

# Konzeption des Landkreises Vorpommern-Rügen zur Umsetzung der UN – Behindertenrechtskonvention.

## Aktions- und Maßnahmenplan

Beginn der Laufzeit: 09/2024

Ende der Laufzeit: 09/2029



## **Vorwort des Landrates des Landkreises Vorpommern-Rügen**

zum Maßnahmenplan zur Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

vor Ihnen liegt die Broschüre zum Maßnahmenplan zur Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen, kurz UN-BRK.

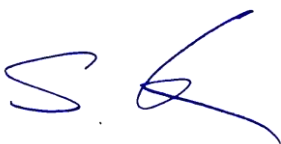
Wie viel in unserem Landkreis hier noch zu tun ist, hat sich im Laufe der Auseinandersetzungen mit den Themen gezeigt. Unterstützt wurden wir dabei von den Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen des Landkreises Vorpommern-Rügen, Frau Gundela Knäbe und Herrn Peter Brelle. Zielgerichtet erfolgten Analysen und Nachfragen in allen Fachdiensten unserer Verwaltung.

Uns ist klar, wir sind noch am Anfang. Aber: In unseren Fachdiensten werden Inklusion und Barrierefreiheit mitgedacht, geplant und umgesetzt. Die UN-BRK hat die Ziele deutlich formuliert. Menschen mit Behinderungen haben selbstverständlich ein Recht auf ein selbstbestimmtes Leben, ebenso darauf, gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dasselbe gilt für alle Menschen, die uns in unserem schönen Landkreis Vorpommern-Rügen besuchen, die hier Urlaube verleben oder Rehaeinrichtungen besuchen.

Vielerorts bleibt auch in unserem Landkreis noch eine Menge zu tun. Und jeder von Ihnen, der einmal nur mit kleinen Einschränkungen leben musste, weiß, wie hoch manche Bordsteine sein können, wie schwierig es ist, barrierefrei an den Strand zu kommen oder einen Termin in einem Gebäude wahrzunehmen, das keinen Fahrstuhl hat.

Abgeleitet aus den zugrunde liegenden Artikeln der UN-BRK sind in dieser Broschüre nun Handlungsfelder zu teilhabepolitischen Grundsatzzielen und Maßnahmen beschrieben. Barrierefreiheit in Infrastruktur, Sprache und am gesellschaftlichen Leben sind unser Ziel.

Mir ist bewusst, dass dieser Maßnahmenplan ein Anfang ist, auf den wir weiter aufbauen müssen. Hier sind aktives Mitdenken und Mitarbeiten gefragt, von uns, von Ihnen. Unser Ziel ist eine regelmäßige Fortschreibung des Maßnahmenplanes, aus unseren Fachdiensten, aus unseren politischen Gremien, von Vereinen und Verbänden und besonders von Betroffenen selbst. Seien Sie gern mutig und teilen uns ihre Hinweise und Anregungen mit, damit wir zusammen möglichst barrierefrei miteinander lernen, leben und arbeiten können.



Ihr Landrat  
Dr. Stefan Kerth

## Inhaltsverzeichnis:

### Einleitung

#### 1. Definition und Begriffserklärungen

- 1.1. Was ist Behinderung und Schwerbehinderung?
- 1.2. Was bedeutet Gleichstellung bei Behinderung?
- 1.3. Was ist Eingliederungshilfe nach dem Bundesteilhabegesetz?
- 1.4. Unterschiede zwischen Integration und Inklusion
- 1.5. Was bedeutet Barrierefrei?

#### 2. Ausgangssituation

Zahlen und Fakten aus dem Landkreis Vorpommern- Rügen

#### 3. Handlungsschwerpunkte des Landkreises Vorpommern- Rügen

- 3.1 Bewusstseinsbildung, Art. 8 UN- BRK
- 3.2 Zugänglichkeit, Art. 9 UN- BRK
- 3.3 Inklusiver Sozialraum und Wohnen, Art. 19 UN- BRK
- 3.4 Persönliche Mobilität, Art. 20 UN- BRK
- 3.5 Bildung, Art. 24 UN- BRK
- 3.6 Arbeit- und Beschäftigung, Art. 27 UN- BRK
- 3.7 Teilhabe am Kulturellen Leben sowie Erholung, Freizeit, Sport, Art. 30 UN- BRK

#### 4. Fazit

#### 5. Anhänge

1. Beschluss des Kreistages Nr. 480-26/2019 zur Erstellung des Aktions- und Maßnahmenplans
2. Ausgewählte Artikel der UN-Behindertenrechtskonvention zu den beschriebenen Handlungsschwerpunkten
3. Übersicht zur Barrierefreiheit Verwaltungsgebäude und Schulen etc.
4. Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (Bushaltestellenkonzept des Landkreises)
5. Anerkannte Angebote zur Unterstützung im Alltag / niederschwellige Betreuungs- und Entlastungsangebote
6. Abkürzungsverzeichnis

## Einleitung

**„Behinderung ruft nicht nach Mitleid, Behinderte brauchen nicht Überbetreuung und schon gar nicht fürsorgliche Bevormundung. Was ihnen Not tut, ist partnerschaftliche Anerkennung als vollwertige Menschen, Motivation zur Selbstständigkeit und Hilfe (nur) dort, wo es anders nicht geht“.**

### Aphorismus von Georg Rimann

Am 13. Dezember 2006 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen die „Convention of the Rights of Persons with Disabilities“, kurz CRPD beschlossen.

Das Menschenrechtsübereinkommen trat am 3. Mai 2008 in Kraft.

In Deutschland kennen wir das „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ unter dem Namen „UN-Behindertenrechtskonvention“, kurz UN-BRK.

Die ehemalige Beauftragte der Bundesregierung für die Belange behinderter Menschen, Verena Bentele, drückte es einmal so aus: „Zweck der UN-BRK sei es, den vollen und gleichberechtigten Genuss aller Menschenrechte und Grundfreiheiten durch alle Menschen mit Behinderungen zu fördern, zu schützen und zu gewährleisten und die Achtung der ihnen innewohnenden Würde zu fördern“.

Die UN-BRK beinhaltet neben der Bekräftigung allgemeiner Menschenrechte für behinderte Menschen eine Vielzahl von speziellen, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmten, konkretisierten Regelungen. Sie formuliert keine Sonderrechte für Menschen mit Behinderungen, sondern richtet den Blick aus menschenrechtlicher Sicht auf die exakten Belange von Menschen mit Behinderungen. In der UN-BRK sind die Anforderungen zur Gestaltung von deren zentralen Lebensbereichen, die Umsetzung von unerlässlicher, umfassender und selbstverständlicher Teilhabe von Menschen mit Behinderung am gesellschaftlichen Leben formuliert und als Inklusion bezeichnet.

Am 30. März 2007 hat Deutschland das Abkommen samt dessen Zusatzprotokoll unterzeichnet. Am 24. Februar 2009 wurde die Ratifizierungsurkunde hinterlegt. Durch das nationale Gesetz zur Ratifikation des „Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, das am 26. März 2009 in Kraft getreten ist, wurde die UN-BRK in Deutschland nationales Recht.

Gemäß Artikel 20 des Grundgesetzes sind auf Bundes- und Landesebene alle gesetzgebenden und politischen Gremien an die UN-BRK gebunden und müssen dieser im Rahmen ihrer Aufgaben Geltung verschaffen. Damit hat die Konvention den gleichen rechtlichen Rang wie ein Bundesgesetz.

In Mecklenburg-Vorpommern hat der Landtag unter der Drucksachennummer 6/2213 am 20.09.2013 einen Maßnahmenplan „Mecklenburg-Vorpommern auf dem Weg zu einer inklusiven Gesellschaft“ verabschiedet. Der Plan wurde vom Ministerium für Arbeit, Gleichstellung und Soziales Mecklenburg-Vorpommern zur UN-BRK eingebracht. In diesem Maßnahmenplan wurden für den Bereich der Landesregierung einzelne ausgewählte Handlungsfelder mit Zielen und Maßnahmen benannt, die in einem bestimmten Zeitrahmen umgesetzt werden sollten.

Im Nachgang zum Maßnahmenplan der Landesregierung, der sich gegenwärtig in der Evaluierung befindet, wurden die Kommunen von der Landesregierung aufgerufen, den Bestimmungen der UN-BRK in ihrem Bereich Geltung zu verschaffen und sie verpflichtend umzusetzen.

Zur Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Kreistag des Landkreises Vorpommern–Rügen am 11. März 2019 in einem ersten Schritt den Beschluss Nummer KT 480-26/2019 zur „Aufstellung eines eigenen Aktions- und Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention für den Landkreis Vorpommern-Rügen“ gefasst.

Die Erarbeitung des Plans erfolgte vorliegend auf folgenden Grundlagen:

- Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderung (UN- BRK)
- Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland (GG)
- Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (BGG)
- Gesetz zur Stärkung der Teilhabe und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderungen, Bundesteilhabegesetz (BTHG)
- Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG)
- Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LBGG M-V)
- Sozialgesetzbücher (SGB) IX und XII
- Gesetz über öffentlichen Personennahverkehr Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)
- Den Maßnameplan der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen „Mecklenburg-Vorpommern auf dem Weg zu einer inklusiven Gesellschaft“.
- Beschluss: KT 480 – 26/2019 des Kreistages Vorpommern-Rügen zum Antrag auf die Erarbeitung eines Maßnamenplans zur Umsetzung der UN-BRK im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Vorpommern-Rügen.

## **1. Definition und Begriffserklärung**

### **1.1. Was ist Behinderung und Schwerbehinderung**

Der Begriff der Behinderung wird im neunten Buch des Sozialgesetzbuches („SGB IX – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen“) im § 2 Abs.1 definiert. Der Paragraph beschreibt verschiedene Voraussetzungen, unter denen ein Mensch als behindert im Sinne des SGB IX gilt.

#### **Demnach ist ein Mensch behindert, wenn:**

1. seine körperliche Funktion, geistige Fähigkeit oder seelische Gesundheit,
2. mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate,
3. von dem für das Lebensalter typischen Zustand abweichen
4. und daher seine Teilhabe am Leben in der Gesellschaft beeinträchtigt ist.

Ausschlaggebend ist nach dieser Definition somit nicht, ob eine Krankheit vorliegt, sondern vielmehr die Funktionseinschränkung, die die Behinderung verursacht und dies über einen Zeitraum von länger als sechs Monaten. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Behinderung auf Krankheit oder Unfall beruht oder ob sie angeboren ist. Ob eine Behinderung vorliegt, kann nur individuell und unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls beurteilt werden.

#### **Wann liegt eine Schwerbehinderung vor?**

Der Begriff „Schwerbehinderung“ ist vom Begriff „Behinderung“ zu unterscheiden.

Nach § 2 Abs. 2 SGB IX liegt eine Schwerbehinderung nur unter gewissen Voraussetzungen vor, also wenn:

Der Grad der Behinderung (GdB) mindestens 50 beträgt und der Betroffene seinen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland hat.

Oder:

Der Grad der Behinderung (GdB) mindestens 50 beträgt und der Betroffene seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Beschäftigung auf einem Arbeitsplatz im Sinne des § 73 SGB IX in der Bundesrepublik Deutschland hat.

### **1.2. Was bedeutet Gleichstellung bei Behinderung?**

Gleichstellung heißt, dass behinderte Menschen mit einem GdB von z.B. 30 rechtlich prinzipiell wie schwerbehinderte Menschen behandelt werden können, wenn sie beim Jobcenter einen Antrag auf Gleichstellung mit einem schwerbehinderten Menschen gestellt haben und diesem Antrag entsprochen wurde.

Zweck des Gleichstellungsantrages kann es zum einen sein, mit der Einstufung als schwerbehinderter Mensch den eigenen Arbeitsplatz zu behalten, zu sichern oder zumindest sicherer zu machen. Oder aber einen Arbeitsplatz für einen schwerbehinderten Menschen zu erlangen, sofern eine konkrete Aussicht auf einen solchen Arbeitsplatz besteht.

Mit der Gleichstellung können Nachteilsausgleiche in Anspruch genommen werden auf die schwerbehinderte Menschen einen Anspruch haben. Insbesondere sind dies die Regelungen des zweiten Teils des SGB IX wie etwa der besondere Kündigungsschutz, die begleitenden Hilfen im Arbeitsleben oder die Leistungen des Integrationsfachdienstes (IFD). Ausgenommen ist aber beispielsweise der Anspruch auf Zusatzurlaub. Hierauf haben gleichgestellte behinderte Menschen keinen Anspruch.

### **1.3. Was ist Eingliederungshilfe nach dem Bundesteilhabegesetz?**

Früher gehörte die Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderungen zur Sozialhilfe. Seit 2020 steht sie auch Personen zu, die nicht finanziell bedürftig sind. Die neu geschaffenen Träger der Eingliederungshilfe bieten Menschen mit Behinderungen medizinische und berufliche Rehabilitation genauso an wie Leistungen zur sozialen Rehabilitation und Teilhabe an Bildung. Eingliederungshilfe bekommt, wer die Leistungen nicht von einem anderen Rehabilitationsträger erhalten kann. Sie soll Menschen mit Behinderungen ein gleichberechtigtes und selbstständiges Leben ermöglichen.

Behinderte Menschen sollen:

- ihr Leben individuell und menschenwürdig führen können,
- voll, wirksam und gleichberechtigt am Leben in der Gesellschaft teilhaben können,
- möglichst selbstbestimmt und eigenverantwortlich leben und das eigene Leben planen können.

### **1.4 Unterschiede zwischen Integration und Inklusion**

Das Wort **Integration** kommt aus dem Lateinischen (von lat. integratio) und bedeutet Einbeziehung, Eingliederung.

Allgemein wird mit Integration heute die Einbeziehung beziehungsweise Eingliederung in ein Ganzes, aber auch Anpassung oder Angleichung bezeichnet.

In der Sozialarbeit/Sozialpädagogik geht es schwerpunktmäßig um die soziale Integration von gesellschaftlichen Minderheiten und Randgruppen. Hier wird soziale Integration in der Regel als Anpassung an das Normengefüge und den Lebensstil einer Gesellschaft oder Gruppe verstanden, wobei abweichende Verhaltensweisen zugunsten eines Anpassungsprozesses allmählich aufgegeben werden sollen.

Inzwischen ist allerdings eine Entwicklung eingetreten, die soziale Integration zunehmend als offenen Wechsel- und gegenseitigen Lernprozess zwischen der Bevölkerungsmehrheit und

den verschiedenen Minderheiten versteht, der auch abweichende Eigenbereiche und Verhaltensweisen von Minderheiten innerhalb der Gesellschaft anerkennt.

Unter dem Begriff der **Inklusion** dagegen versteht man vereinfacht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in allen Bereichen.

Alle Bereiche umfasst neben der Bildung auch Arbeit, Familie, Freizeit und vieles mehr. Soziale Inklusion ist dann vollständig erfüllt, wenn jedes Individuum in der Gesellschaft vollständig akzeptiert wird und dadurch in jedem Bereich seines Lebens teilnehmen bzw. teilhaben kann. Jeder Mensch ist dabei ein vollkommen gleichwertiges Mitglied und das Vorhandensein von Unterschieden wird als Bereicherung empfunden. Von dieser Vielfalt kann jeder profitieren und es wird als selbstverständlich wahrgenommen, dass jeder Mensch anders ist.

Das Recht auf die Teilhabe in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens ist also die zentrale Idee hinter der Inklusionstheorie und wird mit sozial-ethischen Gründen belegt. Jeder ist willkommen, keiner wird ausgeschlossen. Physische Barrieren sowie Barrieren in den Köpfen der Menschen werden abgebaut. Jeder kann auf seine eigene Art und Weise einen wichtigen Teil zur Gesellschaft beitragen.

Oftmals werden die Begriffe Integration und Inklusion vertauscht oder fälschlich miteinander gleichgesetzt.

Zu beachten ist, dass der Grundgedanke der Inklusion noch weiter geht als es die bloße Integration leistet.

Bei der Integration sollen Menschen in eine bestehende Umwelt integriert werden. Bei der Inklusion hingegen muss sich niemand verändern, um in die Umwelt „hineinzupassen“, sondern im Gegenteil wird die Umwelt an die Bedürfnisse und Anforderungen jedes Individuums angepasst.

Bei der Inklusion handelt es sich um ein Idealbild einer Gesellschaft und schon bei der Definition von Inklusion wird klar, dass das Ziel der Inklusion wahrscheinlich leider niemals vollständig erreicht werden kann.





(Abbildung aus: [www.aktion-mensch.de/dafuer-stehen-wir/was-ist-inklusion](http://www.aktion-mensch.de/dafuer-stehen-wir/was-ist-inklusion))

### 1.5. Was bedeutet Barrierefrei?

Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig. (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG, § 4 Barrierefreiheit).

Inklusion funktioniert nicht ohne Barrierefreiheit. Denn wo Orte, Räume oder Kommunikationsmittel nicht barrierefrei sind, bleibt Teilhabe am kulturellen und politischen Leben, an der Arbeitswelt und in der Freizeit verwehrt.

Die meisten Menschen verstehen unter Barrierefreiheit Rampen statt Treppen, breite Türen und absenkbare Busse. Doch bauliche Veränderungen und speziell ausgerüstete Fahrzeuge reichen nicht aus, um den Alltag barrierefrei zu gestalten. Barrierefreiheit heißt, dass Gebäude und öffentliche Plätze, Arbeitsstätten und Wohnungen, Verkehrsmittel und Gebrauchsgegenstände, Dienstleistungen und Freizeitangebote so gestaltet werden, dass sie für alle ohne fremde Hilfe zugänglich sind.

Konkret bedeutet Barrierefreiheit also, dass z.B. nicht nur Stufen, sondern auch ein Aufzug oder eine Rampe ins Rathaus führen, dass Formulare nicht in komplizierter Amtssprache, sondern auch in leichtverständlicher Sprache vorhanden sind, und dass auch gehörlose Menschen einen Vortrag verfolgen können – zum Beispiel mit Hilfe eines Gebärdensprachdolmetschers.

Außerdem muss bei der Definition auch die digitale Barrierefreiheit mitgedacht werden. Das bedeutet, Internetseiten müssen so gestaltet sein, dass jeder sie nutzen kann. Dazu gehört zum Beispiel das Hinterlegen von Bildbeschreibungen für blinde Menschen und die Möglichkeit, Videos in barrierefreien Formaten abzuspielen.

Vorbild für die gesetzlichen Definitionen der Barrierefreiheit in Deutschland ist § 4 BGG. Diese Definition hat maßgebend zu dem Verständnis beigetragen, dass die Bedarfe von Menschen mit Behinderungen bei der Gestaltung der Umwelt genauso gleichberechtigt zu berücksichtigen sind wie alle anderen Anforderungen auch.

Die früher herrschende Sichtweise setzte nicht bei der Umwelt, sondern bei den Menschen mit Behinderungen an. Diese sollten so trainiert oder mit Hilfsmitteln ausgestattet werden, dass sie mit der Umwelt zurechtkommen konnten. Sollte das nicht ausreichen, wurden spezielle Sonderlösungen geschaffen.

Der Begriff Barrierefreiheit und seine Definition lösen die Begriffe ‚behindertengerecht‘ und ‚behindertenfreundlich‘ ab, die in der Kombination von ‚behindert‘ und ‚gerecht‘ oder ‚freundlich‘ falsche Assoziationen der besonderen Zuwendung zu behinderten Menschen auslösen können. Vielmehr geht es nunmehr um eine allgemeine Gestaltung des Lebensumfeldes für alle Menschen, die möglichst niemanden ausschließt und von allen gleichermaßen genutzt werden kann.

Die Definition der Barrierefreiheit nach § 4 BGG bezieht sich nur auf Gestaltungen - also auf alles, was von Menschen gemacht ist. Sie bezieht sich insbesondere nicht auf die unberührte Natur. Auch der Abbau von Vorurteilen gegenüber Menschen mit Behinderungen wird von der Definition der Barrierefreiheit nach § 4 BGG nicht umfasst.

Der Begriff der Barrierefreiheit nach § 4 BGG als allgemeine Gestaltung ist abzugrenzen von der behinderungsgerechten Gestaltung (vergleiche § 164 Absatz 4, Satz 1 Nummer 4 SGB IX), mit der eine individuelle Gestaltung gemeint ist, die auf die besonderen Bedingungen einer konkreten Person eingeht.

Gesetzliche Definitionen der Barrierefreiheit, die der des § 4 BGG weitgehend folgen, gibt es zum Beispiel noch in den Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LBGG M-V) und § 50 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V).

Zu beachten ist, dass Definitionsnormen die inhaltliche Bedeutung eines Begriffes festlegen. Aus ihnen ergeben sich keine Rechte oder Pflichten. Sie sind vielmehr bei der der Auslegung von Vorschriften heranzuziehen, die solche Rechte oder Pflichten enthalten.

Barrierefreiheit nutzt allen: Menschen mit und ohne Behinderung, Senioren, Kindern, Eltern und Menschen, die nur vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

So hilft ein Aufzug Eltern mit Kinderwagen, alten und gehbehinderten Menschen gleichermaßen. Und was Menschen mit Lernschwierigkeiten benötigen – nämlich Texte in leichtverständlicher Sprache oder mit Bebilderungen – nutzt auch vielen anderen: Menschen, die wenig Deutsch sprechen, die nicht oder kaum lesen können oder sich an einem Ort nicht

auskennen.

Barrierefreiheit geht Menschen ohne Behinderung auch deswegen an, weil sie irgendwann womöglich selbst auf gut zugängliche Gebäude, leichtverständliche Sprache oder die Kommunikation über Computer angewiesen sind.

Denn Tatsache ist: Nur vier Prozent aller Behinderungen sind angeboren. In den allermeisten Fällen löst eine Krankheit die Behinderung aus, auch Unfälle können eine Ursache sein. Auch gehen Alter und Behinderung oft miteinander einher. Gut ein Viertel der Menschen mit Schwerbehinderung ist 75 Jahre und älter, die Hälfte ist zwischen 55 und 75 Jahren alt.

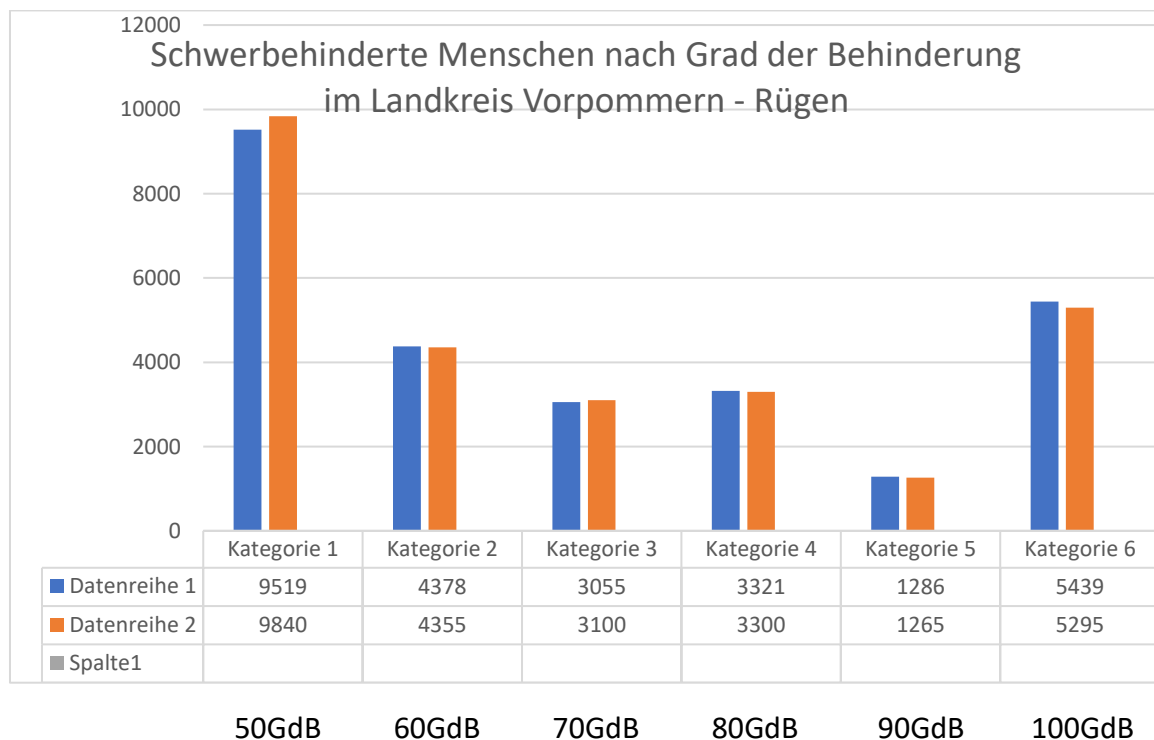
## 2. Ausgangssituation

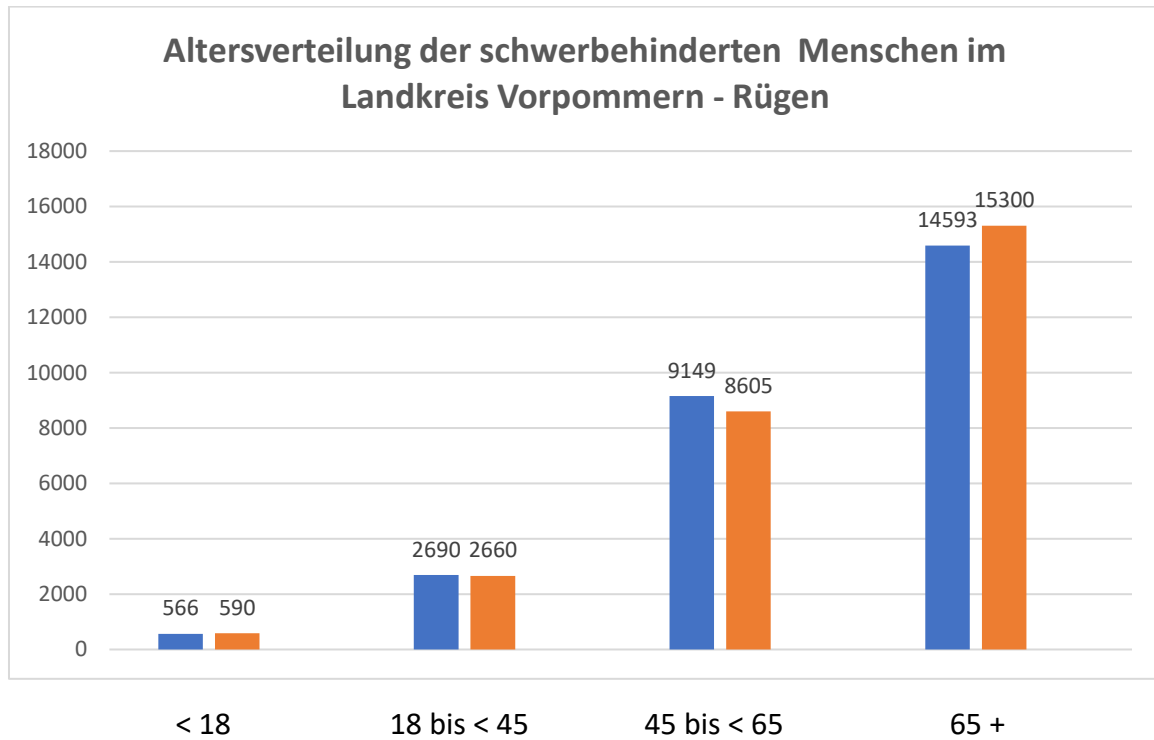
### Statistik – Zahlen und Fakten aus dem Landkreis Vorpommern-Rügen

Im Landkreis Vorpommern- Rügen lag die Zahl der Menschen mit Schwerbehinderung im Jahr 2021 bei 27.155. Dies entspricht 12% der Bevölkerung des Landkreises. Im Vergleich zum Jahr 2019 betrug die Zahl der Menschen mit Schwerbehinderung 26.998. Somit ist ein Anstieg von ca. 0,6% zu verzeichnen. Ein deutlicher Anstieg zeigt sich bei der Anzahl der Menschen mit einem Grad der Behinderung (GdB) von 50.

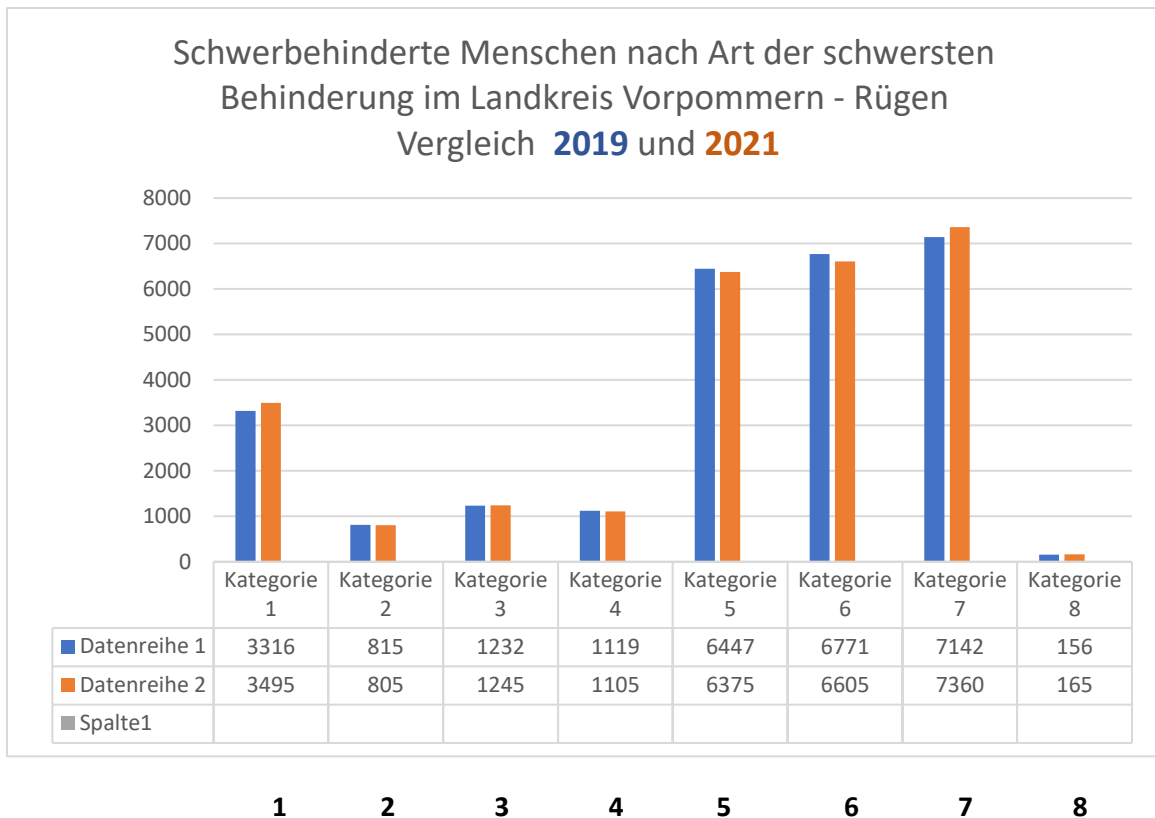
Statistik für das Jahr **2019**

Statistik für das Jahr **2021**



Statistik für das Jahr **2019**Statistik für das Jahr **2021**

Die Altersverteilung der schwerbehinderten Menschen zeigt, dass es eine geringe Zahl an Menschen bis unter 18 Jahren gibt. Der Anteil der 18- bis unter 45-jährigen Schwerbehinderten war in den Erwerbsjahren 2019 und 2021 verhältnismäßig gering. Ab einem Alter von 45 Jahren steigt die Zahl der Menschen, die einen Schwerbehindertenausweis besitzen. Prozentual am höchsten ist der Anteil der Menschen mit Schwerbehinderung über 65 Jahre alt.



Zu 1 sonstige oder ungenügend bezeichnete Behinderungen

Zu 2 Verlust einer Brust, beider Brüste oder Entstellung u.a.

Zu 3 Blindheit oder Sehbehinderung

Zu 4 Sprach- oder Sprechstörungen, Taubheit, Schwerhörigkeit und Gleichgewichtsstörungen

Zu 5 Beeinträchtigung der inneren Organe bzw. Organsysteme

Zu 6 Funktionseinschränkung der Gliedmaßen, der Wirbelsäule, des Rumpfes sowie Deformierungen

Zu 7 Querschnittslähmung, zerebrale Störungen, geistig- seelische Behinderung, Suchterkrankung

Zu 8 Verlust oder Teilverlust von Gliedmaßen

Eine Gesamtübersicht der Menschen mit Schwerbehinderung entsprechend der Art ihrer Behinderung in unserem Landkreis für die Jahre 2019 und 2021 zeigt dieses Diagramm.

Die Ergebnisse zeigen, dass Inklusion in allen Bereichen unserer Gesellschaft in den Vordergrund rücken muss. Alle Menschen haben das Recht auf gleichberechtigte Teilhabe.

Quelle: StatA MV Statistischer Bericht K 313 2019 01, eigene Darstellung

Quelle: StatA MV Statistischer Bericht K 313 2021 01, eigene Darstellung

### **3. Handlungsschwerpunkte**

Die Umsetzung aller Ziele der UN-BRK auf einmal ist sehr ambitioniert. Sie verlangt viel Zeit, Geld und personelle Ressourcen. Da diese Kapazitäten in einem Landkreis nicht immer in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, beschränkt sich der Landkreis Vorpommern-Rügen bei der Umsetzung der Ziele der UN-BRK zunächst auf die nachfolgend beschriebenen, sorgsam ausgewählten Handlungsschwerpunkte.

#### **3.1. Bewusstseinsbildung, Art. 8 UN-BRK**

Die Vertragsstaaten verpflichten sich in Art. 8 UN-BRK, sofortige, wirksame und geeignete Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung zu treffen. Ziel der Verpflichtung ist es, in der Gesellschaft (einschließlich der Familie) das Bewusstsein für Menschen mit Behinderungen zu schärfen und die Achtung ihrer Rechte und ihrer Würde zu fördern.

Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass Klischees, Vorurteile und schädliche Praktiken gegenüber Menschen mit Behinderungen, auch aufgrund ihres Alters oder Geschlechts, bekämpft werden. Dabei muss das Bewusstsein für die Fähigkeiten von Menschen mit Behinderungen gefördert werden.

Die Umsetzung der Forderungen des Art. 8 der UN-BRK ist im Landkreis Vorpommern-Rügen eine Querschnittsaufgabe, an der sich jeder Mitarbeiter so beteiligt, wie es sein Aufgabengebiet zulässt.

Der Landrat fördert im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten die Einstellung von Mitarbeitern mit Behinderungen. Ihm zur Seite stehen dabei die Schwerbehindertenvertretung sowie die Gleichstellungsbeauftragte. Sie achten darauf, dass Inklusion durchgeführt wird und bei Stellenbesetzungsverfahren schwerbehinderte Bewerber eingeladen und diese auch eingestellt werden, sofern sie nicht offensichtlich für die Stelle ungeeignet sind. In den Auswahlverfahren wirbt die Schwerbehindertenvertretung fortlaufend dafür, Schwerbehinderte bzw. diesen gleichgestellte Bewerber einzustellen.

Die Gleichstellungsbeauftragte achtet fortlaufend darauf, dass bei gleicher Eignung für eine Stelle behinderte Frauen bevorzugt eingestellt werden.

Die Verwaltung führt regelmäßig Workshops und Schulungen der Mitarbeiter zur Inklusion und zur Verwendung der „leichtverständlichen Sprache“ durch. Hier lernen die Mitarbeiter z.B. den Umgang und die Verwendung von „leichtverständlicher Sprache“. „leichtverständliche Sprache“ ist eine sehr vereinfachte Form der Alltagssprache. Sie wird vor allem in geschriebenen Texten verwendet.

Texte, die in „leichtverständlicher Sprache“ verfasst sind, ermöglichen behinderten Menschen die bessere Erfassung von Zusammenhängen des täglichen Lebens.

Nach der Kreisgebietsreform in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2011 hat der Kreistag des Landkreises beschlossen, dass zwei ehrenamtliche Integrationsbeauftragte für Menschen mit Behinderungen berufen werden.

Die Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen tragen zur Verwirklichung der Gleichstellung der Menschen mit Behinderungen im Landkreis bei.

Sie prüfen u.a. Verwaltungsunterlagen auf ihre Auswirkung für behinderte Menschen. Dabei haben sie beratende Mitwirkung zur Barrierefreiheit bei Bauplanungen und Bauausführungen. Sie bieten in der Kreisverwaltung Sprechstunden und Beratungen für hilfeschuchende behinderte Menschen an.

Die Integrationsbeauftragten haben auch das Recht, in Beratungen innerhalb der Verwaltung mitzuwirken. Sie sind im Rahmen ihres Aufgabenbereiches an allen Aufgaben des Landkreises frühzeitig zu beteiligen, sodass ihre Anregungen, Vorschläge oder sonstige Stellungnahmen zu Belangen behinderter Menschen in den Entscheidungsprozess einbezogen werden können.

Mit ihrer Arbeit tragen die Integrationsbeauftragten für Menschen mit Behinderungen zur Verstärkung des Bewusstseins der Mitarbeiter der Kreisverwaltung für die Bedürfnisse und Belange behinderter Menschen bei.



### 3.2 Zugänglichkeit, Art. 9 UN-BRK

Mit dem Art. 9 der UN-Behindertenrechtskonvention sind die Vertragsstaaten aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu treffen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten.

Diese Maßnahmen gelten für Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischen Einrichtungen und Arbeitsstätten, Informations-, Kommunikations- und andere Dienste einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.<sup>2</sup>

#### Zugänglichkeit zu Informationen - Homepage des Landkreises

Um Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zu öffentlichen Informationen zu ermöglichen, wird daran gearbeitet, die Homepage des Landkreises Vorpommern-Rügen barrierefrei zu gestalten. Einige Funktionen bieten heute bereits Unterstützung bei der Anwendung. Um die Nutzerfreundlichkeit zu optimieren und zu verbessern, werden verstärkt Anstrengungen unternommen, dies zu realisieren.

#### Was wurde bisher umgesetzt:

Thema	Ist - Zustand	Soll - Zustand	Maßnahmen Umsetzung
Homepage und für Hörgeschädigte	„wir nordeln.“ Videos mit Untertext	Videoaufnahme LK VR mit Untertext	Prüfung und Umsetzung von Vertextung mittels eines Programms <b>Zuständigkeit FD01</b>
Homepage für visuell eingeschränkte Personen	Reader (Vorlesefunktion) Variable Schriftgröße	Kontrastverstärkung	Prüfung und Umsetzung über Advantic <b>Zuständigkeit FD 01</b>
Benutzung leichter Sprache	Noch nicht umgesetzt	Flyer, Homepage	Beauftragung Agentur <b>Zuständigkeit FD 01</b>
Infos zum Stand der Homepage des LK	Keine leichte Sprache	Unterseiten in leichter Sprache	Beauftragung Agentur, v.a. wichtige Seite für Bürgerinnen und Bürger <b>Zuständigkeit FD 01</b>
Infos zum Stand der Warteschleife der Telefonanlage bzgl. der Nutzung durch behinderte Menschen, z.B. Hörgeschädigte	Noch nicht realisiert	Muss unbedingt umgesetzt, realisiert werden	Keine technischen Lösungen bekannt, evtl. bei Informationstechniker nachfragen zwecks Lösung des Problems <b>Zuständigkeit FD 01</b>

<sup>2</sup> www.behindertenrechtskonvention.info Praetor intermedia UG (haftungsbeschränkt)

## Zugänglichkeit zu den Verwaltungsgebäuden

### Hansestadt Stralsund, Ribnitz-Damgarten, Bergen auf Rügen, Grimmen, Barth

Die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung der Verwaltungsgebäude, Schulen, Gymnasien, Bildungszentren etc. des Landkreises ist weitestgehend gewährleistet. Es besteht aber teilweise noch Handlungsbedarf, um die Barrierefreiheit in einzelnen Objekten noch zu ergänzen.

Handlungsfeld	Maßnahme	Zuständigkeit	Zeitlicher Rahmen
Zugänglichkeit Art. 9 UN-BRK	Zugänglichkeit zu den Verwaltungsgebäuden in HST, RDG, Bergen, Barth, Grimmen und zu Schulen und Gymnasien	FD 13	Fortlaufend bis 2019

## Barrierefreies Bauen

Im § 50 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) werden die Regelungen zum barrierefreien Bauen vorgegeben. Hier wird im (§ 64 LBauO M-V) festgelegt, was bei öffentlichen Büro- und Verwaltungsgebäuden, Kindertageseinrichtungen, Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens etc. einzuhalten ist. Es sind die Anforderungen und Parameter an die Barrierefreiheit im Prüfprogramm des Bauantragsverfahrens zwingend einzuhalten und zu berücksichtigen.

Im Rahmen des Antragsverfahrens erfolgt eine Beteiligung der anzuhörenden Stellen nach (§ 69 Abs. 1 S.1 Nr.1 LBauO M-V) oder entsprechend fachkundiger Behörden / Stellen, soweit die Bauaufsichtsbehörde dies zur Bearbeitung für erforderlich hält. Bei Fachfragen zum barrierefreien Bauen, die von der Bauaufsichtsbehörde abschließend nicht ausreichend beurteilt werden können, beteiligt sie den Beirat für Menschen mit Behinderung oder die Behindertenbeauftragten.

Explizit werden dort, wo im bauordnungsrechtlichen Sinne an die Barrierefreiheit besondere Anforderungen gestellt werden, diese in einer baurechtlichen Genehmigung zur Auflage erhoben. Damit wird der Bauherr verpflichtet, die Barrierefreiheit im Rahmen der Bauausführung umzusetzen. Bauanträge werden zurückgewiesen, sofern nach Prüfung Angaben zum barrierefreien Bauen in der dem Bauantrag beigefügten Beschreibung fehlen und diese nach Aufforderung nicht fristgerecht nachgereicht werden.

Vor Bewilligung des Bauantrages und soweit möglich in frühen Planungsphasen, erfolgt die Beteiligung der Behindertenbeauftragten des Landkreises Vorpommern-Rügen. Bei geförderten Baumaßnahmen, z.B. durch das Landesförderinstitut (M-V) sieht der Bewilligungsbescheid zur Fördermittelvergabe vor, dass a) barrierefreie Lösungen zu sichern

sind und b) nach Beendigung der Baumaßnahme eine Stellungnahme zur Barrierefreiheit der Behindertenbeauftragten angefordert wird, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung Berücksichtigung gefunden haben.

Die Grundlage für eine gute Zusammenarbeit (Bauordnungsamt, Bauträger, Projektanten und die Behindertenbeauftragten des Landkreises Vorpommern-Rügen) bildet eine zeitnahe Beteiligung und Einbeziehung in die Planungsphasen. Daraus resultiert eine kompetente und fristgerechte Stellungnahme durch die Behindertenbeauftragten.

Neben dem § 50 der LBauO M-V geben der Leitfaden „Barrierefreies Bauen“ des Ministeriums für Umwelt, Natur, Bau und Reaktorsicherheit und die DIN 18040 (1-3) auch die DIN- Normen 32975, 32984 und 32986 weitere detaillierte Vorgaben zur Barrierefreiheit. Die Verwaltung des Landkreises als auch das Bauordnungsamt weisen öffentliche Bauherren wie auch Privatinvestoren mit Nachdruck auf das Thema barrierefreies Bauen hin und bewerben diese Vorschriften. Zum Thema barrierefreies Bauen können Mitarbeiter der entsprechenden Fachdienste und die Behindertenbeauftragten an Schulungen und Weiterbildungen teilnehmen.

Durch die Einbeziehung der Behindertenbeauftragten des Landkreis Vorpommern-Rügen im Genehmigungsverfahren nach § 10 Straßen und Wegegesetz M-V wird die barrierefreie Ausführung seit 2022 sichergestellt. Die technischen Regeln zum barrierefreien Bauen werden beim Bau bzw. der grundhaften Erneuerung von Kreisstraßen, insbesondere beim Bau bzw. der grundhaften Erneuerung von Bushaltestellen ebenfalls seit 2022 angewandt und umgesetzt.

Voraussetzung für die Umsetzung des barrierefreien Bauens sind: Der Bauherr ist verpflichtet, die erlassenen Rechtsvorschriften einschließlich der einschlägigen DIN-Normen zu beachten und umzusetzen.

#### **Maßnahmen zur Umsetzung im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Vorpommern-Rügen**

<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Zuständigkeiten</b>	<b>Zeitlicher Rahmen / Ziel</b>
1	Die Bauaufsichtsbehörde des Landkreises prüft alle eingehenden Anträge unter Beachtung der bauordnungsrechtlichen Bauvorschriften zum barrierefreien Bauen im Baugenehmigungsverfahren für Neubauten, Umbauten und Modernisierung im Rahmen seiner Zuständigkeit.	Bauaufsichtsbehörde FD 43 Behindertenbeauftragte	Laufend
2	Bauanträge werden zurückgewiesen, wenn Angaben zum barrierefreien Bauen in der	Bauaufsichtsbehörde FD 43 Behindertenbeauftragte	Laufend

	Baubeschreibung des Bauantrags fehlen.		
3	In den Genehmigungsbescheiden wird der Bauherr auf die Verpflichtung zur Beachtung und Umsetzung des jeweiligen Teils der DIN 18040 hingewiesen.	Bauaufsichtsbehörde FD 43 Behindertenbeauftragte	Laufend
4	Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen über Barrierefreiheit in Dienstgebäuden (als Bauherr) oder Mieter und Schulen in kreislicher Trägerschaft.	Zentrale Dienste FD43 Schulverwaltungsamt	Laufend
5	Im Rahmen der Aufgaben des Landkreises in Bauleitplanverfahren werden die Städte und Gemeinden als Träger der Bauleitplanung auf die Beachtung der Anforderungen an die Barrierefreiheit aller öffentlich zugänglicher Bereiche nach DIN 18040 (1-3) hingewiesen.	Bauaufsichtsbehörde FD 43	Laufend
6	Im Rahmen der Erteilung der Genehmigung nach § 10 Straßen- und Wegegesetz für Straßenbauvorhaben der Städte und Gemeinden des LK wird ein Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen an die Barrierefreiheit nach DIN 18040 -3 eingefordert.	Bauaufsichtsbehörde FD 43	Laufend
7	Im Rahmen der Stellungnahmen des Landkreises und der Behindertenbeauftragten als Träger öffentlicher Belange in Genehmigung- / Verfahren Dritter erfolgt der Hinweis auf die Einhaltung der zutreffenden Regelungen zum barrierefreien Bauen (LBauO-MV, DIN 18040-1 - 3)	Bauaufsichtsbehörde FD 43 Behindertenbeauftragte	Laufend
8	Im Rahmen der Fördermittelanträge entsprechend der ILERL M-V wird für öffentlich zugängliche Gebäude und deren Außenanlagen und Verwaltungen der kommunalen Körperschaften sowie der ihnen unterstellten Körperschaften der Nachweis der Einhaltung der Barrierefreiheit gefordert	Bauaufsichtsbehörde FD 43 FD 02	Laufend

### 3.3 Inklusiver Sozialraum und Wohnen, Art. 19 UN-BRK

Der Artikel 19 der UN-Behindertenrechtskonvention fokussiert die unabhängige Lebensführung und die Einbeziehung in die Gesellschaft von Menschen mit Behinderung im Sinne eines inklusiven Sozialraums.

#### **Definition: inklusiver Sozialraum**

„Unter einem inklusiven Sozialraum verstehen wir eine von Menschen gestaltete Umwelt, die alle Menschen gleichermaßen befähigt, ihren individuellen Lebensentwurf zu verwirklichen.“<sup>3</sup>

Hierbei ist der Begriff Sozialraum nicht räumlich zu verstehen, nicht an einen Raum gebunden. Sozialraum bedeutet vielmehr das komplette Lebensumfeld eines Menschen. Um dies zu ermöglichen, bedient sich der Landkreis verschiedener Maßnahmen.

#### **Eingliederungshilfe:**

Aufgabe der Eingliederungshilfe ist es, dafür zu sorgen, dass Menschen mit Behinderungen oder von Behinderung bedrohte Menschen Leistungen nach SGB IX und den für die Rehabilitationsträger geltenden Leistungsgesetzen erhalten, um ihre Selbstbestimmung und ihre volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft zu fördern, Benachteiligungen zu vermeiden und ihnen entgegenzuwirken.

Mit dem Bundesteilhabegesetz (BTHG) wurden die Leistungen der Eingliederungshilfe als „Besondere Leistungen zur selbstbestimmten Lebensführung für Menschen mit Behinderungen (Eingliederungshilferecht)“ im Teil 2 in das SGB IX aufgenommen und reformiert, dieser Teil trat größtenteils ab 2020 in Kraft.

Örtlich zuständiger Eingliederungshilfeträger ist nach § 2 des AG SGB IX M-V der Landkreis. Der Kommunale Sozialverband Mecklenburg-Vorpommern (KSV M-V) erfüllt die zentral wahrzunehmenden Aufgaben als zentrale Stelle. Der KSV M-V ist u.a. Ansprechpartner und Kompetenzzentrum für das Vertragsmanagement (Entgeltwesen) im Bereich der Angebote der Behindertenhilfe in Mecklenburg-Vorpommern. Hier werden die Anträge gebündelt, die Verhandlungen organisiert und durchgeführt. Der KSV M-V arbeitet in Schiedsstellen mit und vertritt die Eingliederungshilfeträger in überregionalen Gremien.

Mit der Novellierung des SGB IX wurde der bisherige Landesrahmenvertrag Mecklenburg-Vorpommern (LRV M-V) durch einen neuen Rahmenvertrag ersetzt. Die Zusammensetzung der vereinbarten Kostensätze/Tagessätze gibt es in der bisherigen Form ab dem Jahr 2020 nicht mehr. Der KSV M-V unterstützt den Landkreis bei den Verhandlungen zum LRV M-V nach § 131 SGB IX. Der Landkreis Vorpommern-Rügen liegt aktuell zwischen 70-80 % der abgeschlossenen Verhandlungen nach neuem Recht. Ende 2024 sollen 100 % erreicht werden.

---

<sup>3</sup> Bundesfachstelle Barrierefreiheit 2021

Zum 31.12.2023 waren insgesamt 3.188 Empfänger im Leistungsbezug der Eingliederungshilfe.

Die Leistungsberechtigten erhalten überwiegend nicht nur eine Leistung der Eingliederungshilfe, sondern:

1. Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben
2. Leistungen zur Teilhabe an Bildung
3. Leistungen zur sozialen Teilhabe

Die Leistungen erhalten die Berechtigten oft im Mix.

Die Leistungsfälle werden aktuell durch 30 Mitarbeiter (in Voll- und Teilzeit) bearbeitet.

Alle Anträge der Eingliederungshilfe müssen über ein Gesamtplanverfahren bearbeitet werden. Dieses Verfahren erfolgt über ein Gespräch auf Wunsch des leistungsberechtigten Menschen unter Beteiligung der Mitwirkenden und eventueller anderer Rehabilitationsträger (Bundesagentur, Krankenkassen, Jugendamt). In dem Gesamtplanverfahren erfolgt eine Bedarfsfeststellung über ein Bedarfserfassungsinstrument den integrierten Teilhabeplan (ITP). Hierdurch wird der für jeden Einzelfall erforderliche Hilfebedarf an Leistungen ermittelt. Die Hilfen sind zwischen den Rehabilitationsträgern aufeinander abzustimmen.

Aktuell werden die Gespräche zu 95% nur vom Eingliederungshilfeträger allein durchgeführt. Es wird aber zukünftig eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Rehabilitationsträgern angestrebt.

Derzeit kann für 75% der Antragsteller die Bedarfsermittlung durch den ITP erfolgen. Zukünftig ist das Ziel, die Umsetzung auf nahezu 100% zu erreichen. Dafür wurde für das Jahr 2024 ein entsprechendes Programm für die ITP-Planung eingerichtet, welches die mobile Arbeit mit dem Instrument erleichtern soll. Zusätzlich muss entsprechend der Fallzahlenentwicklung eine qualitative und quantitative Personalentwicklung gesichert werden.

Entsprechend der individuellen Hilfeplanentwicklung muss auch die Entwicklung der Leistungsangebote im Landkreis betrachtet werden.

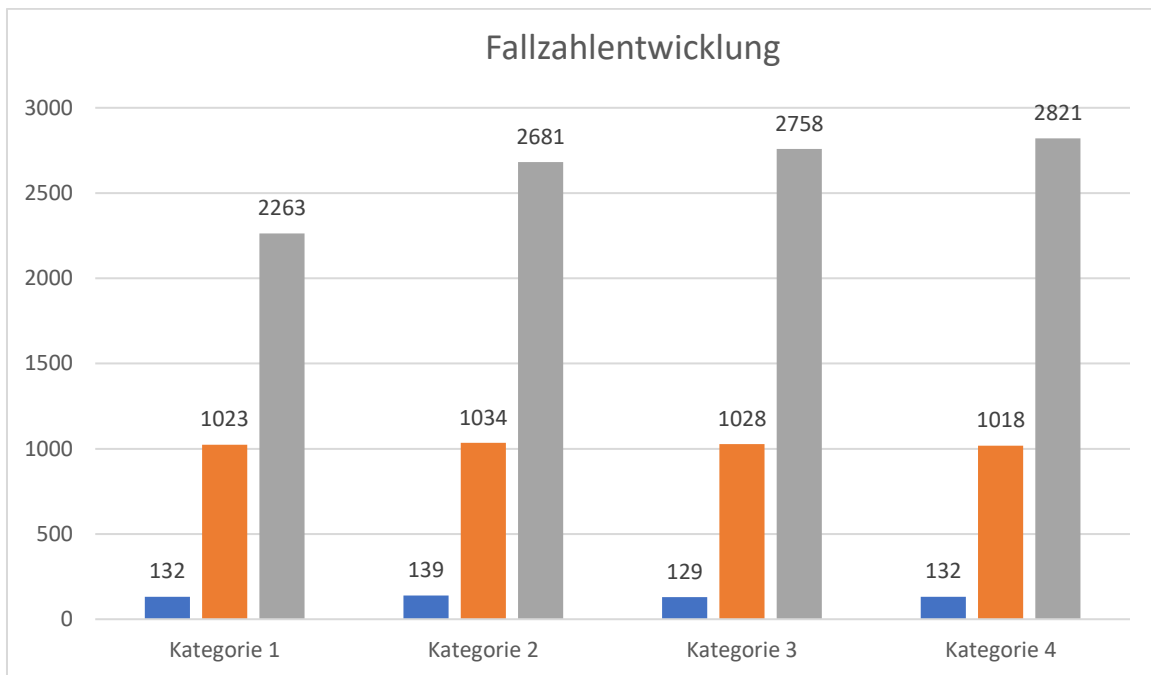
Während der Großteil der Leistungsberechtigten in bereits bestehenden Leistungsangeboten die jeweils notwendigen Angebote findet, gibt es immer wieder einzelfallbezogene Sonderlösungen zu beachten. Hier sind in den letzten Jahren die Möglichkeiten der persönlichen Budgets bzw. der Budgets für Arbeit stärker wahrgenommen worden. Aktuell gibt es sieben laufende Budgets für Arbeit auf dem ersten Arbeitsmarkt.

Die persönlichen Budgets stellen eine Sonderform dar, während in der Regel die Leistungen den Berechtigten über Sachleistungen per Bescheid bewilligt werden und im sogenannten Dreiecksverhältnis die Leistungserbringer über eine Vereinbarung mit dem

Eingliederungshilfeträger direkt abrechnen. Hat der Leistungsberechtigte bei den persönlichen Budgets das Recht und die Pflicht, die mit dem Eingliederungshilfeträger vereinbarten Hilfebedarfe alleine und in eigener Verantwortung zu organisieren, zu bezahlen und die Qualität der Leistung zu sichern. Hierfür ist das Beratungsangebot durch die Eingliederungshilfe intensiver zur Verfügung zu stellen. Entsprechende Qualifizierungen zum persönlichen Budget sind für 2024 geplant.

## Bedarfsermittlung der Eingliederungshilfe durch den ITP

Bedarfsermittlung IST - Stand	Bedarfsermittlung SOLL -Stand	Zuständigkeit	Zeitlicher Rahmen
75%	100%	FD 21	2024 und fortlaufend



### Teilhabe Bildung

### Teilhabe Arbeit

### Soziale Teilhabe

Während die Fallzahlen in den beiden Leistungsbereichen Teilhabe an Bildung und Teilhabe an Arbeit nahezu gleichgeblieben sind, sind im Bereich soziale Teilhabe die Fallzahlen ständig steigend.

