2021):

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Gemeinsame Gästekarte der Allgäu Region mit unterschiedlichen Angeboten je nach Übernachtungsort (hier Beispiel Oberstdorf) - ermäßigter Eintritt bei ca. 200 Freizeiteinrichtungen - ermäßigter Eintritt bei zahlreichen Veranstaltungen - Möglichkeit unterschiedlichen kostenpflichtige Leistungen zuzubuchen (bspw. Skipass) - vergünstigtes, teilweise kostenloses Parken - vergünstigte Tageskarte für Bus- und Bahnlinien - teilweise kostenfreier Ortsbus
Charakterisierung der Region	- Ferienort im bayrischen Landkreis Oberallgäu mit ca. 10000 Einwohnern 17.000 Betten und 2,7 Millionen Übernachtungen im Jahr (AllgäuHit, 2019)
Problemlage und Handlungsansatz	keine Angaben
Einführungsdatum	2002
Touristischer Bezug	Angebot vorwiegend auf Touristen ausgerichtet
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	Oberstdorf und Ski-Strecken
Anbieter/Betreiber	Oberallgäu Tourismus Service GmbH
Angebotsform	Linienverkehr mit Taktfahrplan
Betriebszeiten	keine Informationen vorhanden
Fahrtenangebot	keine Informationen vorhanden

Projektübersicht	
Angebotsintegration	➤ Kostenlose Nutzung des Ortsbusses Oberstdorf und fast aller Bus- und Bahnlinien (nicht Buslinien im Kleinwalsertal, in die Spielmannsau und zum Giebelhaus, nicht IC-Züge) im Oberallgäu
Tarifintegration	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ Bürgerkarte für 206 € pro Jahr ➤ für Touristen kostenlos
Betriebskosten	➤ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/Finanzierung	➤ keine Informationen vorhanden
Besonderheiten	➤ keine Informationen vorhanden
Quelle	Allgäu-Walzer-Card (2021) und AllgäuHit (2019)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ keine Informationen vorhanden
Erfolgs- und Misserfolgsfaktoren sowie Rahmenbedingungen	➤ kostenlose Nutzung und einfacher Zugang zu ÖPNV ➤ undurchsichtige Kommunikation der Angebote ➤ unterschiedliche Angebote je Übernachtungsort ➤ Konkurrenz von kostenlosem Parken und kostenlosen ÖPNV
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Der Ansatz ist Vergleichbarkeit mit der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie ÖPNV-Nutzung); allerdings ist die Nutzbarkeit auf Usedom aufgrund der Kurkartenanerkennung auf allen inselweiten UBB-Buslinien deutlich besser als bei der Allgäu-Walser-Card. Zudem wirken die von Ort und Ort bzw von Partner zu Partner sehr unterschiedlichen Angebote und Vergünstigungen bei der Allgäu-Walser-Card unübersichtlich und schränken den Mehrwert, den die Karte bietet, ein.

Praxisbeispiel 9: Kostenlose/kostengünstige Busnutzung in Templin (D)



Abbildung 9: Bus in Templin (Sorge, 2018)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Die kostenlose Nutzung des Busverkehrs zwischen 1998 bis 2002 mit gleichzeitiger Taktverdichtung und Ausstattung der Haltestellen mit Überdachung wurde ab 2002 in eine mit 44 € für Einwohner sehr günstige „Jahreskarte“ umgewandelt (Sorge, 2018). Für Übernachtungsgäste mit Kurkarte ist der ÖPNV in Templin weiterhin kostenlos.
Charakterisierung der Region	➤ Kleinstadt in der Uckermark mit 16.000 Einwohnern ➤ 370.000 Übernachtungen (2019) (Kumkar, 2020)
Problemlage und Handlungsansatz	➤ überlastete Straßen ➤ geringe Auslastung der Busse ➤ nur 10% der Betriebskosten über Ticketverkauf zu decken
Einführungsdatum	➤ 1998
Touristischer Bezug	➤ seit Wiedereinführung der Ticketverkäufe durch Kurkarte
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Stadtverkehr Templin
Anbieter/Betreiber	➤ Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
Angebotsform	➤ Linienverkehr
Betriebszeiten	➤ Mo – Frei 5:00 bis 19:00 ➤ Wochenende 9:00
Fahrtenangebot	➤ Taktfahrplan
Angebotsintegration	➤ nur Bus
Tarifintegration	➤ keine Integration in den Verkehrsverbund Brandenburg
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ Jahreskarte 44€ pro Jahr ➤ für Touristen kostenlos
Betriebskosten	➤ Zuschuss der Stadt von 150.000 € pro Jahr (Sorge, 2018)
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ Verkauf von ca. 1000 Jahreskarten und Zuschuss der Stadt

Projektübersicht	
Besonderheiten	▀ lange Erprobung des Konzeptes ▀ Einführung der Kurtickets wegen Überfüllung der Busse bei kostenlosem Betrieb
Quelle	Sorge (2018) und Kumkar (2020)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	▀ gestiegene Nachfrage in den Bussen
Erfolgs- und Misserfolgskfaktoren sowie Rahmenbedingungen	▀ Problemlage: Einwohner die zum Spaß Bus fahren
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Der Ansatz der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Gäste und Einheimische) ist besser als das Angebot in Templin.