Die soziale Teilhabe gliedert sich vorwiegend in die Bereiche der Assistenzleistungen nach § 78 SGB IX sowie der heilpädagogischen Leistungen nach § 79 SGB IX und den Leistungen zum Erwerb und Erhalt praktischer Kenntnisse und Fertigkeiten. Aber auch die Leistungen zur Mobilität und die Leistungen zur Betreuung in einer Pflegefamilie gehören zu der sozialen Teilhabe und sind in den vergangenen Jahren in Anspruch genommen worden.



Für Menschen, die keinen Pflegegrad, sondern lediglich einen Grad der Behinderung aufweisen, sind der Sozialplanung derzeit keine niedrighschwelliger Angebote, wie zuvor erläutert, bekannt.

Sollten Menschen mit Behinderung persönliches Budget erhalten, haben sie die Möglichkeit, niedrighschwellige Angebote zur Unterstützung im Alltag in Anspruch zu nehmen und mit Hilfe des persönlichen Budgets zu finanzieren.

Ob über Assistenzleistungen in der Eingliederungshilfe (§ 78 SGB IX) diese Angebote zur Unterstützung im Alltag auch in Anspruch genommen werden, entzieht sich unserer Kenntnis.

### Maßnahmen:

Handlungsfeld	Maßnahme	Zuständigkeit	zeitlicher Rahmen
Zugänglichkeit Art. 9 UN- BRK	Gebündelte Darstellung von Angeboten zur Unterstützung auf der Homepage des Landkreises	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend
Zugänglichkeit Art. 9 UN- BRK	Barrierefreie Nutzung der Homepage (z.B. Vorlesefunktion)	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend
Zugänglichkeit Art. 9 UN- BRK	Informationsmaterial zu Unterstützungsangeboten in leichter Sprache und Bildsprache, ggf. mit Kartenmaterial zur Lokalisierung der Beratungsangebote vorhalten	FD 01 FD 21	muss umgesetzt werden fortlaufend

### Beratungsangebote

(z.B. Pflegestützpunkte, Wohnberatungsstruktur, Betreuung etc.)

### Pflegestützpunkte

Der Landkreis Vorpommern-Rügen zeichnet sich durch drei Pflegestützpunkte aus, in denen Pflege- und Sozialberatung angeboten werden. Sie sind in unserem großen Landkreis jeweils so angesiedelt, dass sie für die Ratsuchenden gut erreichbar sind. Gleichfalls werden Hausbesuche angeboten.

**Pflegestützpunkt in Bergen auf Rügen:**

Der Stützpunkt ist barrierefrei und auch mit dem Bus unmittelbar erreichbar. Ein Bahnhof befindet sich auch in der Nähe, ist jedoch nicht für Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht ungehindert nutzbar, da zum Pflegestützpunkt eine Brücke überquert werden muss, die nicht mittels eines Aufzugs, sondern nur über Treppen passierbar ist.

**Pflegestützpunkt in Ribnitz-Damgarten.**

Der Stützpunkt ist von der Hofseite aus barrierefrei über eine Rampe erreichbar. Im PSP gibt es keine Schwellen und es wird ein behindertengerechtes Gäste-WC zur Verfügung gestellt.

**Pflegestützpunkt in der Hansestadt Stralsund:**

Der Stützpunkt ist barrierefrei erreichbar. Zwei Bushaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe.

## **Umsetzung und Anwendung des Wohlfahrtsfinanzierungs- und Transparenzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern**

Mit Inkrafttreten des Wohlfahrtsfinanzierungs- und Transparenzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern (WoftG M-V) werden die Beratungsarten:

- Allgemeine Soziale Beratung,
- Beratung für Menschen mit Behinderung,
- Schuldner- und Insolvenzberatung,
- Sucht- und Drogenberatung,
- Beratung für sexuelle Aufklärung sowie
- Ehe-/ Paar- und Lebensberatung

auf Landkreisebene geplant und strukturiert.

Während die Beratung für Menschen mit Behinderung ein spezielles Angebot für Menschen mit Behinderung darstellt, wird auch beratungsübergreifend in den jeweiligen fachlichen Standards festgelegt, dass der Zugang zu den Beratungsstellen barrierefrei sein muss. Neue Standorte für Beratungsstellen innerhalb des Landkreises werden aus diesem Grund in Kooperation mit den Integrationsbeauftragten des Landkreises für Menschen mit Behinderungen unter den Kriterien der Barrierefreiheit begutachtet. Darüber hinaus wird auch der digitale Zugang zur Beratung (Online- und Videoberatung) weiter forciert.

## Ergänzende unabhängige Teilhabeberatung (EUTB)

Die Ergänzende unabhängige Teilhabeberatung (EUTB) unterstützt und berät alle Menschen mit Behinderungen, von Behinderung bedrohte Menschen, aber auch deren Angehörige kostenlos bundesweit in allen Fragen zur Rehabilitation und Teilhabe.

Die EUTB wird auf Grundlage des § 32 SGB IX vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gefördert besteht trotzdem zusätzlicher Anspruch auf Beratung durch die Rehabilitationsträger.

Im Landkreis Vorpommern-Rügen wird das Angebot durch den Träger Lebenshilfe Ostseekreis an verschiedenen Standorten durchgeführt.

### Maßnahmen:

Handlungsfeld	Maßnahmen	Zuständigkeit	Zeitlicher Rahmen
Zugänglichkeit Art. 9 UN-BRK	Gebündelte Darstellung von Beratungsangeboten des Landkreises auf der Homepage des Landkreises	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend
Zugänglichkeit Art.9 UN-BRK	Barrierefreie Nutzung der Homepage (z.B. Vorlesefunktion)	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend
Zugänglichkeit Art. 9 UN-BRK	Informationsmaterial zu Beratungsangeboten in leichter Sprache und Bildsprache, ggf. mit Kartenmaterial zur Lokalisierung der Beratungsangebote vorhalten	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend
Zugänglichkeit Art. 9 UN-BRK	Barrierefreie Zugänge zu allen Beratungsangeboten	FD 01 FD 21	wird umgesetzt fortlaufend

4

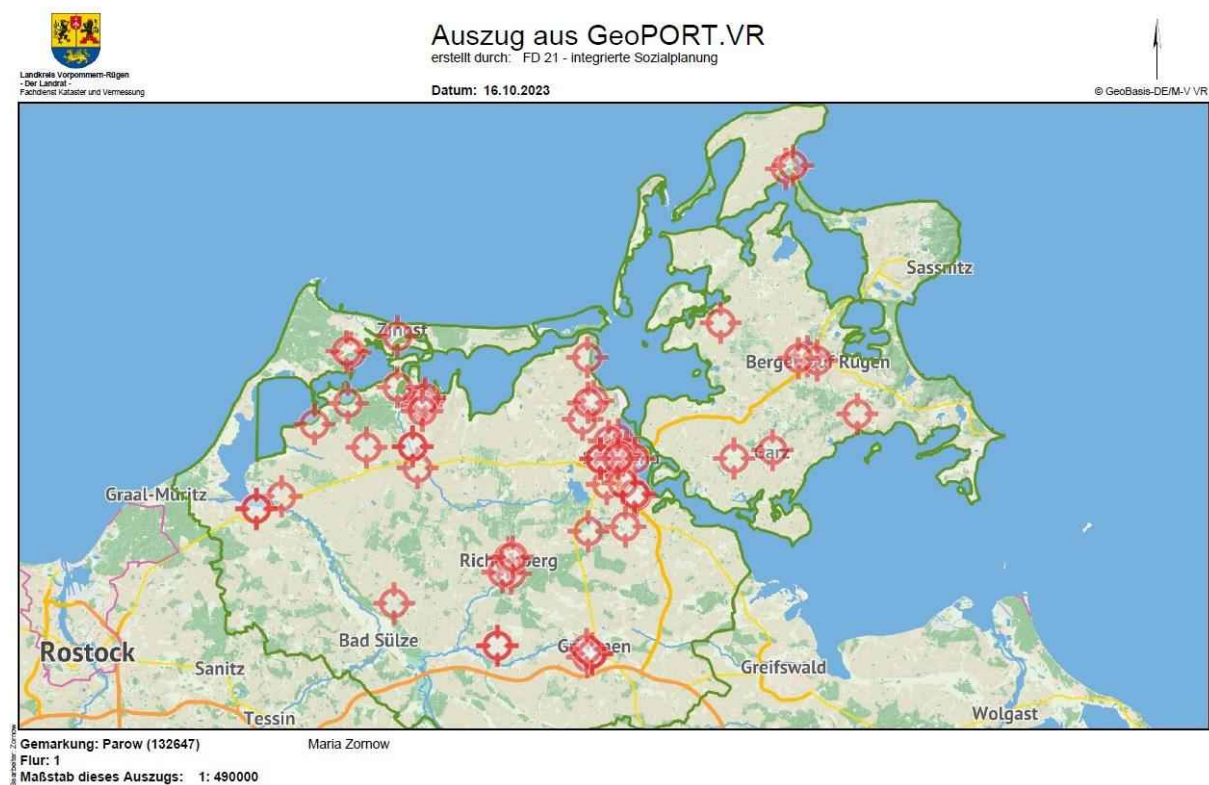
---

<sup>4</sup> Zuarbeit LK V-R FD 21

## Verbesserung der Versorgung durch Angebote zur Unterstützung im Alltag

Angebote zur Unterstützung im Alltag beinhalten die Übernahme von Betreuung und allgemeiner Beaufsichtigung, eine die vorhandenen Ressourcen und Fähigkeiten stärkende und stabilisierende Alltagsbegleitung, Unterstützungsleistungen für Angehörige und vergleichbare Nahestehende in ihrer Eigenschaft als Pflegende zur besseren Bewältigung des Pflegealltags, die Erbringung von Dienstleistungen, organisatorische Hilfestellungen oder andere geeignete Maßnahmen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand beziehen sich die Angebote zur Unterstützung im Alltag auf Leistungen im SGB XI. Menschen mit Pflegegraden können über das Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGuS) zertifizierte Firmen oder Nachbarschaftshelfer beauftragen, unterstützende Tätigkeiten zu übernehmen (z.B. Einkaufen, hauswirtschaftliche Dienstleistungen, Arztfahrten etc.), die dann über die Pflegekasse in Höhe von 125 Euro monatlich vergütet werden können.



Quelle: Anlage 1; GeoPort.VR, eigene Darstellung

Wie in der vorherigen Darstellung ersichtlich, ist der Landkreis Vorpommern-Rügen diesbezüglich mit 63 Entlastungsdiensten ausgestattet, die innerhalb des Kreisgebiets angesiedelt sind und jeweils auch Gebiete in mehreren Kilometern Umkreis bedienen. Darüber hinaus gibt es in angrenzenden Städten (wie Greifswald und Rostock) weitere Angebote mit einem Aktionsradius, der sich unabhängig der Kreisgrenzen ebenfalls auch im Bereich unseres Landkreises bewegt.

### 3.4 Persönliche Mobilität, Art. 20 UN-BRK

Nach Artikel 20 der UN-BRK müssen Maßnahmen getroffen werden, um Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit zu sichern, dies muss zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten möglich sein.<sup>5</sup> Deshalb ist die barrierefreie Gestaltung von Einrichtungen des Öffentlichen Personenverkehrs und behindertengerechten Verkehrsmitteln sicherzustellen.

Handlungsfeld	Maßnahme	Zuständigkeit	Ziel- zeitlicher Rahmen
Persönliche Mobilität	Beschluss Nahverkehrsplan mit Maßnahmen zur Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Haltestellen, Informationen und Stationsansagen)	Zentrale Dienste / Schulverwaltungsamt FD 02	Beschluss 2021
Persönliche Mobilität	Beschluss Haltestellenkonzept zum barrierefreien Um- und Neubau von Haltestellen	Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung FD 02	Beschluss 2021
Persönliche Mobilität	Umsetzung vollständige Barrierefreiheit in den Bussen im ÖPNV im gesamten Bediengebiet der VVR	Verkehrsgesellschaft Vorpommern- Rügen mbH (VVR) FD 02	Bis 2025
Persönliche Mobilität	Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit Aussagen zur Barrierefreiheit	Zentrale Dienste / Schulverwaltungsamt FD 02	Bis 2029

### Sicherstellung der Personenbeförderung

Hierzu zählen:

- Gewährleistung der barrierefreien Beförderung von Senioren, Schülern und von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen.
- Sicherstellung von sicheren Umsteigewegen, barrierefreie Beförderung von sensorisch eingeschränkten Menschen ohne Voranmeldung.
- Beförderung von sensorisch und mobilitätseingeschränkten Menschen mit Fahrzeugen mit Niederflurtechnik, Stationsansage etc.

<sup>5</sup> [www.behindertenrechtskonvention.info](http://www.behindertenrechtskonvention.info) Praetor Intermedia UG (haftungsbeschränkt)

**Fahrzeuge:**

Zukünftig werden alle Fahrzeuge als Niederflurfahrzeuge beschafft und so ausgestattet, dass eine barrierefreie Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ohne Einschränkung erfolgen kann.

Mehr als 90 % des jetzigen Fahrzeugbestandes (insgesamt 210 Fahrzeuge inkl. Subunternehmen, ohne Linienprinter) sind bereits Niederflurbusse.

**Fahrplanaushänge:**

Fahrplanaushänge sind anzufertigen, zu aktualisieren und mit QR Code zu versehen, weiterhin kontrastreich zu gestalten, um Menschen mit visueller Einschränkung eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten.

**Stationsansagen:**

Stationsansagen sind schon in allen Bussen vorhanden.

**Haltestellen:**

Zu den Bushaltestellen verweisen wir auf das im Anhang beigefügte „Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern- Rügen“, welches alle Haltestellen im Landkreis erfasst, kategorisiert und priorisiert hat. Für den Umbau sind allerdings die jeweiligen Baulastträger, sprich: die Gemeinden, zuständig. Hier gibt es keine gesetzlichen Vorgaben, die einen zeitlichen Rahmen vorsehen bis wann alle Bushaltestellen barrierefrei sein müssen.

**3.5 Bildung, Art. 24 UN-BRK**

In diesem Artikel der UN-BRK erkennen die Vertragsstaaten das Recht behinderter Menschen auf Bildung an. Die Vertragsstaaten verpflichten sich zu gewährleisten, dass das Recht auf Bildung ohne Diskriminierung und auf Grundlage der Chancengleichheit verwirklicht wird. Dazu gewährleisten sie ein integratives Bildungssystem auf allen Ebenen und lebenslanges Lernen auch für Menschen mit Behinderungen. Auch Menschen mit Behinderungen sollen ihre Persönlichkeit, ihre Begabung, ihre Kreativität, ihr geistiges und körperliches Potential voll entfalten können.

Im Landkreis werden alle lernbeeinträchtigten Kinder an Grundschulen im integrativen Unterricht der Regelklasse bzw. Diagnostikklasse eingeschult. In den Grundschulen auf Rügen sind Vorhaben zur Inklusion von Kindern mit Beeinträchtigungen im Lernen, bei der Sprache sowie bei der emotionalen und sozialen Entwicklung initiiert. Integrative Umgestaltungsprozesse werden mit Beginn der Einschulung fortgesetzt.

Zur Bildung von Menschen mit Behinderungen im Landkreis trägt auch bei, dass insbesondere an Grundschulen ausreichend Personal mit sonderpädagogischer Aufgabenstellung mit besonderen sozialräumlichen Bedingungen bereitgestellt wird. Es werden Lerngruppen eingerichtet für Kinder mit besonders stark ausgeprägtem sonderpädagogischen Förderbedarf, die im Bereich Lernen beschult werden.

Menschen mit Behinderungen bekommen gleichberechtigt mit anderen in der Gemeinschaft, in der sie leben, Zugang zu einem integrativen, hochwertigen und unentgeltlichen Unterricht, an Grundschulen genauso wie an weiterführenden Schulen. Ziel der Schulen des Landkreises ist es, hierbei behinderten Menschen den Schulabschluss auf dem ersten Bildungsweg zu ermöglichen unter besonderer Beachtung der Bildungsdurchlässigkeit und Anschlussfähigkeit.

Es werden Aus- und Fortbildungskonzepte für Lehrkräfte aller Schularten zur Stärkung ihrer sonderpädagogischen Diagnostik- und Beratungskompetenz gemeinsam mit dem Schulamt und dem Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur erarbeitet.

## **Musikschule**

In den drei Regionalstellen der Musikschule des Landkreises in Bergen auf Rügen, Grimmen und Ribnitz-Damgarten wird dafür Sorge getragen, dass es zu keiner Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen kommt.

### **Grimmen, Stralsunder Straße 2**

In der Regionalstelle Grimmen sind die Angebote für Menschen mit Beeinträchtigung möglich. Es wird für Menschen mit Beeinträchtigungen das Nebengebäude genutzt. Dieses ist für Rollstühle befahrbar sowie für Menschen mit Behinderung nutzbar. Sowohl Unterricht als auch Veranstaltungen sind darin möglich. Die Unterrichtsräume im Haupthaus sind leider nur über Treppen zu erreichen. In der Vergangenheit wurden bauliche Veränderungen durch den Landkreis geprüft. Alle möglichen Lösungen würden jedoch andere Nutzungen beeinträchtigen.

### **Bergen auf Rügen, Bahnhofstraße 34a**

In der Regionalstelle Bergen auf Rügen sind die Angebote für Menschen mit Beeinträchtigung vollumfänglich möglich. Eine entsprechende Rampe ist vorhanden. Die Unterrichtsräume und der Veranstaltungssaal sind auf einer Ebene angeordnet.

### **Ribnitz-Damgarten, Musikantenweg 1a**

In der Regionalstelle Ribnitz-Damgarten sind die Angebote für Menschen mit Beeinträchtigung nur sehr eingeschränkt möglich. Das Gebäude ist nur über Stufen erreichbar. Eine kurzfristige Lösung wäre nur eine mobile Rampe. Es werden derzeit Möglichkeiten des Umzuges der Musikschule in ein entsprechend ausgestattetes Gebäude geprüft. Durch die bestehenden

Kooperationen mit den allgemeinbildenden Schulen wäre dort sofort die musikalische Beschulung von Menschen mit Beeinträchtigung möglich.

Die Musikschule des Landkreises Vorpommern-Rügen beschäftigt eine Lehrkraft mit der Ausbildung in Musiktherapie. Im Durchschnitt der vergangenen Jahre gibt es pro Schuljahr 2-5 Kinder oder auch Erwachsene, die dieses Angebot wahrnehmen. Sollte es zu einer erhöhten Nachfrage von Menschen mit Beeinträchtigung nach Musikunterricht kommen, wird der Landkreis kurzfristige Lösungen schaffen. Im Haushaltsplan 2024 sind Gelder für Umbauten eingeplant.

## **Volkshochschule**

Die Volkshochschule des Landkreises trägt dafür Sorge, dass Menschen mit Behinderungen in ihren Einrichtungen nicht benachteiligt werden. Sie hat Standorte in Bergen auf Rügen, Stralsund, Grimmen und Ribnitz-Damgarten. Alle Gebäude sind barrierefrei erreichbar. In Ribnitz-Damgarten bezieht sich das derzeit nur auf das Erdgeschoss. In Bergen auf Rügen, Grimmen und Stralsund gibt es extra Behindertentoiletten. In Stralsund ist dabei die Behindertentoilette auch extra für Transpersonen ausgewiesen.

Für die Zukunft ist geplant, dass die Homepage der Volkshochschule und der Musikschule barrierefrei gestaltet wird und Teile des Programmheftes in „leichtverständlicher Sprache“ formuliert werden.

## **3.6 Arbeit und Beschäftigung, Art. 27 UN-BRK**

Die UN-BRK bildet auch die Basis für die Teilhabe von behinderten Menschen am Arbeitsleben. Gemäß Artikel 27 der UN-BRK verpflichten sich die Vertragsstaaten dazu, das gleiche Recht auf Arbeit von Menschen mit Behinderungen anzuerkennen. Dies beinhaltet das Recht auf die Möglichkeit, den Lebensunterhalt durch Arbeit zu verdienen, die in einem offenen, integrativen und für Menschen mit Behinderungen zugänglichen Arbeitsmarkt und Arbeitsumfeld frei gewählt oder angenommen wird.

Arbeitgeber sind in Deutschland verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Benachteiligung zu schaffen und sie sind darüber hinaus verpflichtet, abzusichern, dass (bei mehr als 20 Beschäftigten) 5 % der vorhandenen Beschäftigten schwerbehinderte Menschen oder ihnen gleichgestellte Menschen sind. Erfüllen die Arbeitgeber diese Pflicht nicht, muss eine Ausgleichsabgabe entrichtet werden.



Arbeitgeber im öffentlichen Sektor sind gesetzlich verpflichtet, vorrangig schwerbehinderte Menschen oder ihnen gleichgestellte Menschen einzustellen.

Der Eigenbetrieb Jobcenter des Landkreises Vorpommern-Rügen hat die Aufgabe, Menschen mit Behinderungen in den ersten Arbeitsmarkt zu integrieren. Für den Eigenbetrieb Jobcenter bildet die Umsetzung dieser Aufgabe ein komplexes und anspruchsvolles Vorhaben. Er sieht es dabei als seine Verpflichtung an, schwerbehinderten Menschen verbesserte Chancen im Arbeits- und Berufsleben zu bieten, ihre Ausbildung und Beschäftigung zu fördern und ihnen als vollwertigen Beschäftigten Respekt und Anerkennung entgegen zu bringen.

Derzeit plant die Betriebsleitung des Jobcenters Stralsund mit der Schwerbehindertenvertretung des Landkreises einen zeitnahen Abschluss einer Dienstvereinbarung zur Inklusion schwerbehinderter Menschen. Ziel der Vereinbarung soll es sein, dass alle Beschäftigten des Eigenbetriebs Jobcenter, in besonderem Maße aber diejenigen, die Personalverantwortung tragen, für die Belange schwerbehinderter Menschen in allen Arbeitsprozessen sensibilisiert werden. Die Dienstvereinbarung soll die gesetzlichen Regelungen für die Inklusion schwerbehinderter Menschen unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des Jobcenters konkretisieren und weitergehende Regeln und Ziele für die Zusammenarbeit insbesondere zwischen den beteiligten Akteuren aufstellen.

Für das Jobcenter bezieht der Teilhabegedanke Menschen mit und ohne Behinderungen ein. Dafür sollen die objektiven Voraussetzungen und im Jobcenter das subjektive Verständnis geschaffen werden. Zu den Zielen der Inklusion schwerbehinderter Menschen in das Arbeitsleben soll es weitgehende Informationen und Kommunikationen innerhalb des Jobcenters geben. Selbstverständlich sollen schwerbehinderte Menschen das Anerkennungsverfahren und die Rechte nach dem SGB IX in Anspruch nehmen. Und sie sollen gleichzeitig darauf vertrauen dürfen, dass ihnen daraus am Arbeitsplatz keine Nachteile und keine Ausgrenzung erwachsen.

Auf der anderen Seite hat es sich der Fachbereich Soziales des Landkreises zur Aufgabe gemacht, die Förderung von Menschen mit Behinderungen einerseits und von Arbeitgebern, die Menschen mit Behinderungen beschäftigen, andererseits zu intensivieren. So soll die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Arbeitsleben nach SGB IX sichergestellt und zum Abbau der Arbeitslosigkeit schwerbehinderter Menschen beigetragen werden.

Förderleistungen gehen dabei:

- an schwerbehinderte Menschen und Arbeitgeber zur Sicherung und Erhalt des Arbeitsplatzes für schwerbehinderte Menschen,
- an Arbeitgeber zur Schaffung von neuen Arbeits- und Ausbildungsplätzen für schwerbehinderte Menschen,
- an schwerbehinderte Menschen zur Gründung und Erhaltung einer selbständigen beruflichen Existenz,
- an Integrationsfachdienste zur Teilhabe schwerbehinderter Menschen am Arbeitsleben zur Ausübung und Sicherung einer möglichst dauernden Beschäftigung.

Weitere Leistungen des Landkreises sind die

- zur Übernahme einer notwendigen Arbeitsassistenz,
- zur Berufsbegleitung im Rahmen der unterstützenden Beschäftigung,
- der Eingliederungshilfe zur Eingliederung ins Arbeitsleben.

Fortlaufend qualifiziert der Landkreis außerdem sein Personal für die Erstellung der integrierten Teilhabepläne für Menschen mit Behinderungen.

Auch setzt der Landkreis das Bundesprogramm „Initiative Inklusion“ um mit den Handlungsfeldern

- Berufsorientierung,
- neue Ausbildungsplätze für schwerbehinderte junge Menschen in Betrieben und Dienststellen des ersten Arbeitsmarktes,
- neue Arbeitsplätze für ältere Menschen mit Behinderungen.

Menschen, welche den Anforderungen des ersten Arbeitsmarktes nicht gewachsen sind, können in den geschützten Bereichen von Werkstätten für behinderte Menschen (WfbM) tätig werden. In den WfbM können behinderte Menschen im Berufsbildungsbereich bestimmte Fähigkeiten erlernen, die sie in die Lage versetzen, unter Anleitung und Aufsicht in ihrem Arbeitsbereich verschiedene Tätigkeiten auszuüben und damit zu ihrem Lebensunterhalt beizutragen.

Im Landkreis Vorpommern-Rügen gibt es diese Werkstätten an den Standorten Bergen auf Rügen, Altefähr, Garz, Stralsund, Ribnitz-Damgarten, Grimmen.

### **3.7 Teilhabe am kulturellen Leben sowie Erholung, Freizeit und Sport, Art. 30 UN-BRK**

<b>Handlungsfeld</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Zeitlicher Rahmen</b>
Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport Art. 30 UN-BRK	Barrierefreie Sport- und Erholungsangebote sowie kulturelles Leben und barrierefreier Tourismus	FD 02	fortlaufend bis 2029

Mit dem Artikel 30 der UN-BRK erkennen die Vertragsstaaten das Recht von Menschen mit Behinderungen an, gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzuhaben.

Die Vertragsstaaten sind dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu finden, die den Zugang zu kulturellen Materialien in zugänglichen Formaten, den Zugang zu Fernsehprogrammen, Filmen, Theatervorstellungen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten sowie den Zugang zu Orten kultureller Darbietung oder Dienstleistungen sicherstellen sollen.

Menschen mit Behinderung soll es möglich sein, ihr kreatives, künstlerisches und intellektuelles Potenzial zu entfalten und zu nutzen. Dabei ist sicherzustellen, dass Gesetze zum Schutz von Rechten des geistigen Eigentums keine ungerechtfertigte oder diskriminierende Barriere für den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu kulturellen Materialien darstellen.

Des Weiteren muss die Teilnahme behinderter Menschen an Erholungs- und Freizeitaktivitäten gleichberechtigt mit anderen möglich sein.

Der Landkreis Vorpommern-Rügen ist durch seine exponierte Lage als Wohn- und Erholungsgebiet auch aus touristischer Sicht sehr attraktiv. Die unmittelbare Nähe an der Ostsee hat für Urlauber und Kurgäste einen besonderen Reiz.

Daher ist es geboten, die Voraussetzungen für einen barrierefreien Tourismus grundsätzlich zu optimieren und die Gegebenheiten für Urlauber und einheimische Menschen mit Behinderungen zu verbessern.

Deshalb wurden von Oktober 2014 bis Mai 2015 für die Landkreis-Regionen Rügen und Nordvorpommern die „Konzepte für die Integrierte Ländliche Entwicklung“ (ILEK) erarbeitet, die Grundlage für die Inanspruchnahme der Förderprogramme für den ländlichen Raum in der Förderperiode 2014 – 2020 waren.

Die Barrierefreiheit ist eines der Querschnittsziele in dem ILEK und findet sich daher in der Bepunktung von beantragten Vorhaben wieder.

Durch die „Konzepte für die Integrierte Ländliche Entwicklung“ sollten die ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume gesichert und weiterentwickelt werden. Dazu gehört u.a., dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturen, kleine touristische Infrastruktureinrichtungen, Basisdienstleistungen zur Grundversorgung und die nachhaltige Entwicklung von kleinstädtisch geprägten Gemeinden im ländlichen Raum zu fördern.

Sind strukturelle Bedingungen vor Ort geschaffen, sind gute Voraussetzungen gegeben, um die Gestaltung von Kultur-, Freizeit- und touristischen Angeboten leichter umzusetzen und eine umfassende Teilhabe von Menschen mit Behinderung zu gewährleisten.

Für den barrierefreien touristischen und ländlichen Ausbau unseres Landkreises gibt es mit dem LEADER-Programm ein weiteres gern genutztes Förderprogramm für Kommunen und Vereine.

LEADER ist ein Förderprogramm aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds zur Entwicklung ländlicher Räume. Durch LEADER sollen in eigens ausgewiesenen Förderregionen (hier in

unserem Landkreis die Regionen Nordvorpommern und Rügen) Strategien und Projekte unterstützt werden, die einen Beitrag zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des ländlichen Raumes leisten. LEADER ist ein methodischer Ansatz der Regionalentwicklung, der es lokalen Akteuren ermöglicht, regionale Prozesse mit zu gestalten.

In den Strategien der Leader-Regionen Rügen und Nordvorpommern ist die Barrierefreiheit unabdingbar und relevant als ein Bewertungskriterium bei der Projektauswahl.

Der Landkreis arbeitet somit, unterstützt durch verschiedene Förderprogramme, an der Barrierefreiheit von Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten.

### **Tourismus:**

Das Thema barrierefreier Tourismus ist bereits seit Jahren bekannt und etabliert bei Touristikern auch in unserem Landkreis. Im Detail hat der Landkreis jedoch nur wenig Einflussmöglichkeiten.

So kann er z.B. nicht beeinflussen, ob sich ein Beherbergungsbetrieb als barrierefrei zertifizieren lassen möchte, um auch die Zielgruppe der Gäste mit Behinderungen verstärkt anzusprechen.

Auch die barrierefreie bauliche Infrastruktur obliegt, wie oben dargelegt, den Gemeinden. Der Landkreis beteiligt sich inhaltlich und finanziell an der Arbeit der Tourismusverbände Rügen und Fischland- Darß- Zingst.

Es ist für alle im Tourismus Tätigen verpflichtend, sich mit dem Thema barrierefreier Tourismus auseinanderzusetzen. Hierfür ist der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern genauso Ansprechpartner wie der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) Bundesverband mit seinem Handbuch „Barrierefreiheit in Hotellerie und Gastronomie“.

Um Tourismus in der Region für Menschen mit Behinderungen barrierefrei zu gestalten, werden selbst im Linienschiffsverkehr der „Weißen Flotte“ Schiffe nach Hiddensee eingesetzt, bei denen Schiff und Fahrgasträume mit Rollstuhl befahrbar und akustische Mitteilungen über Bordanlage zu empfangen sind.

### **Theater Vorpommern:**

Zur gleichberechtigten Teilhabe am kulturellen Leben nach Art. 30 UN-BRK gehört auch die Möglichkeit für behinderte Menschen, ein Theater besuchen zu können.

Der Theaterstandort Stralsund wurde auf seine Barrierefreiheit geprüft und erhielt die Plakette „Barrierefrei“ der Hansestadt Stralsund.

Der Theaterstandort Putbus ist durch eine separate Tür für Rollstuhlfahrer ebenerdig erreichbar. Ein Personenaufzug befördert in die erste Etage. Im Theaterraum sind mehrere Plätze stets für Rollstuhlfahrer reserviert.

### **Sport:**

In Artikel 30 der UN-BRK wird auch die Gleichstellung behinderter Menschen bei sportlichen Aktivitäten gefordert.

Zu diesen Bereichen zählen u.a. die Teilnahme am Breitensport, die Sicherstellung des Zugangs zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten sowie der Zugang zu Dienstleistungen der Organisatoren von Erholungs-, Tourismus-, Freizeit- und Sportaktivitäten.<sup>6</sup>

Im Landkreis Vorpommern-Rügen sind noch nicht alle Sportstätten in seiner Trägerschaft bereits barrierefrei gestaltet. Sie sind jedoch für Sportangebote im Freizeit-, Schul- und Behindertensport eingeschränkt nutzbar.

### **Kreissportbund Vorpommern-Rügen e.V.**

In seiner Satzung steht als Ziel die Förderung des Breiten-, Gesundheits-, Rehabilitations- und Behindertensports.

Der Landkreis unterstützt alle Sportvereine finanziell im Rahmen der Sportförderrichtlinie.

### **Sportvereine des Landkreises Vorpommern-Rügen die Behindertensport, Rehabilitationssport und Seniorensport anbieten sind:**

Sportverein	Ansprechpartner	Straße	Postleitzahl	Ort	E- Mail
SV Medizin Stralsund e.V.	Geschäftsstelle	Barther Straße 70	18437	Stralsund	gs@sv-medizin-stralsund.de
BSV Ribnitz-Damgarten e.V.	Jens Hrachovy	Am Sportplatz 6	18320	Ahrenshagen - Daskow	info@bsv-rdg.de
Kegelverein "Hansa" Stralsund e.V.	Geschäftsstelle	An der Kupfermühle 5c	18437	Stralsund	kvhansa@gmx.de
Kinder-u. Jugendverein "Die Nordlichter"	c/o Uwe Schwarz	Dammstraße 5 LBS	18528	Bergen auf Rügen	Uwe.schwartz@lbs-ost.de

<sup>6</sup> www.behindertenrechtskonvention.info Praetor intermedia UG (haftungsbeschränkt)

Uhlenhaus Sportverein e. V.	Geschäftsstelle	Rotdornweg 10	18439	Stralsund	sportverein@uhlenhaus.de
sport live e.V.	Sportbüro	Heinrich-Heine-Ring 78	18435	Stralsund	info@sportive-ev.de
GSV De Rügener Fit-mooker e.V.	c/o Michael Wurzel	Dünenstraße 33 d	18609	Ostseebad Binz	fitmooker@gmx.de

Athletic Energie Grimmen e.V.	Matkias Schuck	Carl-von-Ossietzky-Straße 1a	18507	Grimmen	Athleticenergie-grimmenev@web.de
AGS Stralsund e.V.	c/o Udo Weitschies	Knieperdamm 5	18435	Stralsund	kontakt@ags-stralsund.de
Goalballclub Sporting Franzburg	c/o Wenke Turloff	Platz des Friedens 15 a	18461	Franzburg	Wenke.turloff@gmx.de

PSV Stralsund	Geschäftsstelle	beuro@psv-stralsund.de	Schwimmen mit Handicap
---------------	-----------------	------------------------	------------------------

Bei diesen Sportvereinen ist in den Jahren 2004 bis 2023 eine ständig steigende Zahl von Mitgliedern zu verzeichnen, die im Behinderten-, Reha-, Senioren- und Breitensport organisiert sind.

### Museen:

Museen und Museumsdörfer im Landkreis Vorpommern – Rügen sind für mobilitäts- und visuell eingeschränkte und hörgeschädigte Menschen zum größten Teil barrierefrei oder barrierearm zugänglich. Sie bieten Möglichkeiten über Rampen, Personenaufzüge oder ebenerdig die Museen zu erkunden. Für Menschen mit visueller Einschränkung werden tragbare Informationsgeräte und Ausschilderung in Brailleschrift angeboten. Für Menschen mit Hörbehinderung sind Beschilderungen in leichtverständlicher Sprache und Flyer für Informationen zu den jeweiligen Exponaten vorhanden.

#### **4.Fazit**

Die Verwaltung des Landkreises Vorpommern-Rügen unterstreicht mit dem vorliegenden Aktions- und Maßnahmenplan ihren Willen zur Umsetzung bestimmter Handlungsschwerpunkte der UN-Behindertenrechtskonvention.

Der hier vorliegende Maßnahmenplan ist nicht als endgültig zu betrachten, sondern er stellt eine fortzuschreibende Konzeption (lernendes Konzept) dar.

Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten erscheinen sachgerechte Investitionen des Landkreises im Interesse von Menschen mit Behinderungen erst recht geboten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Landkreis Vorpommern-Rügen den Weg zur Verwirklichung der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in unterschiedlichen Lebensbereichen bereits beschreitet. Bis jedoch die ganze Wegstrecke der Verwirklichung aller Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention zurückgelegt ist, sind noch viele Anstrengungen erforderlich.

## **Anhang 1.**

**Beschluss des Kreistages Nr. 480-26/2019 zur Erstellung des Aktions- und Maßnahmenplans**





Auszug aus der Niederschrift über die  
26. Sitzung des Kreistages Vorpommern-Rügen vom 11.03.2019

### Beschlussausfertigung

TOP 13 - Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD, DIE LINKE, BVR, FDP/BfS, Bündnis 90/Die Grünen, M.Adomeit: "Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention für den Landkreis Vorpommern-Rügen"

Vorlage: A/2/0148

**Beschluss: KT 480-26/2019**

Der Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen wird beauftragt, einen Aktions- und Maßnahmenplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention für den Landkreis Vorpommern-Rügen zu erarbeiten. Bis zur zweiten Sitzung des Kreistages in der 3. Wahlperiode ist dazu eine Ablauf-, Beteiligungs- und Zeitplan vorzulegen. Der Landrat informiert den Ausschuss für Soziales und Gesundheit regelmäßig über den Fortschritt des Aktions- und Maßnahmenplanes.

**Abstimmungsergebnis:** einstimmig zugestimmt

Stralsund, den 13. März 2019

Landkreis Vorpommern-Rügen  
Büro des Landrates und Kreistages  
Carl-Heidemann-Ring 67  
18437 Stralsund  
Dienststelle/Unterschrift

## **Anhang 2.**

**Ausgewählte Artikel der UN-Behindertenrechtskonvention zu den beschriebenen Handlungsschwerpunkten**

## **Ausgewählte Artikel der UN-Behindertenrechtskonvention zu den beschriebenen Handlungsschwerpunkten**

### **Artikel 8 Bewusstseinsbildung**

(1) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, sofortige, wirksame und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um

a) in der gesamten Gesellschaft, einschließlich auf der Ebene der Familien, das Bewusstsein für Menschen mit Behinderungen zu schärfen und die Achtung ihrer Rechte und ihrer Würde zu fördern;

b) Klischees, Vorurteile und schädliche Praktiken gegenüber Menschen mit Behinderungen, einschließlich aufgrund des Geschlechts oder des Alters, in allen Lebensbereichen zu bekämpfen;

c) das Bewusstsein für die Fähigkeiten und den Beitrag von Menschen mit Behinderungen zu fördern.

(2) Zu den diesbezüglichen Maßnahmen gehören:

a) die Einleitung und dauerhafte Durchführung wirksamer Kampagnen zur Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit mit dem Ziel,

i) die Aufgeschlossenheit gegenüber den Rechten von Menschen mit Behinderungen zu erhöhen,

ii) eine positive Wahrnehmung von Menschen mit Behinderungen und ein größeres gesellschaftliches Bewusstsein ihnen gegenüber zu fördern,

iii) die Anerkennung der Fertigkeiten, Verdienste und Fähigkeiten von Menschen mit Behinderungen und ihres Beitrags zur Arbeitswelt und zum Arbeitsmarkt zu fördern;

b) die Förderung einer respektvollen Einstellung gegenüber den Rechten von Menschen mit Behinderungen auf allen Ebenen des Bildungssystems, auch bei allen Kindern von früher Kindheit an;

c) die Aufforderung an alle Medienorgane, Menschen mit Behinderungen in einer dem Zweck dieses Übereinkommens entsprechenden Weise darzustellen;

d) die Förderung von Schulungsprogrammen zur Schärfung des Bewusstseins für Menschen mit Behinderungen und für deren Rechte.

## Artikel 9 Zugänglichkeit

(1) Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen mit dem Ziel, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten. Diese Maßnahmen, welche die Feststellung und Beseitigung von Zugangshindernissen und -barrieren einschließen, gelten unter anderem für

a) Gebäude, Straßen, Transportmittel sowie andere Einrichtungen in Gebäuden und im Freien, einschließlich Schulen, Wohnhäusern, medizinischer Einrichtungen und Arbeitsstätten;

b) Informations-, Kommunikations- und andere Dienste, einschließlich elektronischer Dienste und Notdienste.

(2) Die Vertragsstaaten treffen außerdem geeignete Maßnahmen,

a) um Mindeststandards und Leitlinien für die Zugänglichkeit von Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, auszuarbeiten und zu erlassen und ihre Anwendung zu überwachen;

b) um sicherzustellen, dass private Rechtsträger, die Einrichtungen und Dienste, die der Öffentlichkeit offenstehen oder für sie bereitgestellt werden, anbieten, alle Aspekte der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen berücksichtigen;

c) um betroffenen Kreisen Schulungen zu Fragen der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen anzubieten;

d) um in Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, Beschilderungen in Brailleschrift und in leicht lesbarer und verständlicher Form anzubringen;

e) um menschliche und tierische Hilfe sowie Mittelspersonen, unter anderem Personen zum Führen und Vorlesen sowie professionelle Gebärdensprachdolmetscher und -dolmetscherinnen, zur Verfügung zu stellen mit dem Ziel, den Zugang zu Gebäuden und anderen Einrichtungen, die der Öffentlichkeit offenstehen, zu erleichtern;

f) um andere geeignete Formen der Hilfe und Unterstützung für Menschen mit Behinderungen zu fördern, damit ihr Zugang zu Informationen gewährleistet wird;

g) um den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, einschließlich des Internets, zu fördern; 13

h) um die Gestaltung, die Entwicklung, die Herstellung und den Vertrieb zugänglicher Informations- und Kommunikationstechnologien und -systeme in einem frühen Stadium zu fördern, sodass deren Zugänglichkeit mit möglichst geringem Kostenaufwand erreicht wird.

## **Artikel 19 Unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft**

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens anerkennen das gleiche Recht aller Menschen mit Behinderungen, mit gleichen Wahlmöglichkeiten wie andere Menschen in der 17 Gemeinschaft zu leben, und treffen wirksame und geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen den vollen Genuss dieses Rechts und ihre volle Einbeziehung in die Gemeinschaft und Teilhabe an der Gemeinschaft zu erleichtern, indem sie unter anderem gewährleisten, dass

- a) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt die Möglichkeit haben, ihren Aufenthaltsort zu wählen und zu entscheiden, wo und mit wem sie leben, und nicht verpflichtet sind, in besonderen Wohnformen zu leben;
- b) Menschen mit Behinderungen Zugang zu einer Reihe von gemeindenahen Unterstützungsdiensten zu Hause und in Einrichtungen sowie zu sonstigen gemeindenahen Unterstützungsdiensten haben, einschließlich der persönlichen Assistenz, die zur Unterstützung des Lebens in der Gemeinschaft und der Einbeziehung in die Gemeinschaft sowie zur Verhinderung von Isolation und Absonderung von der Gemeinschaft notwendig ist;
- c) gemeindenahe Dienstleistungen und Einrichtungen für die Allgemeinheit Menschen mit Behinderungen auf der Grundlage der Gleichberechtigung zur Verfügung stehen und ihren Bedürfnissen Rechnung tragen.

## **Artikel 20 Persönliche Mobilität**

Die Vertragsstaaten treffen wirksame Maßnahmen, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen, indem sie unter anderem

- a) die persönliche Mobilität von Menschen mit Behinderungen in der Art und Weise und zum Zeitpunkt ihrer Wahl und zu erschwinglichen Kosten erleichtern;
- b) den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu hochwertigen Mobilitätshilfen, Geräten, unterstützenden Technologien und menschlicher und tierischer Hilfe sowie Mittelspersonen erleichtern, auch durch deren Bereitstellung zu erschwinglichen Kosten;
- c) Menschen mit Behinderungen und Fachkräften, die mit Menschen mit Behinderungen arbeiten, Schulungen in Mobilitätsfertigkeiten anbieten;
- d) Hersteller von Mobilitätshilfen, Geräten und unterstützenden Technologien ermutigen, alle Aspekte der Mobilität für Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

## **Artikel 24 Bildung**

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen auf Bildung. Um dieses Recht ohne Diskriminierung und auf der Grundlage der Chancengleichheit zu verwirklichen, gewährleisten die Vertragsstaaten ein integratives Bildungssystem auf allen Ebenen und lebenslanges Lernen mit dem Ziel,

a) die menschlichen Möglichkeiten sowie das Bewusstsein der Würde und das Selbstwertgefühl des Menschen voll zur Entfaltung zu bringen und die Achtung vor den Menschenrechten, den Grundfreiheiten und der menschlichen Vielfalt zu stärken;

b) Menschen mit Behinderungen ihre Persönlichkeit, ihre Begabungen und ihre Kreativität sowie ihre geistigen und körperlichen Fähigkeiten voll zur Entfaltung bringen zu lassen;

c) Menschen mit Behinderungen zur wirklichen Teilhabe an einer freien Gesellschaft zu befähigen.

(2) Bei der Verwirklichung dieses Rechts stellen die Vertragsstaaten sicher, dass

a) Menschen mit Behinderungen nicht aufgrund von Behinderung vom allgemeinen Bildungssystem ausgeschlossen werden und dass Kinder mit Behinderungen nicht aufgrund von Behinderung vom unentgeltlichen und obligatorischen Grundschulunterricht oder vom Besuch weiterführender Schulen ausgeschlossen werden;

b) Menschen mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen in der Gemeinschaft, in der sie leben, Zugang zu einem integrativen, hochwertigen und unentgeltlichen Unterricht an Grundschulen und weiterführenden Schulen haben;

c) angemessene Vorkehrungen für die Bedürfnisse des Einzelnen getroffen werden;

d) Menschen mit Behinderungen innerhalb des allgemeinen Bildungssystems die notwendige Unterstützung geleistet wird, um ihre erfolgreiche Bildung zu erleichtern;

e) in Übereinstimmung mit dem Ziel der vollständigen Integration wirksame individuell angepasste Unterstützungsmaßnahmen in einem Umfeld, das die bestmögliche schulische und soziale Entwicklung gestattet, angeboten werden.

(3) Die Vertragsstaaten ermöglichen Menschen mit Behinderungen, lebenspraktische Fertigkeiten und soziale Kompetenzen zu erwerben, um ihre volle und gleichberechtigte Teilhabe an der Bildung und als Mitglieder der Gemeinschaft zu erleichtern. Zu diesem Zweck ergreifen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen; unter anderem

a) erleichtern sie das Erlernen von Brailleschrift, alternativer Schrift, ergänzenden und alternativen Formen, Mitteln und Formaten der Kommunikation, den Erwerb von Orientierungs- und Mobilitätsfertigkeiten sowie die Unterstützung durch andere Menschen mit Behinderungen und das Mentoring;

b) erleichtern sie das Erlernen der Gebärdensprache und die Förderung der sprachlichen Identität der Gehörlosen;

c) stellen sie sicher, dass blinden, gehörlosen oder taubblinden Menschen, insbesondere Kindern, Bildung in den Sprachen und Kommunikationsformen und mit den

Kommunikationsmitteln, die für den Einzelnen am besten geeignet sind, sowie in einem Umfeld vermittelt wird, das die bestmögliche schulische und soziale Entwicklung gestattet.

(4) Um zur Verwirklichung dieses Rechts beizutragen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen zur Einstellung von Lehrkräften, einschließlich solcher mit Behinderungen, die in Gebärdensprache oder Brailleschrift ausgebildet sind, und zur Schulung von Fachkräften sowie Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen auf allen Ebenen des Bildungswesens. Diese Schulung schließt die Schärfung des Bewusstseins für Behinderungen und die Verwendung geeigneter ergänzender und alternativer Formen, Mittel und Formate der Kommunikation sowie pädagogische Verfahren und Materialien zur Unterstützung von Menschen mit Behinderungen ein.

(5) Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass Menschen mit Behinderungen ohne Diskriminierung und gleichberechtigt mit anderen Zugang zu allgemeiner Hochschulbildung, Berufsausbildung, Erwachsenenbildung und lebenslangem Lernen haben. Zu diesem Zweck stellen die Vertragsstaaten sicher, dass für Menschen mit Behinderungen angemessene Vorkehrungen getroffen werden.

## **Artikel 27 Arbeit und Beschäftigung**

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das gleiche Recht von Menschen mit Behinderungen auf Arbeit; dies beinhaltet das Recht auf die Möglichkeit, den Lebensunterhalt durch Arbeit zu verdienen, die in einem offenen, integrativen und für Menschen mit Behinderungen zugänglichen Arbeitsmarkt und Arbeitsumfeld frei gewählt oder angenommen wird. Die Vertragsstaaten sichern und fördern die Verwirklichung des Rechts auf Arbeit, einschließlich für Menschen, die während der Beschäftigung eine Behinderung erwerben, durch geeignete Schritte, einschließlich des Erlasses von Rechtsvorschriften, um unter anderem

a) Diskriminierung aufgrund von Behinderung in allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit einer Beschäftigung gleich welcher Art, einschließlich der Auswahl-, Einstellungs- und Beschäftigungsbedingungen, der Weiterbeschäftigung, des beruflichen Aufstiegs sowie sicherer und gesunder Arbeitsbedingungen, zu verbieten;

b) das gleiche Recht von Menschen mit Behinderungen auf gerechte und günstige Arbeitsbedingungen, einschließlich Chancengleichheit und gleichen Entgelts für gleichwertige Arbeit, auf sichere und gesunde Arbeitsbedingungen, einschließlich Schutz vor Belästigungen, und auf Abhilfe bei Missständen zu schützen;

c) zu gewährleisten, dass Menschen mit Behinderungen ihre Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechte gleichberechtigt mit anderen ausüben können;

d) Menschen mit Behinderungen wirksamen Zugang zu allgemeinen fachlichen und beruflichen Beratungsprogrammen, Stellenvermittlung sowie Berufsausbildung und Weiterbildung zu ermöglichen;

e) für Menschen mit Behinderungen Beschäftigungsmöglichkeiten und beruflichen Aufstieg auf dem Arbeitsmarkt sowie die Unterstützung bei der Arbeitssuche, beim Erhalt und der Beibehaltung eines Arbeitsplatzes und beim beruflichen Wiedereinstieg zu fördern;

f) Möglichkeiten für Selbständigkeit, Unternehmertum, die Bildung von Genossenschaften und die Gründung eines eigenen Geschäfts zu fördern;

g) Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Sektor zu beschäftigen;

h) die Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen im privaten Sektor durch geeignete Strategien und Maßnahmen zu fördern, wozu auch Programme für positive Maßnahmen, Anreize und andere Maßnahmen gehören können;

i) sicherzustellen, dass am Arbeitsplatz angemessene Vorkehrungen für Menschen mit Behinderungen getroffen werden;

j) das Sammeln von Arbeitserfahrung auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt durch Menschen mit Behinderungen zu fördern;

k) Programme für die berufliche Rehabilitation, den Erhalt des Arbeitsplatzes und den beruflichen Wiedereinstieg von Menschen mit Behinderungen zu fördern.

(2) Die Vertragsstaaten stellen sicher, dass Menschen mit Behinderungen nicht in Sklaverei oder Leibeigenschaft gehalten werden und dass sie gleichberechtigt mit anderen vor Zwangs- oder Pflichtarbeit geschützt werden.

### **Artikel 30 Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport**

(1) Die Vertragsstaaten anerkennen das Recht von Menschen mit Behinderungen, gleichberechtigt mit anderen am kulturellen Leben teilzunehmen, und treffen alle geeigneten Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen

a) Zugang zu kulturellem Material in zugänglichen Formaten haben;

b) Zugang zu Fernsehprogrammen, Filmen, Theatervorstellungen und anderen kulturellen Aktivitäten in zugänglichen Formaten haben;

c) Zugang zu Orten kultureller Darbietungen oder Dienstleistungen, wie Theatern, Museen, Kinos, Bibliotheken und Tourismusediensten, sowie, so weit wie möglich, zu Denkmälern und Stätten von nationaler kultureller Bedeutung haben.

(2) Die Vertragsstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit zu geben, ihr kreatives, künstlerisches und intellektuelles Potenzial zu entfalten und zu nutzen, nicht nur für sich selbst, sondern auch zur Bereicherung der Gesellschaft.

(3) Die Vertragsstaaten unternehmen alle geeigneten Schritte im Einklang mit dem Völkerrecht, um sicherzustellen, dass Gesetze zum Schutz von Rechten des geistigen Eigentums keine ungerechtfertigte oder diskriminierende Barriere für den Zugang von Menschen mit Behinderungen zu kulturellem Material darstellen.

(4) Menschen mit Behinderungen haben gleichberechtigt mit anderen Anspruch auf Anerkennung und Unterstützung ihrer spezifischen kulturellen und sprachlichen Identität, einschließlich der Gebärdensprachen und der Gehörlosenkultur.



(5) Mit dem Ziel, Menschen mit Behinderungen die gleichberechtigte Teilnahme an Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten zu ermöglichen, treffen die Vertragsstaaten geeignete Maßnahmen,

a) um Menschen mit Behinderungen zu ermutigen, so umfassend wie möglich an Breitensportlichen Aktivitäten auf allen Ebenen teilzunehmen, und ihre Teilnahme zu fördern;

b) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen die Möglichkeit haben, behinderungsspezifische Sport- und Erholungsaktivitäten zu organisieren, zu entwickeln und an solchen teilzunehmen, und zu diesem Zweck die Bereitstellung eines geeigneten Angebots an Anleitung, Training und Ressourcen auf der Grundlage der Gleichberechtigung mit anderen zu fördern;

c) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Sport-, Erholungs- und Tourismusstätten haben;

d) um sicherzustellen, dass Kinder mit Behinderungen gleichberechtigt mit anderen Kindern an Spiel-, Erholungs-, Freizeit- und Sportaktivitäten teilnehmen können, einschließlich im schulischen Bereich;

e) um sicherzustellen, dass Menschen mit Behinderungen Zugang zu Dienstleistungen der Organisatoren von Erholungs-, Tourismus-, Freizeit- und Sportaktivitäten haben.

## **Anhang 3.**

**Übersicht zur Barrierefreiheit Verwaltungsgebäude und Schulen etc.**



### **Inklusion im Bereich Schülerbeförderung:**

Inklusion zeigt im Landkreis noch keine gravierenden Auswirkungen auf die Schülerbeförderung.

Schüler die inklusiv an ihrer Regelschule beschult werden, werden regulär mit den Bussen der VVR befördert, einen Vermerk auf dem Antrag ("inklusive Beschulung" oder ähnliches) gibt es hier nicht, sodass keine Aussage über die Anzahl inklusiv beschulter Schülerinnen und Schüler gegeben werden kann. Bei entsprechender Bedarfsmeldung werden alle Möglichkeiten zur Beförderung betrachtet, so dass z.B. bei Beförderung eines Rollstuhlfahrers ein Niederflerbus auf dieser Strecke eingesetzt wird.

Eine Sonderbeförderung zu einer Regelschule findet Im LKVR nicht statt. Ausnahme vorübergehende Beförderungen aufgrund von Verletzungen/Krankheiten (Bsp.: Beinbruch, Schlaganfall) hier wird eine befristete Mitnahme auf einer bestehenden Tour bewilligt, sofern dies möglich ist.

Im Bereich ehemaliges NVP sind zwei Fälle und im Bereich Rügen sechs Fälle bekannt, die aufgrund einer körperlichen Behinderung nicht die örtliche Regelschule besuchen, sondern eine Schule mit spezifischer Kompetenz. Aufgrund der körperlichen Beeinträchtigung (Rollstuhl zwingend erforderliche) werden diese beiden Schülerinnen mit einer Sonderbeförderung zur Schule gefahren.

In der Regel achtet das staatliche Schulamt in Greifswald auf die Barrierefreiheit einer Schule und weist Schülerinnen und Schüler einer Schule zu, in die sie integriert bzw. inkludiert werden können.

### **Inklusion im Bereich Schulentwicklungsplanung:**

Ab dem ab Schuljahr 2012/2013 erfolgt bedingt durch das Inklusionsmodell „PISaR“ keine Beschulung mehr von Schülerinnen und Schülern in der Jahrgangsstufe 3 an einer Förderschule mit dem Förderschwerpunkt Lernen. Die Beschulung von reinen Förderschulklassen mit dem Schwerpunkt Lernen lief mit der letzten Klasse 10BR mit elf Schülerinnen und Schülern zum Ende des Schuljahres 2020/2021 aus. Eine Klassenbildung 10BR erfolgte somit nicht mehr zum Schuljahr 2021/2022.

Ab diesem Schuljahr (23/24) werden somit die Klassen 10BR nicht mehr an den Förderschulen unterrichtet, sondern an ausgewählten Regionalen Schulen im Landkreis.

Grundsätzlich sollen künftig an allgemeinbildenden Schulen Schülerinnen und Schüler entsprechend der Beeinträchtigung und der bestehenden Möglichkeiten der Schule unterrichtet werden.

Auf den „Wegweiser Schulgesetz MV“ wird hingewiesen.]

### **Inklusion im Bereich Schulentwicklungsplanung:**

Ab dem ab Schuljahr 2012/2013 erfolgt bedingt durch das Inklusionsmodell „PISaR“ keine Beschulung mehr von Schülerinnen und Schülern in der Jahrgangsstufe 3 an einer Förderschule mit dem Förderschwerpunkt Lernen. Die Beschulung von reinen Förderschulklassen mit dem Schwerpunkt Lernen lief mit der letzten Klasse 10BR mit elf Schülerinnen und Schülern zum Ende des Schuljahres 2020/2021 aus. Eine Klassenbildung 10BR erfolgte somit nicht mehr zum Schuljahr 2021/2022.

Ab diesem Schuljahr (23/24) werden somit die Klassen 10BR nicht mehr an den Förderschulen unterrichtet, sondern an ausgewählten Regionalen Schulen im Landkreis.

Zur Inklusion von Schülerinnen und Schülern mit Beeinträchtigungen werden die Bedarfe individuell zur Schaffung der Voraussetzungen geprüft und geschaffen. Dazu gehören sowohl die Durchführung der erforderlichen Baumaßnahmen (DIN 18040), die Beschaffung von Hilfsmitteln als auch personelle Unterstützung z.B. in Form eines Schulbegleiters oder Inklusionshelfers.]

Auf den „Wegweiser Schulgesetz MV“ des Ministeriums für Bildung M-V wird hingewiesen.

## **Anhang 4.**

**Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (Bushaltestellenkonzept des Landkreises)**

## Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen



Im Auftrag des Landkreises Vorpommern-Rügen,  
Fachdienst 02  
Stabstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung



bearbeitet von der kobra Nahverkehrsservice GmbH

**Ansprechpartner:**

- Dirk Hohmeyer | Infrastrukturplanung |
- Maximilian Steinmetz | Infrastrukturplanung |



**Tel-Nr.: 0561 – 770 777**

# Konzept für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen

Leitfaden und Handlungsrahmen für die Auswahl, Vorplanung und Förderung des barrierefreien Ausbaus  
von Bushaltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen

## Beauftragung durch

Landkreis Vorpommern-Rügen  
Fachdienst 02  
Stabstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung

## Erarbeitung

Dirk Hohmeyer  
Leitung Infrastrukturplanung  
kobra Nahverkehrsservice GmbH

Maximilian Steinmetz, M. Sc. Bauingenieur  
Infrastrukturplanung  
kobra Nahverkehrsservice GmbH

## Inhalt

Inhalt.....	3
Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis .....	6
Abkürzungsverzeichnis .....	7
1. Rechtsgrundlagen, Zielsetzung und Projektumfang.....	9
1.1 Vorgehensweise und Umsetzung .....	10
2. Grundlagen: Merkmalskatalog und Daten .....	11
2.1 Bauliche Merkmale .....	13
2.2 Spezifische Bauelemente Barrierefreiheit.....	23
2.3 Ausstattung.....	24
2.4 Fahrgastaufkommen .....	25
2.5 Angebot .....	26
2.6 Umfeld .....	27
2.7 Sonderbedarfe .....	27
3. Vorgehensweise: Abfolge und Methodik.....	29
3.1 Point of Interest (POI)-Analyse.....	29
3.2 Priorisierung: Nutzwertanalyse .....	30
3.2.1 Schritte zur Nutzwertanalyse .....	31
3.2.2 Zweistufiges Zielsystem.....	31
3.2.3 Rangfolgematrix mit paarweisem Vergleich.....	32
3.2.4 Methode des sukzessiven Vergleichs .....	33
3.3 Nutzwertanalyse: Zielkategorie.....	33
3.3.1 Punkteverteilung Kriterien Zielkategorie.....	35
3.3.2 Ausbaustandard Nutzwertanalyse Zielkategorie .....	38
3.4 Nutzwertanalyse Ist-Kategorie .....	39
3.4.1 Punkteverteilung Kriterien Ist-Kategorie .....	42
3.4.2 Ausbaustandard Nutzwertanalyse Ist-Kategorie .....	42
4. Ausbaustandards .....	43
4.1 Grundlegende Maßnahmen .....	44
4.2 Kategorie D .....	45
4.3 Kategorie C.....	47
4.4 Kategorie B.....	52
4.5 Kategorie A.....	55
4.6 Checkliste Ausbauplanung .....	56



5.	Hinweise zum Neu-/Ausbau von Bushaltestellen .....	57
5.1	Haltestellen im Seitenraum .....	57
5.2	Struktur von Bodenindikatoren .....	57
5.3	Überquerungsanlagen .....	58
5.4	Baustoffe und Befestigungen für Busverkehrsflächen .....	59
6.	Methodik Ausbauprioritäten / Kostenschätzung .....	63
6.1	Amt Altenpleen .....	64
6.2	Amt Barth .....	64
6.3	Amt Bergen auf Rügen .....	65
6.4	Amtsfreie Gemeinde Binz .....	65
6.5	Amt Darß/Fischland .....	66
6.6	Amt Franzburg-Richtenberg .....	66
6.7	Stadt Grimmen .....	66
6.8	Stadt Marlow .....	67
6.9	Amt Miltzow .....	67
6.10	Amt Mönchgut-Granitz .....	68
6.11	Amt Niepars .....	69
6.12	Amt Nord-Rügen .....	69
6.13	Stadt Putbus .....	70
6.14	Amt Recknitz-Trebeltal .....	70
6.15	Amt Ribnitz-Damgarten .....	71
6.16	Stadt Sassnitz .....	71
6.17	Hansestadt Stralsund .....	72
6.18	Amtsfreie Gemeinde Süderholz .....	73
6.19	Amt West-Rügen .....	73
6.20	Amtsfreie Gemeinde Zingst .....	73
7.	Sonderförderprogramm Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern .....	74
8.	Literaturverzeichnis .....	75
9.	Anhang .....	77
9.1	Planskizze und Legende Kategorie A .....	77
9.2	Planskizze und Legende Kategorie B .....	79
9.3	Planskizze und Legende Kategorie C - Fahrbahnrand .....	80
9.4	Planskizze und Legende Kategorie C - Kap .....	81
9.5	Planskizze und Legende Kategorie D – Zugang über Querung .....	82
9.6	Planskizze und Legende Kategorie D – Straßengraben .....	83

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau.....	11
Abbildung 2: Haltestellenübersicht im Landkreis Vorpommern-Rügen .....	29
Abbildung 3: Beispieldarstellung Haltestelle mit überdachter Fahrrradaufbewahrung im Rückbereich des FGU.....	45
Abbildung 4: Einsatzbereiche von Überquerungsstellen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreite unter 8,50 m .....	59

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sukzessiver Vergleich Zielkategorie .....	33
Tabelle 2: Paarweiser Vergleich Umfeld .....	34
Tabelle 3: Paarweiser Vergleich Angebot.....	35
Tabelle 4: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Zielkategorie .....	38
Tabelle 5: Sukzessiver Vergleich Ist-Kategorie .....	40
Tabelle 6: Paarweiser Vergleich Bauliche Merkmale .....	40
Tabelle 7: Paarweiser Vergleich Barrierefreiheit.....	41
Tabelle 8: Paarweiser Vergleich Ausstattung .....	41
Tabelle 9: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Ist-Kategorie .....	42
Tabelle 10: Mindestanforderungen Kategorie C .....	49
Tabelle 11: Mindestanforderungen Kategorie B .....	54
Tabelle 12: Checkliste Haltestellenausstattung in Abhängigkeit der Ausbaustandards .....	56
Tabelle 13: Einsatzgrenzen Kap, Bucht, Fahrbahnrand .....	57
Tabelle 14: Eignung der Struktur von Bodenindikatoren in Abhängigkeit der Funktion .....	58
Tabelle 15: Eignung der Asphaltbaustoffe für Busverkehrsflächen.....	61
Tabelle 16: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Altenpleen.....	64
Tabelle 17: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Barth .....	64
Tabelle 18: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Bergen auf Rügen.....	65
Tabelle 19: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtsfreie Gemeinde Binz .....	65
Tabelle 20: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Darß/Fischland .....	66
Tabelle 21: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Franzburg-Richtenberg .....	66
Tabelle 22: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Grimmen .....	66
Tabelle 23: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Marlow .....	67
Tabelle 24: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Miltzow .....	67
Tabelle 25: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Mönchgut-Granitz.....	68
Tabelle 26: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Niepars.....	69
Tabelle 27: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Nord-Rügen.....	69
Tabelle 28: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Putbus .....	70
Tabelle 29: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Recknitz-Trebeltal .....	70
Tabelle 30: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Ribnitz-Damgarten .....	71
Tabelle 31: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Sassnitz.....	71
Tabelle 32: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Hansestadt Stralsund.....	72
Tabelle 33: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtsfreie Gemeinde Süderholz .....	73
Tabelle 34: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt West-Rügen .....	73
Tabelle 35: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtsfreie Gemeinde Zingst.....	73

## Abkürzungsverzeichnis

>	größer
≥	größer gleich
<	kleiner
§	Paragraph
%	Prozent
Abs.	Absatz
AC	Asphalt Concrete (Asphaltbeton)
AST	Anrufsammeltaxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bk	Belastungsklasse
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
cm	Zentimeter
d.h.	das heißt
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
e.V.	eingetragener Verein
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geoinformationssystem
GmA	Gummimodifizierter Asphalt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
HVA	Hochverdichtungsasphalt
i.d.R.	in der Regel
insb.	insbesondere

Kfz	Kraftfahrzeug
Km/h	Kilometer pro Stunde
LBO	Landesbauordnung
LBGG M-V	Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
m	Meter
MA	Mastic Asphalt (Gussasphalt)
max.	maximal
MIV	Motorisierter Individualverkehr
mm	Millimeter
mm <sup>2</sup>	Quadratmillimeter
N	Newton
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
PA	Porous Asphalt (offenporiger Asphalt)
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
PMA	Porous Mastic Asphalt
POI	Point of Interest
PUA	Polyurethan Asphalt
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
SMA	Stone Mastic Asphalt (Splittmastixasphalt)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Vgl.	Vergleich
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZTV	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen

## 1. Rechtsgrundlagen, Zielsetzung und Projektumfang

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Bundesrepublik Deutschland sieht in seiner letzten Fassung aus dem Jahr 2012 in §8 Abs. 3 vor, dass im Nahverkehrsplan (NVP) des jeweiligen öffentlichen ÖPNV-Aufgabenträgers darzustellen ist, wie bis 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht werden kann. Zur Erreichung dieses Ziels ist die Festschreibung entsprechender Maßnahmen im Nahverkehrsplan vorgesehen. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen wiederum sind letztlich die Baulastträger der betroffenen Infrastrukturanlagen zuständig. Um diesen Prozess so effektiv und effizient wie möglich zu gestalten, ist es notwendig, die Maßnahmenplanung über ein geschlossenes und gemeinsam verantwortetes Konzept vorzunehmen.

Bereits der Nahverkehrsplan 2014 – 2019 für den Landkreis Vorpommern-Rügen sah „die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe von Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat zur Erarbeitung eines Maßnahmen- und Prioritätenkatalogs zur Sicherstellung des barrierefreien ÖPNV bis zum Jahr 2022 vor“<sup>1</sup>. Das Land Mecklenburg-Vorpommern fördert den barrierefreien Ausbau der Infrastruktur mit bis zu 80 %. Dazu wurde das Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ aufgelegt. Voraussetzung ist, dass die Vorhaben dem Barrierefreiheitsprogramm des Aufgabenträgers für den ÖPNV entsprechen, das sich aus den nach § 8 Abs. 3 PBefG umzusetzenden Nahverkehrsplänen und zu konkretisierenden Konzepten ergibt.<sup>2</sup>

Grundsätzlich ist die Erstellung des Haltestellenkonzepts immer in enger Abstimmung zwischen den Städten und Gemeinden, den Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV, den Verkehrsunternehmen, den Interessensvertretern von mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderung etc. zu erarbeiten. Als Maßnahme zur Umsetzung und Durchführung des NVP wurde die Koordination und Planung des vorliegenden Leitfadens des Landkreises Vorpommern-Rügen als Aufgabenträger konzipiert und in Zusammenarbeit mit der kobra Nahverkehrsservice GmbH ausgearbeitet.

Weitere Rechtsgrundlagen sind zum einen das ÖPNVG M-V. Darin müssen gemäß §2 Abs. 6 bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt werden. Zum anderen das LBGG M-V. Gemäß §6 liegt Barrierefreiheit vor, wenn „[...] bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche [...] für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“.

Der Projektumfang umfasst auf Basis der Feststellung des aktuellen Status der ÖPNV-Infrastruktur eine Vorgabe zur Priorität der anzugehenden Ausbaumaßnahmen und gemäß des PBefG eine Feststellung der aufzunehmenden Ausnahmen. Die Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe, dass Ausnahmen im NVP „konkret benannt und begründet werden“<sup>3</sup> müssen, bedingt die Festlegung von baulichen und systemischen Kriterien, von deren Erfüllung oder Nichterfüllung eine nachvollziehbare Begründung für zu ergreifende

---

<sup>1</sup> Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 – 2019 – Beschluss des Kreistages Vorpommern-Rügen KT 278-16/2013

<sup>2</sup> Nahverkehrsplan 2017-2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald – Beschlussvorlage vom 31.08.2017, S. 194

<sup>3</sup> Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 Satz 4

Maßnahmen abgeleitet werden kann. Die Zielsetzung dieses Konzeptes bezüglich der Begründbarkeit von Maßnahmen und Ausnahmen ist die Quantifizierung von Merkmalsausprägungen aus der Datenanalyse zur vorhandenen Infrastruktur. Dies gewährleistet eine Vergleichbarkeit der Merkmale und ihrer Ausprägungen, die die systemische Nutzbarkeit der einzelnen Haltestellen bestimmen und damit die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Erreicht wird die quantitative Vergleichbarkeit durch die Anwendung des Prinzips der Nutzwertanalyse.

Die Untersuchung aller genutzten Bushaltestellen ergibt nicht nur eine sachliche und verwendbare Begründung von Ausnahmen, sondern erlaubt auch die Priorisierung und Konkretisierung der für die Zielformulierung „vollständige Barrierefreiheit“ zu planenden und umzusetzenden Ausbaumaßnahmen.

In diesem Zusammenhang ergibt sich entsprechend eine Ausbauempfehlung für die Straßenbulasträger des Landkreises. Ihnen soll das Konzept als Grundlage für die Planung und Umsetzung ihrer nach dem Sonderprogramm „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ förderfähigen Baumaßnahmen dienen. Entsprechend sind die einzelnen Ausbauempfehlungen für die Ämter des Landkreises im Vorfeld besprochen und abgestimmt worden und die resultierenden Vorhaben und ihre Planungen werden auf den Standard der jeweils festgestellten Kategorie jeder betroffenen Haltestelle hin entwickelt.

Diese Kategorie und der für sie festgelegte Ausbaustandard werden durch einen kapazitätsorientierten Punkteschlüssel bedingt, durch den eine Kategorisierung der Haltestellen nach ihrer „Nützlichkeit“ in allen relevanten Dimensionen der ÖPNV-Struktur des Landkreises vorgenommen wird und damit die Anforderung an den Ausbaustand bzw. die bauliche Konfiguration der Haltestelle festgestellt werden kann. Die abgeleiteten Kategorien werden mit baulichen und die Ausstattung betreffenden Standards auf Basis der vorhandenen und relevanten Technischen Richtlinien und nach Hinweisen der in einem Beteiligungs-/Anhörungsverfahren eingebundenen Vertreter für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen festgelegt.

### **1.1 Vorgehensweise und Umsetzung**

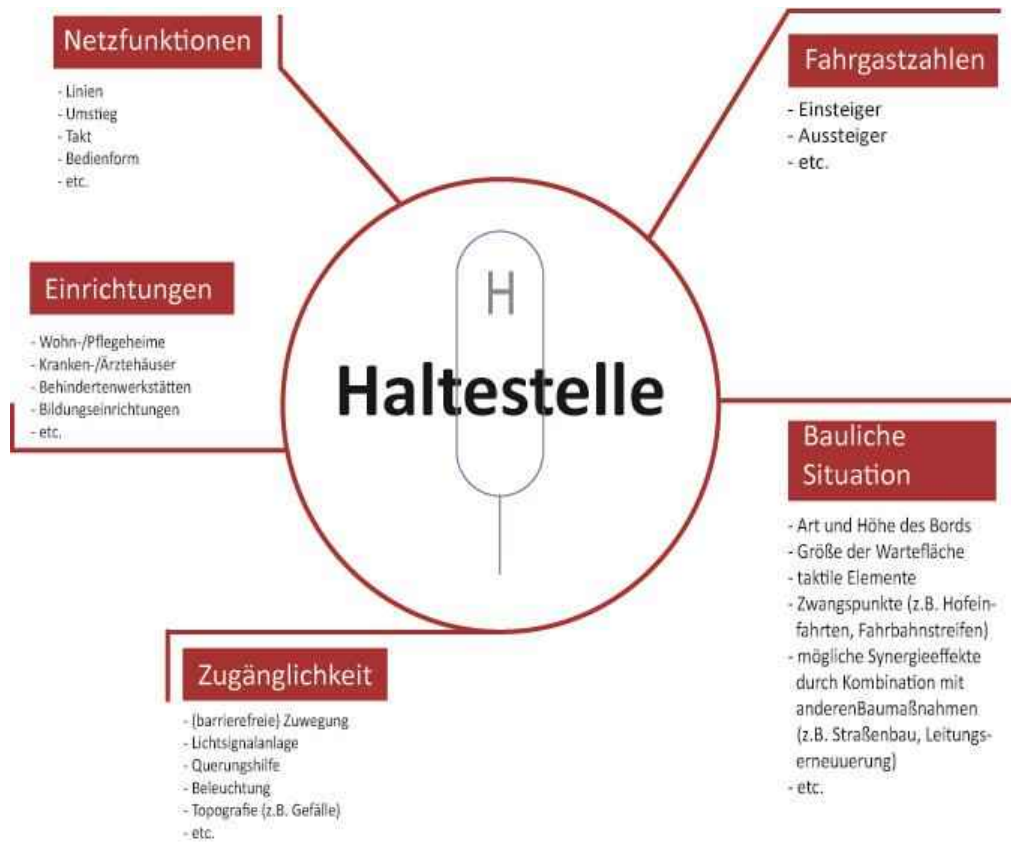
Das Haltestellenkonzept des Landkreises Vorpommern-Rügen umfasst nicht nur die Analyse der vorhandenen Daten und die Schlussfolgerung eines zu planenden barrierefreien Ausbaus je Bushaltestelle, sondern auch eine Referenzierung der Ausbauempfehlungen zu den Standards der Haltestellenkonzepte des Landkreises Nordwestmecklenburg und Vorpommern-Greifswald sowie Empfehlungen zur Vorgehensweise bei der konkreten Planung und auch bei der Förderung aus dem Sonderförderprogramm des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Die aus der Analyse der Haltestellen gewonnene Priorisierung gibt eine Wichtigkeits-Reihenfolge des Ausbaus im gesamten Landkreis und für jeden kommunalen Teilbereich aus. Die Zielsetzung zur Inanspruchnahme der Sonderfördermittel ist eine Empfehlung der am höchsten zu priorisierenden und zu kategorisierenden Haltestellen, was eine Dringlichkeit aus mehreren Gründen umfasst – auch aktuellen wie Straßenausbau.

Um eine Umsetzung des Konzeptes zu realisieren, werden alle Ämter in den Auswahlprozess einbezogen und sind parallel zur Entstehung vor der Ausgabe der endgültigen Fassung über die Ausbauprioritäten in ihrem Verantwortungsbereich als Straßenbulasträger unterrichtet worden. Ihre Rückmeldung und besonderen Bedürfnisse, insbesondere da, wo Prioritäten abseits der quantitativen Datenbasis deutlich wurden, sind möglichst bei der Erstellung der endgültigen Empfehlung berücksichtigt.

## 2. Grundlagen: Merkmalskatalog und Daten

Eine nachvollziehbare Bewertung aller Bushaltestellen erfordert einen umfangreichen, quantifizierbaren Merkmalskatalog.



**Abbildung 1: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Halstellenausbau<sup>4</sup>**

Die Erstellung eines zu untersuchenden Merkmalskataloges und die Vorgehensweise zur Datenerhebung für die festgelegten Merkmale bei Bushaltestellen beinhaltet zunächst eine möglichst vollständige Bestandsaufnahme der aktuellen Infrastruktur je Haltestellenposition. In aller Regel besteht eine Haltestelle aus zumindest zwei gegenüberliegenden Haltestellen, nämlich einer für jede Fahrtrichtung. Die systematische Bezeichnung für die Haltestelle inklusive aller Abfahrtpunkte nach Richtung ist „Haltestellenbereich“. Darunter wird jeder mögliche richtungsgebundene Abfahrtpunkt als „Haltestellenposition“ bezeichnet. An zentralen Verknüpfungsstellen wie zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) kann ein Haltestellenbereich mehrere Haltestellenpositionen umfassen, die nicht nur richtungsgebunden sind, sondern nach Linienbereichen oder Verkehrssystemen geordnet werden, also z.B. Stadtbuss und Regionalverkehr. Aus betrieblichen Gründen können auch mehrere Masten bei Doppel- und Mehrfachhaltestellen Warte- und Einstiegsmarkierung für eine Position dienen. Das ist beispielsweise oft bei Schulen der Fall.

<sup>4</sup> Nach: Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG“ (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, September 2014)



Die für die Barrierefreiheit relevanten Merkmale einer Position werden bei einer Bestandsaufnahme erfasst. Für den Landkreis Vorpommern-Rügen wird ein entsprechendes Haltestellenkataster erstellt, in dessen Aufnahme phase wichtige für die Ausbauplanung relevante Merkmale erfasst werden. Das Haltestellenkataster ist unter dem URL-Link: <https://geoport.lk-vr.de/kvwmap/index.php?v=3.0> zu erreichen. Da die Aufnahme und die Erstellung der Datenbank bereits im Hinblick auf die Feststellung der Barrierefreiheit und als Grundlage für die Ausbauplanung gedacht sind, verfügt das hinterlegte Datenmodell über Daten zu den für die Priorisierung und Kategorisierung der Haltestellen notwendigen Merkmalen.

Die hauptsächlichen Merkmalsgruppen unterscheiden sich neben der Form der Daten hinsichtlich ihrer Dimension bei der Betrachtung der Haltestellenposition.

Bauliche Merkmale, spezifisch für die Barrierefreiheit angepasste Bauelemente und Ausstattung sind zunächst nur ausschlaggebend für die Beurteilung des IST-Zustandes, aber bestimmen auch die Bestandteile der Haltestelle, deren Ausgestaltung hinsichtlich gradueller Barrierefreiheit durch die Kategorisierung und die zukünftigen Ausbaustandards gegebenenfalls geändert werden muss.

Die für die Reihenfolge der zu planenden Ausbaumaßnahmen entscheidenden Daten, die im Folgenden für die Priorisierung herangezogen werden, werden abgeleitet (teilweise aus Beobachtung, teilweise aus Daten anderer Systeme). Daten zum Fahrgastaufkommen, zum Angebot an der betrachteten Haltestellenposition und zum Umfeld werden in bewertbarer Form abgefragt und quantifiziert. Diese Daten bestimmen eine ZIEL-Dimension der betrachteten Haltestellenposition, ihre Analyse beantwortet die Frage danach, welche Anforderungen an die Haltestelle vor dem Hintergrund systemischer oder demografischer Umstände bestehen.

Eine Haltestellenposition hat also einen IST-Zustand, der sich in der Regel mit den abgeleiteten Kategorien beschreiben lässt, aber auch einen ZIEL-Zustand, also einen Ausbaustand, den diese Haltestelle gemessen an Anforderungen wie zum Beispiel Ein- und Aussteigerzahlen, Nutzungsverhalten innerhalb der Haltestelle oder anzunehmende Nutzerzusammensetzung aufgrund des unmittelbaren Einzugsbereiches haben müsste.

Die quantitative Bewertung und Gegenüberstellung der Daten und ihrer Zusammenfassung in IST- und ZIEL-Kategorie verhindert effektiv, dass unter eventuell falschen oder unzureichend abgewogenen Prioritäten und Maßstäben Haltestellenpositionen ausgebaut und damit Investitionsmittel genutzt werden, die an anderer Stelle nötiger gebraucht worden wären. Gleichzeitig kann eine Untergrenze der zu vertretenden Verhältnismäßigkeit im Sinne des PBefG aus der Kategorienbildung leicht abgeleitet werden. Im Rahmen der Ausbauplanung macht das die die Zielkategorie bestimmenden Daten aus den Merkmalsgruppen Fahrgastaufkommen, Angebot und Umfeld zu den entscheidenden.

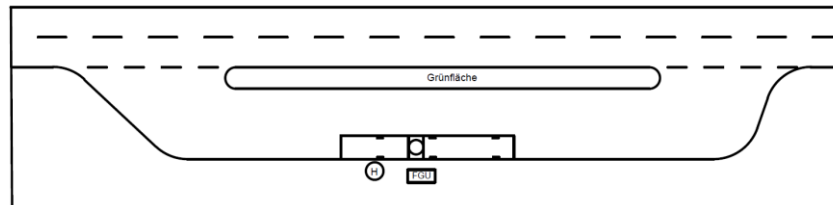
Im Folgenden werden die untersuchten bzw. erfassten Merkmale in den einzelnen Merkmalsgruppen vorgestellt und ihre Bedeutung für die Beurteilung von Haltestellen als Verkehrsanlagen insbesondere im Hinblick auf die barrierefreie Nutzbarkeit zusammengefasst.

## 2.1 Bauliche Merkmale

- **Bauform Haltestelle**

Identifiziert und zur Datenaufnahme im Bestand unterschieden wurden die folgenden grundlegenden Bauformen für Bus-Haltestellenpositionen:

a) außerhalb parallel in Fahrtrichtung



Der Haltebereich wird von der Richtungsfahrbahn baulich getrennt in Fahrtrichtung hinter dem eigentlichen Fußgänger-/ ggf. Radfahrerbereich angelegt. Wartebereich ist außenseitig am Rand des Haltebereiches angelegt. Grundform ist ähnlich wie die eines Wendeplatzes, Ausfahrt aus dem Haltebereich ist am dezidierten Ausfahrtbereich je nach Verkehrssituation in beide Fahrbahnrichtungen möglich.

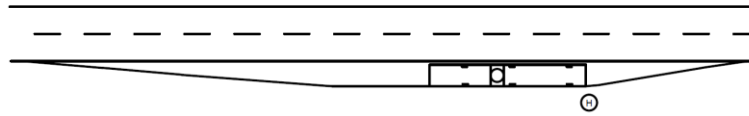
Bei der Bewertung ist als vorteilhaft zu berücksichtigen:

- Möglichkeit der Anlage gerader Haltekante bei optimierter Anfahrtssituation (Einfahrtswinkel, Anfahrtslänge)
- Bushalt außerhalb fließenden Verkehrs, keine Beeinträchtigung desselben
- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich
- zurückgesetzter Wartebereich → größerer Abstand zum MIV/Fahrbahn (z.B. weniger Spritzwasser)

Negativ zu bewerten ist:

- Enormer Flächenbedarf
- Anspruchsvolle Planung mit hoher Fehlergefahr bei Haltestellengeometrie (Anfahrtssituation)
- Wiedereingliederung in fließenden Verkehr ohne Lichtsignalanlage (kostenintensiv) kann zu Verzögerungen im Fahrplan führen
- Notwendigkeit von Querungsstellen innerhalb der Anlage, komplizierte Zuwegung

## b) Bushaltebucht



In den Seitenbereich der Richtungsfahrbahn eingebauter spezifischer Haltebereich für Busse außerhalb der Richtungsfahrbahn, aber ohne bauliche Trennung. In bestimmten Verkehrssituationen notwendig, z.B. bei höheren Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs oder bei Gefahrenstellen nach Kurven mit geringer Einsehbarkeit. Wegen der Nachteile sollen Busbuchten nur an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h oder an angebauten Hauptverkehrsstraßen im Fall betriebsbedingter Aufenthaltszeiten (Anschlüsse, Wartepositionen etc.) angelegt werden. Grundsätzlich stark erschwerter barrierefreier Ausbau, aufgrund der Anfahrtssituation kann eine Halteposition des Busses mit max. 5 cm Höhenunterschied und Abstand zur Kante<sup>5</sup> erst ab einer baulichen Länge des Haltebereiches von 88,70 m für Standardbusse bzw. 94,70 m für Gelenkbusse<sup>6</sup> realisiert werden. Innerorts ist vor der Planung einer Busbucht entsprechend stets eine Verlegung der Haltestelle zu prüfen.

### Vorteile:

- wenig Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs
- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich
- zurückgesetzter Wartebereich → größerer Abstand zum MIV/Fahrbahn (z.B. weniger Spritzwasser)

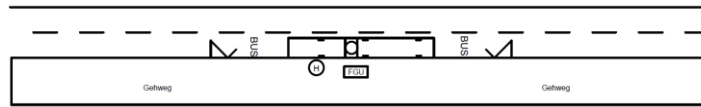
### Nachteile:

- hoher Flächenverbrauch in den Seitenraum
- Wartefläche wegen des Flächenbedarfs der Bucht klein
- Querbeschleunigungskräfte bei der Einfahrt / Ausfahrt
- i.d.R. keine gerade Anfahrt an Kante/Bord möglich, kein barrierefreier Ein-/Ausstieg möglich.
- Wiedereingliederung in fließenden Verkehr ggf. zeitaufwändig
- zusätzlicher Aufwand für Reinigung und Schneeräumung
- ggf. widerrechtlich haltende/geparkte Fahrzeuge in den Buchten
- durch hohen Flächenbedarf → höhere Kosten
- problematische städtebauliche Einbindung

<sup>5</sup> Vgl. DIN 18040-3 Abschn. 5.6.3

<sup>6</sup> Vgl. H BVA Abschn. 3.4.1

### c) Fahrbahnrand



Geläufigste und am einfachsten anzulegende Bauform für Bushaltestellen. Durch die Vermeidung eines Fahrspurwechsels kann am Straßenrand bei ausreichender Sperr-Kennzeichnung und entsprechend langer Anfahrt so gut wie immer gerade an ein vorgesehene Busbord angefahren werden, was den entstehenden Restspalt zum Eintritt in den Bus minimiert. Zur Wiedereinordnung in den fließenden Verkehr ist i.d.R. keine Wartezeit notwendig. In Kombination mit dem schnellen Fahrgastwechsel ergibt sich dadurch bei dieser Bauform und beim Kap die geringste Verzögerung im Fahrplan.

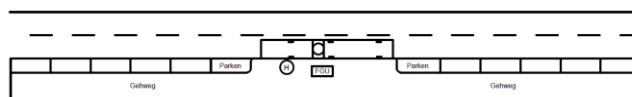
#### Vorteile:

- geringster baulicher Aufwand
- gerade und optimale Anfahrt der Haltestelle → geringer Spalt zwischen Fahrzeug und Anlegekante
- Bei Straßen ohne Seitenrandparken bzgl. Geradliniger Anfahrt vergleichbar mit Kap
- kein Spurwechsel notwendig
- reibungsloser Halt und Wiedereintritt in den fließenden Verkehr → Einhaltung des Fahrplans
- keine Umplanung / kein Umbau des Seitenraumes notwendig
- keine Störungen durch parkierte Autos
- Beitrag zur Verkehrsberuhigung

#### Nachteile:

- Gefahr des Überholens durch PKW während der Standzeit
- Wartebereich liegt direkt an der Fahrbahn
- Störung des Verkehrsflusses bei starken Fahrgastwechseln
- Abwarten von Standzeiten nicht möglich
- ggf. Parkraumkonflikte bei unzureichender Sperr-Kennzeichnung

### d) Buskap



Seitenrandhaltestelle mit herausgezogener Wartefläche und Haltekante, ideale Bauform bei Längsparkraum oder Grünstreifen zwischen Gehweg und Richtungsfahrbahn. Das Kap ermöglicht einen größeren, ungeteilten Wartebereich und erlaubt damit mehr Spielraum für Ausstattung und Einbauten sowie eine bessere Ausgangslage für die Radweg-Führung im Seitenbereich falls nötig.

Da der Bus weiter innen auf der Richtungsfahrbahn hält, sinkt die Überholneigung der hinter ihm befindlichen PKW.

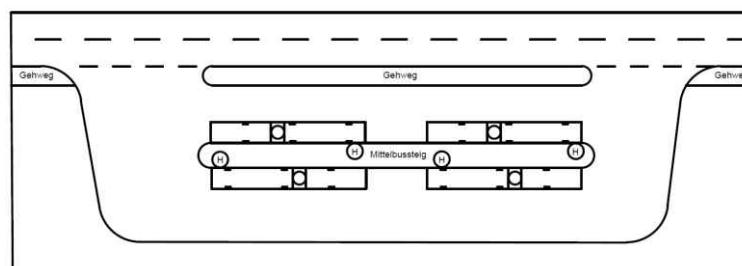
Vorteile:

- sehr einfache gerade Anfahrt der Haltestelle → geringer Spalt zwischen Fahrzeug und Anlegekante
- geringe Länge, da keine Ein- und Ausfahrtstrecken freizuhalten sind
- Zahl der Parkstände kann maximiert werden
- keine Störung durch parkende Fahrzeuge im Haltebereich
- reibungsloser Halt und Wiedereintritt in den fließenden Verkehr → Einhaltung der Fahrplanstabilität
- größerer Wartebereich → Platz für Fahrgastunterstände etc.
- Erhöhung des Warte-, Ein- und Ausstiegskomforts sowie Sicherheit der Fahrgäste
- konfliktfreie Rad- und Gehwegführung möglich
- geringe Überholmöglichkeit und –neigung bei PKW
- schneller Fahrgastwechsel und schnelle Wiedereinordnung in den fließenden Verkehr
- Vereinfachte bauliche Erhöhung, da an den bestehenden Fußgängerbereich angebaut wird
- Vorteile bei Winterdienst, da Schnee nicht auf Haltefläche geräumt wird

Nachteile:

- größerer Platzbedarf als Fahrbahnrand
- Oberflächengeometrie und –größe erfordern i.d.R. erweiterte Planung von z.B. Wasserablauf
- Gefahr des Überholens durch PKW während der Standzeit
- Störung des Verkehrsflusses bei starken Fahrgastwechseln
- Abwarten von Standzeiten nicht möglich

#### e) Mittelbussteig



Auch als Bus-„Insel“ bekannt, wird diese Bauform häufig als baulich separater Wartebereich geplant. Der Vorteil ist die Platzersparnis auf den getrennten Flächen außerhalb des Straßenraums insbesondere für Haltestellen mit mehreren Abfahrtspunkten (Masten) aufgrund großer Linienbelegung und hohem Takt. Diese können hintereinander angeordnet werden und beidseitig am Bussteig können Haltekanten eingerichtet werden. Das ermöglicht kurze Umsteigewege sowie

einfach aufzufindende und zu erreichende Einstiegspunkte. Mittelbussteige können bei ausreichenden Platzverhältnissen auch zwischen den Richtungsfahrbahnen angelegt werden, z.B. mit der Möglichkeit geteilter Verkehrswege mit Straßenbahntrassen als kombinierter Bus-/Bahnsteig.

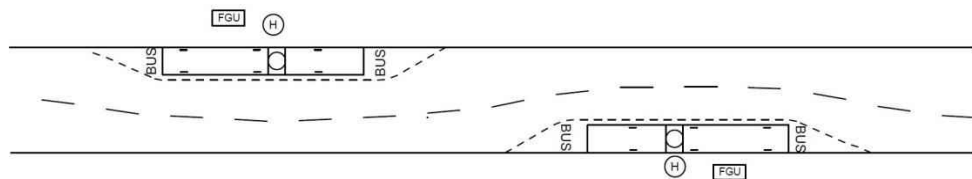
Vorteile:

- Möglichkeit der Anlage gerader Haltekante bei optimierter Anfahrtssituation (Einfahrtswinkel, Anfahrtslänge)
- Bushalt außerhalb fließenden Verkehrs, keine Beeinträchtigung desselben
- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich
- Platzerparnis auf den getrennten Flächen außerhalb des Straßenraums insb. für Haltestellen mit mehreren Abfahrtspunkten (Masten)
- kurze Umsteigewege
- einfach aufzufindende und zu erreichende Einstiegspunkte
- Möglichkeit der Anlegung zwischen Richtungsfahrbahnen

Nachteile:

- Enormer Flächenbedarf
- Anspruchsvolle Planung mit hoher Fehlergefahr bei Haltestellengeometrie (Anfahrtsituation)
- Wiedereingliederung in fließenden Verkehr ohne Lichtsignalanlage (kostenintensiv) kann zu Verzögerungen im Fahrplan führen
- Notwendigkeit von Querungsstellen innerhalb der Anlage, komplizierte Zuwegung

#### f) Passive Bucht



Sonderform einer Busbucht. Der Haltebereich wird ebenso nicht baulich getrennt, sondern die Richtungsfahrbahnen werden i.d.R. zwischen zwei versetzt gegenüberliegenden Sperrbereichen verschwenkt.

Vorteile:

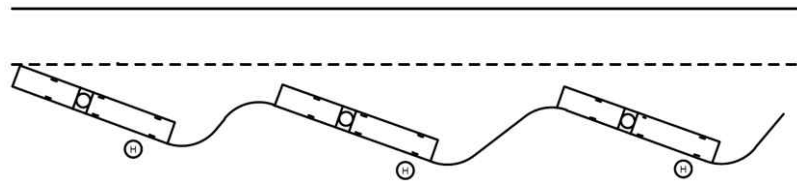
- sehr einfache gerade Anfahrt der Haltestelle → geringer Spalt zwischen Fahrzeug und Anlegekante
- wenig Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs

- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich

#### Nachteile:

- Wiedereingliederung in fließenden Verkehr ggf. zeitaufwändig
- Wartebereich liegt direkt an der Fahrbahn / Bucht
- ggf. widerrechtlich haltende / geparkte Fahrzeuge in den Buchten
- größerer Platzbedarf für Fahrbahnen

#### g) Sägezahn



Variante eines Mittelbussteigs mit schräg gegen den mittleren Wartebereich laufenden Haltekanten. Erleichtert die Einfahrt bei kurzen Anfahrtswegen in begrenzten Arealen außerhalb des Straßenraums, minimiert Überschwenken.

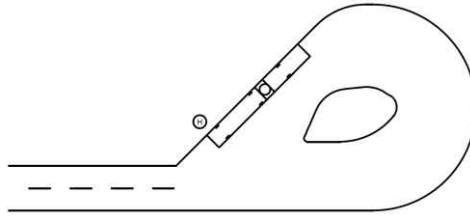
#### Vorteile:

- Reduzierung der Bussteiglänge
- Verkürzung der Umsteigewege
- unabhängiges Ein- und Ausfahren am Bussteig
- einfach aufzufindende und zu erreichende Einstiegspunkte
- Erleichtert die Einfahrt bei kurzen Anfahrtswegen in begrenzten Arealen außerhalb des Straßenraums
- Minimierung von Überschwenken
- Bushalt außerhalb fließenden Verkehrs, keine Beeinträchtigung desselben
- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich

#### Nachteile:

- Fahrzeuge nicht länger als Bussteige
- hoher Flächenbedarf
- Anspruchsvolle Planung mit hoher Fehlergefahr bei Haltestellengeometrie (Anfahrtssituation)
- Wiedereingliederung in fließenden Verkehr ohne Lichtsignalanlage (kostenintensiv) kann zu Verzögerungen im Fahrplan führen

## h) Wendeplatz



Sehr individuelle Anlage außerhalb des Straßenraums, die i.d.R. Wiedereinfahrt in den fließenden Verkehr in mindestens 2 Richtungen erlaubt. Durch den notwendigen Wendebereich relativ großer Flächenbedarf, aber wird häufig geplant, wenn die gegenüberliegende Seitenraum-Situation keine Position in Gegenrichtung zulässt.

### Vorteile:

- Bushalt außerhalb fließenden Verkehrs, keine Beeinträchtigung desselben
- längere Aufenthaltszeiten der Busse z.B. für Fahrkartenverkauf oder zum Ausgleich von Verfrühungen möglich
- Wiedereinfahrt in den fließenden Verkehr in mind. 2 Richtungen

### Nachteile:

- hoher Flächenbedarf
- ggf. widerrechtlich haltende / geparkte Fahrzeuge
- zusätzlicher Aufwand für Reinigung und Schneeräumung

## • Zugang

Da der Zugang zur Haltestellenposition keine originären Bauformen beinhaltet, sondern individuell nach Eigenschaften gemäß der einschlägigen technischen Richtlinien (DIN 18040-3, H BVA<sup>7</sup>, EAÖ<sup>8</sup>) beurteilt werden muss, fallen unter das Merkmal „Zugang“ oder „Zuwegung“ die Ausprägungen „befestigte Oberfläche“, „stufenfrei“ und „vorhandene Leitelemente“.

Grundsätzlich wird der Zugang zum Wartebereich der Haltestelle beschrieben, andere Zugänge finden sich erst innerhalb desselben, der Zugang zum Bus oder der Zugang zum Fahrgastunterstand. Diese Zugänge werden unter anderen Merkmalen definiert und bewertet. Die Bewertung des Zuganges zum Haltestellenwartebereich erfolgt auf Basis allgemeiner Anforderungen an Wegebeschaffenheit und Raumbedarfen aus besagten Richtlinien.

Grundsätzlich handelt es sich bei den vorliegenden Daten natürlich um Einschätzungen aus der Vor-Ort-Erfassung und um bauliche Voraussetzungen aus der nicht-standardisierten Herstellung der bisherigen Bushaltestellen. Die Nichterfüllung aller Bestandteile der gängigen Richtlinien ist

<sup>7</sup> Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV 2011

<sup>8</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, FGSV 2013



der Normalfall und für die Bewertung wird die Ausgangssituation mit in Erwägung gezogen. Zur vollständigen Barrierefreiheit müssen in so gut wie allen Fällen zusätzliche Maßnahmen geplant werden, insbesondere Ausstattung wie Bodenindikatoren, Handläufe etc. Als Ausgangssituation wird eine weitgehende Barrierefreiheit unterstellt, wenn die folgenden Kriterien gegeben sind:

- befestigte Oberfläche: Zuwegung zum Wartebereich der Haltestelle verfügt durchgehend über befestigte und berollbare Oberflächen
- stufenfrei: Zuwegung zum Wartebereich der Haltestelle ist stufenlos bzw. nur mit Schwellen unterhalb 3 cm Bauhöhe und Quer- oder Längsneigungen unter 3 % versehen -
- vorhandene Leitelemente: Zuwegung zum Wartebereich der Haltestelle ist mindestens weitgehend mit sonstigen taktilen Leitelementen erfassbar

- **Querung**

Zur Abschätzung der Ausgangssituation bei Fahrbahnquerungen werden verschiedene Arten des Querungsausbaus erfasst und beurteilt, ohne zunächst die genaue Ausgestaltung hinsichtlich Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die Querungsvarianten in ihrer genauen Ausgestaltung sind dezidiert in die Planung der barrierefreien Haltestellen mit einzubeziehen und ggf. im Detail nach Vorgabe der zugehörigen Richtlinien anzupassen.

- Fußgängerüberweg: Mindestens mit weißen Querstreifen auf der Fahrbahn markierter Querungsbereich („Zebrastrreifen“). Anlage nach R-FGÜ 2001<sup>9</sup>
- Mittelinsel: Im Mittelbereich der Fahrbahn angelegter baulicher Fahrbahnteiler mit Erhöhung/Absenkung und Bordsteinen.
- Lichtsignalanlage: Für Fußgänger angepasste Variante der Verkehrssteuerung durch Lichtsignal (Ampel). Auszuführen mit akustischen Freigabesignalen („Ticker“) für Sehbehinderte, Markierung nach RiLSA<sup>10</sup>, idealerweise mit Bodenindikatoren nach DIN 32984
- ungesichert: Ungesicherte Querungsstellen sind solche, die eine Querung grundsätzlich auch für eingeschränkte Fahrgäste/Fußgänger ermöglichen, aber nicht über eine Lichtsignalanlage oder einen Fußgängerüberweg gesichert sind. Ausführung nach DIN 18040-3 und DIN 32984 wird empfohlen. Mit Bodenindikatoren versehene geteilte Querungsstellen mit vollständiger Absenkung und ertastbarer 6 cm-Kante stellen das Optimum dar, gemeinsame Querungsstellen mit gerundeter 3 cm-Kante und Bodenindikatoren einen zielführenden Kompromiss. Bei der Datenaufnahme wurden auch gemeinsame Querungsstellen ohne Bodenindikatoren berücksichtigt, da die ertastbaren Kanten im Sinne der gängigen technischen Richtlinien als „Sonstige Leitelemente“ gelten.
- nicht stufenfrei: Ist die Querung im unmittelbaren Umgebungsbereich der Haltestelle nur durch Überwindung von Kanten > 6 cm möglich, kann die Querung nicht als barrierefrei gewertet werden. Dies ist der ebenfalls der Fall, wenn die Querung nur über unbefestigte Oberflächen möglich ist.

---

<sup>9</sup> Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

<sup>10</sup> Richtlinien für Lichtsignalanlagen

- nicht möglich: Eine Querung ist beispielsweise nicht möglich, wenn beide Fahrtrichtungen durch Mittelschutzplanken voneinander getrennt sind.
- Querung mit Bodenindikatoren: hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten wird untersucht, ob Bodenindikatoren vorhanden oder nicht vorhanden sind.

- **Bord**

Das für die Barrierefreiheit einer Bushaltestelle essentielle Bauelement ist der Bordstein im Haltebereich des Busses. Das Schutzziel „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar“<sup>11</sup> erfordert die Minimierung des Restspaltes, also der Lücke zwischen Businnenboden und Wartebereichsoberfläche, auf sowohl vertikal als auch horizontal weniger als 5 cm<sup>12</sup>. Nur unter diesen Umständen kann von der Nutzung einer Klapprampe abgesehen werden („...ohne fremde Hilfe...“), um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen zügigen, ungefährlichen und komfortablen Einstieg in den Bus zu ermöglichen. Das bedeutet einerseits, dass die Bordhöhe (Oberkante Bordstein über Fahrbahnniveau) – und damit auch die bauliche Höhe des gesamten Fahrgastwartebereiches in Abgrenzung zum vor- und nachträglichen Bürgersteiges - i.d.R. und in Abhängigkeit vom Unterbodenniveau (also auch der Kneeling-Funktion) des Fahrzeugs mindestens 20 cm betragen und andererseits so ausgearbeitet sein muss, dass dem Bus die unmittelbare Anfahrt ohne Aufsetzen beim Überstreichen des Wartebereiches und ohne Beschädigung am Radkörper ermöglicht wird. Die verschiedenen Bauarten des Busbords wurden in den folgenden Ausprägungen erfasst und nach den folgenden Gesichtspunkten bewertet:

- kein Bordstein: vollkommen ungeeignet für eine barrierefreie Bushaltestelle, selbst bei Nutzung einer Klapprampe kann aufgrund des dann hohen Steigungswinkels nicht von barrierefreier Nutzbarkeit ausgegangen werden.
- abgesenkter Rundbordstein: Üblicherweise an Querungsstellen oder Einfahrten genutzt, 3 – 5 cm hoch, ungeeignet für eine barrierefreie Bushaltestelle, selbst bei Nutzung einer Klapprampe kann aufgrund des dann hohen Steigungswinkels nicht von barrierefreier Nutzbarkeit ausgegangen werden.
- Hochbord kleiner oder größer gleich 12 cm: Der Standard-Abgrenzungsstein zwischen Fahrbahn besteht in der Regel aus Granit oder Beton mit geraden Seiten. Ab 12 cm kann an Haltestellen mit Hochbord eine Klapprampe eingesetzt werden.
- einfaches Busbord: I.d.R. beinhaltet ein einfaches Busbord eine erhöhte Haltestellenkante  $\geq 12$  cm und eine leicht angeschrägte fahrbahnseitige Flanke. Dadurch kann der Bus näher an die Kante heranfahren, durch die fehlende Auffahrfläche (siehe Kasseler Sonderbord) ist allerdings die Gefahr einer Verschiebung der Bordsteine in Richtung Wartefläche und entsprechender Beschädigungen am Baukörper der Haltestelle gegeben. Die scharfen Kanten können beim Auffahren auch ein Auflaufen des Busses nicht verhindern, so dass die zur vollständigen Barrierefreiheit notwendige Restspaltminimierung nicht oder nur selten erreicht werden kann, weswegen solche Borde nicht die baulichen Voraussetzungen dafür erfüllen.

---

<sup>11</sup> Vgl. BGG (Behindertengleichstellungsgesetz) § 4

<sup>12</sup> DIN 18040-3 Abschn. 5.6.3 Höhenunterschiede

- Kasseler Sonderbord: Unter dem Begriff werden genau die dem Geschmacksmuster entsprechenden oder zur Einhaltung des Schutzziels der entsprechenden Normabschnitte geeigneten Bordvarianten zusammengefasst. Ein Kasseler Sonderbord beinhaltet eine konkav gebogene Vorderflanke, die im Fahrbahnbereich eine Auflagefläche bietet, um Querverschiebung zu verhindern. Die Flanke ist so ausgeformt, dass der Bus bei Queranfahrt nicht auflaufen kann, sondern anhand seiner Vorwärtsbewegung ohne Beschädigung parallel zum Bord sehr dicht gerade gezogen wird. Damit ist die Restspaltminimierung bei diesem Bord baulich erfüllt. Das Bord kann in Bauhöhen zwischen 16 cm (Einschwenkbereich, Vorlauffläche) und 26 cm (Kombibord bei geteilten Schienenfahrwegen) eingebaut werden. In der Praxis ist bauliche Barrierefreiheit im Busverkehr ab 20 cm gegeben.

- **Oberflächenstörelemente**

Einbauten wie Masten, Abfallsammler, Werbeschilder oder aber auch parkende PKW, Begrenzungen oder Bepflanzungen, die im Warte-/Haltebereich frei stehen, beeinträchtigen ggf. die für vollständige Barrierefreiheit notwendigen freien Flächen. Des Weiteren erschweren sie die Orientierung und Bewegung innerhalb der Haltestelle sowohl in ihrer Mobilität als auch für sensorisch eingeschränkte Fahrgäste. Entsprechend werden solche Störelemente in der Erfassung aufgenommen und bewertet.

- **Fläche**

Die im Sinne der Barrierefreiheit notwendigen Flächen definieren sich aus den der in diesem Fall als Sekundärnorm fungierenden 18040-3 vorangestellten DIN 18040-1 und -2, werden also für den Hochbaubereich mit Gesetzeswirkung festgelegt. Es handelt sich um Begegnungs-, Rangier- und Abstellflächen, die immer mindestens ausreichend für Fahrgäste mit Mobilitätshilfsmitteln wie Rollstühlen, aber auch Rollatoren oder Kinderwagen sein müssen. Unter der Annahme, dass in Verbindung mit dem Vorkommen oder Nichtvorkommen von Störelementen i.d.R. in der Länge des Wartebereiches, die mindestens eine Buslänge betragen sollte bzw. muss (Anfahrt, Kante) ausreichend Rangier- und Aufstellflächen gegeben sein müssen, liegt der Fokus auf der Erfassung und Beurteilung der Breite der Wartefläche. Die Breite beschreibt das Maß zwischen Fahrbahn und äußerer Begrenzung des Fußgängerbereiches. Erfasst wurden neben besagten Störelementen die Breite und Länge des Wartebereiches und die geringste Durchgangsbreite, denn diese bestimmt sowohl Rangier- und Abstellflächen als auch Begegnungsflächen. Die Mindestmaße für Flächen- und Raumbedarf aus DIN 18040-3<sup>13</sup>, die zur Ermittlung der Punktwerte in der Nutzwertanalyse zugrunde gelegt sind, staffeln sich wie folgt:

- Begegnungsbreite für die Begegnung zweier Rollstühle: 1,80 m Durchgangsbreite (Maß für vollständige Barrierefreiheit)
- Rangier- und Richtungswechselflächen: 1,50 m x 1,50 m (vorzuhalten unter anderem im Fahrgastunterstand, in Höhe 2. Tür vor Nutzfläche Einstiegshilfe/Klapprampe)
- Engstellenbreite: mind. 90 cm

---

<sup>13</sup> DIN 18040-3 Abschn. 4.2 „Flächen- und Raumbedarfe“

## 2.2 Spezifische Bauelemente Barrierefreiheit

Neben Busborden bzw. der Ausgestaltung der Oberfläche ist die vornehmliche Voraussetzung zur selbstständigen Nutzung von Bushaltestellen für insbesondere in ihrer Sehfähigkeit eingeschränkte Fahrgäste die Ausgestaltung taktiler und visueller Orientierungshilfen. Unter Berücksichtigung der Nutzung sonstiger Leitelemente bei der Wegeführung hin zur Haltestelle sind zur Orientierung innerhalb der Haltestelle aufgrund der oft homogenen Ausgestaltung der Oberfläche und der baulichen Umgebung Bodenindikatoren im Sinne der DIN 32984 unverzichtbar. Bei der Erfassung und für die Beurteilung in der Nutzwertanalyse gilt, dass nicht vorhandene Elemente mit 0 gewertet, in allen Maßen, Abständen und Ausführungen DIN-konforme Bodenindikatoren voll (10) gewertet und unzureichende Ausführungen linear abgestuft gewertet werden (Vgl. Abschnitt 3.4 ff).

Grundsätzlich gilt für ihre Anwendung:

Bodenindikatoren müssen farblich einen ausreichenden Hell-/Dunkel-Kontrast bieten, d.h. eine Leuchtdichtekontrastwert von  $> 0,4$  aufweisen. Definition und Messungsanweisungen für den Leuchtdichtekontrast können der DIN 32984 (Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) Abschnitt 4.3.3 ff. entnommen werden. In der Zusammenfassung ergibt sich eine Verwendung von i.d.R. weißen Bodenindikatoren in dunkler Pflasterung bzw. dunklem Asphalt. Sollte der Umgebungsbelag grau oder sogar hellgrau sein, ist der Leuchtdichtekontrast meist nicht ausreichend und es muss ein Begleitstreifen in dunklerer Farbgebung gelegt werden (Kontraststeine).

Rippenstruktur-Platten müssen zwischen den Scheitelpunkten der Rippen einen Abstand von 30 – 50 mm aufweisen, die Rippen selbst müssen trapezförmig ausgearbeitet und 5 bis 15 mm stark sein. Wichtigstes Merkmal ist die Erhabenheit über das umliegende Oberflächenniveau von 4 – 5 mm. Die Bodenindikatorplatte ist mit ihrer Basisebene plan in den Oberflächenbelag einzufassen, so dass die Rippen deutlich ertastbar sind.

Noppenstruktur-Platten beinhalten diagonal angeordnete Kegelstümpfe, Kugelkalotten oder Pyramidenstümpfe mit einer Breite von 20 – 30 mm, einem Abstand von 50 – 80 mm und einer erhabenen Höhe von ebenfalls 4 – 5 mm.

- **Auffindestreifen**

Bei der Nutzung von Bodenindikatoren zur Orientierung in und zu verkehrsrelevanten Bereichen wie Fußgängerampeln oder eben Bushaltestellen quer zum eigentlichen Bewegungsraum für Fußgänger (Gehweg in Laufrichtung) ist ein Auffindestreifen zum Einstiegsbereich vorzusehen. Im Unterschied zum Auffindestreifen zur Anzeige von Querungsstellen (Noppenstruktur) ist er mit in Gehrichtung (parallel zum Bord) verlegten Rippenplatten auszuführen und von der äußeren Gehwegkante quer über den Gehweg bis zum Einstiegs-/Aufmerksamkeitsfeld zu führen. Die Platten müssen mindestens doppelreihig, vorzugsweise dreifachreihig angeordnet werden, so dass sich ein 60 cm, vorzugsweise 90 cm breiter Streifen ergibt.

- **Einstiegsfeld**

Die Funktionsweise des Einstiegsfeldes entspricht einem Aufmerksamkeitsfeld (Achtung!) und ist ungefähr in Höhe der Einstiegstürposition eines haltenden Busses vorzusehen. Es muss mindestens 120 cm parallel zur Kante verlaufen und eine Tiefe (in Richtung Außenkante / Auf-

findestreifen) von 90 cm aufweisen, also 3 x 4 in Gehrichtung (parallel zum Bord) verlegte Rippenplatten umfassen. Bei sehr schmalen Gehwegen (< 1,50 m) kann auf das Einstiegsfeld verzichtet werden – aber nicht auf den Auffindestreifen.

Beim Einstiegsfeld ist ein Mindestabstand zu den übrigen Elementen der Haltestelle einzuhalten: Mindestens 60 cm zum Mast/Stele. Der Abstand zur Bordsteinkante muss mindestens 30 cm betragen.

- **Leitstreifen**

Je nach den baulichen Voraussetzungen kann ein taktiler Leitstreifen notwendig sein. Im Sinne der DIN 32984<sup>14</sup> ist er nur dann als Kennzeichnung des Haltestellenbereiches zwingend anzulegen bei Mehrfach- oder Doppelhaltestellen. Diese Kennzeichnungsfunktion kann auch bei kürzeren Haltestellenbereichen sinnvoll sein, wenn dieser Bereich am Fahrbahnrand liegt. Insbesondere bei schmalen Gehwegen unter 2 m ist jedoch die zusätzliche Orientierungswirkung nicht gegeben, die Bordsteinkante selbst fungiert als taktil erfassbares sonstiges Leitelement.

Wo er notwendig ist oder aus Komfortgründen eingeplant wird, ist der Leitstreifen in Rippenprofil in einer Breite von 30 cm in Gehrichtung auszuarbeiten und verläuft in einem Mindestabstand von 60 cm zur Bordsteinkante, bei Anlage eines Einstiegsfeldes ab der mittleren Tiefe desselben (Betrachtung quer zur Geh-/Fahrtrichtung).

- **Schwellen**

Neben dem Zugang zum Wartebereich selbst müssen für die barrierefreie Nutzbarkeit auch die Einbauten innerhalb der Haltestelle schwellen-, also stufenfrei erreichbar sein. Die untersuchten und für den Ausbaustandard relevanten Einbauten sind der Fahrgastunterstand und die Aufhängung der Fahrplan- und Tarifinformationen.

Grundsätzlich ist der gesamte Wartebereich stufenfrei zu halten und immer befestigt und berollbar auszuführen, auch geringe Schwellen und Unebenheiten zwischen einem und drei Zentimetern erschweren die Bewegung.

## 2.3 Ausstattung

- **Fahrplanaushang**

Fahrplanaushänge dienen dem Fahrgast zur Information über Ankunft und Abfahrt im ÖPNV. Sie sollten nicht über bzw. hinter vorhandenen Sitzgelegenheiten angeordnet werden. In Vitrinen müssen sie ausreichend beleuchtet sein und sich unmittelbar hinter dem Glas (<1 cm) befinden, damit Lesehilfen eingesetzt werden können. Die Fahrplanaushänge sind in einer Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante) zu befestigen, sodass die mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m beträgt. Wichtig ist neben der Art der Fahrplanaushänge die stufenlose Erreichbarkeit. Deshalb fallen unter das Kriterium „Fahrplanaushänge“ die Art und Größe der Fahrplanaushänge („DFI“, „Vitrine“, „Fahrplankasten“) sowie die Ausprägungen „stufenlos erreichbar“, „nicht stufenlos erreichbar“ und „nicht vorhanden“.

---

<sup>14</sup> DIN 32984 Abschnitt 5.4.1 Haltestellen am Bordstein

- **Sitzplätze**

Sitzplätze verbessern die Ausstattung der jeweiligen Haltestelle und sollten mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet sein. Die Sitzhöhe ist ebenfalls wichtig und sollte zwischen 46 cm - 48 cm liegen. Die Sitzplätze sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer vorzuhalten. Unter das Kriterium „Sitzplätze“ fallen die Ausprägungen „Bank“, „Einzelstühle“ und „nicht vorhanden“.
- **Wartehalle**

Wartehallen bzw. Fahrgastunterstände müssen stufenlos erreichbar sein. Es sollte eine einbaufreie Aufstellfläche für Rollstuhlfahrer von mind. 1,50 x 1,50 m innerhalb des FGU vorgehalten werden. Die Bauart ist ebenfalls sehr wichtig. Es sind mind. transparente Seitenwände mit geeigneten Warnmarkierungen für Sehbehinderte zu verwenden. Unter das Kriterium „Fahrgastunterstand“ fallen deshalb die Ausprägungen „transparent (Glas/Kunststoff)“, „Holz“, „Metall“, „Beton/Stein“, „Sonstige“ und „nicht vorhanden“.
- **Abfallbehälter**

Ein Abfallbehälter ist hinsichtlich der Barrierefreiheit unwichtig, verbessert aber die Ausstattung der Haltestelle und steigert somit auch indirekt die Attraktivität des ÖPNVs beim Bürger. Unter das Kriterium „Abfallbehälter“ fallen die Ausprägungen „vorhanden – offen“, „vorhanden – geschlossen“ und „nicht vorhanden“.

## 2.4 Fahrgastaufkommen

- **Fahrgastzahlen**

Zur Untersuchung der Wichtigkeit einer Haltestelle in ihrem Verkehrssystem ist die Anzahl der Fahrgäste eine gewichtige Größe, die an einer Haltestelle ein- oder aussteigen. Daraus folgen sowohl der Platzanspruch innerhalb der Haltestelle als auch die Anforderungen an Zuwegung und Orientierungshilfen. Im spezifischen Bereich der Barrierefreiheit gilt, dass über einen konstanten Anteil die absolute Anzahl eingeschränkter Fahrgäste an den höchstfrequentierten Haltestellen ebenfalls am größten ist.

Für die Analyse der Fahrgastzahlen zur Feststellung der Zielkategorie wurde eine Erhebung aus dem Jahr 2019 für den Landkreis Vorpommern-Rügen herangezogen, bei der jeweils ein Dienstag in den 4 Perioden (analog zu den Zeiträumen in Schwerbehindertenzählungen) genommen und mit Hilfe einer graphischen Bewertungsfunktion für die jeweiligen Ein- und Ausstiegshaltestellen ausgewertet (Vgl. Abschnitt 3.3.1) wurde.
- **Fahrgastpotential**

Für das Kriterium „Fahrgastpotential“ wurden in erster Linie demographische Daten aus vorliegenden Daten und Berichten aus unterschiedlichen Quellen wie zum Beispiel vom Statistischen Amt Mecklenburg-Vorpommerns in Schwerin sowie vom Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 – 2019 und vom Konzept für die Integrierte Ländliche Entwicklung (ILEK) berücksichtigt.

Dazu wurden für jede der 101 Gemeinden bzw. Städte im Landkreis die Bevölkerungsdichte, Altersstrukturen inklusive des Anteils von Personen ab 65 Jahren und älter sowie Einwohner pro Haltestelle ausgewertet, skaliert und mit Hilfe einer graphischen Bewertungsfunktion gewichtet.



## 2.5 Angebot

- **Fahrplankontakt nach Abfahrten**

Unter dem Kriterium „Fahrplankontakt nach Abfahrten“ wird die Anzahl der Abfahrten pro Tag und Haltestelle verstanden. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder der Linienbelegung vorgenommen, da diese als eigenständige Kriterien gewichtet werden. Die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle und Woche variiert zwischen 0 und 977. Gewichtung und Punkteverteilung erfolgen mittels graphischer Bewertungsfunktion (Vgl. Abschnitt 3.3.1).

- **Linienbelegung**

Die Linienbelegung bezeichnet die Anzahl der Buslinien, die an einer Haltestelle zu vermerken ist. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen der Bedienform oder dem Fahrplankontakt nach Abfahrten vorgenommen, da diese als eigenständige Kriterien gewichtet werden. Die Anzahl der Linien pro Haltestelle variiert zwischen 0 und 18. Die Punktevergabe für die Linienbelegung wird mittels graphischer Bewertungsfunktion durchgeführt (Vgl. Abschnitt 3.3.1).

- **Bedienform**

Neben den Kriterien Fahrplankontakt und Linienbelegung spielt die Bedienform eine wichtige Rolle im Bereich des Angebotes. Bei dem Kriterium Bedienform wird eine Unterscheidung in „Schulverkehr“, „externer Verkehr“, „Stadtverkehr“, „Nachtexpress“, „Bedarfsverkehr“, „Fernbus“ sowie „keine Bedienung“ getroffen. Die Punktevergabe in der Nutzwertanalyse ist für jeden „Verkehr“ aufgrund seiner vorrangigen Fahrzeugausstattung und Nutzungsmuster unterschiedlich und basiert auf verkehrsplanerischer Expertise in der Reihenfolgen-Feststellung vor Festlegung einer entsprechenden Punkteskala (Vgl. Abschnitt 3.3.1).

- **Umstieg SPNV**

Bei dem Kriterium „Umstieg SPNV“ wird für jede Haltestelle geprüft, ob es sich um eine Verknüpfungshaltestelle handelt, bei der man das Verkehrsmittel von Bus auf Bahn wechseln kann. Bei diesem Kriterium fallen dementsprechend nur die Ausprägungen „vorhanden“ und „nicht vorhanden“ an. Eine Umsteigefunktion erhöht den Barrierefreiheits-Anspruch der Haltestelle (Zielkategorie) wegen der aus den Fahrgastbewegungen entstehenden höheren Ansprüche an Platz, Zuwegung und Orientierung.

- **Umstieg Bus**

Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Bus-Liniensystemen führen zu denselben erhöhten Ansprüchen an die Raum- und Wegeggestaltung der Haltestelle wie Verknüpfungen zum Schienenverkehr. Wegen des ähnlichen Fahrzeugeinsatzes und des geteilten Verkehrsraumes aber in etwas geringerem Ausmaß und auf geringerer Fläche, daher wird die Gewichtung der Ausprägungen „vorhanden“ und „nicht vorhanden“ etwas geringer gewichtet.

- **Umstieg Schiff**

Genauso wie bei den Kriterien „Umstieg SPNV“ und „Umstieg Bus“ wird hier für jede Haltestelle geprüft, ob ein Wechsel des Verkehrsmittels von Bus auf Schiff vorliegt. Bei diesem Kriterium fallen ebenfalls nur die Ausprägungen „vorhanden“ und „nicht vorhanden“ an.

## 2.6 Umfeld

- **Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis**

Unter das Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis“ werden Einrichtungen verstanden, die im Umkreis von 300 Metern von der Haltestelle entfernt liegen. Die Einrichtungen wurden mittels POI Analyse ermittelt. Dabei sind vorhandene Daten aus OpenStreetMap Deutschland verwendet worden. Um eine barrierefreie Erreichbarkeit der Einrichtungen zu gewährleisten, ist deshalb auch die jeweilige Haltestelle barrierefrei auszubauen. Bei den Einrichtungen wird zwischen „Arztpraxis/Krankenhaus“, „Bildung“, „Friedhof“, „Kunst/Kultur“, „Pflegeverbund“, „Krankenhaus“, „Kindertagespflege“, „Sportspot“, „Verwaltung“, „Spielplatz“, „Veranstaltung“, „Unterkunft“, „Gastronomie“, „Dienstleistung/Handel“, „Versorgung“, „Tourismus“ und „nicht vorhanden“ unterschieden. Dabei ist ein „Pflegeverbund“ die wichtigste Ausprägung vor „Arztpraxis/Krankenhaus“ und der „Tourismus“.

- **Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkreis**

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis“ mit einem Umkreis von 500m.

- **Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkreis**

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis“ mit einem Umkreis von 700m.

- **Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis**

Neben der Relevanz bzw. Art der Einrichtungen im Umkreis zu den jeweiligen Haltestellen wird zusätzlich die Anzahl der Einrichtungen im Umkreis von 300m mittels graphischer Bewertungsfunktion gewichtet. Die Ausprägungen sind dabei dieselben wie bei der Relevanz der Einrichtungen.

- **Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkreis**

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis“ mit einem Umkreis von 500m.

- **Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkreis**

Siehe das Kriterium „externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis“ mit einem Umkreis von 700m.

## 2.7 Sonderbedarfe

Zu einer universellen, sachlichen Begründbarkeit von planerischen Zielen werden mit der Methodik dieses Konzeptes allgemeingültige Eigenschaften von Haltestellen ausgewertet. Lokale Besonderheiten wie Ansprüche aus weitergehenden Planungsverfahren zur Siedlungsgestaltung oder industriellem bzw. touristischem Ausbau können nur unter Beteiligung und in Absprache mit den Straßenbulasträgern und Verkehrsunternehmen ermittelt werden. Dazu zählen auch Schulverkehrsschwerpunkte, Anpassungen aufgrund außerfahrplanmäßiger Verkehre oder weitere Umstiegshaltestellen wie z.B. an Flughäfen. Das kommunale Verkehrsunternehmen VVR wurde von der Haltestellenerfassung an in die Erarbeitung des Konzeptes einbezogen, die Straßenbulasträger wurden sowohl in Gesprächen als auch mit Erstausswertungen zur Beteiligung aufgefordert. Die Ergebnisse sind in der Regel nicht mit dem



Bewertungssystem der Nutzwertanalyse zu erfassen, da sie – wie bei parallelen Ausbauplanungen - ausschließlich ergebnisorientiert sind und damit außerhalb der Begründungsfunktion des allgemeingültigen Nutzwertes stehen. Um diese Faktoren in methodischer Geschlossenheit einbeziehen zu können, wird das Kriterium „Sonderbedarfe“ eingeführt und bei dem Landkreis bekannten Haltestellen eingerechnet. Ein Sonderbedarf wird also nicht mitgewichtet, weil seine Auswirkung auf die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus nicht in Relation zu anderen Faktoren betrachtet werden kann. Er ergibt sich gemäß Abschnitt 3.3.1 („Ziel Sonderbedarfe“) aus dem kategoriebezogenen mittleren Punktwert und kann sowohl positiv als auch negativ angerechnet werden, um z.B. bei Aufwertung durch einen positiven Sonderbedarf für bereits innerhalb der Kategorie relativ hoch priorisierte Haltestellen eine Kategorieänderung zu ergeben und umgekehrt.

### 3. Vorgehensweise: Abfolge und Methodik

Zur erfolgreichen Priorisierung und Kategorisierung der Haltestellen in der Nutzwertanalyse sind vorab alle Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen sowie diverse Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Greifswald und im Landkreis Rostock, die von den im Landkreis Vorpommern-Rügen ansässigen Linien angefahren werden, erfasst worden. Eine Übersicht der Haltestellen ist in Abbildung 2 dargestellt. Alle erfassten Haltestellen werden mit Hilfe von zwei Nutzwertanalysen priorisiert. Zuvor wurde für den Landkreis Vorpommern-Rügen eine POI-Analyse durchgeführt, welche Bestandteil der Nutzwertanalyse ist. Die POI-Analyse sowie die Abfolge und Methodik der Nutzwertanalysen ist in den folgenden Abschnitten erläutert.



Abbildung 2: Haltestellenübersicht im Landkreis Vorpommern-Rügen

#### 3.1 Point of Interest (POI)-Analyse

Eine GIS-basierte POI-Analyse schließt alle nutzbaren Arten von Sekundärdaten aus frei verfügbaren oder aus Quellen des Landkreises Vorpommern-Rügen und angeschlossenen Organisationen ein und wertet sie aus. Einschließlich der erfassten Primärdaten aus der Felderfassung werden alle Umfelddaten zu einem geographischen Objekt (erfasste, georeferenzierte Haltestellenposition) mehreren Radien zugeordnet. Je nach Umfeldkriterium und Radius wird eine gewichtete Quantifizierung mit einem Punktwert-Schlüssel vorgenommen. Die daraus resultierenden Anforderungswerte werden getrennt in die Nutzwertanalyse aufgenommen. Die Bearbeitung erfolgt in QGIS.

Neben der Festlegung des demographischen Faktors wird für die Beurteilung der Fahrgaststruktur, des Fahrgastaufkommens und des Fahrgastpotentiales einer Haltestelle eine Betrachtung des Umfeldes vorgenommen. Damit wird neben der Bedeutung einer Haltestelle für die demographisch basierten Faktoren der Verkehrserzeugung eine Dimension der sozioökonomischen Faktoren quantitativ und qualitativ gewichtet beurteilt. Das Umfeld bestimmt sowohl die allgemein anzunehmende Funktion innerhalb der Reisekette als auch die Struktur und das Aufkommen der Fahrgäste.

Für die POI-Analyse sind insbesondere eingepflegte Daten aus OpenStreetMap Deutschland verwendet worden. Bei den Umfelddaten wird, wie bereits in Abschnitt 2.6 erwähnt, zwischen „Arztpraxis/Krankenhaus“, „Bildung“, „Friedhof“, „Kunst/Kultur“, „Pflegeverbund“, „Krankenhaus“, „Kindertagespflege“, „Sportspot“, „Verwaltung“, „Spielplatz“, „Veranstaltung“, „Unterkunft“, „Gastronomie“, „Dienstleistung/Handel“, „Versorgung“, „Tourismus“ und „nicht vorhanden“ unterschieden.

In der Auswertung wird deutlich, dass im Umkreis von 300 Metern die Haltestellen Stralsund Ozeaneum, Bergen Markt sowie Sassnitz Rügengalerie die größte Anzahl an Einrichtungen haben. Im Umkreis von 500 und 700 Metern kommen zusätzlich zu den in 300 Meter Umkreis genannten Haltestellen die Haltestellen Stralsund Küttertör, Stralsund Hafen und Binz Ortsmitte hinzu. Die Auswertung mit Karte ist im Anhang beigefügt.

### 3.2 Priorisierung: Nutzwertanalyse

Die Nutzwertanalyse wird auch als Scoring-Modell, Punktwertverfahren, oder Punktbewertungsverfahren bezeichnet und hat ihre Ursprünge in der volkswirtschaftlichen „Utility Analysis“. Sie kann den möglichen nicht-monetären Analysemethoden der Entscheidungstheorie zugeordnet werden und findet eine breite Anwendung. In der Bauwirtschaft ist die Nutzwertanalyse zum Beispiel ein Auswahlverfahren, das eine Bewertung von alternativen Bauverfahren unter Berücksichtigung quantitativ bewertbarer und subjektiv abschätzbarer Kriterien ermöglicht. Bei der Nutzwertanalyse können nicht nur monetäre Größen, sondern auch subjektive Gesichtspunkte zu einer fundierten und systematisierten Entscheidungsfindung herangezogen werden.

Mit Hilfe der Nutzwertanalyse kann eine Entscheidungsfindung bei komplexen Problemen vereinfacht und das Risiko möglicher Fehlentscheidungen reduziert werden. Durch die Nutzwertanalyse ist es möglich, Haltestellen zu identifizieren, welche die höchste Priorität haben, barrierefrei ausgebaut zu werden. In Folge dessen können Fehlentscheidungen, die sich bei einer falschen Auswahl von Haltestellen für den barrierefreien Ausbau zeigen können, deutlich verringert werden.

Durch die Nutzwertanalyse wird also der Gesamtnutzen verschiedener Alternativen (Haltestellen) verglichen. Der Nutzen beinhaltet den relativen Vorteil, den eine Haltestelle im Hinblick auf die untereinander gewichteten Kriterien eines Zielsystems erbringt. Dabei wird die Bedeutung der Kriterien durch eine Gewichtung festgelegt (Vgl. Abschnitt 3.2, 3.3 und 3.4). Die Ermittlung der Gewichtung kann bei mehreren Kriterien durch eine Rangfolgematrix erfolgen.

Es werden zwei Nutzwertanalysen erstellt, mit denen die Haltestellen verglichen und in ihrer Dringlichkeit zum barrierefreien Ausbau kategorisiert werden können. Die Nutzwertanalysen werden als „Ziel-Kategorie“ und „Ist-Kategorie“ bezeichnet (Vgl. Abschnitt 3.3 und 3.4). Als Grundlage für die Planung von Ausbaumaßnahmen dient dabei vorrangig die Priorisierung im Sinne der Zielkategorie (Vgl. Abschnitt 2), da in dieser die Ausbaustufen der einzelnen Ausstattungs- und baulichen Elemente determiniert werden.

### 3.2.1 Schritte zur Nutzwertanalyse

Insgesamt sind fünf Schritte zur Nutzwertanalyse notwendig:

- a) die Haltestellen technisch und systemisch beschreiben
- b) Kriterienkatalog aufstellen (Zielsystem)
- c) Alle Kriterien nach einem Punktesystem von 0 bis 1 gewichten, die Summe aller Gewichtungen muss 1 ergeben
- d) Bewertung der Haltestellen hinsichtlich der Erfüllung der Kriterien (Zielerfüllung) in einer Punkteskala von 0 bis 10
- e) Multiplikation der Bewertungspunkte mit der Kriteriengewichtung und Summierung aller Werte zum Gesamtnutzwert.

Die Haltestelle mit dem höchsten Gesamtnutzwert ist dann die unter Berücksichtigung aller Kriterien am dringlichsten barrierefrei auszubauende Haltestelle.

Die vier Schritte zur Erstellung eines Zielsystems (Punkt b bei den fünf Schritten zur Nutzwertanalyse):

- f) Alle beim Haltestellenvergleich relevanten Zielvorstellungen aufschreiben
- g) Ordnen dieser Zielvorstellungen in einem zweistufigen Zielsystem mit Ober- und Unterzielen. Die unterste Ebene dieses Systems stellt die Bewertungskriterien für die Nutzwertanalyse dar.
- h) Gewichtung der Ziele
  - Bestimmung der Präferenzordnung der Ziele und Kriterien mittels Rangfolgematrix innerhalb der Zielgruppen
  - Zahlenmäßige Bewertung und Normierung der Ziele und Kriterien innerhalb der Zielgruppen in Dezimalzahlen (z.B. 0,3; 0,5)
- i) Ziele und Kriterien mit zugehöriger Gewichtung in Tabelle eintragen

### 3.2.2 Zweistufiges Zielsystem

Bei der hier angewendeten Nutzwertanalyse wird ein zweistufiges Zielsystem verwendet.

Bei dem hier verwendeten zweistufigen Zielsystem gibt es mehrere Ziele (Nutzwertanalyse „Ziel-Kategorie“: 1. Fahrgastaufkommen, 2. Angebot, 3. Umfeld; Nutzwertanalyse „Ist-Kategorie“: 1. Bauliche Merkmale, 2. Barrierefreiheit, 3. Ausstattung), die wiederum jeweils mehrere Kriterien haben. Die Gewichtung der Ziele bekommt die Gewichtung  $v$  und die dazugehörigen Gewichtungen der Kriterien den Buchstaben  $w$  und die Indizes  $w_{i,j}$  zugeordnet.

Wobei

- $i$  = Index für das Ziel  $i$  ( $i = 1$  bis  $n$ )
- $n$  = Anzahl der Ziele

und

- $j$  = Index für das Kriterium  $j$  ( $j = 1$  bis  $m$ )
- $m$  = Anzahl der Kriterien für das Ziel  $i$

So ist beispielsweise die Gewichtung  $w_{2,3}$  die Gewichtung der Kriteriums 3 unter dem Ziel 2.

Auch die Ziele werden untereinander gewichtet, wobei  $v_i$  = Gewichtung des Zieles  $i$  ist.

Die Summe aller Gewichtungen der Ziele  $\sum_{i=1}^n v_i$ , und auch die Summe aller Gewichtungen der Kriterien unterhalb eines Zieles müssen den Betrag 1 ergeben.

Summe der Gewichtungen  
j von 1 bis m aller Kriterien w  
unterhalb des Zieles i

$$\sum_{j=1}^{j=m} w_{i,j} = 1,0$$

Summe der Gewichtungen  
i von 1 bis n aller Ziele v

$$\sum_{i=1}^{i=n} v_i = 1,0$$

Die Ordnung und Gewichtung der Ziele und Kriterien untereinander wird in den zwei Nutzwertanalysen durchgeführt mit der:

- 1) Rangfolgematrix mit paarweisem Vergleich
- 2) Methode des sukzessiven Vergleiches.

Die Gewichtung der Ziele bzw. Kriterien (0,1 .... 0,9) erfolgt dann proportional zur Rangfolge.

### 3.2.3 Rangfolgematrix mit paarweisem Vergleich

Die Haltestellenpriorisierung basiert auf der Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“.

Mit diesem Verfahren können die intuitiv definierten Ziele bzw. Kriterien hinsichtlich ihrer Relevanz und Bedeutung systematischer entsprechend ihrer Prioritätenfolge gewichtet werden.

Durchführung:

- 1) Auflistung der Kriterien in einer Matrix
- 2) Vergleich der Kriterien nach Punkten:

ist das Kriterium vorrangig = 2 Punkte

ist das Kriterium gleichrangig = 1 Punkt

ist das Kriterium nachrangig = 0 Punkte

- 3) Summieren der Punkte
- 4) Normieren der Gewichtung in einem Intervall [0,01 bis 0,99]

Wenn A wichtiger als B, dann bekommt A = 2 Punkte

Wenn A gleich wichtig ist wie B, dann bekommt A = 1 Punkt

Wenn A weniger wichtig ist als B, dann bekommt A = 0 Punkte

Das Kriterium mit der höchsten Gewichtung hat die erste Priorität

Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ hat verschiedene Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- bessere Vergleichbarkeit
- klare Gliederung der Wichtigkeiten und Prioritäten
- auch eine gleichgute Bewertung einzelner Kriterien ist möglich
- einfache Berechnung der Gewichtung

Nachteile:

- der „paarweise Vergleich“ ist subjektiv
- berücksichtigt keine Feinabstufungen aufgrund Erfahrungswerten oder externem Input, muss i.d.R. nach Expertise angepasst werden



### 3.2.4 Methode des sukzessiven Vergleichs

Dieses einfache Verfahren wird dann verwendet werden, wenn nur wenige Kriterien bzw. Ziele untereinander zu gewichten sind.

Der Ablauf erfolgt in vier Schritten:

1. Man ordnet die Kriterien nach der Größe ihres geschätzten Wertes = nach ihrer Wichtigkeit:
  - $Z_1$  repräsentiert das am höchsten bewertete,
  - $Z_2$  das am zweihöchsten bewertete und
  - $Z_3$  das am geringsten bewertete Ziel bzw. Kriterium
2. Man ordne  $Z_1$  den Wert  $v_1 = 1,0$  zu und den anderen Kriterien jeweils passend erscheinende geringere Werte mit fallender Gewichtung
3. Man vergleiche die Wichtigkeit der Kriterien bzw. Ziele untereinander:
  - Wenn  $Z_1$  wichtiger ist als die Summe der restlichen Ziele, so muss  $v_1 > v_2 + v_3 + \dots + v_n$
  - Wenn  $Z_1$  weniger wichtig ist als die Summe der restlichen Ziele, so muss  $v_1 < v_2 + v_3 + \dots + v_n$
  - Wenn für  $Z_1$  ein passender Wert gefunden ist, vergleiche man  $Z_2 \dots Z_3$  usw. ebenfalls nach o.g. Muster
4. Abschließend müssen die ermittelten Gewichtungen noch normiert werden, damit die Summe aller  $v = 1,0$  ergibt.

### 3.3 Nutzwertanalyse: Zielkategorie

Die Nutzwertanalyse „Ziel-Kategorie“ besteht aus einem zweistufigen Zielsystem. Die Ziele sind definiert als  $Z_1 =$  „Fahrgastaufkommen“,  $Z_2 =$  „Umfeld“ und  $Z_3 =$  „Angebot“. Die Gewichtung erfolgt auf Basis des sukzessiven Vergleichs und sieht folgendermaßen aus: Die Ziele „Fahrgastaufkommen“ und „Umfeld“ werden als die Wichtigsten angesehen und erhalten jeweils den Wert  $v_{1\&2} = 1,0$ . Das Ziel „Angebot“ erhält einen Wert von  $v_3 = 0,5$ .  $Z_1$  wird weniger wichtig angesehen als die Summe der anderen beiden Ziele  $Z_2$  und  $Z_3 \rightarrow Z_1 < Z_2 + Z_3$ . Die Gewichtung erfolgt dann mit 40 % für „Fahrgastaufkommen“, 40 % für „Umfeld“ und 20 % für „Angebot“.

**Tabelle 1: Sukzessiver Vergleich Zielkategorie**

$Z_1 =$ Fahrgastaufkommen	1,0	$1,0/2,5 = 0,40$	40%
$Z_2 =$ Umfeld	1,0	$1,0/2,5 = 0,40$	40%
$Z_3 =$ Angebot	0,5	$0,5/2,5 = 0,20$	20%
Summe	2,5	1,00	100%

Die Festlegung des Verhältnisses Fahrgastaufkommen/Umfeld zu Angebot mit 2:1 ist der jeweiligen Dimension der darunter zusammengefassten Einzelkriterien geschuldet. Angebot umfasst variable Kriterien des derzeit an der Haltestelle angebotenen Verkehrs. Es ist nur indirekt auf den Bedarf (als wichtigstem Rahmen für die Zielkategorie) bezogen, wenn angenommen wird, dass das aktuelle Angebot an Verkehrsformen und Fahrplanung exakt den Bedarf an der Haltestelle deckt. Die Betrachtung des Umfelds zur Analyse des Fahrgastpotentials an der Haltestelle folgt der Bedarfsorientierung der Haltestelle innerhalb einer anzunehmenden Reisekette. Mögliche Zieleinrichtungen im Umfeld geben nicht nur einen Hinweis auf die Menge an anzunehmenden Fahrgästen, sondern auch auf ihre Zusammensetzung und ggf. ihren Bedarf an Barrierefreiheit. Als Beispiel ist die Wahrscheinlichkeit der Nutzung der Haltestelle durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste im Einzugsbereich einer Behinderten-

oder Seniorentagesstätte höher als z.B. an einem Wanderparkplatz. Diese Annahme schließt die Nutzung dort natürlich nicht aus, nicht umsonst ist die eigentliche Zielsetzung des §8 PBefG vollständige Barrierefreiheit, aber aufgrund praktischer Erfahrung und systemisch relevanter Überlegungen zur Priorisierung kann und wird die Mehrdimensionalität der direkt bedarfsorientierten Umfelddaten höher gewichtet als das reine Angebot.

Das Ziel „Fahrgastaufkommen“ beinhaltet zwei Kriterien: Fahrgastzahlen und Fahrgastpotential. Die Gewichtung der beiden Kriterien erfolgt mit 50 % für Fahrgastzahlen und 50 % für Fahrgastpotential.

Das Ziel „Umfeld“ enthält sieben Kriterien: externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis, 500m Umkreis und 700m Umkreis sowie externe Einrichtungen nach ihrer Anzahl in 300m Umkreis, 500m Umkreis und 700m Umkreis. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“. Dazu wird das Kriterium „externe Einrichtungen nach ihrer Anzahl in 300m Umkreis zur Haltestelle“ als das Wichtigste definiert. Die Kriterien „externe Einrichtungen nach ihrer Anzahl in 500m Umkreis zur Haltestelle“ und „externe Einrichtungen nach ihrer Relevanz (Art) in 300m Umkreis zur Haltestelle“ werden gleich gewichtet und sind wichtiger zu bewerten als die übrigen Kriterien. Das Kriterium „externe Einrichtungen nach ihrer Anzahl in 700m Umkreis zur Haltestelle“ ist folgt danach vor den Kriterien „externe Einrichtungen nach ihrer Relevanz (Art) in 500m Umkreis zur Haltestelle“ und „externe Einrichtungen nach ihrer Relevanz (Art) in 700m Umkreis zur Haltestelle“. Das Kriterium „Sonderbedarfe“ ist zunächst mit 0 % gewichtet und wird vorgehalten, um Rückmeldungen des Straßenbaulastträgers und Verkehrsunternehmen zu bisher nicht analysierbaren Faktoren einbinden zu können. Die Gewichtung des paarweisen Vergleichs kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

**Tabelle 2: Paarweiser Vergleich Umfeld**

	1. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkr.	2. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkr.	3. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkr.	4. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkr.	5. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkr.	6. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkr.	Summe	Absolut	%	
1. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkr.	1	2	2	0	1	2	8	0,22	22	
2. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkr.	0	1	2	0	0	0	3	0,08	8	
3. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkr.	0	0	1	0	0	0	1	0,03	3	
4. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkr.	2	2	2	1	2	2	11	0,31	31	
5. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkr.	1	2	2	0	1	2	8	0,22	22	
6. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkr.	0	2	2	0	0	1	5	0,14	14	
							<b>Summe</b>	<b>36</b>	<b>1,0</b>	<b>100</b>

Das Ziel „Angebot“ beinhaltet folgende Kriterien: Fahrplankontakt nach Abfahrten, Linienbelegung, Bedienform, Umstieg SPNV, Umstieg Bus und Umstieg Schiff. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auch hier auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“. Dazu wird der Fahrplankontakt nach Abfahrten als das wichtigste Kriterium definiert, Umstieg Bus als das unwichtigste. Das Kriterium Linienbelegung hat die zweithöchste Gewichtung vor Bedienform und Umstieg SPNV.

Die Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ ausgehend von der in Abschnitt 3.2.3 beschriebenen Vorgehensweise für das Ziel „Angebot“ sieht dann wie folgt aus:

**Tabelle 3: Paarweiser Vergleich Angebot**

Kriterien	Fahrplanktakt nach Abfahrten	Linienbelegung	Bedienform	Umstieg SPNV	Umstieg Bus	Umstieg Schiff	Summe	Wichtung w	
								Absolut	%
Fahrplanktakt nach Abfahrten	1	2	2	2	2	2	11	0,31	31%
Linienbelegung	0	1	2	2	2	2	9	0,25	25%
Bedienform	0	0	1	2	2	2	7	0,19	19%
Umstieg SPNV	0	0	0	1	2	2	5	0,14	14%
Umstieg Bus	0	0	0	0	1	2	3	0,08	8%
Umstieg Schiff	0	0	0	0	0	1	1	0,03	3%
<b>Summe</b>							<b>36</b>	<b>1,00</b>	<b>100%</b>

Die Gewichtung der Kriterien wurde basierend auf der Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ wie folgt angepasst: Fahrplanktakt nach Abfahrten erhält eine Gewichtung von 40 %, Linienbelegung 30 %, Bedienform 14 %, Umstieg SPNV 8 %, Umstieg Bus 5 % und Umstieg Schiff 3 %. Die Umgewichtung resultiert aus der relativ geringen Multimodalität des Verkehrs im Landkreis und verhältnismäßig geringer Varianzen beim Fahrzeugeinsatz. Erfahrungsgemäß bedingt eine Bedienung mit mehreren Bus-Systemen (Stadtbus, Regionalbus, Schulbus etc.) eine geringere systemische Anforderung als z.B. der reine Takt, der mit den Fahrgastzahlen in unmittelbarem Zusammenhang steht. Zugleich steckt ein Teil der Anforderungsdimension bereits in der untersuchten Linienbelegung, da diese bereits eindeutig einer bestimmten Bedienform zuzuordnen ist. Entsprechend wurde Bedienform etwas herabgewichtet und die anderen Faktoren aufgerundet, um ein verkehrsplanerisch akkurateres Bild zu ergeben.

Je höher der Gesamtpunktwert einer Haltestelle in der „Ziel-Kategorie“ ist, desto höher liegt die Priorität, diese in den zugeordneten Ausbaustandard barrierefrei auszubauen.

### 3.3.1 Punkteverteilung Kriterien Zielkategorie

Nach Gewichtung der Ziele und der jeweiligen Kriterien werden diese mit sogenannten Punktwerten multipliziert. Für jedes Kriterium wird ein Punktwert festgelegt, welcher für jede „Haltestelle“ geprüft bzw. berechnet wird. Die Punktwerte sind eine Bewertungsskala, welche wie folgt definiert ist:

- sehr gut = 10 Punkte
- gut = 9; 8; 7 Punkte
- befriedigend = 6; 5 Punkte
- mäßig = 4; 3 Punkte
- schlecht = 2; 1 Punkte
- Nichterfüllung = 0 Punkte

Grundsätzlich unterscheidet man bei der Bewertung der Haltestellen:

- Zahlenmäßig erfassbare Vergleiche  
→ Verwendung einer graphischen Bewertungsfunktion möglich
- Zahlenmäßig nicht erfassbare Vergleiche



→ unter Verwendung sukzessiver Vergleiche möglich (Vgl. Abschnitt 3.2.4)

Mit Hilfe der graphischen Bewertungsfunktion kann bei Kriterien, die zahlenmäßig beurteilt werden können, eine Punktevergabe für jede Haltestelle erfolgen. Dazu werden aus den zugrundeliegenden Werten 3 Geraden gebildet. Die 1. Gerade ergibt sich aus dem Mittelwert aller zahlenmäßig erfassten Kriterien mit  $x = 5$  Punkten und dem doppelten Mittelwert = 0 Punkte. Die 2. Gerade ergibt sich aus dem schlechtesten Wert (= 1 Punkt) und dem besten Wert (= 10 Punkte). Die 3. Gerade ist die gemittelte Gerade zwischen 1. und 2. Gerade und gleichzeitig die Bewertungsfunktion aller Varianten bzw. Haltestellen, d.h. an ihr können die Punktwerte abgelesen werden. Wenn ein höherer Wert günstiger ist als ein niedriger Wert, so müssen die Kehrwerte der Ausgangswerte (multipliziert mit einem Faktor) gerechnet werden.

### Ziel Fahrgastaufkommen:

#### 1. Fahrgastzahlen:

- Verteilung basiert auf der einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2019 für den Landkreis Vorpommern-Rügen
- Punktevergabe mittels Verwendung einer graphischen Bewertungsfunktion

#### 2. Fahrgastpotential:

- Verwendung von demographischen Daten aus vorliegenden Daten und Berichten aus unterschiedlichen Quellen
- Beurteilung für jede der 101 Gemeinden/Städte in Vorpommern-Rügen: Bevölkerungsdichte, Altersstrukturen inklusive des Anteils von Personen ab 65 Jahren und älter sowie Einwohner pro Haltestelle.

### Ziel Umfeld:

#### 1. externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkreis:

- Beurteilung basiert auf der POI Analyse für den Landkreis Vorpommern-Rügen im Umkreis von 300m je Haltestelle
- Einordnung basiert auf den Prinzipien des paarweisen Vergleichs mit Anpassung nach Expertise, Feedback und Erfahrungen
- Beispiel: Behinderten-/Senioreneinrichtungen bedingen mutmaßlich erhöhten Anteil von eingeschränkten Fahrgästen am gesamten Fahrgastaufkommen usw.

#### 2. externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkreis:

- Siehe 1. mit 500m Umkreis zur jeweiligen Haltestelle

#### 3. externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkreis:

- Siehe 1. mit 700m Umkreis zur jeweiligen Haltestelle

#### 4. externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkreis:

- Beurteilung basiert auf der POI Analyse für den Landkreis Vorpommern-Rügen im Umkreis von 300m je Haltestelle
- Punktevergabe mittels Verwendung einer graphischen Bewertungsfunktion

#### 5. externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkreis:

- Siehe 4. mit 500m Umkreis zur jeweiligen Haltestelle

#### 6. externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkreis:

- Siehe 4. mit 700m Umkreis zur jeweiligen Haltestelle

### Ziel Angebot:

#### 1. Fahrplankontakt nach Abfahrten:

- Punktevergabe mittels Verwendung einer graphischen Bewertungsfunktion

#### 2. Linienbelegung:

- Punktevergabe mittels Verwendung einer graphischen Bewertungsfunktion

#### 3. Bedienform

- Beurteilung basiert auf der angenommenen systemischen Bedeutung der jeweiligen Bedienform  
Beispiel Stadtverkehr: höhere Taktung, höheres Fahrgastaufkommen als nächste niedrigere eingestufte Bedienform Regionalverkehr usw.
- Einordnung basiert auf den Prinzipien des paarweisen Vergleichs mit Anpassung nach Expertise, Feedback und Erfahrungen

#### 4. Umstieg SPNV

- Punktevergabe vorhanden: 10 Punkte, nicht vorhanden: 0 Punkte  
(Um-/Übersteigesituationen sind anzunehmen bei Verknüpfungspunkten zwischen Schienen- und straßengebundenen Verkehren. Wenn eine Verknüpfung festgestellt wurde, existiert diese aber nicht graduell, d.h. entweder kann man um-/übersteigen – und die Haltestelle muss es ermöglichen – oder nicht)

#### 5. Umstieg Bus

- Punktevergabe vorhanden: 10 Punkte, nicht vorhanden: 0 Punkte
- (Siehe Umstieg SPNV, der Um-/Überstieg zwischen zwei straßengebundenen Verkehren, bedingt aber weniger Wegeanforderungen, daher auch niedrigere Gewichtung)

#### 6. Umstieg Schiff

- Punktevergabe vorhanden: 10 Punkte, nicht vorhanden: 0 Punkte
- (Siehe Umstieg SPNV bzw. Bus, der Um-/Überstieg zwischen straßengebundenen Verkehren und Schiffen, bedingt aber weniger Wegeanforderungen in einem geschlossenen Verkehrsbereich, daher auch niedrigere Gewichtung als Umstieg SPNV und Umstieg Bus)

### Ziel Sonderbedarfe:

- Punktevergabe durch Interpolation mittels Addition bzw. Subtraktion der Hälfte der Punktwertspanne des jeweiligen Ausbaustandards zum nächsten
- Beispiel: Haltestelle x hat den Punktwert 2,50 und fällt damit in Ausbaustandard D, erhält aber aufgrund von Anmerkungen eines Verkehrsunternehmens oder eines Straßenbaulastträgers einen Sonderbedarf. Der Punktwert der Haltestelle x steigt um 2,17 auf einen Gesamtwert von 4,67 und liegt somit in Ausbaustandard C.

### 3.3.2 Ausbaustandard Nutzwertanalyse Zielkategorie

Um den jeweiligen Haltestellen einen Ausbaustandard zuzuweisen, in welchen sie ausgebaut werden soll, wurden Punktwertgrenzen für die jeweiligen Ausbaustandard-Kategorien vergeben.

Tabelle 4: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Zielkategorie

Nutzwertanalyse Zielkategorie																	
Ziele		Kriterien				Ausbaustandard A			Ausbaustandard B			Ausbaustandard C			Ausbaustandard D		
	V		W	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V		
1. Fahrgastzu	0,4	1. Fahrgastzahlen	0,50	10,00	5,00	2,00	9,86	4,93	1,97	9,40	4,70	1,88	7,00	3,50	1,40		
		2. Fahrgastpotential	0,50	10,00	5,00	2,00	9,90	4,95	1,98	9,02	4,51	1,80	6,84	3,42	1,37		
2. Angebot	0,2	1. Fahrplankontakt nach Abfahrten	0,40	10,00	4,00	0,80	9,73	3,89	0,78	9,20	3,68	0,74	6,02	2,41	0,48		
		2. Linienbelegung	0,30	10,00	3,00	0,60	9,48	2,84	0,57	8,69	2,61	0,52	6,00	1,80	0,36		
		3. Bedienform	0,14	10,00	1,40	0,28	9,99	1,40	0,28	6,99	0,98	0,20	1,99	0,28	0,06		
		4. Umstieg SPNV	0,08	10,00	0,80	0,16	10,00	0,80	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		5. Umstieg Bus	0,05	10,00	0,50	0,10	10,00	0,50	0,10	10,00	0,50	0,10	0,00	0,00	0,00		
		6. Umstieg Schiff	0,03	10,00	0,30	0,06	10,00	0,30	0,06	10,00	0,30	0,06	0,00	0,00	0,00		
3. Umfeld	0,4	1. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 300m Umkr.	0,22	10,00	2,22	0,89	5,04	1,12	0,45	3,13	0,69	0,28	0,20	0,04	0,02		
		2. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 500m Umkr.	0,08	10,00	0,83	0,33	6,41	0,53	0,21	4,53	0,38	0,15	0,20	0,02	0,01		
		3. Externe Einrichtungen nach Relevanz (Art) in 700m Umkr.	0,03	10,00	0,28	0,11	6,68	0,19	0,07	5,12	0,14	0,06	0,20	0,01	0,00		
		4. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 300m Umkr.	0,31	10,00	3,06	1,22	9,81	3,00	1,20	9,30	2,84	1,14	5,36	1,64	0,66		
		5. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 500m Umkr.	0,22	10,00	2,22	0,89	9,84	2,19	0,87	9,49	2,11	0,84	0,00	0,00	0,00		
		6. Externe Einrichtungen nach Anzahl in 700m Umkr.	0,14	10,00	1,39	0,56	9,89	1,37	0,55	9,51	1,32	0,53	0,00	0,00	0,00		
		Sonderbedarfe	0,00	0,00	0,00	+0,37	0,00	0,00	+0,48	0,00	0,00	+1,97	0,00	0,00	+2,17		
<b>Summe</b>						<b>10,00</b>			<b>9,26</b>			<b>8,29</b>			<b>4,35</b>		

Bei einer Analyse von 2120 Haltestellenpositionen wie im Landkreis Vorpommern-Rügen ist eine Gleichverteilung der Haltestellen mit den vier Zielkategorien aus den festgestellten anspruchsbegründenden Merkmalen nicht zu erwarten.

Aus diesem Grund und für diese Fälle ist im Personenbeförderungsgesetz die Umsetzungsfrist 01. Januar 2022 eingeschränkt: „Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“. Ergänzend dazu wird in § 62 Absatz 2 folgende Ausnahmeregelung definiert: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“ Die Aussetzung der Frist ermöglicht aufgrund des Fehlens einer alternativen Frist den unbegrenzten Aufschub und damit eine faktische Ausnahme vom vollständigen Ausbau. Dies wird mit der Einräumung von begründeten Ausnahmetatbeständen umfänglich bestätigt.

Um einen dem Status der Haltestelle, also den an sie zu stellenden Ansprüchen, genügenden Ausbau gewährleisten zu können und das Ziel aus dem PBefG abzüglich der Ausnahmen (Kategorie D) genügenden Ausbaustandard festlegen zu können, werden die Haltestellen mit der Nutzwertanalyse nicht nur priorisiert, sondern auch kategorisiert. Damit wird der zukünftige Status quantitativ begründet und die Einordnung wird in einem Arbeitsgang vorgenommen.

Die in der Nutzwertanalyse festgestellten Punktwerte für Zielkategorie-Merkmale bilden eine Skala 0-10 und es werden Grenzen festgelegt, die den anzustrebenden Ausbaustandard bestimmen. Diese Punktwertgrenzen werden ermittelt, indem Standardanforderungen für jedes Merkmal einer für die jeweilige Kategorie typischen Haltestelle (siehe auch Abschn. 4. ff.) ermittelt und eingesetzt werden. Der

resultierende Punktwert wird als Kategorienuntergrenze des jeweiligen Merkmals, der kumulierte Punktwert als Kategorienuntergrenze der jeweiligen Haltestelle insgesamt angenommen. Herausragende verkehrsplanerische Bedeutung wird durch Sonderbedarfe abgebildet. Zum Beispiel Knotenpunkte haben auch bei geringeren Fahrgastzahlen einzelner Masten unter Umständen eine stärkere Anforderung an Auslastung (Aufenthaltsqualität) und Nutzungsmuster (Umstiegswege, Orientierung) oder müssen für marketingtechnische, zukünftige oder außerplanmäßige Funktionen vorbereitet sein.

### Kategorisierung

Kategorie A (ab 9,27): Zentrale Verknüpfungshaltestelle, bei der hohe Anforderungen an den Ausbau und die Ausstattung zu stellen sind (Premiumstandard). In der Regel sehr individuelle Ausgestaltung und Planungsaufwand.

Kategorie B (ab 8,30): Verknüpfungshaltestelle bzw. Haltestelle mit herausgehobener Bedeutung, insbesondere hoher oder mittlerer Fahrgastnachfrage; grundsätzlich hoher Ausbaustandard erforderlich, allerdings je nach Verhältnismäßigkeit keine volle Optimierung insbesondere bei peripheren Elementen und innerer Wegeleitung notwendig (gehobener Standard).

Kategorie C (ab 4,36): Einfache Ein- und Ausstiegshaltestelle mit relativ niedrigen Fahrgastzahlen; grundlegender Ausbaustandard unter Bezug auf die häufigsten Einschränkungsformen (Mobilität + Sensorik) bzw. solche, die ohne großen Zusatzaufwand realisiert werden können (Basisstandard).

Kategorie D (ab 0): Ein- und Ausstiegshaltestellen mit sehr geringen Fahrgastzahlen bzw. Sonderzweckbindung (Schulverkehrshaltestelle außerhalb geschlossener Bebauung, reine AST-Haltestelle), die gemäß PBefG § 62 Abs. 2 als Ausnahmen vom Ziel vollständiger Barrierefreiheit durch wirtschaftliche Gründe (Unverhältnismäßigkeit) gelten können (Minimalstandard bzw. ganz oder teilweise Abweichung).

Allen Kategorien und den darauf beruhenden Ausbaustandards liegt die Annahme eines weitgehend auf Barrierefreiheit optimierten Fahrzeugbestandes zugrunde, d.h. Länge und Höhen der Bussteige werden einheitlich für die Nutzung durch Niederflurbusse mit der sogenannten Kneelingtechnik angepasst. Bei dieser Technik kann das Fahrzeug an der Haltestelle leicht zur Seite geneigt werden, um das Einsteigen zu erleichtern.

### 3.4 Nutzwertanalyse Ist-Kategorie

Die Nutzwertanalyse „Ist-Kategorie“ besteht aus einem zweistufigen Zielsystem. Die Ziele sind definiert als „Bauliche Merkmale“, „Barrierefreiheit“ und „Ausstattung“. Die Ziele sind definiert als  $Z_1 =$  „Bauliche Merkmale“,  $Z_2 =$  „Barrierefreiheit“ und  $Z_3 =$  „Ausstattung“. Die Gewichtung erfolgt auf Basis des sukzessiven Vergleichs und sieht folgendermaßen aus: Das Ziel „Bauliche Merkmale“ wird als das Wichtigste angesehen und erhält den Wert  $v_1 = 1,0$ . Als zweitwichtigstes Ziel folgt „Barrierefreiheit“ mit einem Wert von  $v_2 = 0,6$ . Das Ziel „Ausstattung“ erhält einen Wert von  $v_3 = 0,4$ .  $Z_1$  wird gleich wichtig angesehen wie die Summe der anderen beiden Ziele  $Z_2$  und  $Z_3 \rightarrow Z_1 = Z_2 + Z_3$ . Die Gewichtung erfolgt dann mit 50 % für „Bauliche Merkmale“, 30 % für „Barrierefreiheit“ und 20 % für „Ausstattung“.

**Tabelle 5: Sukzessiver Vergleich Ist-Kategorie**

Z <sub>1</sub> = Bauliche Merkmale	1,0	1,0/2,0 = 0,50	50%
Z <sub>2</sub> = Barrierefreiheit	0,6	0,6/2,0 = 0,30	30%
Z <sub>3</sub> = Ausstattung	0,4	0,4/2,0 = 0,2	20%
Summe	2,0	1,00	100%

Das Ziel „Bauliche Merkmale“ beinhaltet folgende Kriterien: Bauform, Zugang, Querung, Bord, Oberflächenstörelemente und Fläche. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“. Dazu werden die Bauform und Bord als die wichtigsten Kriterien definiert, Zugang ist wichtiger als Querung, aber unwichtiger als Fläche, welches das drittwichtigste Kriterium ist. Oberflächenstörelemente wird als das unwichtigste Kriterium angesehen.

Die Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ für das Ziel „Bauliche Merkmale“ sieht dann wie folgt aus:

**Tabelle 6: Paarweiser Vergleich Bauliche Merkmale**

Kriterien	Bauform	Zugang	Querung	Bord	Oberflächenstörelemente	Fläche	Summe	Wichtung w	
								Absolut	%
Bauform	1	2	2	1	2	2	10	0,28	28%
Zugang	0	1	2	0	2	0	5	0,14	14%
Querung	0	0	1	0	2	0	3	0,08	8%
Bord	1	2	2	1	2	2	10	0,28	28%
Oberflächenstörelemente	0	0	0	0	1	0	1	0,03	3%
Fläche	0	2	2	0	2	1	7	0,19	19%
<b>Summe</b>							<b>36</b>	<b>1,00</b>	<b>100%</b>

Die Gewichtung der Kriterien erfolgt auf Basis der subjektiven Bedeutung der einzelnen Elemente im Gesamtzusammenhang. Das heißt zum Beispiel, dass für die Erfüllung des Schutzziels Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste die Bedeutung von Bord und genereller Bauform der Haltestelle höher einzuschätzen sind als externe oder periphere Bestandteile der Haltestelle wie Querung oder Oberflächenstörelemente. Diese Beurteilung und die Anpassungen entstammen planerischer Expertise und werden angewendet, um der Zielkonfiguration der Gesamtverteilung Rechnung zu tragen.

Das Ziel „Barrierefreiheit“ beinhaltet folgende Kriterien: Auffindestreifen, Einstiegsfeld, Schwellen/Neigung und Leitstreifen. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auch auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“. Dazu werden Einstiegsfeld und Schwellen als die wichtigsten Kriterien definiert, danach folgt Auffindestreifen und Leitstreifen.

Die Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ für das Ziel „Barrierefreiheit“ sieht dann wie folgt aus:

**Tabelle 7: Paarweiser Vergleich Barrierefreiheit**

Kriterien	Auffindestreifen	Einstiegsfeld	Schwellen	Leitstreifen	Summe	Wichtung w	
						Absolut	%
Auffindestreifen	1	0	0	2	3	0,19	19%
Einstiegsfeld	2	1	1	2	6	0,38	38%
Schwellen	2	1	1	2	6	0,38	38%
Leitstreifen	0	0	0	1	1	0,06	6%
<b>Summe</b>					<b>16</b>	<b>1,00</b>	<b>100%</b>

Die Gewichtung der Kriterien wurde basierend auf der Rangfolgematrix wie folgt angepasst: Einstiegsfeld und Schwellen erhalten eine Gewichtung von jeweils 30 %, Auffindestreifen 25 % und Leitstreifen von 15 %. Die Anpassung erfolgt nach denselben Prinzipien wie bei der Gewichtung der baulichen Merkmale.

Das Ziel „Ausstattung“ beinhaltet folgende Kriterien: Fahrplanaushang, Sitzplätze, Wartehalle und Abfallbehälter. Die Gewichtung der jeweiligen Kriterien basiert auch auf einer Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“. Dazu werden der Fahrplanaushang, Sitzplätze und Wartehalle als die wichtigsten Kriterien definiert, danach folgt Abfallbehälter.

Die Rangfolgematrix mit „paarweisem Vergleich“ für das Ziel „Ausstattung“ sieht dann wie folgt aus:

**Tabelle 8: Paarweiser Vergleich Ausstattung**

Kriterien	Fahrplan-aushang	Sitzplätze	Wartehalle	Abfallbehälter	Summe	Wichtung w	
						Absolut	%
Fahrplanaushang	1	1	1	2	5	0,31	31%
Sitzplätze	1	1	1	2	5	0,31	31%
Wartehalle	1	1	1	2	5	0,31	31%
Abfallbehälter	0	0	0	1	1	0,06	6%
<b>Summe</b>					<b>16</b>	<b>1,00</b>	<b>100%</b>

Je höher der Gesamtpunktwert einer Haltestelle in der „Ist-Kategorie“ ist, desto besser ist sie barrierefrei ausgebaut, wobei die Ausgestaltung der einzelnen Elemente die für die Überplanung in Frage kommenden Einzelmaßnahmen begründet. Für die Kostenabschätzung und die Detailplanung können durch die Einordnung der IST-Kategorie Hinweise auf zum Beispiel bauliche Eignung der Haltestelle und ihrer Umgebung entnommen werden.

### 3.4.1 Punkteverteilung Kriterien Ist-Kategorie

Nach Gewichtung der Ziele und der jeweiligen Kriterien werden diese mit sogenannten Punktwerten multipliziert. Für jedes Kriterium wird ein Punktwert festgelegt, welcher für jede „Haltestelle“ geprüft bzw. berechnet wird. Die Punktwerte sind eine Bewertungsskala, welche wie folgt definiert ist.

- sehr gut = 10 Punkte
- gut = 9; 8; 7 Punkte
- befriedigend = 6; 5 Punkte
- mäßig = 4; 3 Punkte
- schlecht = 2; 1 Punkte
- Nichterfüllung = 0 Punkte

Die Punkteverteilung für die Kriterien der Ist-Kategorie erfolgt nach denselben Methoden und Prinzipien wie bei den Kriterien der Ziel-Kategorie.

### 3.4.2 Ausbaustandard Nutzwertanalyse Ist-Kategorie

Um den jeweiligen Haltestellen einen Ausbaustandard zuzuweisen, in welcher sich die jeweilige Haltestelle befindet, wurden Punktevergaben für die jeweiligen Ausbaustandards vergeben. Diese können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 9: Punktwertgrenzen Ausbaustandards Ist-Kategorie

Nutzwertanalyse Ausbaustandard																	
Ziele		Kriterien				Ausbaustandard A			Ausbaustandard B			Ausbaustandard C			Ausbaustandard D		
	V	W	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V	P	P*W	P*W*V			
1. Bauliche Merkmale	0,5	1. Bauform	0,28	10,00	2,78	1,39	9,99	2,78	1,39	9,99	2,78	1,39	4,99	1,39	0,69		
		2. Zugang	0,14	10,00	1,39	0,69	10,00	1,39	0,69	9,99	1,39	0,69	6,99	0,97	0,49		
		3. Querung	0,08	10,00	0,83	0,42	9,99	0,83	0,42	6,99	0,58	0,29	2,99	0,25	0,12		
		4. Bord	0,28	10,00	2,78	1,39	9,02	2,51	1,25	7,74	2,15	1,08	6,77	1,88	0,94		
		5. Oberflächenstörelemente	0,03	10,00	0,28	0,14	10,00	0,28	0,14	6,99	0,19	0,10	4,99	0,14	0,07		
		6. Fläche	0,19	10,00	1,94	0,97	9,99	1,94	0,97	7,49	1,46	0,73	4,99	0,97	0,49		
2. Barrierefreiheit	0,3	1. Auffindestreifen	0,25	10,00	2,50	0,75	8,49	2,12	0,64	7,99	2,00	0,60	2,99	0,75	0,22		
		2. Einstiegsfeld	0,30	10,00	3,00	0,90	9,99	3,00	0,90	8,99	2,70	0,81	3,99	1,20	0,36		
		3. Schwellen/Neigung	0,30	10,00	3,00	0,90	9,99	3,00	0,90	8,32	2,50	0,75	4,99	1,50	0,45		
		4. Leitstreifen	0,15	10,00	1,50	0,45	8,32	1,25	0,37	6,99	1,05	0,31	4,65	0,70	0,21		
3. Ausstattung	0,2	1. Fahrplanaushang	0,31	10,00	3,13	0,63	9,99	3,12	0,62	7,99	2,50	0,50	5,49	1,72	0,34		
		2. Sitzplätze	0,31	10,00	3,13	0,63	10,00	3,13	0,63	9,99	3,12	0,62	7,99	2,50	0,50		
		3. Wartehalle	0,31	10,00	3,13	0,63	10,00	3,13	0,63	9,99	3,12	0,62	1,99	0,62	0,12		
		4. Abfallbehälter	0,06	10,00	0,63	0,13	10,00	0,63	0,13	10,00	0,63	0,13	9,99	0,62	0,12		
<b>Summe</b>				<b>10,00</b>		<b>10,00</b>		<b>9,67</b>		<b>8,62</b>		<b>5,13</b>					



## 4. Ausbaustandards

Prinzipiell sind die Ausstattungsvarianten und baulichen Maßnahmen für die Herstellung von vollständiger Barrierefreiheit an Bushaltestellen nach sogenannten Einschränkungszusammenhängen einzuteilen, wobei diejenigen Einschränkungen die größte Wichtigkeit haben, die für eine möglichst große Bevölkerungs- und damit Fahrgastgruppe zutreffen. Grundsätzlich und mit dem größten fachlichen Konsens<sup>15</sup> unterteilt man die Einschränkungszusammenhänge in

- motorische Einschränkungen,
- sensorische Einschränkungen,
- kognitive Einschränkungen,

die alle eine Begrenzung der allgemeinen Mobilität darstellen und damit auch den ÖPNV betreffen. Bei der Planung ist - soweit baulich möglich und vom Investitionsaufwand her verhältnismäßig - das sogenannte Zwei-Sinne-Prinzip zu beachten, das heißt für Einschränkungen eines Sinnes sollten die zur Orientierung und Nutzung des ÖPNV notwendigen Informationen über zwei andere Sinne transportiert werden.

Für Sehgeschädigte hieße das, sowohl akustisch als auch taktil unterstützt zu werden, für Gehörgeschädigte müssten optische und taktile bzw. die Resthörfähigkeit möglichst optimal nutzende Hilfsmittel bereitgestellt werden.

Bei der Planung barrierefreier Haltestellen in Anlehnung an die hier entwickelten Ausbaustandards ist zu beachten, dass deren Umsetzung angesichts der individuellen baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen im Normalfall von den gezeigten Standards abweichen kann, aber die Einhaltung der durch sie bewirkten Funktionalitäten gewährleistet werden soll. Der Landkreis Vorpommern-Rügen widerspricht mit dem vorliegenden Konzept nicht bereits ausgearbeiteten zielkompatiblen Ausbauplänen insbesondere größerer Straßenbaulastträger wie der Hansestadt Stralsund oder solcher mit speziellem Publikumsverkehr in den stark touristisch geprägten Bereichen des Landkreises z.B. auf Rügen, sondern schafft mit allgemeingültigen Rahmenbedingungen die Grundlage für eine entsprechende Ausbauplanung und zumindest im Einzelnen besonders deren Förderung in den übrigen Bereichen.

Es ist zu beachten, dass bei der Planung von baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit eventuell nicht explizit einbezogene technische Richtlinien zu beachten sind, deren Umsetzung im Haltestellenumfeld angezeigt ist. Hierzu zählen insbesondere die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA, FGSV Nr. 321). Die barrierefreie Ausgestaltung solcher Anlagen wird z.B. in der DIN 18040-3 in Kap. 5.3 (Überquerungsstellen) behandelt und soll auch bei der Umsetzung der vorliegenden Ausbaustandards berücksichtigt werden, um im Gesamtkonzept einer baulichen Anlage im Verkehrs- und Freiraum die Funktionalität einer Haltestelle sicherzustellen. Da es sich um die Ausgestaltung über die Barrierefreiheit hinaus aber nicht um einen Bestandteil des Haltestellenkonzeptes handelt, sondern um im Rahmen von Baumaßnahmen im Straßenbereich ohnehin gültige Regelungen, wird ihre Einhaltung im Folgenden als

---

<sup>15</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), zitiert in „Leitfaden unbehinderte Mobilität“ der hessischen Straßen –und Verkehrsverwaltung Heft 54 12/2006; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Publikation „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2. Aufl.“; Def. nach DIN 18040



gegeben angesehen. Alle baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit müssen im Einklang mit gültigen Rechtsnormen wie der StVO und den eingeführten technischen Richtlinien stehen.

#### 4.1 Grundlegende Maßnahmen

Abgesehen von den in der Folge für die Ausbaukategorien A bis C und die in der Kategorie D zum Thema Barrierefreiheit zu beachtenden Maßnahmen gilt natürlich, dass es im Sinne eines landkreisweit angemessen organisierten und gestalteten ÖPNV bestimmte Kriterien gibt, die für alle Haltestellen unabhängig von der Barrierefreiheit erfüllt werden sollen. Diese Kriterien werden von betrieblichen und administrativen Anforderungen bestimmt und haben einen jeweils eigenen Geltungsbereich.

Grundsätzlich haben alle Haltestellen im Landkreis Vorpommern-Rügen auf Sicht, also auch ohne Auflage von gesetzlichen Fristen, bestimmte Kriterien zu erfüllen, die neben der Kompatibilität mit Entwicklungsplänen aus anderen Bereichen (z.B. Fahrradtourismus) die Nutzbarkeit und die Sicherheit auch für nicht eingeschränkte Fahrgäste und zum Beispiel besondere Nutzergruppen wie Kinder gewährleisten. Diese Vorgaben sind gegenwärtig und in Zukunft bei allen einer Haltestelle tangierenden Bau- und Instandsetzungsmaßnahmen mit einzuplanen.

Wichtigste Eigenschaft jeder Haltestelle im Rahmen des sie umgebenden Verkehrs- und Fußwegekonzeptes ist eine befestigte und baulich angemessen getrennte Zuwegung zu einem mit befestigter Oberfläche versehenem Wartebereich. Als befestigte Oberflächen und Gehwege sind solche anzusehen, die mit Pflaster, Asphalt, Beton oder gleichartigen Materialien berollbar gestaltet wurden. Die bauliche Trennung beinhaltet mindestens eine ertast- und erkennbare Abgrenzung zum Fahrbahnbereich des motorisierten Verkehrs. Die derartige Ausgestaltung ist für alle Neuanlagen mindestens einzuplanen. Dass keine Fahrgäste mehr Wiesen, Felder und schlimmstenfalls Gräben überwinden müssen oder gezwungen sind, längere Strecken auf unbeleuchteten Landstraßen-Fahrbahnen zurückzulegen, um zu einer Haltestelle zu gelangen, ist als Bestandteil einer geschlossenen und rechtlich abgesicherten Verkehrsplanung im Sinne des Landkreises als Aufgabenträger zu verstehen. Alle dahingehenden Maßnahmen haben soziale, rechtliche und marketingtechnische Verbesserungen des ÖPNV-Gesamtsystems zur Folge.

Die Führung von Radwegen entlang von Haltestellenwartebereichen ist so zu planen, dass sie den Vorgaben der H BVA entspricht. Das bedeutet, dass die Anlage von Radwegen nicht so erfolgen darf, dass Fahrgäste gezwungen sind, den Radweg zu queren. Zwar ist dies nach §25 StVO nach denselben Vorgaben wie zur Querung von Fahrbahnen möglich, jedoch ist es insbesondere sensorisch eingeschränkten Fahrgästen oft nicht möglich, den baulich und taktil in der Regel nicht oder nur schwer wahrnehmbaren Radweg regelkonform zu überwinden, ohne im fließenden Radverkehr Gefahrensituationen zu riskieren. Um besonders diese Fahrgäste und die Radfahrer baulich von der erschwerten Wahrnehmung ihrer Sorgfaltspflicht im Verkehrsraum zu entlasten, empfiehlt die FGSV in Abschnitt 3.4.5 (Führung des Radverkehrs an Haltestellen) die Anlage eines für den Bushalt im Bereich der Haltestelle unterbrochenen Schutzstreifens (Führung im Straßenraum), wodurch Radfahrer wie motorisierte Verkehrsteilnehmer den Halt auf der Fahrbahn abwarten müssen. Alternativ ist die Führung eines getrennten Radweges im Seitenbereich, also auf dem Gehweg, ausdrücklich hinter dem Wartebereich der Haltestelle anzulegen.

Ebenfalls sicherheitsrelevant ist die betriebliche Anforderung von reflektierenden Elementen an allen Haltestellen. Dies kann eine spezifische Ausgestaltung des Verkehrszeichens 224 nach StVO beinhalten. An den Haltestellen, an denen kurzfristig wegen der ursprünglichen Konfiguration ein solches H-Schild nicht anstrahlbar montiert werden kann, sollen andere reflektierende Elemente angebracht werden. Die Anbringung kann durch den Straßenbaulastträger oder nach Absprache durch das bedienende

Verkehrsunternehmen erfolgen. Zu solchen ausstattungs-basierten Maßnahmen sind externe Förderungsmöglichkeiten verfügbar.

Eine regional herausragende ausstattungs-basierte Maßnahme ist die Ausstattung von allen Haltestellen mit Fahrradaufbewahrungsvorrichtungen, um eine zusätzliche intermodale Verknüpfungsmöglichkeit an den ÖPNV herzustellen. Die Fahrradaufbewahrung kann und soll für hochkategorisierte Verknüpfungshaltestellen überdacht werden, also z.B. mit ein Schleppdach direkt an einen Fahrgastunterstand angeschlossen<sup>16</sup> oder mit einem dem Unterstand baugleichen seitlich neben der Wartehalle aufgestellten Fahrradunterstand gelöst werden. Es ist zu beachten, dass hierbei eine qualitativ hochwertigere, wettergeschützte Aufbewahrung einzuplanen ist, die eine längerfristige Aufbewahrung von Fahrrädern angemessen gewährleisten kann.



**Abbildung 3: Beispieldarstellung Haltestelle mit überdachter Fahrradaufbewahrung im Rückbereich des FGU**

Mit Erfüllung der grundlegenden Maßnahmen an den jeweils betroffenen oder allen Haltestellen ist ein Grundstandard festgelegt, auf dessen Basis die Beachtung der den jeweiligen Kategorien unterliegende Ausbaustandard angewendet werden kann. Im Anhang sind zur Verdeutlichung der nachfolgend beschriebenen Kategorien Planskizzen hinterlegt, welche aufzeigen, wie Haltestellen je nach Kategorie neu bzw. umgebaut werden können.

## 4.2 Kategorie D

Die Novelle des PBefG vom 01.01.2013 sieht mit der Verankerung des Regel-Ausnahme-Prinzips die Möglichkeit vor, bestimmte Haltestellen dauerhaft von der Zielvorgabe vollständiger Barrierefreiheit auszuschließen. Dies kann dann geschehen, wenn die betroffenen Haltestellen im Nahverkehrsplan konkret benannt und ihr Ausschluss begründet ist. Wo also ein Missverhältnis zwischen öffentlichem Nutzen und wirtschaftlichem Aufwand zur Erreichung des Regelfalles der vollständigen Barrierefreiheit gegeben ist, kann von einem Ausbau abgesehen werden. Da die Kriterien nicht eindeutig festgelegt sind und damit auch Einzelfallbetrachtungen möglich bzw. nötig werden, sollten im Vorhinein bei der Formulierung von Ausnahmesachlagen nicht nur die eigentlichen Umbaukosten, sondern auch die Unterhaltungs- und ggf. Nachbesserungskosten im Verhältnis zum Wirtschaftlichen und zum Versorgungsbeitrag einer Haltestelle berücksichtigt werden.

Im Verlauf einer Kategorisierung ist es sinnvoll, von den untersuchten Kriterien auszugehen (Fahrgastzahlen, Einzugsgebiet, Verkehrsmittelangebot) und Mindestgrenzen zu definieren, die auf den zu begründenden Einzelfall angewendet werden. Das Ergebnis dieses Prozesses kann sein, dass die in

<sup>16</sup> s. Beispieldarstellung S. 42

Kategorie D einsortierten Haltestellen gar nicht umgebaut werden, solange keine konkrete Abweichung von den begründenden Umständen vorliegt (z.B. Ausweitung des Angebotes, Neubau einer Pflegeeinrichtung). Das vorliegende Konzept zur Begründung von durch den Aufgabenträger herausgegebenen Mindeststandards behandelt die Formulierung von Ausnahmen auf Basis des Schutzziel-Prinzips, das in den novellierten Normen DIN 18040-1 bis -3 (Barrierefreies Bauen) zur Anwendung kommt, die in den Teilen 1 und 2 in den meisten Bundesländern Bestandteil der Liste der Technischen Baubestimmungen und damit im Rahmen des Verweises aus den Landesbauordnungen (LBO) den Charakter einer gesetzlichen Richtlinie haben. Dies gilt zwar nicht für die DIN 18040-3, die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zum Gegenstand hat und damit nicht der jeweiligen LBO unterliegt, diese ist aber hinsichtlich der gesetzlichen Grundlagen (Behindertengleichstellungsgesetz BGG, PBefG) als allgemein anerkannte Regel der Technik zu betrachten.

Die Formulierung bzw. Beachtung eines Schutzzieles ermöglicht es, von den genauen Vorgaben der Richtlinie abzuweichen, solange der Zweck der Maßnahme erfüllt werden kann.

Zur Erfüllung des Versorgungsauftrages des ÖPNV kann daher ein Mindestmaß an Barrierefreiheit auch für die diejenigen Haltestellen vorgesehen werden, an denen ein vollständig richtlinienkonformer Ausbau nicht gerechtfertigt erscheint. Für die Haltestellen der Kategorie D bedeutet das, dass der ÖPNV zwar in der „allgemein üblichen Weise“ (§4 BGG) genutzt werden kann, aber ggf. dann nicht „ohne fremde Hilfe“ (ebd.), wenn z.B. diese durch das Fahrpersonal gewährleistet wird. Es ist ein Zugang und eine entsprechende befestigte Aufstellfläche für Hilfsmittel-Nutzer bei Mobilitätseinschränkungen (Rollstühle, Rollatoren) bereitzustellen, die zwar den Mindestmaßen der Richtlinien entspricht, aber in einer Form, die platzsparend und kostengünstig umzusetzen ist. Es muss gerade bei den üblicherweise wenig frequentierten Haltestellen der Kategorie D kein gleichzeitiger Ein- und Ausstieg mit Hilfsmitteln gewährleistet werden, so dass ein solche Fläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m mit einem Zugang von mindestens 90 cm Breite und möglichst geringer Längsneigung ausreichend ist, um bei Einstieg an der vorderen Tür bzw. bei Ausstieg an der hinteren Tür angefahren zu werden. Eine Erhöhung dieser Fläche sollte vorgesehen werden, um den Anstellwinkel einer Klapprampe so gering wie möglich zu halten, gegen deren Einsatz in dieser Kategorie prinzipiell nichts einzuwenden ist.

Daraus folgt, dass kein Sonderbord installiert werden muss, denn der Einsatz einer Klapprampe erfordert keine Minimierung des Restspaltes am Einstieg auf die Norm-konformen Maße von höchstens 5 cm Niveauunterschied zwischen Bussteigkante und Fahrgastraum. Für die Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips ist es in diesem Rahmen für sensorisch eingeschränkte Fahrgäste ausreichend, den Oberflächenbelag des zu definierenden Haltestellenwartebereiches farblich und ausreichend kontrastreich vom umgebenden Belag abzusetzen, für blinde Menschen sollte ein Aufmerksamkeitsfeld gesetzt werden, dass soweit an die Haltestellenkante herangeht, dass es gleichzeitig als Warnfeld vor eben dieser dienen kann. Ein vollständiger Auffindestreifen ist bei anzunehmenden topographischen oder baulichen Schwierigkeiten, die die Einordnung in diese Kategorie mit bedingen werden, nicht notwendig. In der Regel liegen insbesondere bei schmalen und topographisch schwierigen Bereichen Oberflächenwechsel oder periphere bauliche Kanten als im Sinne der einschlägigen Normen nutzbare „Sonstige Leitelemente“ vor. Grundsätzlich muss jede Haltestelle innerhalb des Bedienungszeitraumes ausreichend ausgeleuchtet sein, um die Lesbarkeit von Fahrgastinformationen und die Orientierung im Verkehrsraum zu gewährleisten.

### 4.3 Kategorie C

Da motorische Funktionseinschränkungen nicht nur bei der größten Gruppe der Behinderten das vorrangige Thema darstellen, sondern auch für viele weitere Fahrgastgruppen gelten („Rollator“-Benutzer, andere Gehhilfen, Schwangere, Mütter mit Kinderwagen etc.), sind die Maßnahmen, die zur Verbesserung der Mobilität in diesem Zusammenhang durchgeführt werden, als die grundlegendsten anzusehen und entsprechend auch an den Haltestellen der Kategorie C einzuplanen. Im Vordergrund stehen hier die Planung eines Wartebereiches mit den entsprechenden Rangier- und Warteflächen sowie die Voraussetzungen für einen Einstieg in den Bus ohne fremde Hilfe. Dies wird in erster Linie dadurch ermöglicht, dass das Busbord, also die Kante zwischen dem baulich vom Straßenbereich getrennten Wartebereich und dem Haltebereich des Busses, ausreichend hoch (20 cm über Straßenniveau ist Maßgabe des Landes Baden-Württemberg für eine Förderung; mit z.B. Kasseler Sonderbord sind Aufbauhöhen von 16 bis 24 cm möglich; Niveau-Unterschied Wartefläche/Bus max. 3 cm) und so angelegt ist, dass das Fahrzeug im Türbereich so nah am Bord steht, dass der sog. Restspalt nach allgemeinen Empfehlungen und der DIN 18040-3 unter 5 cm liegt. Dazu ist ebenso eine ausreichende Länge der Haltestellenkante erforderlich, so dass der Bus absolut parallel angestellt werden kann, also je nach Fahrzeugeinsatz mindestens 12 m bzw. 15 m (bei Gelenkbussen bis in den Bereich der zweiten Tür). Die idealen Bauarten des gesamten Haltestellenbereiches (hier eine einzelne Abfahrtsposition) für diese Anforderung und für betriebliche Erfordernisse, z.B. die Minimierung von Standzeiten, sind Straßenrand- oder Kaphaltestellen. Dort, wo baulich oder räumlich die Nutzung einer Busbucht unumgänglich ist (z.B. außerorts in nicht unter 70 Km/h geschwindigkeitsbeschränkten Verkehrsräumen, direkt hinter Kurvenausgängen oder bei notwendig verlängerten Haltezeiten), müssen für die gesamte Anlage entsprechende Mindestlängen oder bauliche Sonderlösungen eingeplant werden (siehe Beispielskizze C2 im Anhang).

Die Wartefläche ist mit Bodenindikatoren auszustatten. Ziel ist es, dass der Einstiegsbereich an der 1. Tür durch taktiler und visuell kontrastierender Bodeninkatoren auffindbar ist. Dazu ist bei Einfachhaltestellen ein Auffindestreifen mit Rippenprofil parallel zum Bord über die gesamte Breite zu verlegen. Der Auffindestreifen endet am Einstiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord) an der 1. Tür. Bei erforderlicher Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. Auf einen Leitstreifen kann bei Kategorie C grundsätzlich verzichtet werden, aber er wird zur Markierung des Haltestellenbereiches empfohlen. Bei Mehrfach- und Inselhaltestellen ist neben dem Einstiegsfeld und Auffindestreifen der Leitstreifen als Kennzeichnung des Haltestellenbereiches zwingend anzulegen. Er geht mittig vom Einstiegsfeld ab.

Zusätzlich sind ein Aufmerksamkeitsfeld mit groben Noppen sowie ein taktil gestaltetes Sonderbord einzuplanen, um dem Ziel der insgesamt vollständigen Barrierefreiheit im Rahmen der Verhältnismäßigkeit des Aufwandes Rechnung zu tragen. Es ist zu beachten, dass bestimmte Elemente eines Leitsystems mit Bodenindikatoren insbesondere für Blinde in Einzelfällen durch sog. sonstige Leitelemente wie Hauswände oder Kantensteine an Beeten substituierbar sind, ohne die Schutzziele der relevanten gesetzlichen und technischen Richtlinien zu verletzen. Das „Kasseler Sonderbord“ z.B. beinhaltet durch die strukturierte Oberfläche eine zusätzliche taktile Warnfunktion vor der Haltestellenkante.

Alle Sondersteine sowie das Haltestellenschild sind kontrastreich zu gestalten, d.h. auf hellem Pflaster sind dunkle Aufmerksamkeitsfelder zu setzen und umgekehrt, alle Beschriftungen sind idealerweise in

Schwarz-Weiß-Kontrast (Kontrastwert = relativer Leuchtdichteunterschied  $> 0,4$ ) und mit ausreichender Schriftgröße zu versehen.

Eine Erhöhung des Wartebereiches sollte so vorgenommen werden, dass der Anstieg des Niveaus vom Gehweg auf den Wartebereich 6% nicht überschreitet. Laut DIN 18040-3 sollte das Längsgefälle auf Gehwegen 3% nicht überschreiten, zwischen 3% und 6% Längsneigung sollten im Abstand von maximal 10 m Gefälledänge Verweilplätze zum Ausruhen und Abbremsen mit Längsneigungen unter 3 % eingerichtet sein.

Es sind mindestens teilweise überdachte Warteflächen zur Verfügung zu stellen, die bestimmten Erfordernissen für die Nutzung durch in ihrer Mobilität und/oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste entsprechen. Ein Fahrgastunterstand muss demnach zwischen oder neben den Sitzen mindestens 1,50 m Rangierfläche zur Seite und in die Tiefe bieten können. Der Fahrgastunterstand selbst sollte mindestens 2 m (vordere bauliche Begrenzung, also Seitenwandende, nicht Dachvorsprung) von der Haltestellenkante entfernt stehen, um eine Rampenbenutzung zu ermöglichen. Des Weiteren ist vorgesehen, dass der Fahrgastunterstand mindestens transparente Seitenwände mit geeigneten Warnmarkierungen für Sehbehinderte aufweist. Sollte ein Modell mit freischwebenden Wandbefestigungen verwendet werden, muss im Bereich unter 25 cm Bodenhöhe eine Querstange zur ertastbarkeit durch Langstäbe o.ä. vorhanden sein. Nicht eingefasste Glaswandkanten müssen mit ausreichend kontrastierenden Markierungen versehen sein.

Abgesenkte Bordsteine sollten mindestens 3 cm hoch sein, um mit Langstöcken ertastet werden zu können, aber abgerundet, um z.B. Rollstuhlfahrern das Erreichen des Gehwegs zu ermöglichen.

Aufgrund der notwendigen Investitionshöhe und des Wartungsaufwandes ist bei diesem Vorschlag für die Ausstattung der Kategorie C keine Anzeige zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI - Echtzeitangabe der nächsten Abfahrten je Linie) und vorläufig kein akustisches Hilfsmittel vorgesehen. Soweit in Zukunft digitale Aushangfahrpläne eingesetzt werden, müssen diese aber auch entsprechende akustische Informationen bereitstellen können. Die ausschließliche Bereitstellung optischer Informationen für Hörgeschädigte sowie taktiler Führung für Sehgeschädigte entspricht zwar nicht dem Zwei-Sinne-Prinzip, aber beim Ausbau der Kategorie C können die erforderlichen Investitionskosten von ca. 10.000 € nicht unverhältnismäßig erhöht werden, was bei der Installation einer Dynamischen Fahrgastinformation für 20.000 € - 30.000 € inkl. Stromanschluss etc. so anzusehen wäre. Je nach Hersteller der Ausstattung können zusätzliche Beleuchtungseinheiten zur Unterstützung sehgeschädigter Fahrgäste in Betracht kommen, die mit Hilfe von Solarpanels und LED-Beleuchtung mit sehr geringen laufenden Kosten eingerichtet werden können.

Voraussetzung ist allerdings bereits vorhandene, geeignete Haltestellenausstattung wie Stelen oder Fahrgastunterstände. Zugänge und Querungsstellen sind grundsätzlich gemeinsam gemäß DIN 18040-3 zu planen, für die Kategorie C empfiehlt sich die kostengünstigere Standardvariante einer gemeinsamen Querung mit einer durchgehenden Bordhöhe von 3 cm, die sowohl taktil erfassbar ist, als auch von Personen mit Mobilitätshilfsmitteln ohne Hilfe überwunden werden kann.

Alle beschriebenen und weitere Mindestanforderungen an Haltestellen der Kategorie C sind im Folgenden aufgezählt.

Tabelle 10: Mindestanforderungen Kategorie C

Bauliches oder infrastrukturelles Element	Merkmalsausprägung oder Eigenschaft	Mindestanforderung und Empfehlung	Grundlagen
Wartefläche	Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erreichbarkeit: über mind. einen stufenlosen Zugang; Zum Ausgleich von größeren Niveauunterschieden z.B. Rampen</li> <li>Lichte Durchgangsbreite: mind. 1 m; nur in Ausnahmefällen 0,90 m zulässig.</li> <li>Zugänge und Querungsstellen: Planung gemäß DIN 18040-3 → für die Kategorie C: gemeinsame Querung mit durchgehender Bordhöhe von 3 cm; bei Einschluss in die Baumaßnahme mit Bodenindikatoren nach DIN 32984 zu planen (s. Planskizze)</li> <li>Gehwegbreite: mind. 1,80 m, vorzugsweise &gt; 2 m</li> <li>Bordsteine im Zugangsbereich: Gemäß DIN 32984 abgesenkt → Ausführung mit differenzierter Bordhöhe (Prio 1) oder einheitlicher Bordhöhe (Prio 2)</li> <li>Die Mindestnutzbreite von Rampen: 1,20 m.</li> <li>Längsgefälle Rampen: max. 6 %.</li> <li>Querneigungen Rampen: nicht zulässig.</li> <li>Bewegungsflächen: An Zu- und Abgängen von Rampen mind. 1,50 m x 1,50 m ; bei Rampenlängen &gt; 6 m: Begegnungsfläche von mindestens 1,80 m Breite und 1,80 m Tiefe oder entsprechende Ausweichmöglichkeiten</li> <li>Zwischenpodest: Vorzusehen ab 6 m Rampenlänge mit einer nutzbaren Länge von mind. 1,50 m.</li> <li>In Verlängerung einer Rampe keine abwärtsführende Treppe</li> </ul>	DIN 18040-3 DIN 18040-1 H BVA EAÖ HVV - Mindeststandard
Wartefläche	Neigung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Max. Längsneigung: 3 %</li> <li>Querneigung: ≤ 2,5 %</li> <li>Bei Längsneigung zwischen 3 % und 6 %: Verweilplätze ab 10 m Gefällelänge mit Längsneigungen unter 3 %</li> </ul>	DIN 18040-3 H BVA EAÖ HVV - Mindeststandard
Wartefläche	Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oberflächenbelag: befestigt (keine verdichtete Sandoberfläche)</li> <li>Empfohlen: Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen, z.B. Gehwegplatten, Pflastersteine</li> <li>Die Wartefläche von Seitenraum oder Gehweg visuell unterscheidbar</li> </ul>	DIN 18040-3 EAÖ HVV Mindeststandard
Wartefläche	Bewegungsfläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mindestflächenbedarf: 1,50 m x 1,50 m.</li> <li>Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: im Bereich der 2. Tür einbaufreie Fläche von mind. 2,50 m x 2,50 m (2,50 m = Klapprampe + Bewegungsfläche).</li> <li>Nutzbare Breite: i.d.R. 3-4 m; Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insb. im Bereich der 2. Tür. Größere Breiten evtl. bei starkem Fahrgastaufkommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr</li> <li>Bei Umsetzbarkeit von 2,50 m nicht möglich: Einsatz eines Formsteins mit mind. 22 cm Antrittshöhe und bei Sicherstellung einer ungehinderten An- und Abfahrt der Fahrzeuge ein barrierefreier Einstieg ggf. auch ohne Rampeneinsatz → Reduzierung der nutzbaren Breite auf mind. 1,50 m. Für Formsteine mit 22 cm Höhe: besondere Voraussetzungen.</li> <li>Haltestellen mit separater Haltestelleninsel und hinter der Wartefläche geführten Radwegen oder MIV-Fahrbahnen: Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m. Bei beengten Verhältnissen oder verminderter Geschwindigkeit des MIV: Reduzierung auf 0,30 m möglich.</li> <li>Bei Haltestellen am Fahrbahnrand oder Buskaps und hinter der Wartefläche geführten Radwegen: Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m empfohlen Bei beengten Verhältnissen: Reduzierung auf 0,30 m möglich</li> </ul>	DIN 18040-3 H BVA EAÖ RASt HVV- Mindeststandard



Bauliches oder infrastrukturelles Element	Merkmalsausprägung oder Eigenschaft	Mindestanforderung und Empfehlung	Grundlagen
Wartefläche	Bordstein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kante zwischen dem baulich vom Straßenbereich getrennten Wartebereich und dem Haltebereich des Busses: 20 cm über Straßenniveau ist Maßgabe der meisten Bundesländer für eine Förderung und auch in der Praxis stets einzuplanen; mit z.B. Kasseler Sonderbord: Aufbauhöhen von 16, 18, 21, 24 cm möglich; Niveau-Unterschied Wartefläche/Bus: max. 3 cm</li> <li>Restspalt: &lt; 5 cm</li> <li>Dazu ist ebenso eine ausreichende Länge der Haltestellenkante erforderlich, so dass der Bus absolut parallel angestellt werden kann, also je nach Fahrzeugeinsatz mindestens 12 m bzw. 15 m (bei Gelenkbussen bis in den Bereich der zweiten Tür).</li> </ul>	RAST H BVA EAÖ DIN 18040-3 Eigene Empfehlungen
Wartefläche	Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>Auffindestreifen:</u> → Rippenprofil parallel zum Bord → Tiefe: mind. 60 cm</li> <li><u>Einstiegsfeld:</u> → Rippenprofil parallel zum Bord → Breite: 120 cm → Tiefe: 90 cm → Abstand zur Bordsteinkante: 30 cm</li> <li><u>Leitstreifen:</u> → bei Einfachhaltestellen empfohlen → bei Mehrfach- und Inselhaltestellen erforderlich → Rippenprofil parallel zum Bord → Breite: 30 cm → Abstand zur Bordsteinkante: 60 cm</li> <li>Abstand zu fest installierten Hindernissen: ≥ 60 cm</li> </ul>	DIN 18040-3 DIN 32984 H BVA HVV- Mindeststandard
Möblierung/ Ausstattung	Haltestellenmast	<ul style="list-style-type: none"> <li>Platzierung: in Fahrtrichtung vor dem Fahrgastunterstand auf der Höhe der mittleren bzw. hinteren Tür des haltenden Busses;</li> <li>Ausnahmen: Bei Platzmangel, z.B. schmaler Gehweg &lt;2,50m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten → Platzierung auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand; Wenn dann auch keine Einhaltung des Mindestflächenbedarfs für Rollstuhlfahrer: Prüfung einer Verlegung der Haltestelle</li> <li>Position: keine Einschränkung des Mindestflächenbedarfs für Rollstuhlfahrer</li> <li>Lackierung: Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum einheitlich</li> <li>Bei FGU: Anordnung des Haltestellenmasts in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m; Bei Platzmangel: Anordnung des Haltestellenmasts direkt neben dem FGU möglich</li> </ul>	DIN 18040-3 H BVA Eigene Empfehlungen HVV- Mindeststandard vgl. Planskizze Kategorie C

Bauliches oder infrastrukturelles Element	Merkmalsausprägung oder Eigenschaft	Mindestanforderung und Empfehlung	Grundlagen
Möblierung/ Ausstattung	Aushangkasten/ Aushangfahrplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Befestigung an jeder Haltestelle am Haltestellenmast, Ausnahme: Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine</li> <li>• Befestigung: Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante), mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m</li> <li>• Max. zwei Aushangfahrpläne übereinander</li> <li>• Bei mehr als zwei Aushangfahrplänen: Einsatz einer größeren Vitrine oder alternativ ein Rondell mit mehreren Aushangseiten</li> </ul>	DIN 32975 HVV Mindeststandard



#### 4.4 Kategorie B

Grundsätzlich gelten bei der Kategorie B zunächst die gleichen Anforderungen an eine Ausstattung zur Erleichterung der ÖPNV-Nutzung motorisch und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste wie bei den Haltestellen der Kategorie C, d.h. die Mindestanforderungen an Abmessungen und Neigungen sind gleich. Es sollte also ein niveaugleicher Einstieg in den Bus bei Einhaltung der Erreichbarkeit der Wartefläche sowie der Schaffung ausreichender Rangierräume gewährleistet sein. Angesichts der anzunehmenden stärkeren Verknüpfungsanforderung mit einem oder mehreren weiteren Haltestellenpositionen, die gegebenenfalls einen Wechsel der Abfahrtsposition oder des Verkehrsmittels mit einschließt, muss bei den nachfolgend vorgeschlagenen Haltestellen sowohl topographisch als auch in Sachen Zugänglichkeit auf eine vollständige barrierefreie Wegeleitung Wert gelegt werden.

Zur Verbesserung der Orientierung für Sehbehinderte und Blinde sollte ein vollständiges taktiles und optisch kontrastreiches Leitsystem mit Bodenindikatoren nach DIN 32984 angelegt werden. Dazu gehört, dass Beginn und Ende des Haltestellenbereiches mit zusätzlichen Auffindestreifen gekennzeichnet werden und neben dem Aufmerksamkeitsfeld am Einstieg auch ein Leitstreifen (Rippenplatten) parallel zur Haltestellenkante in ausreichendem Abstand zu der Kante (mind. 60 cm) zwingend installiert wird. Der Haltestellenmast sollte in das Leitsystem mit eingebunden sein und zur Unterscheidung von sonstigen in Verkehrsräumen verwendeten Masten z.B. eckig ausgeführt werden. Das Leitsystem verbindet alle relevanten Haltestelleneinrichtungen mit Rippenplatten in Bewegungsrichtung und, wenn diese geändert wird, mit sog. Richtungsfeldern. In der Kategorie B kann die planerische Anwendung sonstiger Leitelemente unter Umständen sinnvoll sein, im Sinne einer einheitlichen Systematik sind solche Maßnahmen aber nur in Einzelfällen umzusetzen und müssen einer individuellen Prüfung unterzogen werden.

Es sind überdachte Warteflächen zur Verfügung zu stellen, die bestimmten Erfordernissen für die Nutzung durch in ihrer Mobilität und/oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste entsprechen. Ein Fahrgastunterstand muss demnach zwischen oder neben den Sitzen mindestens 1,50 m Rangierfläche zur Seite und in die Tiefe bieten können.

Wegen der erhöhten Menge von Fahrplänen, Lageplänen oder Sonderinformationen ist statt eines oder mehrerer Fahrplankästen zudem eine beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine bereitzustellen, entweder freistehend oder in der Rückwand des Fahrgastunterstandes im Bereich der Rangierfläche auf einer mittleren Lesehöhe von 1,40 m.

Haltestellen der Kategorie B sollten mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet sein. Um sensorisch eingeschränkten Menschen ein systematisches Auffinden des DFI-Mastes zu ermöglichen, ist dieser einheitlich zentral auf der Wartefläche aufzustellen. Dabei darf der Abstand zu den Bodenindikatoren nicht weniger als 60 cm betragen sowie die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m im Bereich der 2. Tür nicht einschränken. Der DFI-Mast ist mit einem Lautsprecher und Abfragetaster zur Wiedergabe einer akustischen Fahrgastinformation auszuführen. Der Anzeigebildschirm am Mast ist gut lesbar in einer Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn hin ausgerichtet.

Generell ist an einer Haltestelle der Kategorie B natürlich auch für eine ausreichende Beleuchtung zu sorgen, d.h. eine beispielsweise dafür vorgesehene Straßenlaterne muss ausreichend hell und innerhalb der Querausdehnung des Wartebereiches aufgestellt sein sowie innerhalb der Längsausdehnung möglichst so, dass ausreichende Lichtverhältnisse an allen Einrichtungen der Haltestelle gegeben sind.

Querung und Zugang sind als getrennte Querungsstellen gemäß DIN 18040-3 auszuführen, also mit Auffindestreifen und einem Richtungsfeld unmittelbar vor der 6 cm hohen Bordsteinkante, das  $\geq 30$  cm in den Gehweg hineinragt. Bei fehlenden sonstigen Leitelementen muss mindestens ein Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Linie des Gehwegs vorgesehen werden. Nebenliegend dieser Querungsstelle muss eine Nullabsenkung von einem Meter Breite mit vorliegendem Aufmerksamkeitsfeld (Rippen quer zur Querungsrichtung) eingeplant werden, um auch mobilitätseingeschränkten Personen das Erreichen der Wartefläche zu ermöglichen.

Neben den bei Kategorie C gestellten Anforderungen und Empfehlungen werden also bei Kategorie B zusätzlich Folgende gestellt:

**Tabelle 11: Mindestanforderungen Kategorie B**

Bauliches oder infrastrukturelles Element	Merkmalsausprägung oder Eigenschaft	Mindestanforderung und Empfehlung	Grundlagen
Möblierung/ Ausstattung	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anordnung: zentral auf der Wartefläche</li> <li>• Keine Einschränkung der einbaufreien Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen im Bereich der 2. Tür</li> <li>• Abstand von Bodenindikatoren: mind. 60 cm</li> <li>• Befestigung: Anzeigebildschirm in einer Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante), Ausnahme: 2,30 m</li> <li>• Ausrichtung: in Richtung der Fahrbahn</li> <li>• Position: Position auf Höhe der 2. Tür.</li> <li>• Bei FGU: Anordnung des DFI-Masts in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m. Bei Platzmangel: Aufstellung direkt neben dem FGU möglich</li> <li>• Ausführung: mit einem Lautsprecher und Abfragetaster zur Wiedergabe einer akustischen Fahrgastinformation</li> </ul>	DIN 32984 HVV- Erweiterter Standard Eigene Empfehlungen
Wartefläche	Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querung und Zugang: Mind. getrennte Querungsstelle mit 6 cm Bord + Nullabsenkung und den erforderlichen Bodenindikatoren: Mind. ein Richtungsfeld unmittelbar vor der Bordsteinkante, das &gt; 30 cm in den Gehweg hineinragt, bei fehlenden sonstigen Leitelementen: mind. ein Aufmerksamkeitsfeld an der inneren Linie des Gehwegs; Aufmerksamkeitsfeld Rippen quer zur Querungsrichtung vor Nullabsenkung</li> </ul>	vgl. Planskizze Kategorie B Eigene Empfehlungen
Wartefläche	Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neben Einstiegsfeld und Auffindestreifen ist auch bei Einfachhaltestellen der Kategorie B ein Leitstreifen zu installieren</li> </ul>	Eigene Empfehlungen

## 4.5 Kategorie A

Die mögliche Vollausrüstung für eine barrierefreie Haltestelle, die in erster Linie für Verknüpfungshaltestellen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen vorbehalten sein sollte, umfasst alle Zusätze, die den Ein-, Aus- und Umstieg für alle Einschränkungsformen ohne fremde Hilfe nicht nur möglich machen, sondern möglichst unkompliziert und schnell vonstatten gehen lassen. Dazu muss in allen Fällen neben der Unterstützung motorischer Einschränkungen mit Sonderborden, Absenkungen oder im Extremfall Aufzügen das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet werden, d.h. für sensorische Einschränkungen eines Sinnes müssen mindestens zwei andere Sinne angesprochen werden können. Da Geruchs- und Geschmackssinn hierfür nicht in Frage kommen, müssen Sehbehinderte sowohl taktil als auch akustisch unterstützt werden, Gehörlose ebenso taktil wie optisch. Dazu kommen kognitive Einschränkungen wie Orientierungsschwächen oder Leseschwächen bis zum Analphabetismus, die über deutliche akustische Ansagen, optische Leitsysteme und Fahrgastinformationen in einfacher Sprache und ggf. dem Einsatz von universell sinnhaften, standardisierten Piktogrammen unterstützt werden können.

Der wichtigste Ausstattungsgegenstand ist eine in das Leitsystem integrierte elektronische DFI (Dynamische Fahrgastinformation), die Abfahrten mit Bussteigen anzeigt und mit einem Schalter für akustische Ansagen versehen ist. Eine akustische Unterstützung kann z.B. auch über eine App auf dem Mobiltelefon ergänzt werden, aber für eine Alleinlösung muss die Nutzungsschwelle für z.B. Senioren mindestens berücksichtigt werden.

Bei Umsteigesituationen mit komplizierter Wegeleitung ist mindestens ein vollständiges optisches und taktilen Leitsystem über barrierefreie Zu- und Abgänge notwendig. Optimal wäre es - vorausgesetzt die Finanzierung kann entsprechend gesichert werden - wenn auch die Übergänge zwischen den einzelnen Abfahrtspositionen einbezogen werden. Bei ausschließlich straßengebundene Kategorie A-Haltestellen müssen die Zu- und Abgänge sichere Querungsmöglichkeiten bieten, die ggf. über akustische Signalgeber verfügen. Die Bodenindikatoren müssen direkt bei den (auf Fahrbahnniveau abgesenkten und mit strukturierter Oberfläche versehenen) Übergängen ansetzen und alle Abfahrtspositionen sinnvoll und nachvollziehbar verknüpfen. Wegen des Anschlusses an ein systematisch geschlossenes taktilen Leitsystem mit Bodenindikatoren ist eine sog. differenzierte Querung (=Zugang) vorgesehen, die über einen Teil ihrer Breite eine Nullabsenkung bietet und mit Aufmerksamkeits- und Richtungsfeldern für blinde Personen ausgestattet ist. Zusätzlich können an z.B. Geländern und Haltegriffen taktile Hinweise verbaut werden (s.u.), für die Wegeleitung zwischen Abfahrtspositionen können Hinweisstelen mit



taktilen Schildern in Frage kommen. Dass die gesamte Anlage (kombinierter Wartebereich) auf mind. 20 cm über Fahrbahnniveau angehoben ist, Niveauleichungen und Gefälle unter 3 % bzw. ggf. 6 % gehalten sind, die hohen Kontrastwerte für Sondersteine

eingehalten werden und ausreichende Rangier- und Abstellflächen in Relation zu allen Einrichtungen vorhanden sind, wird vorausgesetzt. Die grundsätzliche Form des betreffenden Bussteiges ist von vielen planerischen Variablen abhängig, so dass für die Planskizze die häufige Variante des Mehrfachbussteiges zugrunde gelegt wird.

## 4.6 Checkliste Ausbauplanung

Aus den vorgeschlagenen Haltestellenausstattungen der Kategorien A bis C lassen sich zur Bauplanung hinsichtlich der Barrierefreiheit zusammengefasst folgende Kriterien auf die einzelnen Ausbaustufen anwenden:

**Tabelle 12: Checkliste Haltestellenausstattung in Abhängigkeit der Ausbaustandards**

Kriterium	Erläuterung	Kat. A	Kat. B	Kat. C
Rangier- und Warteflächen	mind. 1,50 m x 1,50 m zu jeder Einrichtung, mind. 2 m zur Haltestellenkante.	X	X	X
Haltestellenkantenhöhe	mind. 20 cm, max. 22 cm / Niveauunterschied Kante/Busboden max. 3 cm, Restspalt < 5 cm	X	X	X
Haltestellenkantenlänge	mind. 12 m, um Ausstieg an hinterer Tür (bei Gelenkzügen mittlerer Tür) barrierefrei zu gestalten	X	X	X
Haltestellenkante Bauart	Sonderbordstein/Kombibord mit Anfahrhilfe zur Restspaltminimierung, taktile Oberfläche oder Aufmerksamkeitsindikator; gerade Haltestellenkante mind. 12 m; parallele Anfahrt muss möglich sein.	X	X	X
Haltestellenbereich	Längsgefälle max. 3 %; Quersgefälle max. 2,5%	X	X	X
Fahrgastinformation	ausreichende Schriftgrößen, Leuchtdichtekонтраст von mindestens 0,4, Aufhängung in sinnvoller Höhe	X	X	X
Zugang (eingeschränkt)	gemeinsame gesicherte Querungsstelle mit abgesenktem und abgerundetem Bordstein, 3 cm von Fahrbahnniveau.		X	X
Fahrgastunterstand	Seitenwände transparent mit Warnmarkierung; mind. 1,5 m x 1,5 m Rangier- und Wartebereich; Vitrine beleuchtet mit sinnvoller mittlerer Lesehöhe (ca. 1,40 m)	X	X	X
Leitsystem	taktil (richtungsweis mit Rippen, Aufmerksamkeitsfelder mit Noppen) sowie optisch (Leuchtdichtekонтраст); Einbezug der wichtigsten Einrichtungen (Mast, FGU)	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation	Digitale Ankunfts- und Abfahrtsanzeige mit akustischem Ansagesystem per Knopfdruck	X	X	
Taktile Wegeleitung	Hinweisschilder (Stelen) mit taktiler Oberfläche zur Wegeleitung	X		
Zugang	vollständig barrierefrei mit taktiler, optischer und akustischer Unterstützung durch Lichtsignalanlage mit akustischem Hinweisgeber, Fahrbahnniveauabsenkung an Übergangsstellen mit taktiler Oberfläche und vollständiger Anbindung an das Leitsystem der Haltestelle.	X		
Stabiler Straßenunterbau im Bereich der Haltestelle	Im unmittelbaren Haltebereich dürfen keine Fahrbahnbeläge und – unterbauten verwendet werden, die durch Witterung und beständige Befahrung mit schweren Fahrzeugen absinken könnten. Vorhandene Unebenheiten sind zur Einhaltung gleichmäßiger Kantenhöhen und zum Schutz der Fahrzeuge bei Sonderborden unerlässlich	X	X	X

Die Kategorie D wird hier nicht berücksichtigt, denn sie wird bei Haltestellen angewandt, die aufgrund ihres zu begründenden Ausnahmestatus eine intensivere Einzelfallbetrachtung verlangen und individuellere Planungsvoraussetzungen haben.

## 5. Hinweise zum Neu-/Ausbau von Bushaltestellen

Die folgenden Kapitel geben eine Übersicht, welche Merkmale und Eigenschaften beim Neu- bzw. Umplanen von Bushaltestellen berücksichtigt werden müssen.

### 5.1 Haltestellen im Seitenraum

Im Sinne der Barrierefreiheit sollte aufgrund der in Abschnitt 2.1 beschriebenen Vor- und Nachteile auf Busbuchten verzichtet und stattdessen Buskaps oder Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand errichtet werden. Allerdings haben Buskaps bzw. Haltestellen mit Halt am Fahrbahnrand auch Einsatzgrenzen, wodurch Busbuchten wiederum vorteilhaft wären. Die Einsatzgrenzen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

**Tabelle 13: Einsatzgrenzen Kap, Bucht, Fahrbahnrand<sup>17</sup>**

Taktfolgezeit	Zweistreifige Hauptverkehrsstraße			Vierstreifige Hauptverkehrsstraße		
	Fahrbahnrand	Buskap	Bushaltebucht	Fahrbahnrand	Buskap	Bushaltebucht
2 Minuten	bis ca. 500 Kfz/h und Richtung	bis ca. 500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 500 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.500 Kfz/h und Richtung
5 Minuten	bis ca. 630 Kfz/h und Richtung	bis ca. 630 Kfz/h und Richtung	ab ca. 630 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.500 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.500 Kfz/h und Richtung
10 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	ab ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.800 Kfz/h und Richtung
15 Minuten	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 710 Kfz/h und Richtung	ab ca. 710 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	bis ca. 1.800 Kfz/h und Richtung	ab ca. 1.800 Kfz/h und Richtung

### 5.2 Struktur von Bodenindikatoren

Neben den in Abschnitt 2.2 erfassten Bodenindikatoren gibt es weitere, welche aber aufgrund der Komplexität nicht erfasst worden. Dazu zählen Richtungsfeld, Aufmerksamkeitsfeld, Sperrfeld, Begrenzungstreifen und Begleitstreifen.

- Aufmerksamkeitsfeld: kennzeichnet Niveauwechsel und Gefahrenstellen wie z.B. Oberkanten von Treppen
- Richtungsfeld: kennzeichnet Fußgängerfurten bzw. Überquerungsstellen, erforderlich, wenn Auffindestreifen auf die Überquerungsstelle führen
- Sperrfeld: Anzuordnen im Bereich von Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe dort, wo die Bordhöhe weniger als 3cm beträgt
- Begrenzungstreifen: erforderlich zur taktil und visuell wahrnehmbaren Trennung des Gehbereiches von niveaugleichen Verkehrsflächen anderer Verkehrsarten
- Begleitstreifen: erforderlich, wenn visueller oder taktile Kontrast von Bodenindikatoren zu anderen Bodenbelägen nicht gegeben ist. Anordnung beidseitig zum Bodenindikator

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammenfassung der Struktur von Bodenindikatoren in Abhängigkeit ihrer jeweiligen Funktion.

<sup>17</sup> Vgl. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs EAÖ, S. 62

Tabelle 14: Eignung der Struktur von Bodenindikatoren in Abhängigkeit der Funktion<sup>18</sup>

	rippenartige Strukturen	noppenartige Strukturen	Pflasterbeläge und andere Oberflächenstrukturen
Leitstreifen	X	(o)	(X) <sup>3)</sup>
Abzweigfeld	-	X	X
Auffindestreifen	X <sup>1)</sup>	X <sup>2)</sup>	(X) <sup>3)</sup>
Einstiegsfeld	X <sup>4)</sup>	(o)	(X) <sup>3)</sup>
Aufmerksamkeitsfeld	(o)	X	-
Richtungsfeld	X <sup>5)</sup>	-	-
Sperrfeld	X <sup>4)</sup>	-	-
Begrenzungsstreifen	-	(X) <sup>7)</sup>	X
Begleitstreifen	-	-	X <sup>6)</sup>
<p>X: geeignet (X): nur bedingt geeignet (o): nur in Sonderfällen, wenn bereits umfangreiche und einheitliche andere Bereiche entsprechend gestaltet sind und eine Systemumstellung daher nicht in Frage kommt - nicht geeignet</p> <p>Allgemeiner Hinweis: Der zu erzielende taktile, visuelle und akustische Kontrast hängt von der konkreten Ausführung und vom sachgerechten Einbau vor Ort ab.</p>		<p><sup>1)</sup> bei Haltestellen und als Zielführung zu sonstigen Zielen mit Ausnahme von Querungsstellen; Anordnung parallel zur Gehrichtung, aus der auf den Auffindestreifen zugelaufen wird <sup>2)</sup> als Zuführung zu Querungsstellen <sup>3)</sup> wenn z.B. denkmalpflegerische Aspekte keine andere Lösung zulassen. Tastqualität und visueller Kontrast sollten den Anforderungen von "klassischen" Bodenindikatoren weitgehend entsprechen. <sup>4)</sup> Rippenrichtung parallel zum Bord <sup>5)</sup> Rippenrichtung in Laufrichtung <sup>6)</sup> ebene, nicht profilierte Struktur <sup>7)</sup> nur wenn eine Verwechslungsgefahr mit herkömmlichen Noppenfeldern auszuschließen ist und die Struktur sonst nicht zum Einsatz kommt</p>	

Mit Erfüllung der grundlegenden Maßnahmen an den jeweils betroffenen oder allen Haltestellen ist ein Grundstandard festgelegt, auf dessen Basis die Beachtung der den jeweiligen Kategorien unterliegende Ausbaustandard angewendet werden kann.

### 5.3 Überquerungsanlagen

Allgemein sind Überquerungsanlagen unabhängig von der Verkehrsbelastung insbesondere an Haltestellen mit entsprechenden Bodenindikatoren zu empfehlen. Überquerungsanlagen sind vor allem dann notwendig, wenn ein ausgeprägter Überquerungsbedarf vorliegt, die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt oder die Verkehrsstärke mehr als 500 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h liegt. Grundsätzlich sind die Einsatzbereiche für verschiedene Arten von Überquerungsanlagen von Umfeldbedingungen und Nutzungen abgängig. Die nachfolgende Grafik zeigt die Einsatzbereiche

<sup>18</sup> Vgl. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, S. 37



verschiedener Arten von Überquerungsanlagen abhängig von den jeweiligen Verkehrsstärken und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

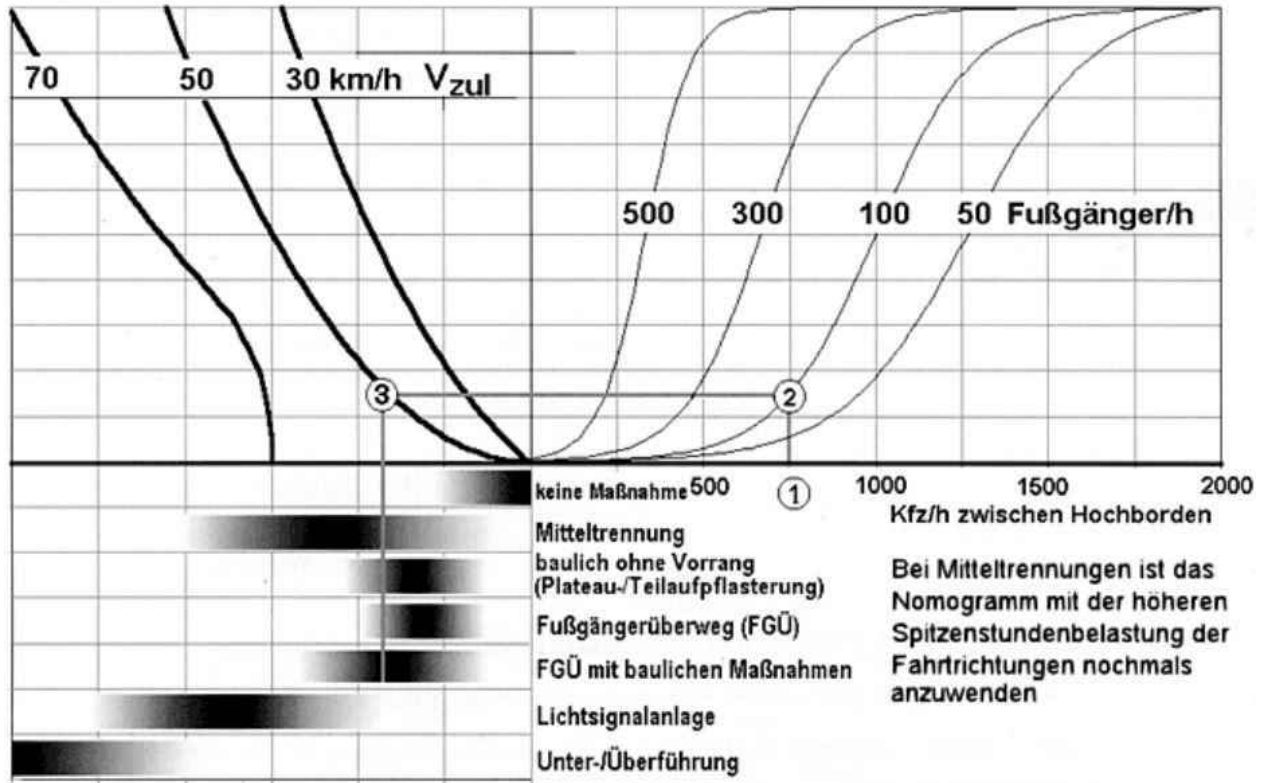


Abbildung 4: Einsatzbereiche von Überquerungsstellen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreite unter 8,50 m <sup>19</sup>

## 5.4 Baustoffe und Befestigungen für Busverkehrsflächen

Im Allgemeinen werden Busverkehrsflächen sehr stark beansprucht und unterliegen besonderen Beanspruchungen aufgrund folgender Aspekte:

- steigende Achslasten der Busse
- hohe Reifendrücke durch verkleinerte Reifenabmessungen
- hohe Frequentierung
- große statische und dynamische Belastungen
- große Wärmeabstrahlung der Busse insbesondere bei Verweilzeiten
- große Horizontalbeanspruchung (Schubkraft) durch häufiges Halten, Bremsen und Beschleunigen
- langsames und infolge hoher Einstiegsborde spurtreues Fahren
- Fahren von engen Kurven
- Wärmeabstrahlung der Busse
- ggf. große Längs- und Querneigung
- ggf. starke Sonneneinstrahlung (Südlage)

Die Folgen einer zu großen Belastung sind bei Asphaltbefestigungen:

- Verformungen, die bis in die Binderschicht hineinführen

<sup>19</sup> Vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, S.88



- Spurrinnen → ansammelndes Wasser → Gefahr bei Gefrieren, Belästigung wartender Fahrgäste
- Längsunebenheiten
- Risse
- Schlaglöcher

Die Folgen einer zu großen Belastung sind bei Betonbefestigungen:

- Netz- und Einzelrissen
- vertikale Plattenbewegungen
- Aufwölbungen der Asphaltdecke im Übergangsbereich der Beton-Asphaltdecke
- Eckabrüchen

Die Folgen einer zu großen Belastung sind bei Pflasterbefestigungen:

- Spurrinnen
- Längsunebenheiten
- lose und gebrochene Pflastersteine
- horizontale Verschiebungen im Pflaster
- bleibende Verformungen
- offene Fugen

Bereits eine detaillierte Planungsphase ist für eine lange Nutzungsdauer von Busverkehrsflächen unabdingbar. Maßgebend für die Planung und Konstruktion von Busverkehrsflächen ist die durch den Busverkehr verursachte besondere Verkehrsbelastung. Dabei enthalten die RStO 12 für die Ermittlung der Belastungsklasse zwei Rechenmethoden sowie eine Tabelle, nach der die Belastungsklasse anhand der Anzahl der Busse/Tag abgelesen werden kann. Grundsätzlich sollte aber nach einer der Rechenmethoden vorgegangen werden, da dort Gewicht und Größe der Busse berücksichtigt werden und die Ermittlung der Belastungsklasse somit genauer ist.

Die Länge von Bushaltestellen ergibt sich gemäß „Merkblatt für den Bau von Busverkehrsflächen“ (Ausgabe 2000) aus der ca. 20 Meter langen Verzögerungsstrecke, der erforderlichen Haltestellenlänge entsprechend des Bustyps und ca. 10 Meter langen Beschleunigungsstrecke. Bei Fahrbahnertüchtigungen sind diese dementsprechend 20 Meter vor und 10 Meter hinter der Haltestelle vorzusehen. Für eine lange Nutzungsdauer und einen geringen Erhaltungsaufwand ist nicht jede Bauweise bzw. jeder Baustoff für Busverkehrsflächen geeignet. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es nicht die perfekte Bauweise bzw. den perfekten Baustoff für dauerhafte Busverkehrsflächen gibt, da jede Bauweise ihre Vor- und Nachteile hat und insbesondere die oben genannten Aspekte wie Verkehrsbelastung und topographische Lage für jede Bushaltestelle unterschiedlich ausfallen können.

Allerdings kann eine Einschränkung bei den Baustoffen und Bauweisen getroffen werden:

Asphaltbauweise: Die Asphaltbauweise hat den wesentlichen Vorteil der kurzen Bau- und Sperrzeiten. Eine Verkehrsfreigabe kann bereits nach 24 Stunden nach Fertigstellung der Asphaltdeckschicht bzw. frühestens nach 36 Stunden für Asphaltdeckschichten auf nicht ausgekühlter Unterlage erfolgen<sup>20</sup>. Zudem besteht durch die fugenarme Bauweise ein geringerer Pflege- und Erhaltungsaufwand als bei Beton- oder

---

<sup>20</sup> ZTV Asphalt-StB 07/13: Abschnitt 1.3 Baugrundsätze, Seite 14

Pflasterdecken, schnelle, kostengünstige und punktuelle Sanierungen und Aufbrüche sind ebenfalls möglich. Nachteilig sind das Verformungsrisiko, keine Resistenz gegenüber Kraftstoff und Lösungsmittel sowie eine Qualitätsminderung bei Handeinbau.

Der Spurrinnenbildung kann aber durch Wahl eines geeigneten Mischgutes, eines geeigneten Schichtenverbunds und Überwachung der Einbautemperatur vorgebeugt werden. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass Haltestellen, die weniger als 90 mal pro Tag angefahren werden, der Ausbau in Asphaltbauweise erfolgen kann. Ausnahmen erfolgen bei langen Verweildauern der Busse an Bushaltestellen (z.B. Linienendhaltestellen wegen der großen nach unten entweichenden Hitze der Busse) und thermischen Einwirkungen (Sonneneinstrahlung) wie z.B. bei einer Ost/West-Ausrichtung der Längsachse oder Südhanglage, da eine Erwärmung der Asphaltdeckschicht zu Verformungen und starken Spurrinnen beiträgt. Bei der Wahl der Asphaltbauweise ist die Wahl des richtigen Asphaltmischgutes wichtig. Eine Übersicht gibt die nachfolgende Tabelle für die Asphaltart als Asphaltdeckschicht:

**Tabelle 15: Eignung der Asphaltbaustoffe für Busverkehrsflächen**

Asphaltbauweise	
SMA	X
PA	-
AC	(X) <sup>1)</sup>
MA	-
PMA	-
PUA	X
GmA	(X) <sup>2)</sup>
HVA	X <sup>3)</sup>
X: geeignet (X): nur bedingt geeignet - nicht geeignet  1) nur Bk <sub>0,3</sub> bis Bk <sub>10</sub> 2) genau Abwägung der Vor- und Nachteile erforderlich 3) Verwendung von SMA oder AC	

**Betonbauweise:** Die Betonbauweise bietet aufgrund der Plattenwirkung eine gute Lastverteilung und ist deshalb verformungsstabil und hat auch bei hohen Belastungen eine lange Nutzungsdauer. In Deutschland war die Betonbauweise besonders in den neuen Bundesländern eine Bauweise, die zunächst eine breite Anwendung fand, doch immer mehr durch die Asphalt- oder Pflasterbauweise ersetzt wurde. Zwar erfährt seit wenigen Jahren die Betonbauweise wieder eine zunehmende Bedeutung, doch mittlerweile ist die Betonbauweise im kommunalen Bereich fast vollständig verschwunden. Die Gründe hierfür liegen vor allem in der fehlenden Akzeptanz der Bauweise, aber auch andere Aspekte bzw. Nachteile fallen ins

**Gewicht:** So sind die Herstellkosten höher als bei anderen Bauweisen, die Planung ist aufwendig, die Bau- und Sperrzeiten dauern lang, der Erhaltungsaufwand durch eine regelmäßige Fugenpflege ist erforderlich und hoch, bei im kommunalen Bereich vorkommenden Aufgrabungen besteht ein hoher Aufwand und es wurden schlechte Erfahrungen bezüglich des komplexen Einbaus, Instandhaltungsmaßnahmen sowie Maßnahmen an Ver- und Entsorgungseinrichtungen gemacht.

Ein Paar dieser Gründe können aber auch (zumindest teilweise) widerlegt werden:

- Die langen Bau- und Sperrzeiten können durch den Einsatz von frühhochfestem Beton deutlich reduziert werden. Gemäß ZTV Beton-StB 07 muss die Betondecke eine Mindestdruckfestigkeit von 26 N/mm<sup>2</sup> erreichen, bevor sie für den Verkehr freigegeben wird<sup>21</sup>. Diese Festigkeit kann mit frühhochfestem Beton in wenigen Stunden erreicht werden.
- Bei Berücksichtigung der technischen Grundsätzen und Nutzung der richtigen Technik sind Aufgrabungen von Betondecken wieder schnell zu schließen.

Bezüglich der Wirtschaftlichkeit der Betonbauweise ist Folgendes festzuhalten:

Die Herstellkosten für die Betonbauweise sind grundsätzlich 10 – 20 % höher als für die Asphaltbauweise<sup>22</sup>. Bei Betrachtung der längeren Nutzungsdauer (30 Jahre) wird aber deutlich, dass die Asphaltbauweise teurer als die Betonbauweise ist. Dies liegt vor allem an dem geringeren Aufwand für Unterhalt und Erhalt der Betonbauweise im Lebenszyklus.

**Pflasterbauweise:** Die Pflasterbauweise ist grundsätzlich wegen der flexiblen Bauweise, der hohen Gestaltungsvielfalt und der guten baulichen Integrierbarkeit geeignet, sollte aber nur bei gering belasteten Busverkehrsflächen eingesetzt werden (max. 150 Busse/Tag<sup>23</sup>). Gemäß RStO 12 Tafel 3 ist die Pflasterbauweise nur für die Belastungsklassen Bk<sub>0,3</sub> bis Bk<sub>3,2</sub> geeignet<sup>24</sup>. Zudem ist eine Fugenpflege in regelmäßigen Abständen erforderlich und es kommt zu höheren Lärmemissionen.

**Halbstarre Deckschicht:** Die Halbstarre Deckschicht ist eine sinnvolle Alternative zu den herkömmlichen Bauweisen wie Asphalt, Beton oder Pflaster und bietet ebenfalls wie Beton eine lange Lebensdauer. Sie eignet sich für den Bau von Busverkehrsflächen gut, dennoch sollten bei dieser Bauweise vor allem die Längs- und Querneigungen (max. 4%) sowie die witterungsabhängige und überwachungsintensive Ausführung berücksichtigt werden.

**Whitetopping/Blacktopping:** Die aus Amerika stammenden Bauweisen „Whitetopping“ und „Blacktopping“ sind ebenfalls welche, die sich gut für den Einsatz von Busverkehrsflächen eignen. Zu berücksichtigen ist hier insbesondere eine Mindestdicke der verbleibenden „Restkonstruktion“.

<sup>21</sup> ZTV Beton-StB 07: Abschnitt 3.3.5, Verkehrsfreigabe, Seite 51

<sup>22</sup> Ehrlich, N.: Betondecken – nicht nur auf Autobahnen, (beton, 11/2010), Seite 434

<sup>23</sup> FGSV, Merkblatt für den Bau für Busverkehrsflächen, 2000: Seite 11 f

<sup>24</sup> RStO 12, 2012: Tafel 3, Seite 21

## 6. Methodik Ausbauprioritäten / Kostenschätzung

Die Übersicht der auszubauenden Haltestellen beinhaltet die Haltestellen, bei denen eine mit den Erfassungsmerkmalen begründbare Differenz zwischen Ziel- und Ist-Kategorie besteht. Die reine Differenz des Nutzwertes kann nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden, da sich je nach Nutzwert (Ziel oder Ist) die untersuchten Kriterien unterscheiden und entsprechend nicht vergleichbar sind.

Die Abschätzung der Ausbaurkosten wird an elementaren Ausstattungs-Baugruppen vorgenommen, die für die Barrierefreiheit relevant sind:

- (abgerundetes oder doppelt profiliertes) Sonderbord mit > 18 cm Höhe:
  - Schätzgrundlage: Standardpreis je SB-Stein, dem Kataster entnommene anzustrebende Länge des Haltebereiches, Aufwandspauschale
- Bodenindikatoren:
  - Schätzgrundlage: Durchschnittspreis Bodenindikatorplatte, kumulierte Plattenanzahl aller vorzusehenden Leitsystemelemente gem. DIN 32984, Aufwandspauschale
- Fahrgastunterstand:
  - Erfahrungswert; Metall-/Glasunterstand, 3-Feld, mit Sitzgelegenheit, Aufstellung durch Hersteller
- Dynamische Fahrgastinformation
  - Erfahrungswert; 4-zeiliger Kompaktanzeiger
- Korpus (Untergrund) / Oberfläche
  - Erfahrungswert Tiefbaukosten je qm Wartebereich nach Kataster: Auflassung, Erhöhung Fußgängerbereich, Pflaster
- Querung/Zugang:
  - Pauschalwerte nach Querungsgestaltung: Anzahl Bordsteine, Bodenindikatoren
- Mast/Fahrgastinformation:
  - Erfahrungswert Ausstattung (Mast, Beschilderung, Fahrplankästen, Abfallsammler) zzgl. Tiefbau (Fundamentierung/Bodenhülse)

Die abgeschätzten Werte sind entsprechend keine Angaben mit Anspruch auf Exaktheit, sondern dienen als Planungsrahmen für Mittelbereitstellung und budgetorientierte Zeitplanung. Es sollte für Planungs- und sonstige Nebenkosten entsprechend immer mit einem angemessenen Spielraum kalkuliert werden. Die gesamten auf Grundlage des Konzeptes zu erwartenden Investitionsaufwendungen für alle auszubauenden Haltestellen im Landkreis beläuft sich auf ca. 9,35 Mio. Euro.

## 6.1 Amt Altenpleen

Tabelle 16: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Altenpleen

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Altenpleen	Kramerhof	3026-2	Kramerhof	D	C	14.401,60 €	
Altenpleen	Preetz	3028-1	Schmedshagen Dorf	D	C	18.553,60 €	
Altenpleen	Preetz	3029-0	Krönnevitze	D	C	14.401,60 €	
Altenpleen	Altenpleen	3032-2	Altenpleen Schule	D	C	15.531,60 €	
Altenpleen	Prohn	3035-1	Prohn Sportplatz	D	C	9.591,60 €	
Altenpleen	Klausdorf	3037-1	Klausdorf Ortseingang	D	C	19.591,60 €	
Altenpleen	Klausdorf	3037-2	Klausdorf Ortseingang	D	C	15.785,60 €	
Altenpleen	Klausdorf	3038-1	Solkendorf	D	C	18.207,60 €	
Altenpleen	Klausdorf	3038-2	Solkendorf	D	C	19.591,60 €	
Altenpleen	Groß Mohrdorf	3043-1	Bisdorf	D	C	4.055,60 €	
Altenpleen	Altenpleen	3050-0	Neuenpleen	D	C	6.569,60 €	
Altenpleen	Altenpleen	3053-0	Nisdorf Wendeplatz	D	C	6.823,60 €	
Altenpleen	Klausdorf	3056-1	Klausdorf Arzt	D	C	17.515,60 €	
Altenpleen	Preetz	3186-1	Schmedshagen Ausbau	D	C	18.299,60 €	
Altenpleen	Prohn	3192-0	Prohn Schule	D	C	17.861,60 €	
Altenpleen	Prohn	3192-2	Prohn Schule	D	C	16.131,60 €	
Altenpleen	Kramerhof	3209-1	Groß Kedingshagen	D	C	15.531,60 €	
Altenpleen	Kramerhof	3209-2	Groß Kedingshagen	D	C	5.439,60 €	
Altenpleen	Kramerhof	7225-2	Abzweig Parow	D	C	16.131,60 €	
Altenpleen	Kramerhof	7227-2	Strelasund Kaserne	D	C	18.991,60 €	289.008,00 €

## 6.2 Amt Barth

Tabelle 17: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Barth

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Barth	Barth	2744-1	Barth Werft	C	B	38.512,40 €	
Barth	Barth	2745-1	Barth Hafen	C	B	23.642,40 €	
Barth	Barth	2745-2	Barth Hafen	D	B	40.012,40 €	
Barth	Barth	2750-3	Barth Bahnhof	C	B	15.607,60 €	
Barth	Pruchten	2731-1	Bresewitz Ort	D	C	21.321,60 €	
Barth	Barth	2741-3	Barth Tannenheim	D	C	17.861,60 €	
Barth	Barth	2742-2	Barth Siedlung	D	C	9.591,60 €	
Barth	Barth	2743-1	Barth Scharlackenweg	D	C	7.953,60 €	
Barth	Barth	2743-2	Barth Scharlackenweg	D	C	13.051,60 €	
Barth	Barth	2744-2	Barth Werft	D	C	17.261,60 €	
Barth	Barth	2746-1	Barth Grundschule	D	C	16.131,60 €	
Barth	Barth	2748-1	Barth Heizwerk	D	C	22.451,60 €	
Barth	Löbnitz	2755-2	Löbnitz Haupthst.	D	C	23.051,60 €	
Barth	Trinwillershagen	2760-1	Wiepkenhagen	D	C	14.399,60 €	
Barth	Trinwillershagen	2760-2	Wiepkenhagen	D	C	4.399,60 €	
Barth	Lüdershagen	2776-1	Lüdershagen Dorfmitte	D	C	16.131,60 €	
Barth	Lüdershagen	2777-0	Lüdershagen Wendeplatz	D	C	16.131,60 €	
Barth	Trinwillershagen	2814-1	Trinwillershagen Schule	D	C	8.553,60 €	
Barth	Barth	2817-1	Barth Gymnasium	D	C	9.591,60 €	
Barth	Barth	2819-1	Barth Süd	D	C	19.591,60 €	
Barth	Barth	2819-2	Barth Süd	D	C	20.283,60 €	
Barth	Saal	2917-1	Hessenburg Dorf	D	C	5.531,60 €	
Barth	Fuhlendorf	2928-2	Fuhlendorf Schule	D	C	18.899,60 €	
Barth	Fuhlendorf	2930-1	Bodstedt Hafen	D	C	14.493,60 €	
Barth	Fuhlendorf	2933-1	Gutglück	D	C	17.169,60 €	
Barth	Fuhlendorf	2935-1	Bodstedt Kirche	D	C	8.991,60 €	440.620,00 €

## 6.3 Amt Bergen auf Rügen

Tabelle 18: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Bergen auf Rügen

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Bergen auf R	Bergen	5066-1	Bergen Markt	C	B	24.129,40 €	
Bergen auf R	Bergen	5066-2	Bergen Markt	D	B	38.512,40 €	
Bergen auf R	Bergen	5001-8	Bergen Busbahnhof	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5002-2	Bergen Grundschule	D	C	18.991,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5006-1	Karow	D	C	19.591,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5087-1	Siggermow	D	C	17.953,60 €	
Bergen auf R	Garz/Rügen	5099-1	Garz Stadtmitte	D	C	17.607,60 €	
Bergen auf R	Garz/Rügen	5109-2	Maltzien Ort	D	C	14.055,60 €	
Bergen auf R	Gustow	5129-1	Gustow	D	C	15.093,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5199-2	Bergen Süd	D	C	18.991,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5200-1	Tilzow Ort	D	C	14.401,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5200-2	Tilzow Ort	D	C	14.401,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5258-2	Abzweig Streu	D	C	18.899,60 €	
Bergen auf R	Sehlen	5263-2	Sehlen Unterdorf	D	C	16.915,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5271-1	Abzweig Dumsevit bei Berg	D	C	12.671,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5271-2	Abzweig Dumsevit bei Berg	D	C	18.899,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5273-1	Zittvitz	D	C	12.071,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5273-2	Zittvitz	D	C	12.071,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5371-1	Bergen Feldstraße	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5371-2	Bergen Feldstraße	D	C	18.553,60 €	
Bergen auf R	Garz/Rügen	5445-3	Garz Wendeschleife	D	C	16.131,60 €	
Bergen auf R	Garz/Rügen	5445-4	Garz Wendeschleife	D	C	16.131,60 €	
Bergen auf R	Garz/Rügen	5445-5	Garz Wendeschleife	D	C	16.131,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5476-1	Bergen Sparkasse	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5476-2	Bergen Sparkasse	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5487-1	Tilzow Gewerbegebiet	D	C	18.207,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5487-2	Tilzow Gewerbegebiet	D	C	23.051,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5492-1	Bergen Finanzamt	D	C	15.439,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5492-2	Bergen Finanzamt	D	C	20.975,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5500-1	Bergen Sassnitzer Chaussee	D	C	23.051,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5500-2	Bergen Sassnitzer Chaussee	D	C	23.051,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5501-1	Bergen Waldstraße	D	C	16.569,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5538-1	Bergen Arndt-Heim	D	C	19.683,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5541-0	Bergen Familia	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5548-1	Bergen Aldi	D	C	17.953,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5553-2	Bergen Rügencenter	D	C	22.451,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5616-1	Bergen Sanakrankenhaus	D	C	18.991,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5618-1	Bergen Neuer Friedhof	D	C	17.953,60 €	
Bergen auf R	Bergen	5618-2	Bergen Neuer Friedhof	D	C	17.261,60 €	739.109,00 €

## 6.4 Amtsfreie Gemeinde Binz

Tabelle 19: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtsfreie Gemeinde Binz

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Binz	Binz	5037-1	Binz Kleinbahnhof Binz-Ost	C	B	18.405,40 €	
Binz	Binz	5037-2	Binz Kleinbahnhof Binz-Ost	C	B	26.746,40 €	
Binz	Binz	5039-1	Binz Ortsmitte	C	B	18.642,40 €	
Binz	Binz	5039-2	Binz Ortsmitte	C	B	19.353,40 €	
Binz	Prora	5032-0	Prora Wohnmobil-Oase	D	C	16.131,60 €	
Binz	Binz	5038-1	Binz Dünenstraße	D	C	17.953,60 €	
Binz	Prora	5043-1	Prora Galileo Wissenswelt	D	C	17.953,60 €	
Binz	Prora	5043-2	Prora Galileo Wissenswelt	D	C	17.953,60 €	
Binz	Prora	5260-2	Prora Naturerbezentrum/Ba	D	C	19.996,00 €	
Binz	Prora	5398-1	Prora Strandweg	D	C	6.131,60 €	
Binz	Prora	5398-2	Prora Strandweg	D	C	16.131,60 €	
Binz	Binz	5406-1	Binz Ecke Sonnenstraße	D	C	18.991,60 €	
Binz	Binz	5411-1	Binz Proraer Str.	D	C	18.299,60 €	
Binz	Binz	5413-1	Binz Lottumstraße	D	C	17.261,60 €	
Binz	Binz	5414-1	Binz Jugendherberge	D	C	18.299,60 €	
Binz	Binz	5415-2	Binz Grundschule	D	C	6.131,60 €	
Binz	Prora	5588-0	Prora Jugendherberge	D	C	12.671,60 €	
Binz	Prora	5588-2	Prora Jugendherberge	D	C	12.671,60 €	
Binz	Prora	5588-3	Prora Jugendherberge	D	C	12.671,60 €	
Binz	Prora	5589-1	Proraner Heide	D	C	13.709,60 €	
Binz	Prora	5589-2	Proraner Heide	D	C	13.709,60 €	339.817,20 €

## 6.5 Amt Darß/Fischland

Tabelle 20: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Darß/Fischland

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Darß/Fischla	Dierhagen	2704-1	Dändorf	D	C	22.451,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2704-2	Dändorf	D	C	18.991,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2705-1	Dierhagen Dorf	D	C	20.721,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2705-2	Dierhagen Dorf	D	C	18.991,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2707-1	Hotel Fischland	D	C	12.071,60 €	
Darß/Fischla	Wustrow	2710-1	Wustrow Süd	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Wustrow	2710-2	Wustrow Süd	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Wustrow	2711-1	Wustrow Leuchfeuer	D	C	13.223,60 €	
Darß/Fischla	Wustrow	2711-2	Wustrow Leuchfeuer	D	C	12.671,60 €	
Darß/Fischla	Wustrow	2712-2	Wustrow Mitte	D	C	8.299,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2713-2	Niehagen	D	C	18.207,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2714-1	Althagen	D	C	25.911,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2714-2	Althagen	D	C	22.451,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2715-1	Ahrenshoop Mitte	D	C	23.051,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2715-2	Ahrenshoop Mitte	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2716-1	Ahrenshoop Deich	D	C	18.299,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2716-2	Ahrenshoop Deich	D	C	18.299,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2717-1	Ahrenshoop Ost	D	C	18.991,60 €	
Darß/Fischla	Ahrenshoop	2717-2	Ahrenshoop Ost	D	C	16.223,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2718-1	Born Drei Eichen	D	C	17.169,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2718-2	Born Drei Eichen	D	C	16.823,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2719-2	Born Ibenhorst	D	C	16.823,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2720-1	Born Mitte	D	C	23.051,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2720-2	Born Mitte	D	C	17.861,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2721-1	Dierhagen Schule	D	C	12.071,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2721-2	Dierhagen Schule	D	C	15.531,60 €	
Darß/Fischla	Wieck am Darß	2724-1	Wieck Bäderstraße	D	C	15.785,60 €	
Darß/Fischla	Wieck am Darß	2725-1	Wieck Prerow Straße	D	C	18.553,60 €	
Darß/Fischla	Wieck am Darß	2726-1	Prerow Hafenstr	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Prerow	2727-1	Prerow Alter Bahnhof	D	C	17.953,60 €	
Darß/Fischla	Prerow	2727-2	Prerow Alter Bahnhof	D	C	18.991,60 €	
Darß/Fischla	Prerow	2728-1	Prerow Hertesburg	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Prerow	2728-2	Prerow Hertesburg	D	C	12.671,60 €	
Darß/Fischla	Born am Darß	2734-1	Born Einkaufszentrum	D	C	19.591,60 €	
Darß/Fischla	Dierhagen	2737-1	Dierhagen Kreuzung	D	C	16.477,60 €	626.176,00 €

## 6.6 Amt Franzburg-Richtenberg

Tabelle 21: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Franzburg-Richtenberg

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Franzburg-Riq	Richtenberg	3074-1	Richtenberg Sonne	D	C	16.131,60 €	
Franzburg-Riq	Richtenberg	3074-2	Richtenberg Sonne	D	C	16.823,60 €	
Franzburg-Riq	Richtenberg	3075-1	Richtenberg Markt	D	C	8.553,60 €	
Franzburg-Riq	Richtenberg	3075-2	Richtenberg Markt	D	C	18.553,60 €	
Franzburg-Riq	Franzburg	3077-1	Franzburg Promenade	D	C	18.991,60 €	
Franzburg-Riq	Franzburg	3079-1	Müggenthal Dorf	D	C	18.899,60 €	
Franzburg-Riq	Franzburg	3079-2	Müggenthal Dorf	D	C	18.899,60 €	
Franzburg-Riq	Velgast	3159-0	Starkow	D	C	23.051,60 €	
Franzburg-Riq	Wendisch Baggendorf	3256-1	Leyerhof Hauptstraße	D	C	18.899,60 €	
Franzburg-Riq	Wendisch Baggendorf	3256-2	Leyerhof Hauptstraße	D	C	18.899,60 €	177.704,00 €

## 6.7 Stadt Grimmen

Tabelle 22: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Grimmen

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Grimmen	Grimmen	3202-2	Grimmen Südwest	D	C	23.051,60 €	
Grimmen	Grimmen	3203-1	Grimmen Bauamt	D	C	9.591,60 €	
Grimmen	Grimmen	3204-0	Grimmen Neubauer Schule	D	C	4.401,60 €	
Grimmen	Grimmen	3207-2	Grimmen Stralsunder Straße	D	C	17.953,60 €	
Grimmen	Grimmen	3211-2	Grimmen Neuer Friedhof	D	C	4.747,60 €	
Grimmen	Stoltenhagen	3223-1	Stoltenhagen Kreuzung	D	C	13.051,60 €	
Grimmen	Stoltenhagen	3224-0	Stoltenhagen Wendeplatz	D	C	18.991,60 €	
Grimmen	Jessin	3254-0	Jessin Dorf	D	C	9.591,60 €	
Grimmen	Grimmen	3405-0	Grimmen Gymnasium	D	C	22.451,60 €	
Grimmen	Grimmen	3410-0	Grimmen Förderschule	D	C	9.591,60 €	
Grimmen	Grimmen	3420-0	Grimmen Koch Schule	D	C	18.991,60 €	152.415,60 €



## 6.8 Stadt Marlow

Tabelle 23: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Marlow

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Marlow	Marlow	2406-1	Carlewitz	D	C	7.515,60 €	
Marlow	Marlow	2406-2	Carlewitz	D	C	9.245,60 €	
Marlow	Marlow	2415-1	Marlow Recknitztal-Hotel	D	C	20.721,60 €	
Marlow	Marlow	2416-1	Brunstorf Abzweig	D	C	12.671,60 €	
Marlow	Marlow	2416-2	Brunstorf Abzweig	D	C	12.671,60 €	
Marlow	Marlow	2421-1	Kneese Kreuzung	D	C	18.899,60 €	
Marlow	Marlow	2421-2	Kneese Kreuzung	D	C	18.553,60 €	
Marlow	Marlow	2605-1	Kuhlrade Gaststätte	D	C	13.051,60 €	
Marlow	Marlow	2605-2	Kuhlrade Gaststätte	D	C	13.051,60 €	
Marlow	Marlow	2608-2	Brünkendorf Gaststätte	D	C	23.051,60 €	
Marlow	Marlow	2609-1	Brünkendorf Lindenstraße	D	C	22.451,60 €	
Marlow	Marlow	2609-2	Brünkendorf Lindenstraße	D	C	22.451,60 €	
Marlow	Marlow	2616-1	Gresenhorst Teich	D	C	14.055,60 €	
Marlow	Marlow	2620-0	Dänschenburg Wendeplatz	D	C	18.899,60 €	
Marlow	Marlow	2621-2	Gresenhorst Bäckerei	D	C	16.569,60 €	
Marlow	Marlow	2632-1	Brünkendorf Kreuzung	D	C	12.671,60 €	
Marlow	Marlow	2808-0	Gresenhorst Schule	D	C	22.451,60 €	<b>278.985,20 €</b>

## 6.9 Amt Miltzow

Tabelle 24: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Miltzow

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Miltzow	Sundhagen	3014-1	Brandshagen Siedlung	D	C	15.093,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3014-2	Brandshagen Siedlung	D	C	16.131,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3017-0	Niederhof	D	C	14.401,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3168-1	Niederhof Abzweig	D	C	18.207,60 €	
Miltzow	Wittenhagen	3175-1	Abtshagen Zentrum	D	C	18.991,60 €	
Miltzow	Wittenhagen	3175-2	Abtshagen Zentrum	D	C	17.861,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3305-1	Wüstenfelde	D	C	18.899,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3307-1	Brandshagen Schule	D	C	13.703,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3307-2	Brandshagen Schule	D	C	13.319,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3316-1	Reinkenhausen Dorf	D	C	15.877,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3321-1	Miltzow	D	C	6.823,60 €	
Miltzow	Sundhagen	3321-2	Miltzow	D	C	17.515,60 €	<b>186.827,20 €</b>



## 6.10 Amt Mönchgut-Granitz

Tabelle 25: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Mönchgut-Granitz

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Mönchgut-Gr	Sellin	5015-1	Sellin Granitzer Straße	D	B	38.512,40 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5016-1	Sellin Ost	C	B	24.129,40 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5013-1	Abzweig Seedorf	D	C	18.899,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5019-1	Göhren Forsthaus	D	C	19.937,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5023-1	Göhren Bahnhof	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5023-2	Göhren Bahnhof	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5024-0	Göhren Campingplatz	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5025-1	Middelhagen Rügen	D	C	13.223,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5029-1	Abzweig Groß Zicker	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5029-2	Abzweig Groß Zicker	D	C	16.131,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5030-0	Gager	D	C	17.861,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5033-1	Thiessow Campingplatz	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5033-2	Thiessow Campingplatz	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5034-2	Thiessow Ort	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5035-2	Thiessow Wendeplatz	D	C	20.629,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5067-0	Göhren Seebücke	D	C	16.823,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5074-1	Göhren Heimatmuseum	D	C	16.915,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5074-2	Göhren Heimatmuseum	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5085-2	Göhren Waldstraße	D	C	15.877,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5114-1	Göhren Thiessower Straße	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5114-2	Göhren Thiessower Straße	D	C	16.915,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5115-1	Göhren Hövtstraße	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5115-2	Göhren Hövtstraße	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5121-1	Göhren Museumsschiff Luis	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5121-2	Göhren Museumsschiff Luis	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5122-1	Göhren RehaKlinik	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5122-2	Göhren RehaKlinik	D	C	19.591,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5124-0	Göhren Wendeplatz	D	C	18.899,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5144-1	Göhren Südstrand	D	C	18.991,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5144-2	Göhren Südstrand	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5155-0	Göhren Nordperdstraße	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5191-1	Göhren Strandstraße	D	C	17.607,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5201-1	Göhren Försterei	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5203-0	Alt Reddevitz	D	C	12.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5234-1	Göhren Stabenweg	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5234-2	Göhren Stabenweg	D	C	16.823,60 €	
Mönchgut-Gr	Mönchgut	5311-0	Groß Zicker	D	C	15.531,60 €	
Mönchgut-Gr	Göhren	5314-1	Göhren Salzweg	D	C	12.671,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5422-1	Neuensien	D	C	17.515,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5422-2	Neuensien	D	C	17.515,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5423-0	Sellin Schule	D	C	26.823,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5429-1	Neuensien / Seedorf	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5430-0	Sellin Seedorf	D	C	15.531,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5601-1	Altensien	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5602-0	Moritzdorf	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5608-1	Sellin Südstrand	D	C	17.261,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5608-2	Sellin Südstrand	D	C	17.261,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5609-0	Sellin Seebücke	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5610-1	Sellin Sparkasse	D	C	19.591,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5611-1	Sellin Am Pflegeheim	D	C	23.051,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5612-2	Sellin Wilhelmstraße	D	C	18.299,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5614-2	Sellin Hauptstraße	D	C	22.451,60 €	
Mönchgut-Gr	Sellin	5646-1	Sellin Seestraße	D	C	16.915,60 €	1.021.901,40 €

## 6.11 Amt Niepars

Tabelle 26: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Niepars

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Niepars	Niepars	3055-0	Buschenhagen Dorf	D	C	17.515,60 €	
Niepars	Steinhagen	3064-3	Negast Seniorenheim	D	C	15.531,60 €	
Niepars	Steinhagen	3064-4	Negast Seniorenheim	D	C	17.607,60 €	
Niepars	Steinhagen	3065-1	Krummenhagen Abzweig	D	C	7.261,60 €	
Niepars	Steinhagen	3066-0	Krummenhagen	D	C	5.531,60 €	
Niepars	Steinhagen	3068-0	Steinhagen Schule	D	C	6.131,60 €	
Niepars	Steinhagen	3069-1	Steinhagen Schmiede	D	C	4.055,60 €	
Niepars	Pantelitz	3114-2	Pantelitz B 105	D	C	8.991,60 €	
Niepars	Pantelitz	3115-2	Pütte	D	C	5.439,60 €	
Niepars	Pantelitz	3116-2	Zimkendorf	D	C	17.861,60 €	
Niepars	Jakobsdorf	3120-0	Nienhagen Dorf	D	C	14.401,60 €	
Niepars	Niepars	3123-2	Niepars Zentrum	D	C	16.131,60 €	
Niepars	Niepars	3124-0	Niepars Schule	D	C	21.321,60 €	
Niepars	Niepars	3132-1	Neu Bartelshagen	D	C	16.823,60 €	
Niepars	Zarrendorf	3380-2	Zarrendorf Wiesenweg	D	C	12.671,60 €	
Niepars	Zarrendorf	3381-1	Zarrendorf Mühle	D	C	12.671,60 €	
Niepars	Wendorf	3382-2	Wendorf Abzweig	D	C	14.055,60 €	
Niepars	Zarrendorf	3458-0	Zarrendorf Wendeplatz	D	C	16.131,60 €	
Niepars	Lüssow	7511-1	Ostsee-Center	D	C	17.261,60 €	
Niepars	Lüssow	7511-2	Ostsee-Center	D	C	17.261,60 €	
Niepars	Lüssow	7512-1	Am Feldrain	D	C	18.991,60 €	
Niepars	Lüssow	7512-2	Am Feldrain	D	C	16.131,60 €	299.783,20 €

## 6.12 Amt Nord-Rügen

Tabelle 27: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Nord-Rügen

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Nord-Rügen	Lohme	5207-1	Hagen Parkplatz	D	C	18.899,60 €	
Nord-Rügen	Lohme	5208-2	Hagen Ort	D	C	22.451,60 €	
Nord-Rügen	Lohme	5210-1	Abzweig Ranzow	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Lohme	5210-2	Abzweig Ranzow	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Glowe	5223-1	Glowe Strand	D	C	22.451,60 €	
Nord-Rügen	Breege	5225-1	Abzweig Breege/Aquamaris	D	C	20.629,60 €	
Nord-Rügen	Breege	5225-2	Abzweig Breege/Aquamaris	D	C	22.451,60 €	
Nord-Rügen	Breege	5226-2	Juliusruh	D	C	21.759,60 €	
Nord-Rügen	Altenkirchen	5227-1	Drewoldke	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Altenkirchen	5227-2	Drewoldke	D	C	21.321,60 €	
Nord-Rügen	Wiek	5232-2	Wiek Markt	D	C	20.029,60 €	
Nord-Rügen	Lohme	5233-1	Lohme Am Sportplatz	D	C	17.515,60 €	
Nord-Rügen	Lohme	5233-2	Lohme Am Sportplatz	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5236-1	Kuhle	D	C	18.553,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5236-2	Kuhle	D	C	18.553,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5236-3	Kuhle	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5236-4	Kuhle	D	C	23.051,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5237-1	Dranske Lancken	D	C	18.899,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5237-2	Dranske Lancken	D	C	18.899,60 €	
Nord-Rügen	Putgarten	5238-0	Kap Arkona	D	C	19.591,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5240-0	Dranske	D	C	16.569,60 €	
Nord-Rügen	Putgarten	5241-0	Putgarten	D	C	22.013,60 €	
Nord-Rügen	Breege	5325-1	Breege Hafen	D	C	16.823,60 €	
Nord-Rügen	Breege	5325-2	Breege Hafen	D	C	12.671,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5338-1	Bakenberg	D	C	12.671,60 €	
Nord-Rügen	Dranske	5338-2	Bakenberg	D	C	12.671,60 €	
Nord-Rügen	Glowe	5405-1	Polchow	D	C	16.223,60 €	529.963,20 €

## 6.13 Stadt Putbus

Tabelle 28: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Putbus

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Putbus	Pastitz	5089-1	Pastitz	D	C	12.671,60 €	
Putbus	Pastitz	5089-2	Pastitz	D	C	12.671,60 €	
Putbus	Lauterbach	5091-1	Lauterbach	D	C	13.709,60 €	
Putbus	Lauterbach	5091-2	Lauterbach	D	C	14.401,60 €	
Putbus	Lauterbach	5091-0	Lauterbach Goor	D	C	13.709,60 €	
Putbus	Putbus	5092-1	Putbus Neue Schule	D	C	18.645,60 €	
Putbus	Putbus	5093-2	Putbus Park	D	C	17.607,60 €	
Putbus	Kasnevitz	5094-1	Kasnevitz Ausbau	D	C	12.671,60 €	
Putbus	Kasnevitz	5094-2	Kasnevitz Ausbau	D	C	17.169,60 €	
Putbus	Kasnevitz	5095-1	Kasnevitz	D	C	16.131,60 €	
Putbus	Kasnevitz	5095-2	Kasnevitz	D	C	18.899,60 €	
Putbus	Groß Stresow	5295-1	Groß Stresow Wendeplatz	D	C	16.823,60 €	
Putbus	Nadelitz	5296-1	Nadelitz	D	C	13.709,60 €	
Putbus	Nadelitz	5296-2	Nadelitz	D	C	14.401,60 €	
Putbus	Vilmnitz	5297-1	Vilmnitz	D	C	13.709,60 €	
Putbus	Vilmnitz	5297-2	Vilmnitz	D	C	15.439,60 €	
Putbus	Lonvitz	5298-1	Lonvitz	D	C	12.671,60 €	
Putbus	Lonvitz	5298-2	Lonvitz	D	C	23.051,60 €	<b>278.096,80 €</b>

## 6.14 Amt Recknitz-Trebeltal

Tabelle 29: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Recknitz-Trebeltal

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2400-1	Bad Sülze Scheunenviertel	D	C	18.645,60 €	
Recknitz-Trebel	Dettmannsdorf	2418-1	Dettmannsdorf-Kölsow Ort	D	C	7.261,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2422-2	Abzweig Redderstorf	D	C	8.553,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2423-1	Bad Sülze ehem. Bahnhof	D	C	8.899,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2423-2	Bad Sülze ehem. Bahnhof	D	C	9.591,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2442-1	Bad Sülze Krähenberg	D	C	8.553,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2442-2	Bad Sülze Krähenberg	D	C	8.899,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2443-1	Bad Sülze Jägerhaus L19	D	C	18.899,60 €	
Recknitz-Trebel	Bad Sülze	2443-2	Bad Sülze Jägerhaus L19	D	C	18.899,60 €	
Recknitz-Trebel	Dettmannsdorf	2818-1	Dettmannsdorf-Kölsow Sch	D	C	18.991,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3089-0	Tribsees Am Tor	D	C	7.169,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3090-0	Tribsees Wendeplatz	D	C	20.029,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3091-0	Tribsees Schule	D	C	22.451,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3100-1	Rekentin Baracke	D	C	14.747,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3100-2	Rekentin Baracke	D	C	14.747,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3170-1	Siemersdorf Dorf	D	C	18.207,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3173-0	Stremlow	D	C	15.093,60 €	
Recknitz-Trebel	Gransebieth	3260-2	Kirch Baggendorf Hauptstra	D	C	15.531,60 €	
Recknitz-Trebel	Gransebieth	3261-0	Kirch Baggendorf Gaststätte	D	C	23.051,60 €	
Recknitz-Trebel	Gransebieth	3264-0	Gransebieth	D	C	23.051,60 €	
Recknitz-Trebel	Gransebieth	3265-0	Zarrentin	D	C	14.839,60 €	
Recknitz-Trebel	Grammendorf	3281-0	Kamper Dorf	D	C	13.709,60 €	
Recknitz-Trebel	Tribsees	3360-2	Tribsees Seniorenheim	D	C	13.801,60 €	<b>343.628,80 €</b>

## 6.15 Amt Ribnitz-Damgarten

Tabelle 30: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt Ribnitz-Damgarten

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2100-3	Ribnitz Bahnhof West	C	B	20.991,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2100-7	Ribnitz Bahnhof West	C	B	29.261,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2102-2	Ribnitz Markt	C	B	21.694,40 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2050-0	Damgarten Wendeplatz	D	C	6.131,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2057-2	Ribnitz Aldi/Famila	D	C	16.223,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2073-1	Damgarten Siedlung	D	C	16.131,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2087-2	Damgarten Ärztehaus	D	C	22.451,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2100-1	Ribnitz Bahnhof West	D	C	22.451,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2103-1	Ribnitz Klüßenberg	D	C	18.991,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2107-1	Ribnitz Bodden-Therme	D	C	18.991,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2108-2	Damgarten Friedhof	D	C	16.915,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2109-1	Ribnitz Körkwitzer Weg	D	C	22.451,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2109-2	Ribnitz Körkwitzer Weg	D	C	6.915,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2120-2	Damgarten Stralsunder Cha	D	C	20.721,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2204-1	Klockenhagen Kindergarten	D	C	8.299,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2206-1	Hirschburg Dorf	D	C	6.131,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2206-2	Hirschburg Dorf	D	C	16.131,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2401-1	Freudenberg Strübingsberg	D	C	13.823,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2402-1	Freudenberg Eigenheim	D	C	16.131,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2403-1	Freudenberg zum Altersheim	D	C	13.511,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2403-2	Freudenberg zum Altersheim	D	C	13.319,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2405-1	Freudenberg Ausbau	D	C	22.451,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2601-1	Petersdorf Berg	D	C	16.823,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2601-2	Petersdorf Berg	D	C	6.823,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2629-1	Ribnitz Kuhlraeder Landweg	D	C	12.671,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2631-1	Neuhof bei Ribnitz	D	C	22.451,60 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2702-1	Sunshine Ferienpark	D	C	13.796,00 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2702-2	Sunshine Ferienpark	D	C	13.892,00 €	
Ribnitz-Damg	Ribnitz	2703-2	Körkwitz Hof	D	C	14.084,00 €	
Ribnitz-Damg	Schlemmin	2770-1	Schlemmin	D	C	16.823,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2805-0	Damgarten Schule	D	C	33.051,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2900-1	Dechowshof Kreuzung	D	C	19.591,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2900-2	Dechowshof Kreuzung	D	C	19.591,60 €	
Ribnitz-Damg	Damgarten	2901-2	Dechowshof Hauptstraße	D	C	22.451,60 €	582.178,40 €

## 6.16 Stadt Sassnitz

Tabelle 31: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Stadt Sassnitz

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Sassnitz	Sassnitz	5051-1	Sassnitz Busbahnhof	C	B	15.784,00 €	
Sassnitz	Sassnitz	5051-3	Sassnitz Busbahnhof	C	B	14.728,00 €	
Sassnitz	Sassnitz	5051-4	Sassnitz Busbahnhof	C	B	14.440,00 €	
Sassnitz	Sassnitz	5051-5	Sassnitz Busbahnhof	C	B	14.824,00 €	
Sassnitz	Sassnitz	5052-1	Sassnitz Rügengalerie	C	B	21.207,40 €	
Sassnitz	Sassnitz	5052-2	Sassnitz Rügengalerie	C	B	33.642,40 €	
Sassnitz	Sassnitz	5053-1	Sassnitz Hauptstraße	C	B	32.668,40 €	
Sassnitz	Sassnitz	5053-2	Sassnitz Hauptstraße	C	B	22.668,40 €	
Sassnitz	Sassnitz	5044-1	Mukran Strand	D	C	18.899,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5044-2	Mukran Strand	D	C	19.591,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5045-2	Mukran Hülsenkrug	D	C	23.051,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5047-2	Alt Mukran	D	C	18.899,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5048-1	Sassnitz Schlossallee	D	C	18.899,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5048-2	Sassnitz Schlossallee	D	C	19.245,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5049-1	Sassnitz Friedhof	D	C	8.899,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5049-2	Sassnitz Friedhof	D	C	8.899,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5050-2	Sassnitz Dwasieden	D	C	20.721,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5054-1	Mukran Fährkomplex	D	C	23.051,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5054-2	Mukran Fährkomplex	D	C	23.051,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5055-2	Sassnitz Wedding	D	C	22.451,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5206-2	Abzweig Königsstuhl	D	C	13.799,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5206-3	Abzweig Königsstuhl	D	C	17.169,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5206-4	Abzweig Königsstuhl	D	C	17.169,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5254-0	Stadthafen Parkhaus	D	C	22.451,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5279-0	Stadthafen Museum	D	C	22.451,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5280-0	Stadthafen Westmole	D	C	22.451,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5281-0	Schmetterlingshaus	D	C	22.451,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5358-1	Sassnitz Stralsunder Straße	D	C	18.991,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5358-2	Sassnitz Stralsunder Straße	D	C	18.991,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5361-1	Sassnitz Dorfstraße	D	C	13.051,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5361-2	Sassnitz Dorfstraße	D	C	18.553,60 €	
Sassnitz	Sassnitz	5569-2	Sassnitz Neuer Friedhof	D	C	17.607,60 €	620.767,00 €

## 6.17 Hansestadt Stralsund

Tabelle 32: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Hansestadt Stralsund

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Stralsund	Bastionengürtel	7101-1	Stralsund Olof-Palme-Platz	C	B	19.570,80 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7101-2	Stralsund Olof-Palme-Platz	C	B	11.518,80 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7104-2	Stralsund Hafen	C	B	28.772,40 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7104-3	Stralsund Hafen	D	B	28.811,40 €	
Stralsund	Hafeninsel	7106-2	Stralsund Ozeaneum	D	B	28.772,40 €	
Stralsund	Hafeninsel	7106-1	Stralsund Ozeaneum	D	B	33.642,40 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7201-1	Stralsund Wolfgang-Heinze-	C	B	32.668,40 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7201-2	Stralsund Wolfgang-Heinze-	C	B	22.668,40 €	
Stralsund	Knieper West	7211-1	Stralsund Knieper West I	C	B	22.570,80 €	
Stralsund	Knieper West	7211-2	Stralsund Knieper West I	C	B	22.083,80 €	
Stralsund	Knieper West	7212-1	Stralsund Hans-Fallada-Str.	C	B	23.155,40 €	
Stralsund	Knieper West	7212-2	Stralsund Hans-Fallada-Str.	C	B	22.181,40 €	
Stralsund	Knieper West	7213-1	Stralsund Ventspilplatz	C	B	15.512,40 €	
Stralsund	Knieper West	7213-2	Stralsund Ventspilplatz	C	B	15.512,40 €	
Stralsund	Knieper West	7215-1	Stralsund Strelapark/Zoo	C	B	25.590,40 €	
Stralsund	Knieper West	7215-2	Stralsund Strelapark/Zoo	C	B	28.512,40 €	
Stralsund	Knieper West	7215-3	Stralsund Strelapark/Zoo	C	B	36.077,40 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-1	Stralsund Busbahnhof	C	B	18.190,00 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-2	Stralsund Busbahnhof	C	B	18.190,00 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-7	Stralsund Busbahnhof	D	B	30.272,40 €	
Stralsund	Altstadt	7303-1	Stralsund Wasserstraße	C	B	17.457,40 €	
Stralsund	Altstadt	7303-2	Stralsund Wasserstraße	C	B	17.457,40 €	
Stralsund	Frankenvorstadt	7304-1	Stralsund Hafenstraße	C	B	19.228,00 €	
Stralsund	Frankenvorstadt	7304-2	Stralsund Hafenstraße	C	B	19.228,00 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7401-1	Stralsund Hauptbahnhof	C	B	11.518,80 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7401-2	Stralsund Hauptbahnhof	C	B	8.119,60 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7401-3	Stralsund Hauptbahnhof	C	B	24.451,60 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7401-4	Stralsund Hauptbahnhof	C	B	15.512,40 €	
Stralsund	Vogelsang	7518-1	Stralsund Grünhufe	C	B	33.382,40 €	
Stralsund	Vogelsang	7518-2	Stralsund Grünhufe	C	B	27.051,40 €	
Stralsund	Schrammsche Mühle	3007-1	Zur Siedlung	D	C	19.337,60 €	
Stralsund	Schrammsche Mühle	3007-2	Zur Siedlung	D	C	23.051,60 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7104-1	Stralsund Hafen	D	C	13.801,60 €	
Stralsund	Knieper Vorstadt	7203-1	Stralsund Knieperdamm	D	C	18.991,60 €	
Stralsund	Knieper Nord	7204-1	Stralsund Knieper Nord	D	C	17.169,60 €	
Stralsund	Knieper Nord	7204-2	Stralsund Knieper Nord	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Knieper West	7215-4	Stralsund Strelapark/Zoo	D	C	20.721,60 €	
Stralsund	Knieper West	7215-5	Stralsund Strelapark/Zoo	D	C	22.451,60 €	
Stralsund	Knieper Vorstadt	7216-2	Stralsund An den Bleichen	D	C	22.451,60 €	
Stralsund	Knieper Vorstadt	7217-2	Stralsund Vogelwiese	D	C	18.299,60 €	
Stralsund	Knieper Nord	7220-2	Stralsund Zentralfriedhof	D	C	17.953,60 €	
Stralsund	Knieper Nord	7223-2	Stralsund Hochschule	D	C	15.531,60 €	
Stralsund	Knieper West	7231-1	Stralsund HanseDom	D	C	22.451,60 €	
Stralsund	Knieper Vorstadt	7233-1	Stralsund Kleine Parower St	D	C	14.493,60 €	
Stralsund	Knieper Nord	7234-1	Deutsche Rentenversicheru	D	C	17.261,60 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-3	Stralsund Busbahnhof	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-4	Stralsund Busbahnhof	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-5	Stralsund Busbahnhof	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Bastionengürtel	7301-6	Stralsund Busbahnhof	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Frankenvorstadt	7302-1	Stralsund Jahnsporthplatz	D	C	15.531,60 €	
Stralsund	Frankenvorstadt	7302-2	Stralsund Jahnsporthplatz	D	C	15.531,60 €	
Stralsund	Dänholm	7309-2	Stralsund Dänholm	D	C	21.321,60 €	
Stralsund	Franken Siedlung	7315-1	Stralsund Voigdehäger Weg	D	C	22.451,60 €	
Stralsund	Franken Siedlung	7315-3	Stralsund Voigdehäger Weg	D	C	15.531,60 €	
Stralsund	Franken Siedlung	7315-4	Stralsund Voigdehäger Weg	D	C	18.299,60 €	
Stralsund	Andershof	7316-1	Stralsund Schifffahrtsamt	D	C	8.991,60 €	
Stralsund	Andershof	7317-2	Stralsund Boddenweg	D	C	17.261,60 €	
Stralsund	Andershof	7318-1	Stralsund Deviner Weg	D	C	17.861,60 €	
Stralsund	Andershof	7318-2	Stralsund Deviner Weg	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Andershof	7319-1	Stralsund Möbel Albers	D	C	18.299,60 €	
Stralsund	Andershof	7321-2	Stralsund Andershof Ausbau	D	C	14.055,60 €	
Stralsund	Andershof	7322-1	Stralsund Andershof	D	C	18.299,60 €	
Stralsund	Andershof	7323-2	Stralsund Sanddornweg	D	C	15.785,60 €	
Stralsund	Devin	7324-2	Stralsund Devin	D	C	17.261,60 €	
Stralsund	Devin	7326-1	Stralsund Uferweg	D	C	16.223,60 €	
Stralsund	Devin	7326-2	Stralsund Uferweg	D	C	15.877,60 €	
Stralsund	Franken Mitte	7333-1	Stralsund Schwarze Kuppe F	D	C	13.801,60 €	
Stralsund	Andershof	7334-2	Stralsund Memo Clinic	D	C	17.953,60 €	
Stralsund	Tribseer Siedlung	7402-1	Stralsund Schleusenbrücke	D	C	18.991,60 €	
Stralsund	Tribseer Siedlung	7408-1	Stralsund Nachtkoppelring	D	C	18.299,60 €	
Stralsund	Am Lüssower Berg	7409-1	Stralsund Lüssower Berg	D	C	19.683,60 €	
Stralsund	Am Lüssower Berg	7413-1	Stralsund Koppelstraße	D	C	17.515,60 €	
Stralsund	Tribseer Siedlung	7418-1	Stralsund Sophienweg	D	C	16.223,60 €	
Stralsund	Tribseer Siedlung	7418-2	Stralsund Sophienweg	D	C	16.569,60 €	
Stralsund	Tribseer Wiesen	7419-1	Stralsund Kleiner Wiesenwe	D	C	16.915,60 €	
Stralsund	Schrammsche Mühle	7502-1	Stralsund Garbodenhagen	D	C	20.029,60 €	
Stralsund	Langendorfer Berg	7504-1	Stralsund Galgenberg	D	C	16.131,60 €	
Stralsund	Langendorfer Berg	7513-0	Stralsund Frohes Schaffen	D	C	17.861,60 €	
Stralsund	Tribseer Vorstadt	7516-1	Stralsund Rostocker Werk	D	C	22.451,60 €	
Stralsund	Grünthal-Viermorgen	7519-2	Stralsund Viermorgen	D	C	20.029,60 €	
Stralsund	Grünthal-Viermorgen	7519-4	Stralsund Viermorgen	D	C	17.607,60 €	
Stralsund	Stadtkoppel	7521-2	Stralsund Blütenweg	D	C	13.799,60 €	
Stralsund	Vogelsang	7522-1	Stralsund Vogelsangstraße	D	C	19.683,60 €	
Stralsund	Grünthal-Viermorgen	7525-2	Stralsund Lübecker Allee	D	C	18.207,60 €	1.628.781,20 €

## 6.18 Amtsfreie Gemeinde Süderholz

Tabelle 33: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtshfreie Gemeinde Süderholz

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Süderholz	Süderholz	3236-0	Griebenow Schloß	D	C	16.477,60 €	
Süderholz	Süderholz	3246-0	Kandelin Schule	D	C	22.451,60 €	
Süderholz	Süderholz	3247-1	Kandelin Hauptstraße	D	C	15.531,60 €	
Süderholz	Süderholz	3247-2	Kandelin Hauptstraße	D	C	16.223,60 €	
Süderholz	Süderholz	3308-0	Bartmannshagen Krhs	D	C	22.451,60 €	<b>93.136,00 €</b>

## 6.19 Amt West-Rügen

Tabelle 34: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung Amt West-Rügen

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
West-Rügen	Gingst	5180-1	Gingst	D	B	33.642,40 €	
West-Rügen	Gingst	5180-2	Gingst	C	B	23.642,40 €	
West-Rügen	Samtens	5075-1	Samtens Bahnhof	D	C	17.261,60 €	
West-Rügen	Samtens	5075-2	Samtens Bahnhof	D	C	20.375,60 €	
West-Rügen	Trent	5161-1	Trent	D	C	17.953,60 €	
West-Rügen	Trent	5161-2	Trent	D	C	17.953,60 €	
West-Rügen	Trent	5161-3	Trent	D	C	17.953,60 €	
West-Rügen	Schaprode	5167-0	Schaprode	D	C	12.071,60 €	
West-Rügen	Kluis	5306-1	Kluis	D	C	18.899,60 €	
West-Rügen	Kluis	5306-2	Kluis	D	C	12.671,60 €	
West-Rügen	Kluis	5306-4	Kluis	D	C	18.899,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5638-0	Grieben	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5640-1	Kloster Weißer Weg	D	C	18.207,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5641-1	Vitte Wallweg	D	C	14.839,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5642-1	Vitte Wiesenweg	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5643-2	Heiderose	D	C	16.223,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5644-0	Neuendorf Hafen	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5647-1	Neuendorf Pluderberg	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5648-1	Kloster Hafengeweg	D	C	22.451,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5649-0	Vitte Arztpraxis	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Insel Hiddensee	5650-1	Vitte Nationalparkhaus	D	C	23.051,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7310-1	Altefähr Bahnhof	D	C	18.553,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7310-2	Altefähr Bahnhof	D	C	19.591,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7310-3	Altefähr Bahnhof	D	C	17.607,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7310-4	Altefähr Bahnhof	D	C	18.645,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7311-1	Altefähr Eingang	D	C	14.839,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7311-2	Altefähr Eingang	D	C	4.401,60 €	
West-Rügen	Altefähr	7312-2	Altefähr	D	C	15.877,60 €	<b>530.874,40 €</b>

## 6.20 Amtsfreie Gemeinde Zingst

Tabelle 35: auszubauende Haltestellen und Kostenschätzung amtshfreie Gemeinde Zingst

Stadt / Amt	Gemeinde / Stadtteil	Haltestellennummer	Bezeichnung Haltestelle	Kategorie IST nach NWA	Kategorie Ziel nach NWA	grobe Kosten	Summe
Zingst	Zingst	2747-1	Zingst Zentrum	C	B	25.951,60 €	
Zingst	Zingst	2747-2	Zingst Zentrum	C	B	25.951,60 €	
Zingst	Zingst	2730-1	Zingst Meiningenbrücke	D	C	23.051,60 €	
Zingst	Zingst	2730-2	Zingst Meiningenbrücke	D	C	12.671,60 €	
Zingst	Zingst	2736-2	Zingst West	D	C	11.321,60 €	
Zingst	Zingst	2739-1	Zingst Hägerende	D	C	20.721,60 €	
Zingst	Zingst	2739-2	Zingst Hägerende	D	C	18.991,60 €	
Zingst	Zingst	2740-1	Zingst Reha-Klinik	D	C	22.451,60 €	
Zingst	Zingst	2824-2	Zingst Muggenburg	D	C	12.671,60 €	
Zingst	Zingst	2825-0	Sundische Wiese	D	C	12.671,60 €	<b>186.456,00 €</b>

## 7. Sonderförderprogramm Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern

Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung ist formgebunden und bei der Bewilligungsbehörde erhältlich. Einzusehen und herunterzuladen ist der Antrag auf der Internetseite des Landesförderinstituts Mecklenburg-Vorpommern unter dem URL-Link: <https://www.lfi-mv.de/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv/index.html>.

Grundsätzlich darf mit dem Vorhaben nicht begonnen werden, solange die Zuwendung nicht bewilligt wurde. Es besteht ebenfalls kein Rechtsanspruch des Antragsstellers auf Gewährung der Zuwendung, lediglich das Land entscheidet nach Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Ebenso ist die beabsichtigte Berücksichtigung des beantragten Vorhabens im Rahmen des Sonderprogramms „Barrierefreie Haltestellen in Mecklenburg-Vorpommern“ kenntlich zu machen.

Des Weiteren muss das Vorhaben dem Barrierefreiheitsprogramm des Aufgabenträgers für den ÖPNV entsprechen, das sich aus den nach § 8 Abs. 3 PBefG umsetzenden Nahverkehrsplänen und konkretisierenden Konzepten ergibt. Zudem ist eine Abstimmung mit den zuständigen regionalen Akteuren notwendig. Nach erfolgreicher Antragsstellung sind Zuwendungen von bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben erhältlich. Die Vorhaben sind förderfähig, deren zuwendungsfähigen Ausgaben mindestens 20.000 Euro betragen. Das Antragsformular ist unter dem URL Link <https://www.lfi-mv.de/export/sites/lfi/foerderungen/oeffentlicher-personennahverkehr-oepnv/downloads/ANTRAG-OePNV-Dezember-2018.pdf> abrufbar.



## 8. Literaturverzeichnis

### Empfehlungen / Hinweise / Richtlinien

- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) – Ausgabe 2013 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2013
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) – Ausgabe 2002 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – Ausgabe 2010 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2010
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) – Ausgabe 2011 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2011
- Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (H VÖ) – Ausgabe 2009 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2009
- Merkblatt für den Bau von Busverkehrsflächen – Ausgabe 2000 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsausschuss Kommunalen Straßenbau, Köln, 2000
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) – Ausgabe 2001 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2002
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt 06) – Ausgabe 2006 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2007
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA): Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr – Ausgabe 2015 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2015
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) – Ausgabe 2012 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Infrastrukturmanagement, Köln, 2012
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt (ZTV Asphalt-StB 07/13) – Ausgabe 2007, Fassung 2013 (Deutsch), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Asphaltbauweisen, Köln, 2013



## Gesetze / Ordnung

- BGG: Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz), Ausfertigungsdatum: 27.04.2002 mit späterer Änderung
- LBGG M-V: Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern vom 10. Juli 2006
- ÖPNVG M-V: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern vom 15. November 1995
- PBefG: Personenbeförderungsgesetzes, Gesetz in der Fassung vom 8.9.1990 (BGBl. I 1690) mit späteren Änderungen
- StVO: Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesrechtsverordnung in der letzten Neufassung vom 06.03.2013 mit späteren Änderungen

## Normen

- DIN 18040-1: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- DIN 18040-3: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

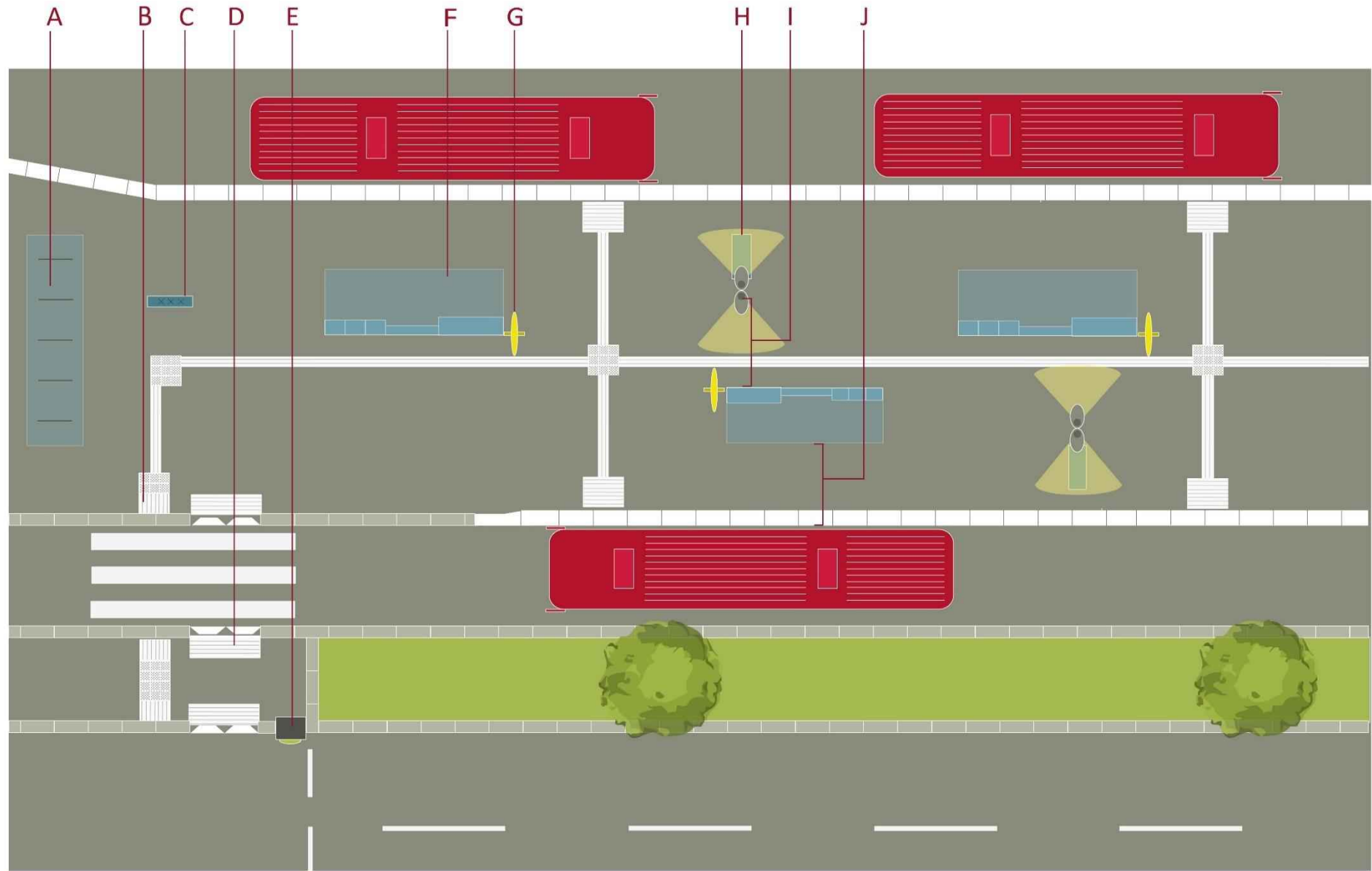
## Weitere Literatur

- Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, September 2014
- Dr.-Ing. Ehrlich, N.: „Betondecken – nicht nur auf Autobahnen“, (Summary beton 11/2010), Düsseldorf, 2010
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV): Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund – Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen – Ein Leitfaden für Baulastträger, Februar 2016
- IGES Institut GmbH: Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Beschlussvorlage U3631, 09.10.2017
- Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf: Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Rügen 2014 – 2019, Beschluss des Kreistages Vorpommern-Rügen KT 278-16/2013, Dezember 2013

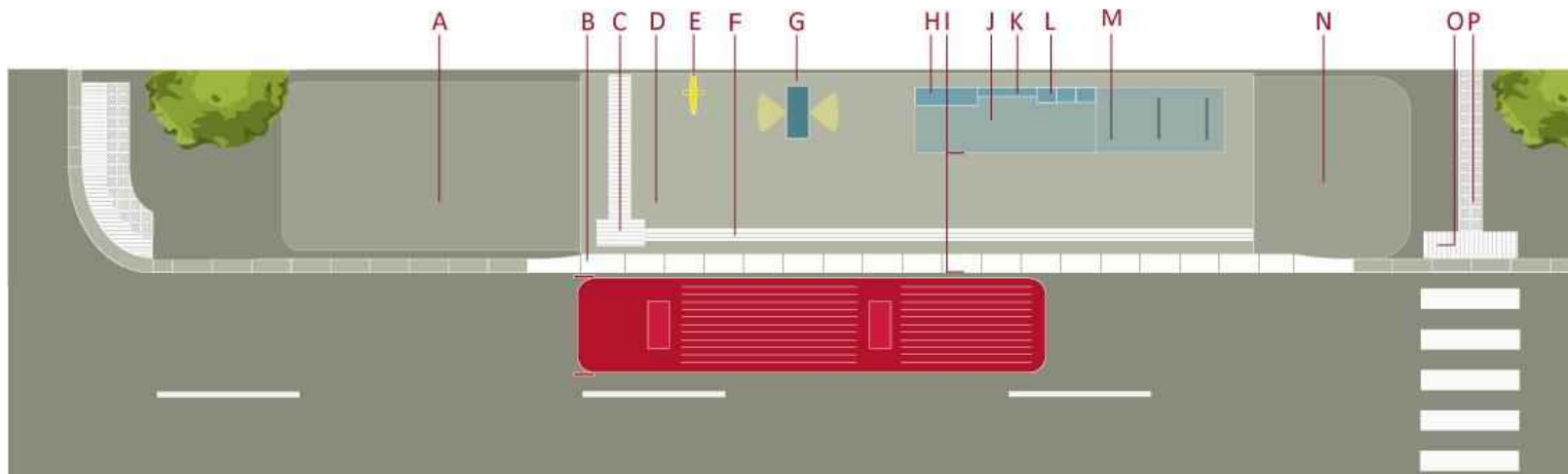
## 9. Anhang

### 9.1 Planskizze und Legende Kategorie A

- A: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2 m)
- B: taktiler Leitsystem mit Leitstreifen (Rippen in Leitrichtung), Abzweigfeldern (Noppen) und Einstiegsfeldern (Rippen parallel zur Haltekante). Nicht mit Leitstreifen versehene Einrichtungen (um Klarheit und systemische Durchgängigkeit sicherzustellen) müssen mit ertastbaren Kanten im bodennahen Bereich ausgestattet sein.
- C: Wegweiser-Steile mit taktilen Hinweisschildern
- D: taktile Leitung an/über gesicherte Querungsstelle (Fußgängerüberweg) mit differenzierter Bordhöhe (3cm & Nullabsenkung); Bodenindikatoren mit Auffindestreifen (Noppen), Sperr- und Richtungsfelder (Rippen) nach DIN 32984
- E: gesicherte Querungsstelle aus dem Straßenraum mit Lichtsignalanlage (inkl. akustischer Signaltaster)
- F: transparenter FGU mit Rangier- und Stellflächen und beleuchteter Fahrgastinformationsvitrine
- G: Bussteigkennzeichen / Hinweisschild nach §224 StVO, zur Vermeidung weiterer Einbauten am Fahrgastunterstand (FGU) untergebracht
- H: dynamische Fahrgastinformation mit akustischem Hinweisgeber (gelb): hier in Kombination mit Straßenbeleuchtung
- I: notwendiger Abstand zwischen Einbauten mind. 1,5m, hier 1,8m dadurch auch Mindestabstand von Einbauten zum taktilen Leitstreifen (60cm) gewährleistet
- J: Rangier- und Wartebereich (WB) zwischen Haltestellenkante und FGU mind. 2,5m

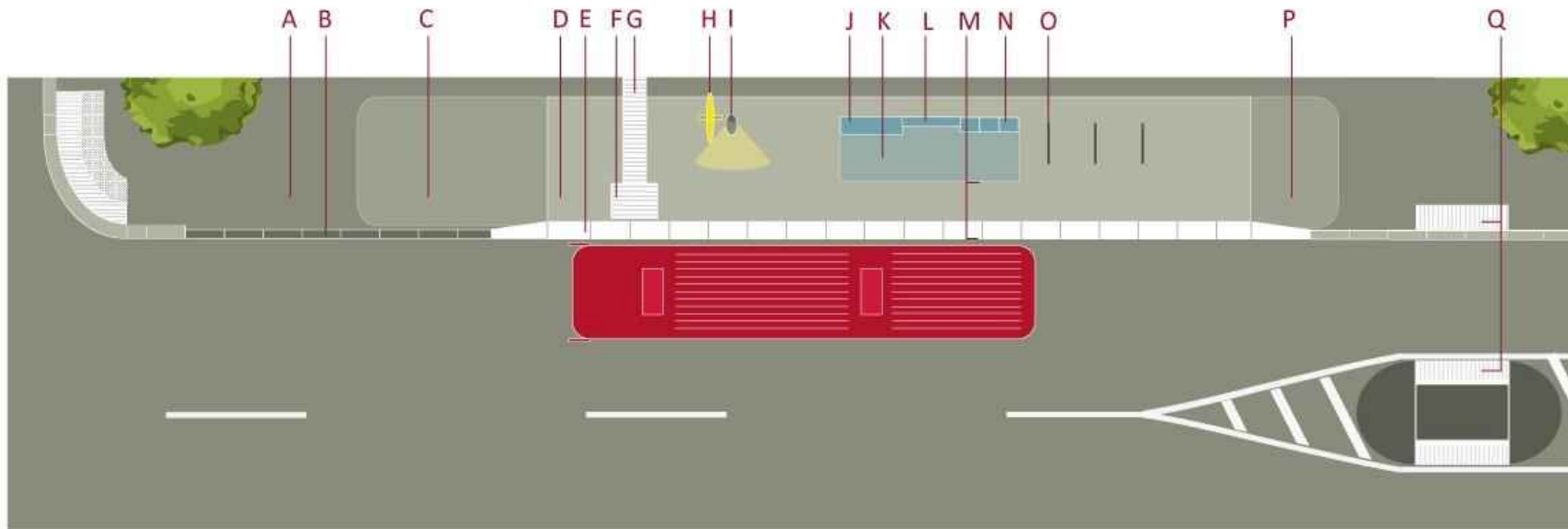


## 9.2 Planskizze und Legende Kategorie B



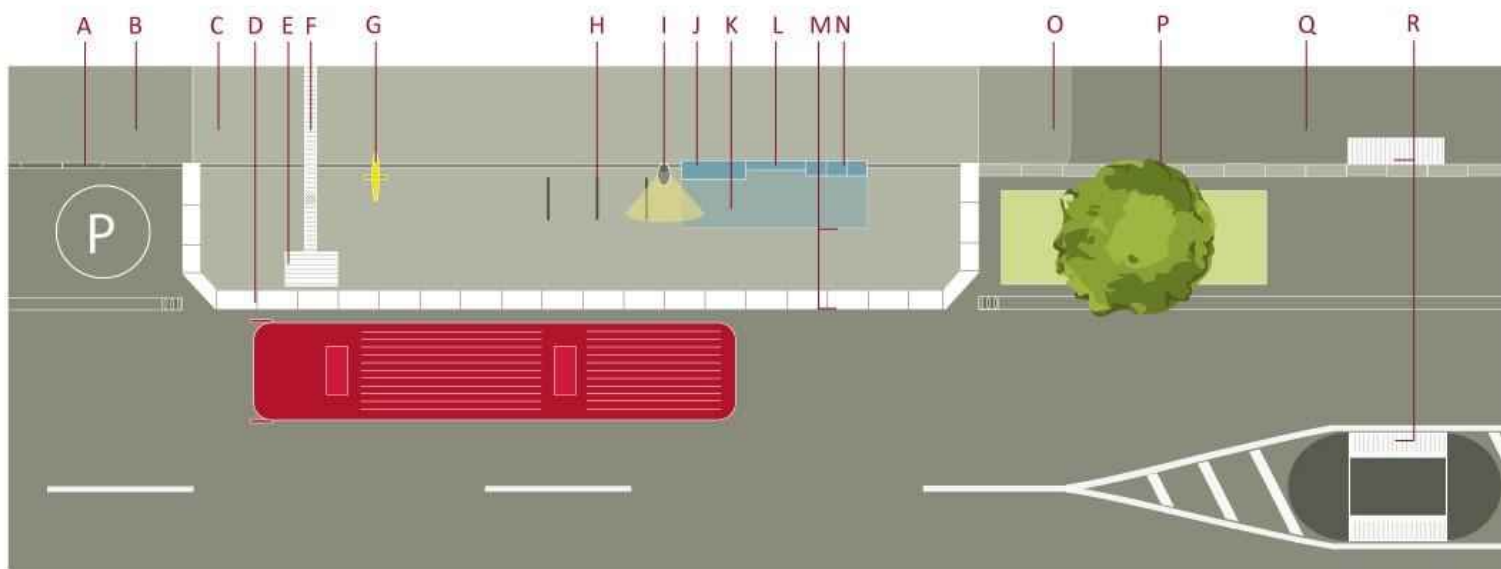
- A: Erhöhung auf Wartebereich: 3cm auf 18cm (Breite hier: 8m = Längenneigung ca. 2,1%)
- B: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktiler Oberfläche (hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenauflage),  
Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- C: Auffindestreifen Haltestelle mit integriertem Aufmerksamkeitsfeld Einstieg
- D: Rangierabstand Wartebereich zu allen anderen Einrichtungen (hier: Mast) min. 1,5m sowohl Tiefe als auch Breite (hier: 4,2m)
- E: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- F: taktiler Leitstreifen, Rippen in Leitrichtung,  
möglichst hoher Kontrast, kann mit zusätzlichen Kontraststeinen eingerahmt werden
- G: dynamische Fahrgastinformation mit akustischem Hinweisgeber
- H: Fahrgastunterstand (FGU)
- I: Rangier- und Wartebereich (WB) zwischen Haltestellenkante und FGU min. 2,5m, hier 3m
- J: Rangier- und Wartebereich vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- K: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- L: Sitze/ Bank
- M: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2m)
- N: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (breite hier: 4m= Längsneigung 2,5%)
- O: Richtungsfeld (hier: 250 x 60cm)
- P: Aufmerksamkeitsfeld (grobe Noppen)

### 9.3 Planskizze und Legende Kategorie C - Fahrbahnrand



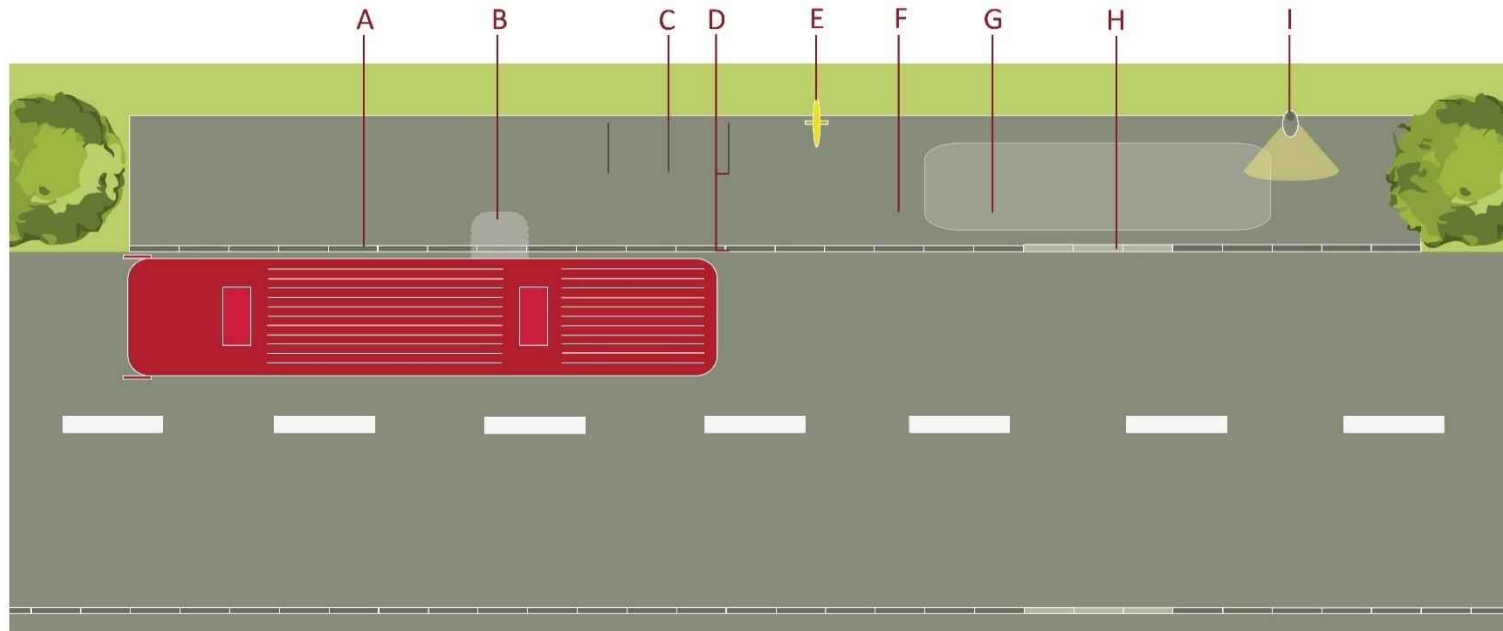
- A: Gehweg
- B: normaler Bordstein (10cm)
- C: Erhöhung auf Wartebereich: 10cm (normaler Bordstein) auf 18cm (Breite hier: 4,9m = Längenneigung ca. 2%)
- D: Wartebereich (Höhe 18cm > Fahrbahn), Tiefe 2,5m, Breite 16m bis zur Absenkung P)
- E: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktile Oberfläche (hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenaufgabe), Länge min. 12m, hier: 18m, für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- F: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Rippenplatten, Kontrastfarbe, min. 120x90cm)
- G: Auffindestreifen zum Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Kontrastfarbe, Rippenplatten in Hauptgehrichtung, direkter Anschluss an Aufmerksamkeitsfeld)
- H: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- I: Beleuchtung
- J: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- K: Rangier- und Wartebereich (WB) vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- L: Fahrgastunterstand (FGU)
- M: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen **allen** Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m
- N: Sitze/ Bank
- O: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2m)
- P: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (Breite hier: 2m= Längsneigung 5%)
- Q: Richtungsfeld (hier: 250 x 60cm)

## 9.4 Planskizze und Legende Kategorie C - Kap



- A: Hochbord, gerade 1m breit (12cm)
- B: Erhöhung auf Wartebereich: 10cm (normaler Bordstein) auf 18cm (Breite hier: 4,9m = Längenneigung ca. 2%)
- C: Wartebereich (Höhe 18cm > Fahrbahn), Tiefe 2,5m, Breite hier 19m bis zur Absenkung M
- D: auf 18cm erhöhtes Sonderbord mit taktile Oberfläche (hier: Kasseler Sonderbord mit Bodenaufgabe), Länge min. 12m, hier: 18m für parallele Anfahrt > 5cm Restspalt)
- E: Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Rippenplatten, Kontrastfarbe, min. 120 x 90cm)
- F: Auffindestreifen zum Aufmerksamkeitsfeld Einstieg (Kontrastfarbe, Rippenplatten in Hauptgehrichtung, direkter Anschluss an Aufmerksamkeitsfeld)
- G: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- H: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2m)
- I: Straßenbeleuchtung
- J: Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- K: Rangier- und Wartebereich (WB) vor Fahrgastinformationsvitrine min. 1,5 x 1,5m
- L: Fahrgastunterstand (FGU)
- M: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen **allen** Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m; hier 2,0 m
- N: Sitze/ Bank
- O: Absenkung auf normalen Gehweg: 18cm auf 10cm (Breite hier: 2m= Längsneigung 5%)
- P: auf 3cm abgesenkter Bordstein
- Q: Gehweg (Tiefe hier 2,5m)
- R: Richtungsfeld (hier: 250 x 60cm)

## 9.5 Planskizze und Legende Kategorie D – Zugang über Querung



A: Standard-Hochbord (12cm hoch, 18m Kante)

B: angelegte Klapprampe für (hier:) Ausstieg

C: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2m)

D: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen allen Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m; hier 1,6m zw. Bügel und Kante

E: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)

F: Ein-/ Ausstiegsbereich; hier 2,5m Tiefe (Rand-/Gehwegsbereich)

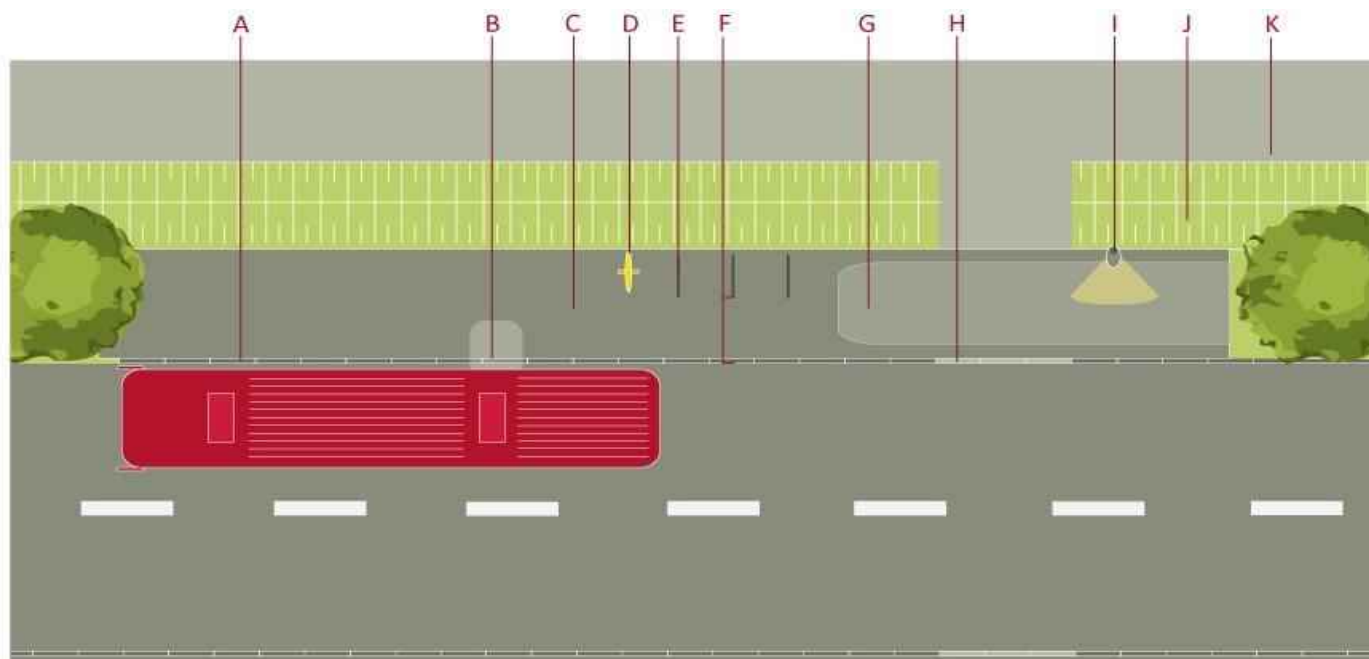
G: Erhöhung auf Ein-/ Ausstiegsbereich: 3cm auf 12cm (normaler Bordstein): hier auf 2m Anstiegslänge = 4,5% Längsneigung

H: auf 3cm abgesenkter Bordstein

I: Straßenbeleuchtung



## 9.6 Planskizze und Legende Kategorie D – Straßengraben



- A: Standard-Hochbord (12cm hoch, 18m Kante)
- B: angelegte Klapprampe für (hier:) Ausstieg
- C: Ein-/ Ausstiegsbereich; hier 2,5m Tiefe (Rand-/Gehwegsbereich)
- D: Haltestellenmast mit Fahrgastinformation (Fahrplankästen)
- E: Fahrradbügel (1m lang, Abstand 1,2m)
- F: Geringste Durchgangsbreite im WB: zwischen allen Einbauten je nach Nutzungszweck min. 1,2m, für Rangier- und Wartebeflächen min. 1,5m; hier 1,6m zw. Bügel und Kante
- G: Erhöhung auf Ein-/ Ausstiegsbereich: 3cm auf 12cm (normaler Bordstein): hier auf 2m Anstiegslänge = 4,5% Längsneigung
- H: auf 3cm abgesenkter Bordstein
- I: Straßenbeleuchtung
- J: Straßengraben (hier 2,0m)
- K: Rad- und Wanderweg (hier 2,5m)





Legend

Legend















2630-1	Petersdorf Ort	P	8.13	9.54	9.22	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	5.36	4.98	4.58		
		P*W	4.06	4.77	3.69	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.10	0.03	1.64	1.11	0.64		
		P**W	1.63	1.91	0.74	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.66	0.44	0.25	-1.92	4.20
2631-1	Neuhof bei Ribnitz	P	7.00	9.54	8.55	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.93	4.77	3.42	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.57	1.91	0.68	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.50
2632-1	Brünkendorf Kreuzung	P	0.00	7.12	7.51	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	2.70	2.70	2.70	5.94	6.67	6.39		
		P*W	0.00	3.56	3.01	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.60	0.23	0.08	2.12	1.48	0.89		
		P**W	0.00	1.42	0.60	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.85	0.59	0.30		4.52
2633-1	Neu Poppendorf	P	2.51	7.12	7.39	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	1.25	3.56	3.07	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.50	1.42	0.33	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.60
2635-0	Ehmkenhagen Wendeplatz	P	7.01	7.12	8.98	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	3.56	3.59	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.42	1.42	0.72	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.88
2636-1	Rookhorst Försterei I	P	0.00	7.12	7.00	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	0.83	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.17	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		1.93
2636-2	Rookhorst Försterei I	P	0.00	7.12	7.77	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	3.11	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.62	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.38
2637-1	Rookhorst Zum Wald	P	0.00	7.12	7.39	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	2.84	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.57	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.33
2637-2	Rookhorst Zum Wald	P	0.00	7.12	8.42	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	3.37	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.67	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.44
2638-2	Bartelshagen I Ausbau I	P	0.00	7.12	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.41
2639-1	Bartelshagen I Kindergarten	P	2.51	7.12	7.10	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	1.25	3.56	2.84	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.50	1.42	0.57	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.83
2642-2	Gresenhorst Sägewerk	P	0.00	7.12	8.42	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.56	3.37	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	1.42	0.67	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.44
2701-1	Körkwitz Dorf	P	9.32	9.54	9.45	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	4.98	4.58		
		P*W	4.66	4.77	3.78	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.03	0.00	1.11	0.64		
		P**W	1.86	1.91	0.76	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.44	0.25		5.56
2701-2	Körkwitz Dorf	P	9.32	9.54	9.45	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	4.98	4.58		
		P*W	4.66	4.77	3.50	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.03	0.00	1.11	0.64		
		P**W	1.86	1.91	0.70	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.44	0.25		5.56
2702-1	Sunshine Ferienpark	P	9.35	9.54	9.22	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	4.98	4.58		
		P*W	4.68	4.77	3.69	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.03	0.00	1.11	0.64		
		P**W	1.87	1.91	0.74	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.44	0.25		4.91
2702-2	Sunshine Ferienpark	P	9.35	9.54	9.45	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	4.98	4.58		
		P*W	4.68	4.77	3.78	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.03	0.00	1.11	0.64		
		P**W	1.87	1.91	0.76	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.44	0.25		4.93
2703-1	Körkwitz Hof	P	2.51	9.54	9.24	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	5.36	4.98	4.58		
		P*W	1.25	4.77	3.69	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.10	0.03	1.64	1.11	0.64		
		P**W	0.50	1.91	0.74	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.66	0.44	0.25		5.00
2703-2	Körkwitz Hof	P	2.51	9.54	1.27	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	1.17	5.36	4.98	4.58		
		P*W	1.25	4.77	0.51	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.10	0.03	1.64	1.11	0.64		
		P**W	0.50	1.91	0.10	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.10	0.04	0.01	0.66	0.44	0.25		4.36
2704-1	Dändorf	P	9.70	9.06	9.17	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	4.85	4.53	3.67	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.94	1.81	0.73	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.83
2704-2	Dändorf	P	9.70	9.06	9.03	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	4.85	4.53	3.61	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.94	1.81	0.72	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.81
2705-1	Dierhagen Dorf	P	8.84	9.06	9.22	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	2.24	4.34	5.36	6.67	9.30		
		P*W	4.42	4.53	3.69	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.10	0.12	1.64	1.48	1.29		
		P**W	1.77	1.81	0.74	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.05	0.66	0.59	0.52		6.65
2705-2	Dierhagen Dorf	P	8.84	9.06	9.09	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	2.24	4.34	5.36	6.67	9.30		
		P*W	4.42	4.53	3.64	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.19	0.12	1.64	1.48	1.29		
		P**W	1.77	1.81	0.73	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.10	0.07	0.05	0.66	0.59	0.52		6.64
2706-1	Dierhagen Strand	P	9.64	9.06	9.39	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	2.40	2.76	6.64	8.59	9.12		
		P*W	4.82	4.53	3.76	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.25	0.20	0.08	2.20	1.91	2.27		
		P**W	1.93	1.81	0.75	0.14	0.20	0.00	0									

	P**W*V	1,77	1,52	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	4,37
2720-1 Born Mitte	P	4,91	3,60	9,03	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,53	1,99	1,99	8,20	8,59	8,47	
	P**W	4,98	3,80	3,58	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	0,00	0,00	
	P**W*V	1,38	1,52	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,07	0,02	1,00	0,76	0,47	7,02
2720-2 Born Mitte	P	9,91	7,60	8,89	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,53	1,99	1,99	8,20	8,53	8,47	
	P**W	4,95	3,80	3,56	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,34	0,17	0,06	0,25	1,86	1,18	
	P**W*V	1,98	1,52	0,71	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,07	0,02	1,00	0,74	0,47	6,99
2721-1 Dierhagen Schule	P	0,00	0,06	0,00	0,29	5,00	0,00	0,00	0,00	2,24	3,57	4,34	6,94	8,78	9,19	
	P**W	0,00	4,53	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,12	0,12	0,95	0,64
	P**W*V	0,00	1,81	0,00	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,20	0,12	0,05	0,85	0,78	0,51	4,60
2721-2 Dierhagen Schule	P	0,00	0,06	0,00	0,29	5,00	0,00	0,00	0,00	2,24	4,34	4,34	6,94	8,92	9,19	
	P**W	0,00	4,53	0,00	0,72	0,70	0,00	0,00	0,00	0,50	0,36	0,12	2,12	1,98	1,28	
	P**W*V	0,00	1,81	0,00	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,20	0,14	0,05	0,85	0,79	0,51	4,64
2722-2 Born Kuhlenbruch	P	8,75	7,60	8,96	2,39	7,00	0,00	0,00	10,00	1,17	1,17	1,17	0,64	0,00	0,00	
	P**W	4,98	3,80	3,58	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	0,00	0,00	
	P**W*V	1,75	1,52	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,06	0,10	0,04	0,01	0,08	0,00	0,00
2723-1 Abzweig Bilsenrade	P	0,00	9,13	9,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	0,00	4,56	3,63	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	0,00	1,83	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,89
2723-2 Abzweig Bilsenrade	P	0,00	9,13	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	0,00	4,56	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	0,00	1,83	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,89
2724-1 Wieck Bäderstraße	P	9,74	9,13	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	2,24	0,00	0,00	0,458	
	P**W	4,87	4,56	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,06	0,00	0,00	0,64	
	P**W*V	1,95	1,83	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,02	0,00	0,00	0,25	5,16
2724-2 Wieck Bäderstraße	P	9,74	9,13	8,89	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	2,24	0,00	0,00	0,458	
	P**W	4,87	4,56	3,66	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,06	0,00	0,00	0,64	
	P**W*V	1,95	1,83	0,71	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,02	0,00	0,00	0,25	5,14
2725-1 Wieck Prerower Straße	P	9,73	9,94	9,25	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,76	2,76	2,76	8,51	8,78	8,81	
	P**W	4,86	4,97	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,61	0,23	0,08	2,60	1,95	1,22	
	P**W*V	1,95	1,99	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,24	0,09	0,03	1,04	0,78	0,49	7,69
2725-2 Wieck Prerower Straße	P	9,73	9,94	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,76	2,76	2,76	8,51	8,78	8,81	
	P**W	4,86	4,97	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,61	0,23	0,08	2,60	1,95	1,22	
	P**W*V	1,95	1,99	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,24	0,09	0,03	1,04	0,78	0,49	7,69
2726-1 Prerow Hafenstr	P	9,71	9,13	9,16	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	4,54	5,31	5,31	8,74	9,26	9,51	
	P**W	4,85	4,56	3,66	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	1,01	0,44	0,15	2,67	2,06	1,32	
	P**W*V	1,94	1,83	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,40	0,18	0,06	1,07	0,82	0,53	7,90
2726-2 Prerow Hafenstr	P	9,71	9,13	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	5,31	5,31	5,31	8,91	9,32	9,51	
	P**W	4,85	4,56	3,74	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,44	0,15	0,15	2,72	2,07	1,27	
	P**W*V	1,94	1,83	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,47	0,18	0,06	1,09	0,83	0,53	8,01
2727-1 Prerow Alter Bahnhof	P	9,47	9,94	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,53	1,53	2,70	5,36	4,98	6,39	
	P**W	4,73	4,97	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,34	0,13	0,08	1,64	1,11	0,89	
	P**W*V	1,89	1,99	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,05	0,03	0,66	0,44	0,36	6,63
2727-2 Prerow Alter Bahnhof	P	9,47	9,94	9,32	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,53	1,53	2,70	5,36	4,98	6,39	
	P**W	4,73	4,97	3,73	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,34	0,13	0,08	1,64	1,11	0,89	
	P**W*V	1,89	1,99	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,05	0,03	0,66	0,44	0,36	6,64
2728-1 Prerow Hertesburg	P	9,50	9,94	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,75	4,97	3,74	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,90	1,99	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,98
2728-2 Prerow Hertesburg	P	9,50	9,94	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,75	4,97	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,90	1,99	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,96
2730-1 Zingst Meiningenbrücke	P	6,26	9,70	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	0,64	0,00	0,00	
	P**W	3,13	4,85	3,74	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	0,00	0,00	
	P**W*V	1,25	1,94	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,00	0,00	4,51
2730-2 Zingst Meiningenbrücke	P	6,26	9,70	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	0,64	0,00	0,00	
	P**W	3,13	4,85	3,68	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	0,00	0,00	
	P**W*V	1,25	1,94	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,00	0,00	4,50
2731-1 Bresewitz Ort	P	9,75	9,41	9,20	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,79	2,86	3,21	7,73	8,35	8,47	
	P**W	4,87	4,70	3,68	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,40	0,24	0,09	2,36	1,86	1,18	
	P**W*V	1,95	1,88	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,16	0,10	0,04	0,94	0,74	0,47	7,35
2731-2 Bresewitz Ort	P	9,75	9,41	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,79	2,86	3,21	7,73	8,35	8,47	
	P**W	4,87	4,70	3,74	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,40	0,24	0,09	2,36	1,86	1,18	
	P**W*V	1,95	1,88	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,16	0,10	0,04	0,94	0,74	0,47	7,37
2732-1 Pruchten	P	9,82	9,41	9,20	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,63	0,00	0,00	0,639	
	P**W	4,91	4,70	3,68	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,05	0,00	0,00	0,889	
	P**W*V	1,96	1,88	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,00	0,36	5,31
2732-2 Pruchten	P	9,82	9,41	9,35	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	1,63	0,00	0,00	0,498	6,39
	P**W	4,91	4,70	3,74	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,05	0,00	0,00	0,889	
	P**W*V	1,96	1,88	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,02	0,00	0,44	0,36	5,80
2734-1 Born Einkaufszentrum	P	9,43	7,60	9,02	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	2,09	8,20	8,35	8,21	
	P**W	4,71	3,80	3,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,06	2,51	1,86	1,14	
	P**W*V	1,89	1,52	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	1,00	0,74	0,46	6,95
2735-0 Prerow Mitte	P	9,92														



		P*W	4,98	4,92	3,79	1,90	0,98	0,80	0,50	0,00	0,54	0,41	0,14	2,12	2,11	1,33	
		P*W*V	1,99	1,97	0,76	0,38	0,20	0,16	0,10	0,00	0,27	0,16	0,05	0,85	0,84	0,53	8,21
2750-3	Barth Bahnhof	P	9,95	9,85	9,31	7,54	7,00	10,00	10,00	0,00	3,57	3,48	4,90	8,20	8,18	9,59	
		P*W	4,98	4,92	3,72	1,90	0,98	0,80	0,50	0,00	0,54	0,41	0,14	2,12	2,11	1,33	
		P*W*V	1,99	1,97	0,74	0,46	0,20	0,16	0,10	0,00	0,32	0,16	0,05	1,00	0,84	0,53	8,53
2750-4	Barth Bahnhof	P	9,95	9,85	0,00	0,00	0,00	10,00	10,00	0,00	2,81	4,90	4,90	7,73	9,48	9,59	
		P*W	4,98	4,92	0,00	0,00	0,00	0,80	0,50	0,00	0,62	0,41	0,14	2,36	2,11	1,33	
		P*W*V	1,99	1,97	0,00	0,00	0,00	0,16	0,10	0,00	0,25	0,16	0,05	0,94	0,84	0,53	7,01
2751-1	Barth Grüner Weg	P	9,95	9,85	9,31	7,54	7,00	10,00	10,00	0,00	3,57	3,48	4,90	8,20	8,18	9,59	
		P*W	4,91	4,92	3,78	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,06	0,11	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,96	1,97	0,76	0,46	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,59	0,51	6,51
2751-2	Barth Grüner Weg	P	9,82	9,85	9,28	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,77	5,31	6,64	4,98	9,19	
		P*W	4,91	4,92	3,71	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,14	0,06	0,15	0,20	1,11	1,28	
		P*W*V	1,96	1,97	0,74	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,05	0,03	0,06	0,08	0,44	0,51	6,42
2752-1	Barth Flugplatz	P	0,00	9,85	9,14	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	4,92	3,65	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,97	0,73	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,28
2752-2	Barth Flugplatz	P	0,00	9,85	9,31	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	4,92	3,72	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,97	0,74	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,29
2753-1	Abzweig Kenz	P	0,00	6,10	6,67	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,05	3,47	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,22	0,69	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,49
2753-2	Abzweig Kenz	P	0,00	6,10	9,09	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,05	3,64	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,22	0,73	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,52
2754-1	Abzweig Wobbelkow	P	6,36	4,49	8,90	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	2,24	3,57	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	0,90	0,71	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,44
2754-2	Abzweig Wobbelkow	P	6,26	4,49	9,09	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	2,24	3,64	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	0,90	0,73	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,45
2755-1	Löbnitz Hauptst.	P	9,54	6,32	8,92	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,77	3,16	3,57	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,91	1,26	0,71	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,46
2755-2	Löbnitz Hauptst.	P	9,54	6,32	9,25	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,77	3,16	3,70	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,91	1,26	0,74	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,49
2756-1	Löbnitz Ausbau	P	5,01	6,32	8,98	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	3,16	3,59	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,26	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,32
2756-2	Löbnitz Ausbau	P	5,01	6,32	8,26	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	3,16	3,30	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,26	0,66	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,26
2757-1	Martenshagen	P	8,34	4,49	8,98	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,17	2,24	3,59	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,67	0,90	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,62
2757-2	Martenshagen	P	8,34	4,49	8,92	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,17	2,24	3,57	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,67	0,90	0,71	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,62
2757-3	Martenshagen	P	8,34	4,49	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,17	2,24	2,61	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,67	0,90	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,43
2758-1	Heidberg	P	5,01	8,22	8,67	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	4,11	3,47	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,64	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,68
2758-2	Heidberg	P	5,01	8,22	8,98	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	4,11	3,59	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,64	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,70
2759-1	Langenhanshagen Kreuzung	P	2,51	7,73	8,67	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	3,86	3,47	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,50	1,55	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,08
2759-2	Langenhanshagen Kreuzung	P	2,51	7,73	9,09	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	3,86	3,64	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,50	1,55	0,73	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,35
2760-1	Wiepkenhagen	P	8,13	7,73	8,92	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,86	3,57	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,55	0,71	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,46
2760-2	Wiepkenhagen	P	8,13	7,73	8,98	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,86	3,59	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,55	0,72	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,47
2760-3	Wiepkenhagen	P	8,13	7,73	4,18	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,86	1,67	0,72	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,55	0,33	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,84
2760-4	Wiepkenhagen	P	8,13	7,73	8,98	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,17
2761-1	Abzweig Bartelsshagen II	P	2,51	6,87	8,92	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	3,44	3,57	1,90	0,98	0,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,50</														



2848-2	Schulenberg Feuerwehr	P**W*V	1,40	1,42	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,09	0,03	0,01	0,08	0,00	0,00		3,37
		P	7,01	7,12	2,73	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,97	0,97	0,64	0,00	0,00		
		P**W	3,50	3,56	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,40	1,42	0,22	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,08	0,00	0,00		3,59
2849-1	Fahrenhaupt	P	9,00	7,12	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,50	3,56	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,80	1,42	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
2850-1	Marlow Ausbau I	P	7,51	7,12	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,56	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,42	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,26
2850-2	Marlow Ausbau I	P	7,51	7,12	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,75	3,56	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,42	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,26
2851-1	Schulenberg Berg	P	2,51	7,12	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,56	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,42	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,26
2852-1	Kloster Wulfshagen Ort	P	8,34	7,12	7,10	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,17	3,56	2,84	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,67	1,42	0,57	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00		4,05
2853-1	Ribnitz Demmlerstraße	P	8,64	9,54	9,04	8,30	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,15	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,32	4,77	3,62	2,49	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,73	1,91	0,72	0,50	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00		5,06
2854-1	Rostocker Wulfshagen	P	8,50	7,12	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,25	3,56	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,70	1,42	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,09
2855-1	Prerow Schule	P	9,55	9,94	8,80	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	3,16	4,34	5,92	8,74	9,48	9,68		
		P**W	4,77	4,97	3,52	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	1,58	2,16	3,36	4,77	5,11	5,35		
		P**W*V	1,91	1,99	0,70	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,28	0,14	0,07	1,07	0,84	0,54		7,88
2856-1	Dettmansdorf Ort	P	0,00	6,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	0,00	0,00	0,00		
		P**W	0,00	3,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,00	1,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00		1,38
2857-1	Kölnow	P	6,26	6,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	2,24	2,24	0,64	6,67	7,30			
		P**W	3,13	3,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,06	0,20	1,48			
		P**W*V	1,25	1,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,07	0,02	0,08	0,59	0,41		3,90
2858-1	A'g. Altes Dorf	P	8,75	6,92	1,27	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,38	3,46	0,51	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,75	1,38	0,10	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,81
2858-2	A'g. Altes Dorf	P	8,75	6,92	0,00	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,38	3,46	0,00	3,16	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,75	1,38	0,00	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,71
2862-1	Abzweig Dammerstorf	P	2,51	6,85	8,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,42	3,18	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,37	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,88
2862-2	Abzweig Dammerstorf	P	2,51	6,85	8,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,42	3,18	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,37	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,88
2863-1	Kölnow Ausbau	P	0,00	6,85	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	0,00		
		P**W	0,00	3,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,00	1,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00		1,42
2888-2	Neuhof (bei Bartelshg. II)	P	0,00	6,87	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	0,00	3,44	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,00	1,37	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		1,71
2900-1	Dechowshof Kreuzung	P	6,26	9,54	5,64	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	5,36	4,98	4,58		
		P**W	3,13	4,77	2,26	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	1,64	1,11	0,64		
		P**W*V	1,25	1,91	0,45	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,66	0,44	0,25		5,70
2900-2	Dechowshof Kreuzung	P	6,26	9,54	5,64	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	5,36	4,98	4,58		
		P**W	3,13	4,77	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	1,64	1,11	0,64		
		P**W*V	1,25	1,91	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,66	0,44	0,25		5,46
2901-1	Dechowshof Hauptstraße	P	5,01	9,54	4,87	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	5,36	4,98	4,58		
		P**W	2,50	4,77	1,95	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	1,64	1,11	0,64		
		P**W*V	1,00	1,91	0,39	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,66	0,44	0,25		5,15
2901-2	Dechowshof Hauptstraße	P	5,01	9,54	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	5,36	4,98	4,58		
		P**W	2,50	4,77	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	1,64	1,11	0,64		
		P**W*V	1,00	1,91	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,66	0,44	0,25		5,28
2902-1	Abzweig Beiershagen	P	5,01	9,54	7,82	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	4,77	3,13	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,91	0,63	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,88
2903-1	Langendam Mitte	P	7,51	9,54	5,64	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,75	4,77	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,91	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,20
2903-2	Langendam Mitte	P	7,51	9,54	5,64	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,75	4,77	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,91	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,20
2904-1	Abzweig Langendam	P	5,01	9,54	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	4,77	3,06	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,91	0,65	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,89
2904-2	Abzweig Langendam	P	5,01	9,54	7,65	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50															



3027-2	Klein Damitz	P	0,00	9,36	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	4,68	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,87	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,21
3028-1	Schmedshagen Dorf	P	9,61	7,91	8,55	8,55	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,80	3,96	3,42	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,92	1,58	0,68	0,46	0,28	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,03
3028-2	Schmedshagen Dorf	P	9,61	7,91	7,51	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,80	3,96	3,01	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,92	1,58	0,60	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,68
3029-0	Krinnewitz	P	9,35	7,91	8,55	8,55	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,68	3,96	3,42	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,87	1,58	0,68	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,48
3030-1	Kirchdorf Ortseingang	P	8,75	6,95	6,21	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,38	3,47	2,48	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,75	1,39	0,50	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,98
3030-2	Kirchdorf Ortseingang	P	8,75	6,95	6,41	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,38	3,47	2,16	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,75	1,39	0,43	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,91
3031-2	Sommerfeld Abzweig	P	0,00	9,36	8,71	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	4,68	3,48	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,87	0,70	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,91
3032-1	Altenpleen Schule	P	9,79	7,00	7,19	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,90	3,50	2,88	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,96	1,40	0,58	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,72
3032-2	Altenpleen Schule	P	9,79	7,00	7,65	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,90	3,50	3,06	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,06	1,40	0,61	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00
3033-1	Prohn Wohnpark	P	9,92	9,36	8,72	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,96	4,68	3,49	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,98	1,87	0,70	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,38
3033-2	Prohn Wohnpark	P	9,92	9,36	9,11	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,96	4,68	3,64	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,98	1,87	0,73	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,65
3034-1	Prohn Kirche	P	9,58	9,36	8,81	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,79	4,68	3,53	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,92	1,87	0,71	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,10
3034-2	Prohn Kirche	P	9,58	9,36	9,06	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,79	4,68	3,62	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,92	1,87	0,72	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8,12
3035-1	Prohn Sportplatz	P	7,51	7,51	7,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,75	4,68	3,01	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,50	1,87	0,60	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,49
3035-2	Prohn Sportplatz	P	7,51	9,36	5,64	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,75	4,68	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,50	1,87	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,44
3036-1	Muiks Siedlung	P	6,26	9,36	7,82	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,68	3,13	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	1,87	0,63	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,09
3036-2	Muiks Siedlung	P	6,26	9,36	7,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,68	3,01	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	1,87	0,60	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,06
3037-1	Klausdorf Ortseingang	P	9,66	7,67	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,83	3,84	3,23	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,93	1,53	0,65	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,52
3037-2	Klausdorf Ortseingang	P	9,66	7,67	8,26	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,83	3,84	3,30	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,93	1,53	0,66	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,29
3038-1	Solkendorf	P	8,64	7,67	8,26	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,32	3,84	3,30	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,73	1,53	0,66	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,40
3038-2	Solkendorf	P	8,64	7,67	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,32	3,84	3,23	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,73	1,53	0,65	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,39
3039-0	Barhöft	P	8,50	7,67	8,42	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,25	3,84	3,37	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,70	1,53	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,64
3040-1	Hohendorf Siedlung	P	7,51	6,00	7,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,75	3,00	3,01	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00										































3396-1	Obernitzkow L 21	P	2,51	7,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,50	1,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,91
3396-2	Obernitzkow L 21	P	2,51	7,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	3,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,50	1,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,96
3397-1	Griebenow Gärtnerlei	P	7,01	6,30	8,11	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	3,15	3,24	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,40	1,26	0,65	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,89
3397-2	Griebenow Gärtnerlei	P	7,01	6,30	8,11	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	3,15	3,24	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,40	1,26	0,65	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,89
3398-0	Bremerhagen Dorf	P	9,12	6,95	7,28	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,97	0,97	0,97	0,64	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,56	3,47	2,91	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	0,08	0,03	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,82	1,39	0,58	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,03	0,01	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	4,34
3399-1	Glashagen Wendeplatz	P	8,64	6,38	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,32	3,19	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,73	1,28	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,87
3401-1	Grimmen Sky-Markt	P	7,86	9,90	8,86	7,64	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,07	2,04	0,64	6,67	7,85			
		P*W	3,93	4,95	3,54	2,29	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,09	0,06	0,20	1,48	1,09			
		P*W*V	1,57	1,98	0,71	0,46	0,20	0,00	0,00	0,00	0,04	0,04	0,02	0,08	0,59	0,44				6,12
3401-2	Grimmen Sky-Markt	P	7,86	9,90	8,86	7,64	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,07	2,04	0,64	6,67	7,85			
		P*W	3,93	4,95	3,58	2,29	0,98	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,06	0,20	1,11	1,09				
		P*W*V	1,57	1,98	0,72	0,46	0,20	0,00	0,00	0,00	0,04	0,02	0,02	0,08	0,44	0,44				5,96
3403-1	Willershusen Ortsseingang	P	0,00	6,30	6,37	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,15	2,55	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,26	0,51	0,28	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,11
3403-2	Willershusen Ortsseingang	P	0,00	6,30	6,37	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,15	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,26	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,05
3404-1	Willershusen Brücke	P	0,00	6,30	6,64	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,15	2,26	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,26	0,45	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,05
3404-2	Willershusen Brücke	P	0,00	6,30	6,64	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	0,00	3,15	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	0,00	1,26	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,12
3405-0	Grimmen Gymnasium	P	7,51	9,90	9,53	9,83	7,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,46	0,46	0,46	0,64	4,98	4,58			
		P*W	3,75	4,95	3,81	2,95	0,98	0,00	0,50	0,00	0,10	0,04	0,01	0,20	1,11	0,64				
		P*W*V	1,50	1,98	0,76	0,46	0,20	0,00	0,10	0,00	0,04	0,02	0,01	0,08	0,44	0,20				5,97
3406-0	Wüstney	P	7,01	6,30	5,41	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	3,15	2,16	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,40	1,26	0,43	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,43
3407-1	Rolofshagen Abzweig	P	5,01	4,56	0,00	0,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	1,64	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	2,28	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	0,91	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,49
3408-1	Klein Behnkenhagen	P	8,13	6,95	6,51	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,47	2,61	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,39	0,52	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,11
3408-2	Klein Behnkenhagen	P	8,13	6,95	6,51	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,06	3,47	2,61	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,63	1,39	0,52	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,11
3410-0	Grimmen Förderschule	P	7,01	9,90	9,31	9,56	7,00	0,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,36	2,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	4,95	3,72	2,87	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,03	0,08	0,00	0,00	1,09				
		P*W*V	1,40	1,98	0,74	0,57	0,20	0,00	0,10	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,44				5,47
3412-1	Jäger Ortsseingang	P	5,01	6,95	7,93	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	3,47	3,17	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,39	0,63	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,36
3412-2	Jäger Ortsseingang	P	5,01	6,95	7,93	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	2,50	3,47	3,17	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,00	1,39	0,63	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,36
3414-1	Schönenwalde Heim	P	2,51	4,56	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00									

5001-2	Bergen Busbahnhof	P**W*V	2,00	1,89	0,57	0,14	0,20	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,67	0,52		6,19	
		P	9,98	9,45	9,36	2,39	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	7,51	9,30			
		P**W	4,99	4,72	3,91	0,72	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,29			
		P**W*V	2,00	1,89	0,75	0,20	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,67	0,52		6,37	
5001-3	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	9,02	6,33	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	6,67	9,30			
		P**W	4,99	4,72	3,61	1,90	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,29			
		P**W*V	2,00	1,89	0,72	0,38	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,59	0,52		6,51	
5001-4	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	9,38	7,64	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	6,67	9,34			
		P**W	4,99	4,72	3,91	2,45	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,29			
		P**W*V	2,00	1,89	0,75	0,46	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,59	0,52		6,62	
5001-5	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	8,48	2,39	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	6,67	9,34			
		P**W	4,99	4,72	3,39	0,72	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,30			
		P**W*V	2,00	1,89	0,68	0,14	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,59	0,52		6,23	
5001-6	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	7,51	2,39	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,27	3,27	0,00	7,51	9,34			
		P**W	4,99	4,72	3,94	2,82	1,40	0,98	0,00	0,50	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,28			
		P**W*V	2,00	1,89	0,60	0,14	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,04	0,00	0,67	0,52		6,26	
5001-7	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	8,42	2,39	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	8,02	9,38			
		P**W	4,99	4,72	3,37	0,72	1,40	0,98	0,00	0,50	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,78	1,30			
		P**W*V	2,00	1,89	0,67	0,14	0,28	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,71	0,52		6,43	
5001-8	Bergen Busbahnhof	P	9,98	9,45	9,85	9,40	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,27	0,00	6,67	9,19			
		P**W	4,99	4,72	3,94	2,82	1,40	0,98	0,00	0,50	0,00	0,20	0,09	0,00	0,00	1,48	1,28			
		P**W*V	2,00	1,89	0,79	0,56	0,28	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,04	0,00	0,59	0,51		6,84	
5002-1	Bergen Grundschule	P	9,66	9,45	9,78	9,29	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	3,27	6,94	9,03	9,59			
		P**W	4,83	4,72	3,91	2,79	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,09	2,12	2,01	1,33			
		P**W*V	1,93	1,89	0,78	0,56	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,04	0,85	0,80	0,53		7,83	
5002-2	Bergen Grundschule	P	9,66	9,45	9,78	9,48	7,00	0,00	10,00	0,00	0,00	2,09	2,09	3,88	6,94	9,03	9,64			
		P**W	4,83	4,72	3,91	2,81	0,98	0,00	0,50	0,00	0,00	0,46	0,17	0,11	2,12	2,01	1,34			
		P**W*V	1,93	1,89	0,78	0,57	0,20	0,00	10,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,04	0,85	0,80	0,54		7,95	
5003-1	Bergen Ringstraße	P	9,88	9,45	9,78	9,48	7,00	0,00	10,00	0,00	0,20	2,30	2,30	4,23	7,73	8,59	9,25			
		P**W	4,94	4,72	3,91	2,85	0,98	0,00	0,50	0,00	0,51	0,19	0,12	2,36	1,91	1,28				
		P**W*V	1,98	1,89	0,78	0,57	0,20	0,00	10,00	0,00	0,20	0,08	0,05	0,94	0,76	0,51			8,06	
5003-2	Bergen Ringstraße	P	9,88	9,45	9,78	9,29	7,00	0,00	0,00	0,00	0,20	2,30	2,30	4,23	8,20	8,59	9,19			
		P**W	4,94	4,72	3,91	2,79	0,98	0,00	0,50	0,00	0,51	0,19	0,12	2,36	1,91	1,28				
		P**W*V	1,98	1,89	0,78	0,56	0,20	0,00	0,00	0,00	0,20	0,08	0,05	1,00	0,76	0,51			8,01	
5004-1	Bergen Friedhof	P	9,86	9,45	1,27	2,39	10,00	0,00	10,00	0,00	1,94	2,96	4,49	5,36	8,78	9,45				
		P**W	4,93	4,72	0,51	0,72	1,40	0,98	0,00	0,50	0,00	0,43	0,25	0,12	1,64	1,95	1,31			
		P**W*V	1,97	1,89	0,10	0,14	0,28	0,00	0,10	0,00	0,17	0,10	0,05	0,66	0,78	0,53			6,77	
5004-2	Bergen Friedhof	P	9,86	9,45	9,51	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	1,94	2,09	4,49	5,36	7,51	9,45				
		P**W	4,93	4,72	3,89	1,90	0,98	0,00	0,50	0,00	0,43	0,25	0,12	1,64	1,95	1,31				
		P**W*V	1,97	1,89	0,76	0,50	0,20	0,00	10,00	0,00	0,17	0,07	0,05	0,66	0,67	0,53			7,64	
5004-3	Bergen Friedhof	P	9,86	9,45	9,46	6,33	7,00	0,00	10,00	0,00	1,94	2,09	5,46	5,36	8,02	9,51				
		P**W	4,93	4,72	3,79	1,90	0,98	0,00	0,50	0,00	0,43	0,17	0,15	1,64	1,78	1,32				
		P**W*V	1,97	1,89	0,76	0,38	0,20	0,00	0,10	0,00	0,17	0,07	0,06	0,66	0,71	0,53			7,49	
5005-1	Kaiseritz	P	2,51	9,45	9,49	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W	1,25	4,72	3,89	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	0,50	1,89	0,76	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			3,73
5005-2	Kaiseritz	P	2,51	9,45	9,48	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W	1,25	4,72	3,79	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	0,50	1,89	0,76	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			3,72
5006-1	Karow	P	7,51	9,45	9,49	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W	3,75	4,72	3,89	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,50	1,89	0,76	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			4,73
5006-2	Karow	P	7,51	9,45	9,48	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W	3,75	4,72	3,79	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,50	1,89	0,76	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			4,72
5007-1	Dalkvitz	P	8,50	6,23	9,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,77	0,77	0,00	0,00	0,00			
		P**W	4,25	3,11	3,47	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,70	1,25	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00			4,07
5007-2	Dalkvitz	P	8,50	6,23	8,67	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,77	0,77	0,00	0,00	0,00			
		P**W	4,25	3,11	3,47	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,70	1,25	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00			4,01
5008-1	Zirkow	P	9,83	6,23	9,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,50	3,57	3,57	6,94	7,51	7,30				
		P**W	4,92	3,11	3,75	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,56	0,30	0,10	2,12	1,67	1,01				
		P**W*V	1,97	1,25	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,22	0,12	0,04	0,85	0,67	0,41				6,60
5008-2	Zirkow	P	9,83	6,23	9,37	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,50	3,57	3,57	6,94	7,51	7,30				
		P**W	4,92	3,11	3,75	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,56	0,30	0,10	2,12	1,67	1,01				
		P**W*V	1,97	1,25	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,22	0,12	0,04	0,85	0,67	0,41				6,60
5009-1	Pantow	P	7,86	6,23	9,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,28	0,00	0,00	0,00			
		P**W	3,93	3,11	3,75	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,57	1,25	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00			3,92
5009-2	Pantow	P	7,86	6,23	9,37	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,28	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W	3,93	3,11	3,75	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00			
		P**W*V	1,57	1,25	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00			3,96
5010-1	Ser																			

		P*W	4,98	4,19	3,74	2,29	1,40	0,80	0,50	0,00	0,53	0,31	0,14	2,67	2,12	1,35			
		P*W*V	1,99	1,68	0,75	0,46	0,28	0,16	0,10	0,00	0,21	0,13	0,05	1,07	0,85	0,54		8,27	
5023-0	Göhren Bahnhof	P	9,36	8,38	7,93	2,99	10,00	10,00	0,00	0,00	2,40	3,78	4,90	8,51	9,36	9,67			
		P*W	4,38	4,19	3,17	1,40	0,72	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,70	1,17	0,58			
		P*W*V	1,99	1,68	0,63	0,14	0,28	0,16	0,00	0,00	0,21	0,13	0,05	1,04	0,85	0,54		7,71	
5024-0	Göhren Campingplatz	P	8,93	8,39	7,93	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,89	4,08	4,08	8,20	9,03	9,30			
		P*W	4,47	4,19	3,17	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,42	0,34	0,11	2,51	2,01	1,29			
		P*W*V	1,79	1,68	0,63	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,17	0,14	0,05	1,00	0,80	0,52		7,19	
5025-1	Middelhagen Rügen	P	9,55	8,38	9,33	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,20	3,28	3,37	5,36	8,02	8,47			
		P*W	4,38	4,19	3,69	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,43	0,19	0,09	1,64	1,28	0,78			
		P*W*V	1,95	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,17	0,08	0,04	0,66	0,71	0,47		6,62	
5025-2	Middelhagen Rügen	P	9,73	8,38	9,33	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,94	2,30	3,37	5,36	8,02	8,47			
		P*W	4,86	4,19	3,73	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,43	0,19	0,09	1,64	1,78	1,18			
		P*W*V	1,95	1,68	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,17	0,08	0,04	0,66	0,71	0,47		6,83	
5026-1	Lobbe Ort	P	9,36	8,38	9,33	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,11	3,57	5,61	8,20	9,20	9,30			
		P*W	4,77	4,19	3,73	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,69	0,30	0,16	2,51	2,04	1,30			
		P*W*V	1,91	1,68	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,28	0,12	0,06	1,00	0,82	0,52		7,47	
5026-2	Lobbe Ort	P	9,55	8,38	9,30	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	3,57	3,57	5,61	8,91	9,26	9,34			
		P*W	4,77	4,19	3,72	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,79	0,30	0,16	2,72	2,06	1,30			
		P*W*V	1,91	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,52	0,12	0,06	1,09	0,82	0,52		7,60	
5028-0	Zentralschule Gager	P	9,38	8,38	9,38	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	3,01	3,01	3,01	6,98	6,67	6,38			
		P*W	4,69	4,19	3,75	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,67	0,25	0,08	2,12	1,48	0,89			
		P*W*V	1,88	1,68	0,75	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,27	0,10	0,03	0,85	0,59	0,36		6,84	
5029-1	Abzeweg Groß Zicker	P	9,00	8,38	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,00	0,00	0,48			
		P*W	4,50	4,19	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,64			
		P*W*V	1,80	1,68	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,25		4,81	
5029-2	Abzeweg Groß Zicker	P	9,00	8,38	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,48		
		P*W	4,50	4,19	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,64			
		P*W*V	1,80	1,68	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,25		4,81	
5030-0	Gager	P	9,54	8,38	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	10,00	3,11	3,57	3,57	8,20	8,78	8,94			
		P*W	4,77	4,19	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,30	0,69	0,30	1,10	1,95	1,24			
		P*W*V	1,91	1,68	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,28	0,12	0,04	1,00	0,78	0,50		7,43	
5031-0	Eurobaltic	P	0,00	9,74	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	0,00	4,87	3,11	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	0,00	1,95	0,62	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,99
5032-0	Prora Wohnmobil-Oase	P	8,50	10,00	8,45	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	4,25	5,00	3,38	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,70	2,00	0,68	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,80
5033-1	Thiessow Campingplatz	P	9,47	8,38	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,65	3,52	4,69	8,20	8,78	9,12			
		P*W	4,73	4,19	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,89	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,65
5033-2	Thiessow Campingplatz	P	9,47	8,38	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	4,73	4,19	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,89	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,65
5034-1	Thiessow Ort	P	9,67	8,38	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,65	3,52	4,69	8,20	8,78	9,12			
		P*W	4,93	4,19	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,59	0,29	0,13	2,51	1,95	1,27			
		P*W*V	1,97	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,24	0,12	0,05	1,00	0,78	0,51		7,42	
5034-2	Thiessow Ort	P	9,67	8,38	9,27	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,58	3,52	4,69	8,78	9,03				
		P*W	4,93	4,19	3,71	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,35	0,29	0,13	2,12	1,95	1,25			
		P*W*V	1,97	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,12	0,05	0,85	0,78	0,50		7,17	
5035-1	Thiessow Wendepplatz	P	9,29	8,38	9,48	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,54	2,70	3,57	6,36	7,51	8,66			
		P*W	4,64	4,19	3,79	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,34	0,23	0,10	1,64	1,67	1,20			
		P*W*V	1,86	1,68	0,76	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,14	0,09	0,04	0,66	0,67	0,48		6,70	
5035-2	Thiessow Wendepplatz	P	9,29	8,38	9,24	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,70	2,70	3,57	6,94	7,51	8,66			
		P*W	4,64	4,19	3,69	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,60	0,23	0,10	2,12	1,67	1,20			
		P*W*V	1,86	1,68	0,74	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,24	0,09	0,04	0,85	0,67	0,48		6,98	
5036-0	Klein Zicker	P	9,68	8,38	9,04	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	1,54	2,40	3,40	6,64	6,74	6,90			
		P*W	4,84	4,19	3,62	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,17	0,20	0,07	2,20	1,48	1,01			
		P*W*V	1,94	1,68	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,07	0,08	0,03	0,08	0,59	0,41		5,93	
5037-1	Binz Kleinbahnhof Binz-Ost	P	9,93	10,00	9,48	6,33	10,00	10,00	10,00	0,00	2,76	2,76	3,83	8,74	8,78	8,81			
		P*W	4,96	5,00	3,79	1,90	1,40	0,80	0,50	0,00	0,61	0,23	0,11	2,67	1,95	1,22			
		P*W*V	1,99	2,00	0,76	0,38	0,28	0,16	0,10	0,00	0,24	0,09	0,04	1,07	0,78	0,49		8,38	
5037-2	Binz Kleinbahnhof Binz-Ost	P	9,93	10,00	9,48	6,33	10,00	10,00	10,00	0,00	2,76	2,76	3,83	8,74	8,78	8,81			
		P*W	4,96	5,00	3,79	2,29	1,40	0,80	0,50	0,00	0,61	0,23	0,11	2,67	1,95	1,22			
		P*W*V	1,99	2,00	0,76	0,46	0,28	0,16	0,10	0,00	0,24	0,09	0,04	1,07	0,78	0,49		8,46	
5038-1	Binz Dünenstraße	P	8,85	10,00	6,89	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,30	4,44	5,05	9,23	9,77	9,84			
		P*W	4,43	5,00	2,76	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,53	0,37	0,14	2,82	2,17	1,37			
		P*W*V	1,77	2,00	0,55	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,20	0,15	0,06	1,13	0,87	0,55		1,97	
5039-1	Binz Ortsmitte	P	9,08	10,00	9,48	6,33	10,00	10,00	10,00	0,00	2,76	2,76	3,83	8,74	8,78	8,81			
		P*W	4,99	5,00	3,79	2,29	1,40	0,80	0,50	0,00	0,46	0,58	0,19	2,95	2,20	1,38			
		P*W*V	2,00	2,00	0,76	0,46	0,28	0,16	0,10	0,00	0,59	0,23	0,08	1,18	0,88	0,55		9,10	
5039-2	Binz Ortsmitte	P	9,08	10,00	9,38	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	6,94	6,94	7,55	9,86	9,92	9,94			
		P*W	4,99	5,00	3,75	1,90	1,40	0,80	0,50	0,00	1,54	0,58	0,21	3,01	2,21	1,38			
		P*W*V	2,00	2,00	0,75	0,38	0,28	0,16	0,10	0,00	0,62	0,23	0,08	1,21	0,88	0,55		9,08	
5040-1	Binz Großbahnhof	P	9,06	10,00	9,47	6,33	10,00	10,00	10,00	0,00	2,76	2,76	3,83	8,74	8,78	8,81			
		P*W	4,96	5,00	3,79	1,90	0,98	0,80	0,50	0,00	0,46	0,33	0,14	2,12	2,10	1,34			
		P*W*V	1,99	2,00	0,76	0,38	0,20												

5051-3	Sassnitz Busbahnhof	P	9,98	9,74	9,58	2,39	10,00	10,00	10,00	0,00	5,51	6,58	7,45	9,70	9,80	9,83	
		P*W	4,99	4,87	3,83	0,72	1,40	0,80	0,50	0,00	1,22	0,55	0,21	2,96	2,18	1,36	
		P**W	2,00	1,95	0,77	0,14	0,28	0,16	0,10	0,00	0,49	0,22	0,08	1,19	0,87	0,55	8,79
5051-4	Sassnitz Busbahnhof	P	9,98	9,74	9,58	2,39	10,00	10,00	10,00	0,00	5,51	6,58	7,45	9,70	9,80	9,83	
		P*W	4,99	4,87	3,50	1,90	0,98	0,80	0,50	0,00	1,22	0,55	0,21	2,97	2,18	1,36	
		P**W	2,00	1,95	0,70	0,38	0,20	0,16	0,10	0,00	0,49	0,22	0,08	1,19	0,87	0,55	8,87
5051-5	Sassnitz Busbahnhof	P	9,98	9,74	9,46	6,33	7,00	10,00	10,00	0,00	5,51	6,58	7,45	9,70	9,79	9,81	
		P*W	4,99	4,87	3,79	1,90	0,98	0,80	0,50	0,00	1,22	0,55	0,21	2,96	2,17	1,36	
		P**W	2,00	1,95	0,76	0,38	0,20	0,16	0,10	0,00	0,49	0,22	0,08	1,19	0,87	0,55	8,93
5052-1	Sassnitz Rümgalerie	P	9,98	9,74	9,58	2,39	10,00	10,00	10,00	0,00	5,51	6,58	7,45	9,70	9,80	9,83	
		P*W	4,91	4,87	3,73	2,29	0,98	0,80	0,50	0,00	1,52	0,60	0,22	3,01	2,19	1,37	
		P**W	1,96	1,95	0,75	0,46	0,20	0,00	0,10	0,00	0,61	0,24	0,09	1,20	0,88	0,55	8,97
5052-2	Sassnitz Rümgalerie	P	9,81	9,74	9,56	7,64	7,00	0,00	10,00	0,00	6,84	7,81	7,81	9,87	9,86	9,85	
		P*W	4,91	4,87	3,83	2,29	0,98	0,80	0,50	0,00	1,52	0,65	0,22	3,02	2,19	1,37	
		P**W	1,96	1,95	0,77	0,46	0,20	0,00	0,10	0,00	0,64	0,26	0,09	1,21	0,88	0,55	9,01
5053-1	Sassnitz Hauptstraße	P	9,87	9,74	9,56	7,64	7,00	0,00	10,00	0,00	5,61	6,27	7,60	9,42	9,62	9,70	
		P*W	4,94	4,87	3,83	2,29	0,98	0,80	0,50	0,00	1,25	0,52	0,21	2,88	2,14	1,36	
		P**W	1,97	1,95	0,77	0,46	0,20	0,00	0,10	0,00	0,50	0,21	0,08	1,15	0,86	0,54	8,78
5053-2	Sassnitz Hauptstraße	P	9,87	9,74	9,14	7,64	7,00	0,00	10,00	0,00	5,61	6,38	7,60	9,53	9,62	9,78	
		P*W	4,94	4,87	3,66	2,29	0,98	0,80	0,50	0,00	1,25	0,53	0,21	2,91	2,14	1,36	
		P**W	1,97	1,95	0,73	0,46	0,20	0,00	0,10	0,00	0,50	0,21	0,08	1,17	0,86	0,54	8,77
5054-1	Mukran Fährkomplex	P	6,26	9,74	9,56	7,64	7,00	0,00	10,00	0,00	2,14	2,14	2,14	3,36	4,98	4,58	
		P*W	3,13	4,87	3,11	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,48	0,18	0,06	1,64	1,11	0,64	
		P**W	1,25	1,95	0,62	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	0,66	0,44	0,25	5,88
5054-2	Mukran Fährkomplex	P	6,26	9,74	7,77	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,14	2,14	2,14	2,36	4,98	4,58	
		P*W	3,13	4,87	3,11	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,48	0,18	0,06	1,64	1,11	0,64	
		P**W	1,25	1,95	0,62	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	0,66	0,44	0,25	5,88
5055-1	Sassnitz Wedding	P	8,84	9,74	8,99	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,63	1,63	1,63	6,94	9,26	9,30	
		P*W	4,42	4,87	3,60	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,36	0,14	0,05	2,36	2,06	1,29	
		P**W	1,77	1,95	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,15	0,05	0,02	0,94	0,82	0,52	7,36
5055-2	Sassnitz Wedding	P	8,84	9,74	8,99	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,63	1,63	1,63	6,94	9,26	9,30	
		P*W	4,42	4,87	3,60	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,36	0,14	0,05	2,37	2,06	1,29	
		P**W	1,77	1,95	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,15	0,05	0,02	0,85	0,82	0,52	7,26
5056-1	Abzweig Klementeltz	P	2,51	9,74	8,83	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	4,87	3,53	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	0,50	1,95	0,71	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,50
5056-2	Abzweig Klementeltz	P	2,51	9,74	8,97	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	4,87	3,59	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	0,50	1,95	0,72	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,51
5059-1	Vorwerk	P	6,26	9,74	9,56	7,64	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,54	3,46	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,25	1,82	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,10
5059-2	Vorwerk	P	6,26	9,74	9,56	7,64	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,54	3,53	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,25	1,82	0,71	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,11
5060-1	Borchitz	P	7,01	7,64	8,39	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	3,82	3,36	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,40	1,53	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,94
5060-2	Borchitz	P	7,01	7,64	8,74	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,50	3,82	3,50	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,40	1,53	0,70	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,97
5061-1	Lietzow	P	9,68	7,64	8,60	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,84	3,82	3,44	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,94	1,53	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	4,54
5061-2	Lietzow	P	9,68	7,64	8,33	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,84	3,82	3,33	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,94	1,53	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	4,48
5062-1	Augustenhof	P	7,86	4,03	8,60	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,93	2,01	3,44	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,57	0,81	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,40
5062-2	Augustenhof	P	7,86	4,03	8,33	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,93	2,01	3,33	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,57	0,81	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,38
5063-1	Abzweig Ralswiek	P	6,26	4,03	8,39	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	2,01	3,36	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,25	0,81	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,07
5063-2	Abzweig Ralswiek	P	6,26	4,03	8,74	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	2,01	3,50	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**W	1,25	0,81	0,70	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,09
5064-1	Abzweig Jarnitz	P	2,51	4,03	8,39	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	1,25	2,01	3,36	0,72	0,98										









		P**W*V	1,00	1,09	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	3,17
5161-1	Trent	P	9,62	5,45	4,18	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,40	3,67	4,64	7,73	8,02	8,66		
		P**W	4,91	2,73	3,31	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,33	0,31	0,13	2,36	1,78	2,01		6,21
		P**W*V	1,92	1,09	0,33	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,04	0,12	0,05	0,94	0,71	0,48		
5161-2	Trent	P	9,62	5,45	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	2,40	4,64	4,64	7,73	8,33	8,66		
		P**W	4,81	2,73	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,53	0,39	0,13	2,36	1,86	1,20		
		P**W*V	1,92	1,09	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,21	0,15	0,05	0,94	0,74	0,48		5,94
5161-3	Trent	P	4,91	2,73	8,36	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	3,67	4,64	5,71	8,20	8,59	8,81		
		P**W	4,91	2,73	3,34	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,38	0,16	0,16	2,51	1,91	2,23		
		P**W*V	1,92	1,09	0,67	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,33	0,15	0,06	1,00	0,76	0,49		6,82
5161-4	Trent	P	9,62	5,45	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	3,67	4,64	5,71	8,20	8,59	8,81		
		P**W	4,81	2,73	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,82	0,39	0,16	2,51	1,91	1,22		
		P**W*V	1,92	1,09	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,33	0,15	0,06	1,00	0,76	0,49		6,84
5162-1	Zubzow	P	6,26	5,45	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,13	2,73	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,25	1,09	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,30
5162-2	Zubzow	P	6,26	5,45	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,13	2,73	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,25	1,09	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,37
5163-1	Granskewitz	P	8,64	6,23	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,32	3,12	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,73	1,25	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,94
5163-2	Granskewitz	P	8,64	6,23	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,32	3,12	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,73	1,25	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		4,00
5164-1	Udars	P	5,01	6,23	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	3,12	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,25	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,21
5164-2	Udars	P	5,01	6,23	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	3,12	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,25	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,28
5165-1	Neuholstein	P	2,51	6,23	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,12	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,25	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,71
5165-2	Neuholstein	P	2,51	6,23	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,12	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,25	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,78
5166-1	Abzweig Poggenhof	P	2,51	6,23	7,77	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,50	0,00	0,00	6,39		
		P**W	1,25	3,12	3,11	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,25	0,62	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,36		3,09
5166-2	Abzweig Poggenhof	P	2,51	6,23	8,62	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	3,12	3,45	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	1,25	0,69	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,78
5167-0	Schaprode	P	9,62	6,23	9,11	2,39	7,00	0,00	0,00	10,00	1,53	2,86	2,86	7,73	8,33	8,81		
		P**W	4,91	3,12	3,64	0,72	0,98	0,00	0,00	0,30	0,34	0,24	0,08	2,36	1,86	1,23		
		P**W*V	1,96	1,25	0,73	0,14	0,20	0,00	0,00	0,06	0,14	0,10	0,03	0,94	0,74	0,49		6,78
5168-1	Tribkevitz	P	5,01	5,45	4,18	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	2,73	1,67	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,09	0,33	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,77
5168-2	Tribkevitz	P	5,01	5,45	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	2,73	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,00	1,09	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,43
5169-1	Abzweig Vaschwitz	P	7,51	5,45	0,00	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,75	2,73	0,00	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,09	0,00	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,93
5169-2	Abzweig Vaschwitz	P	7,51	5,45	4,18	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,75	2,73	1,67	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,50	1,09	0,33	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,26
5170-0	Wittower Fähre	P	6,26	8,08	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	10,00	6,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	3,13	4,04	3,23	0,72	0,98	0,00	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,25	1,62	0,65	0,14	0,20	0,00	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,91
5171-1	Silenz Ort	P	5,01	4,08	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,07	1,07	0,00	0,00	0,00		
		P**W	2,50	2,04	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,24	0,09	0,03	0,20	0,00		
		P**W*V	1,00	0,82	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,00	0,00		2,94
5171-2	Venz	P	8,13	5,45	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,06	2,73	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,63	1,09	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,58
5172-1	Venz	P	8,13	5,45	7,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	4,06	2,73	3,01	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	1,63	1,09	0,60	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,66
5173-1	Neuendorf Hof	P	2,51	3,32	6,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	1,66	2,61	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	0,66	0,52	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,03
5173-2	Neuendorf Hof	P	2,51	3,32	7,10	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	1,66	2,84	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W*V	0,50	0,66	0,57	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		2,07
5174-1	Neuendorf Dorf	P	2,51	3,32	7,51	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P**W	1,25	1,66	3,01	0,72	0,9											





5211-1	Lohme	P	9.77	5.83	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	4.34	4.69	4.69	9.42	9.56	9.61		
		P*W	4.89	2.91	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.96	0.39	0.13	2.88	2.12	1.33		
		P*W*V	1.95	1.17	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.39	0.16	0.05	1.15	0.85	0.53	7.23	
5211-2	Lohme	P	9.77	5.83	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	4.34	4.69	4.69	9.42	9.56	9.61		
		P*W	4.89	2.91	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.96	0.39	0.13	2.88	2.12	1.33		
		P*W*V	1.95	1.17	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.39	0.16	0.05	1.14	0.86	0.53	7.23	
5212-1	Blandow	P	5.01	5.83	7.93	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	2.91	3.17	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.17	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.14	
5212-2	Blandow	P	5.01	5.83	7.93	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	2.91	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.17	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.15	
5213-1	Nardewitz	P	7.01	5.83	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	2.91	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.40	1.17	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.55	
5214-1	Bisdamitz	P	2.51	5.83	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.22	1.22	1.22	3.36	4.98	4.98		
		P*W	1.25	2.91	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.27	0.10	0.03	1.64	1.11	0.64		
		P*W*V	0.50	1.17	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.11	0.04	0.01	0.66	0.44	0.25	4.16	
5214-2	Bisdamitz	P	2.51	5.83	8.11	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.22	1.22	1.22	3.36	4.98	4.98		
		P*W	1.25	2.91	3.24	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.27	0.10	0.03	1.64	1.11	0.64		
		P*W*V	0.50	1.17	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.11	0.04	0.01	0.66	0.44	0.25	4.17	
5215-1	Kampe	P	0.00	7.68	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.84	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	0.00	1.54	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.52	
5215-2	Kampe	P	0.00	7.68	8.11	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	0.00	3.84	3.24	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	0.00	1.54	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.52	
5216-1	Ruschwitz	P	7.01	7.68	8.74	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.87	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	3.84	3.50	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.02	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.40	1.54	0.70	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.01	0.00	0.00	0.00	4.01	
5216-2	Ruschwitz	P	7.01	7.68	8.83	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.87	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	3.84	3.53	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.02	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.40	1.54	0.71	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.01	0.00	0.00	0.00	4.02	
5216-3	Ruschwitz	P	7.01	7.68	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.87	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	3.84	3.21	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.02	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.40	1.54	0.64	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	3.93	
5216-4	Ruschwitz	P	7.01	7.68	8.11	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.87	0.87	0.00	0.00	0.00		
		P*W	3.50	3.84	3.24	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.40	1.54	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	3.94	
5217-1	Spyker	P	5.01	7.68	8.83	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.53	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.71	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.58	
5217-2	Spyker	P	5.01	7.68	8.74	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.50	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.70	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.58	
5218-1	Bobbin	P	8.34	7.68	8.74	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	0.00	0.00	0.00		
		P*W	4.17	3.84	3.50	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.67	1.54	0.70	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	4.26	
5218-2	Bobbin	P	8.34	7.68	8.83	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W	4.17	3.84	3.53	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.67	1.54	0.71	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.25	
5219-1	Abzweig Polchow	P	5.01	7.68	8.74	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.50	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.70	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	3.59	
5219-2	Abzweig Polchow	P	5.01	7.68	8.83	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.53	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.71	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	3.64	
5219-3	Abzweig Polchow	P	5.01	7.68	8.02	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	3.54	
5219-4	Abzweig Polchow	P	5.01	7.68	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	0.00	0.00	0.00		
		P*W	2.50	3.84	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P*W*V	1.00	1.54	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.54	
5220-1	Sagard Schulstraße	P	9.94	9.08	8.74	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	1.79	2.40	2.40	7.73	8.35	8.66		
		P*W	4.97	4.54	3.50	1.90	0.98	0.00	0.00	0.00	0.40	0.20	0.07	2.36	1.86	1.20		
		P*W*V	1.99	1.82	0.70	0.38	0.20	0.00	0.00	0.00	0.16	0.08	0.03	0.94	0.74	0.48	7.51	
5220-2	Sagard Schulstraße	P	9.94	9.08	8.71	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	1.79	2.40	3.67	7.73	8.59	8.81		
		P*W	4.97	4.54	3.48	1.90	0.98	0.00	0.00	0.00	0.40	0.20	0.07	2.36	1.91	1.26		
		P*W*V	1.99	1.82	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.16	0.08	0.03	0.94	0.76	0.49	7.52	
5220-3	Sagard Schulstraße	P	9.94	9.08	8.83	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	1.79	2.40	2.40	7.73	8.35	8.66		
		P*W	4.97	4.54	3.53	1.90	0.98	0.00	0.00	0.00	0.40	0.20	0.07	2.36	1.86	1.20		
		P*W*V	1.99	1.82	0.71	0.38	0.20	0.00	0.00	0.00	0.16	0.08	0.03	0.94	0.74	0.48	7.52	
5220-4	Sagard Schulstraße	P	9.94	9.08	8.07	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	1.79	2.40	2.40	7.73	8.59	8.66		
		P*W	4.97	4.54	3.23	1.90	0.98	0.00	0.00	0.00	0.40	0.20	0.07	2.36	1.91	1.26		
		P*W*V	1.99	1.82	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.16	0.08	0.03	0.94	0.76	0.49	7.52	
5221-1	Glowe Rügenradio	P	9.65	7.68	9.25	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	1.12	2.76	6.64	4.98	7.30		
		P*W	4.82	3.84	3.70	1.90	0.98	0.00	0.00	0.00	0.17	0.09	0.08	2.02	1.11	1.01		
		P*W*V	1.93	1.54	0.74	0.38	0.20	0.00	0.00</									



		P**W	3.93	3.89	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.17	0.15	0.07	0.20	1.11	0.89		
		P**W+V	1.57	1.55	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.07	0.06	0.03	0.08	0.44	0.36		5.13
5263-2	Sehnen Unterdorf	P	7.86	7.77	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	0.84	2.48	0.68	4.98	6.38		
		P**W	3.93	3.89	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.17	0.15	0.07	0.20	1.11	0.89		
		P**W+V	1.57	1.55	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.07	0.06	0.03	0.08	0.44	0.36		5.14
5264-1	Sehnen Dorf	P	9.83	7.77	9.09	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.61	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.91	3.89	3.64	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.97	1.55	0.73	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00		4.59
5265-1	Tangnitz	P	7.86	7.00	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	0.84	2.48	0.68	4.98	6.38		
		P**W	1.25	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.50	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.89
5265-2	Tangnitz	P	2.51	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.25	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.50	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.87
5266-1	Koldewitz	P	8.50	7.02	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.25	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.70	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.07
5266-2	Koldewitz	P	8.50	7.02	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.25	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.70	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.09
5267-1	Karnitz	P	7.86	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	3.93	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.57	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.96
5267-2	Karnitz	P	7.86	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	3.93	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.57	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.94
5268-1	Abzweig Groß Kniewop	P	0.00	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	0.84	2.48	0.68	4.98	6.38		
		P**W	0.00	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.00	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.37
5268-2	Abzweig Groß Kniewop	P	0.00	7.02	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.00	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.39
5269-1	Kowall	P	5.01	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	2.50	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.00	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.37
5269-2	Kowall	P	5.01	7.02	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	2.50	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.00	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.39
5270-1	Garz Bergener Straße	P	6.26	7.02	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	0.84	2.48	0.68	4.98	6.38		
		P**W	3.13	3.51	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.17	0.06	0.02	1.64	1.11	0.64		
		P**W+V	1.25	1.40	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.07	0.03	0.01	0.66	0.44	0.25		5.10
5270-2	Garz Bergener Straße	P	6.26	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.77	0.77	0.77	0.36	4.98	4.58		
		P**W	3.13	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.17	0.06	0.02	1.64	1.11	0.64		
		P**W+V	1.25	1.40	0.63	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.07	0.03	0.01	0.66	0.44	0.25		5.08
5271-1	Abzweig Dumsewitz bei Bergen	P	7.51	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	3.75	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.50	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.39
5271-2	Abzweig Dumsewitz bei Bergen	P	7.51	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	3.75	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.50	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		4.39
5272-1	Tetel	P	2.51	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.25	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.50	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.39
5272-2	Tetel	P	2.51	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	1.25	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.50	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		3.39
5273-1	Zřitvitz	P	8.34	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.07	1.07	1.07	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.17	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.67	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.00	0.00		4.60
5273-2	Zřitvitz	P	8.34	9.45	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.07	1.07	1.07	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.17	4.72	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.67	1.89	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.00	0.00		4.60
5274-1	Buschwitz	P	8.50	5.53	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.25	2.76	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.22	0.17	0.06	0.20	1.11	0.64		
		P**W+V	1.70	1.11	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.09	0.07	0.02	0.08	0.44	0.25		4.76
5274-2	Buschwitz	P	8.50	5.53	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.97	2.04	2.04	0.64	4.98	4.58		
		P**W	4.25	2.76	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.22	0.17	0.06	0.20	1.11	0.64		
		P**W+V	1.70	1.11	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.09	0.07	0.02	0.08	0.44	0.25		4.76
5275-1	Abzweig Buschwitz	P	0.00	5.53	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	0.00	2.76	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	0.00	1.11	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		2.11
5276-0	Stedar	P	8.13	5.53	8.26	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.07	1.07	1.07	0.00	0.00	0.00		
		P**W	4.06	2.76	3.30	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.03	0.00	0.00	0.00		
		P**W+V	1.63	1.11	0.66	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.00	0.00		3.78
5279-0	Stadthafen Museum	P	6.26	9.74	5.74	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
		P**W	3.13	2.26	4.87	1.40	0.00	0.00	0.00	0.30	0.44	0.47	0.20	2.36	2.11	1.38		
		P**W+V	1.25	1.95	0.45	0.14	0.28	0.00	0.00	0.06	0.18	0.19	0.08	0.94	0.84	0.55		6.91
5280-0	Stadthafen Westmole	P	8.34	9.74	5.64	2.												

5311-0	Groß Zicker	P	9.52	8.38	9.04	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	2.24	0.64	0.00	6.39	
		P*W	4.76	4.19	3.62	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.28	0.10	0.06	0.20	0.00	0.89	
		P**W	1.90	1.68	0.72	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.10	0.04	0.02	0.00	0.00	0.36	5.24
5314-1	Göhren Salzweg	P	7.51	8.39	8.97	2.39	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.57	
		P*W	3.75	4.19	3.59	0.72	1.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.03	0.00	0.00	1.48	1.01
		P**W	1.50	1.68	0.72	0.14	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.00	0.59	0.41
5316-0	Neu Reddevitz	P	5.01	7.72	0.00	2.39	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	2.50	3.86	0.00	0.72	1.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	0.00	1.54	0.00	0.14	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.97
5317-1	Gobbin	P	1.00	1.72	3.37	2.39	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	0.00	3.86	0.51	0.72	1.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	0.00	1.54	0.10	0.14	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.07
5317-2	Gobbin	P	0.00	7.72	0.00	2.39	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	0.00	3.86	0.00	0.72	1.40	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	0.00	1.54	0.00	0.14	0.28	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.97
5320-0	Poggenhof	P	9.25	6.23	8.07	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.97	0.97	0.97	0.64	0.00	0.00	
		P*W	4.63	3.12	3.23	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.22	0.08	0.03	0.20	0.00	0.00	
		P**W	1.85	1.25	0.65	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.09	0.03	0.01	0.08	0.00	0.00	4.29
5321-0	Altenkirchen Schule	P	9.84	8.08	9.71	7.64	7.00	0.00	0.00	0.00	0.61	3.52	3.52	5.36	9.12	9.38	
		P*W	4.92	4.04	3.88	2.29	0.98	0.00	0.00	0.00	0.14	0.29	0.10	1.64	2.03	1.30	
		P**W	1.97	1.62	0.78	0.46	0.20	0.00	0.00	0.00	0.08	0.12	0.04	0.66	0.81	0.52	7.21
5325-1	Breege Hafen	P	9.29	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	4.18	4.18	4.18	8.20	8.78	8.81	
		P*W	4.64	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.93	0.35	0.12	2.51	1.95	1.22	
		P**W	1.86	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.06	0.37	0.14	0.05	1.00	0.78	0.49	6.98
5325-2	Breege Hafen	P	9.29	7.19	6.51	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	4.18	4.18	4.18	8.51	8.78	8.66	
		P*W	4.64	3.59	2.61	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.93	0.35	0.12	2.60	1.95	1.20	
		P**W	1.86	1.44	0.44	0.14	0.20	0.00	0.00	0.06	0.14	0.06	0.04	0.78	0.78	0.68	7.08
5327-1	Lobkevitz	P	8.13	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	4.06	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.63	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85
5327-2	Lobkevitz	P	8.13	7.19	6.51	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	4.06	3.59	2.61	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.63	1.44	0.52	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.92
5328-1	Schmantevitz	P	5.01	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	2.50	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.00	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.23
5328-2	Schmantevitz	P	5.01	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	2.50	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.00	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.23
5329-1	Neu Lobkevitz	P	2.51	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	1.25	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	0.50	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.73
5329-2	Neu Lobkevitz	P	2.51	7.19	6.51	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	1.25	3.59	2.61	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	0.50	1.44	0.52	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.80
5330-0	Gademow Ort	P	9.52	6.75	7.10	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.15	0.15	0.00	0.00	0.00	
		P*W	4.81	3.37	2.84	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.92	1.35	0.57	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	4.19
5331-1	Breege Sparkasse	P	9.12	7.19	5.64	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.53	2.40	2.40	6.94	8.35	8.47	
		P*W	4.56	3.59	2.26	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.94	0.20	0.00	2.12	3.86	1.18	
		P**W	1.82	1.44	0.45	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.08	0.00	0.00	0.85	0.74	0.47	6.36
5331-2	Breege Sparkasse	P	9.12	7.19	6.51	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	1.53	2.40	2.40	8.94	8.35	8.47	
		P*W	4.56	3.59	2.61	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.34	0.20	0.07	2.12	1.86	1.18	
		P**W	1.82	1.44	0.52	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.14	0.08	0.03	0.85	0.74	0.47	6.43
5333-1	Groß Schoritz	P	6.26	7.02	8.84	6.33	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.17	1.17	0.00	4.98	4.58	
		P*W	3.13	3.51	3.71	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.11	0.68	
		P**W	1.25	1.40	0.71	0.38	0.20	0.00	0.00	0.00	0.04	0.01	0.00	0.44	0.25	0.00	4.69
5335-1	Dumsevitz bei Garz	P	7.01	7.02	8.84	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	3.50	3.51	3.54	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.40	1.40	0.71	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85
5338-1	Bakenberg	P	7.01	8.78	8.33	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	2.09	2.55	2.55	7.73	8.02	7.85	
		P*W	3.50	4.07	3.93	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.48	0.20	0.07	2.36	2.78	2.89	
		P**W	1.40	1.76	0.67	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.24	0.71	0.44	6.56
5338-2	Bakenberg	P	7.01	8.78	8.33	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	2.09	2.55	2.55	8.94	8.02	7.85	
		P*W	3.50	4.39	3.33	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.48	0.21	0.07	2.12	1.78	1.09	
		P**W	1.40	1.76	0.67	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.19	0.09	0.03	0.85	0.71	0.44	6.46
5339-0	Bakenberg Strand	P	6.26	8.78	8.33	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	3.13	4.07	3.93	0.72	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P**W	1.25	1.76	0.67	0.14	0.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4.01
5340-1	Losentitz	P	7.01	7.02	7.82	2.39	7.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
		P*W	3.50	3.51	3.13	0.72	0.98	0.00	0.00								







5569-1	Sassnitz Neuer Friedhof	P	9,32	9,74	9,62	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	1,07	2,50	0,00	4,98	7,30		
		P*W	4,66	4,87	3,85	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,09	0,07	0,00	1,11	1,01		
		P*W*V	1,86	1,95	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,03	0,00	0,40	0,41	6,25	
5569-2	Sassnitz Neuer Friedhof	P	9,32	9,74	9,62	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	1,23	2,20	0,00	4,98	0,46		
		P*W	4,66	4,87	3,85	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,09	0,03	0,00	1,11	0,89		
		P*W*V	1,86	1,95	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,44	0,36	6,19	
5570-1	Sassnitz Gewerbegebiet	P	9,64	9,74	9,62	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	1,84	3,27	0,00	4,98	7,85		
		P*W	4,82	4,87	3,85	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,15	0,09	0,00	1,11	1,09		
		P*W*V	1,93	1,95	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,06	0,04	0,00	0,44	0,44	6,38	
5570-2	Sassnitz Gewerbegebiet	P	9,64	9,74	9,62	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,06	0,04	0,00	4,98	0,44		
		P*W	4,82	4,87	3,85	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,15	0,09	0,00	1,11	1,09		
		P*W*V	1,93	1,95	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,06	0,04	0,00	0,44	0,44	6,38	
5587-1	Prora Nordstraße	P	9,00	10,00	8,93	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,50	5,00	3,57	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,90	2,00	0,71	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	1,97	3,43
5587-2	Prora Nordstraße	P	9,00	10,00	8,93	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,50	5,00	3,57	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,80	2,00	0,71	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	1,97	3,43
5588-0	Prora Jugendherberge	P	9,69	10,00	9,50	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	2,24	2,70	3,06	3,36	7,51	8,47		
		P*W	4,85	5,00	3,80	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,59	0,23	0,09	1,64	1,67	1,18		
		P*W*V	1,94	2,00	0,76	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,20	0,09	0,03	0,06	0,67	0,47	7,65	
5588-2	Prora Jugendherberge	P	9,69	10,00	9,50	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,20	0,07	0,03	0,66	0,59	0,47		
		P*W	4,85	5,00	3,80	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,20	0,07	0,03	0,66	0,59	0,47		
		P*W*V	1,94	2,00	0,76	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,20	0,07	0,03	0,66	0,59	0,47	5,97	
5588-3	Prora Jugendherberge	P	9,69	10,00	9,50	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	1,07	2,24	2,70	0,64	6,67	8,21		
		P*W	4,85	5,00	3,80	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,24	0,19	0,08	0,20	1,48	1,14		
		P*W*V	1,94	2,00	0,76	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,24	0,19	0,08	0,20	1,48	1,14	5,27	
5589-1	Proraner Heide	P	8,50	10,00	9,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	4,25	5,00	3,82	0,72	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,70	2,00	0,76	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,81	
5589-2	Proraner Heide	P	8,50	10,00	9,59	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	4,25	5,00	3,84	0,72	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,70	2,00	0,77	0,14	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,81	
5601-1	Altkensien	P	7,01	9,02	8,15	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	4,98	4,58		
		P*W	3,50	4,51	3,26	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	1,11	0,64		
		P*W*V	1,40	1,80	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,44	0,25	5,03	
5602-0	Moritzdorf	P	2,51	9,02	8,48	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	6,94	8,02	7,85		
		P*W	1,25	4,51	3,39	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	2,12	1,78	1,09		
		P*W*V	0,50	1,80	0,68	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	2,12	1,78	1,09	5,62	
5608-1	Sellin Südstrand	P	9,38	9,02	8,97	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,24	3,06	3,67	3,36	8,33	8,94		
		P*W	4,69	4,51	3,59	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,50	0,26	0,10	1,64	1,86	1,24		
		P*W*V	1,88	1,80	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,20	0,10	0,04	0,66	0,74	0,50	7,06	
5608-2	Sellin Südstrand	P	9,38	9,02	8,97	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,99	3,06	3,36	8,02	8,47		
		P*W	4,69	4,51	3,59	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,10	0,17	0,09	1,64	1,78	1,18		
		P*W*V	1,88	1,80	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,04	0,07	0,03	0,66	0,74	0,47	6,80	
5609-0	Sellin Seebrücke	P	9,80	9,02	2,06	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	4,69	4,85	6,12	8,83	9,81	9,83		
		P*W	4,90	4,51	0,83	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	1,04	0,40	0,17	3,00	2,18	1,37		
		P*W*V	1,96	1,80	0,17	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,42	0,16	0,07	1,20	0,87	0,55	7,62	
5610-1	Sellin Sparkasse	P	7,86	9,02	2,06	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	4,34	5,61	6,12	6,68	9,80	9,87		
		P*W	3,93	4,51	0,83	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,96	0,47	0,17	2,96	2,18	1,37		
		P*W*V	1,57	1,80	0,17	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,39	0,19	0,07	1,18	0,87	0,55	7,21	
5611-1	Sellin Am Pflegeheim	P	8,13	9,02	8,87	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,33	4,85	6,12	9,59	9,77	9,84		
		P*W	4,06	4,51	3,55	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,29	0,40	0,17	2,93	2,17	1,37		
		P*W*V	1,63	1,80	0,71	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,12	0,16	0,07	1,17	0,87	0,55	7,50	
5612-2	Sellin Wilhelmstraße	P	9,38	9,02	8,97	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	4,34	5,61	5,97	9,75	9,83	9,83		
		P*W	4,69	4,51	3,59	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,96	0,47	0,17	2,96	2,18	1,37		
		P*W*V	1,88	1,80	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,39	0,19	0,07	1,18	0,87	0,55	8,07	
5614-1	Sellin Hauptstraße	P	9,78	9,02	9,62	6,33	7,00	0,00	10,00	0,00	1,94	4,34	4,34	6,94	9,12	9,70		
		P*W	4,89	4,51	3,85	1,90	0,98	0,00	0,50	0,00	0,43	0,36	0,12	2,12	2,03	1,35		
		P*W*V	1,96	1,80	0,77	0,38	0,20	0,00	0,10	0,00	0,17	0,14	0,05	0,85	0,81	0,54	7,77	
5614-2	Sellin Hauptstraße	P	9,78	9,02	9,62	6,33	7,00	0,00	10,00	0,00	4,34	4,34	4,34	8,51	9,32	9,71		
		P*W	4,89	4,51	3,85	1,90	0,98	0,00	0,50	0,00	0,46	0,36	0,12	2,60	2,07	1,35		
		P*W*V	1,96	1,80	0,77	0,38	0,20	0,00	0,10	0,00	0,39	0,14	0,05	1,04	0,83	0,54	8,19	
5615-0	Glowe Wendepplatz	P	8,34	7,68	0,00	6,33	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W	4,17	3,84	0,00	1,90	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		P*W*V	1,67	1,54	0,00	0,38	0,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,78	
5616-1	Bergen Sanakrankenhaus	P	8,93	9,45	1,27	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	4,95	6,22	7,19	9,68	9,80	9,85		
		P*W	4,47	4,72	0,65	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	1,10	0,52	0,21	2,96	2,18	1,37		



7105-1	Stralsund Rosengarten	P**W*V	1,97	1,98	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,06	0,34	0,16	0,06	1,17	0,87	0,55		8,68
		P	9,68	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,79	4,85	0,64	6,67	9,42		
		P**W	4,94	4,94	3,93	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,17	0,06	0,11	0,20	0,00	0,00		6,46
		P**W*V	1,94	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,04	0,06	0,05	0,08	0,08	0,59	0,52		
7105-2	Stralsund Rosengarten	P	9,68	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,79	4,85	0,64	6,67	9,45		
		P**W	4,84	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,10	0,15	0,13	0,20	1,48	1,31		
		P**W*V	1,94	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,04	0,06	0,05	0,08	0,08	0,59	0,53		6,46
7106-2	Stralsund Ozeanum	P	9,69	9,88	9,81	7,64	10,00	0,00	0,00	0,00	4,69	5,33	5,31	9,88	9,91	9,96		
		P**W	4,94	4,94	3,93	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,15	0,15	0,20	0,00	0,00		
		P**W*V	1,94	1,98	0,79	0,46	0,28	0,00	0,00	0,00	0,42	0,18	0,06	1,21	0,88	0,55		8,73
7106-1	Stralsund Ozeanum	P	9,69	9,88	9,84	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	4,69	5,31	5,31	9,89	9,90	9,93		
		P**W	4,85	4,94	3,93	0,72	1,40	0,00	0,50	0,00	1,04	0,44	0,15	3,02	2,20	1,38		
		P**W*V	1,94	1,98	0,79	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,42	0,18	0,06	1,21	0,88	0,55		8,87
7108-0	Stralsund Ozeanum Hafen P+R	P	0,00	9,88	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,77	0,77	3,88	0,64	0,00	8,21		
		P**W	4,94	4,94	3,96	2,49	1,40	0,00	0,00	0,00	0,73	0,28	0,11	0,20	0,00	1,24		
		P**W*V	0,00	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,07	0,03	0,04	0,08	0,00	0,46		3,07
7201-1	Stralsund Wolfgang-Heinze-Str.	P	9,89	9,88	9,88	7,64	10,00	0,00	0,00	0,00	3,27	3,42	5,10	9,04	9,12	9,25		
		P**W	4,95	4,94	3,95	2,29	1,40	0,00	0,00	0,00	0,73	0,28	0,14	2,76	2,03	1,28		
		P**W*V	1,98	1,98	0,79	0,46	0,28	0,00	0,00	0,29	0,11	0,06	1,10	0,81	0,51			8,37
7201-2	Stralsund Wolfgang-Heinze-Str.	P	9,89	9,88	9,88	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	3,27	3,42	4,03	8,91	9,12	9,19		
		P**W	4,95	4,94	3,96	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,73	0,28	0,11	2,72	2,03	1,28		
		P**W*V	1,98	1,98	0,79	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,29	0,11	0,04	1,09	0,81	0,51		8,48
7202-1	Stralsund Friedrich-Engels-Str.	P	9,56	9,88	9,88	7,64	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,65	0,00	0,00	8,21		
		P**W	4,78	4,94	3,95	2,29	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	1,14		
		P**W*V	1,91	1,98	0,79	0,46	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,46		5,90
7202-2	Stralsund Friedrich-Engels-Str.	P	9,56	9,88	9,88	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,61	0,61	0,00	4,98	6,39		
		P**W	4,78	4,94	3,96	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,11		
		P**W*V	1,91	1,98	0,79	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,44	0,36		6,38
7203-1	Stralsund Knieperdamm	P	9,93	9,88	9,91	8,70	10,00	0,00	10,00	0,00	1,22	1,38	1,38	5,36	8,02	7,85		
		P**W	4,96	4,94	3,96	2,61	1,40	0,00	0,50	0,00	0,27	0,11	0,04	1,64	1,78	1,09		
		P**W*V	1,99	1,98	0,79	0,52	0,28	0,00	0,10	0,00	0,11	0,05	0,02	0,66	0,71	0,44		7,63
7203-2	Stralsund Knieperdamm	P	9,93	9,88	9,92	8,96	10,00	0,00	10,00	0,00	1,38	1,38	1,38	6,94	6,67	7,85		
		P**W	4,96	4,94	3,97	2,69	1,40	0,00	0,50	0,00	0,31	0,11	0,04	2,12	1,48	1,08		
		P**W*V	1,99	1,98	0,79	0,54	0,28	0,00	0,10	0,00	0,12	0,05	0,02	0,85	0,59	0,44		7,73
7204-1	Stralsund Knieper Nord	P	9,74	9,88	8,98	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,89	2,70	3,32	6,94	8,78	9,03		
		P**W	4,87	4,94	3,59	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,42	0,23	0,09	2,12	1,95	1,25		
		P**W*V	1,95	1,98	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,17	0,09	0,04	0,85	0,78	0,50		7,49
7204-2	Stralsund Knieper Nord	P	9,74	9,88	8,92	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,84	2,70	3,32	5,36	8,78	9,03		
		P**W	4,87	4,94	3,57	0,72	1,40	0,00	0,00	0,41	0,23	0,09	2,12	1,95	1,28			
		P**W*V	1,95	1,98	0,71	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,16	0,09	0,04	0,66	0,78	0,50		7,29
7205-1	Stralsund E.-M.-Arndt-Straße	P	9,79	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,87	3,37	0,64	0,00	7,85		
		P**W	4,89	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,09	0,20	0,00	1,09		
		P**W*V	1,96	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,08	0,03	0,04	0,08	0,00	0,44		5,79
7205-2	Stralsund E.-M.-Arndt-Straße	P	9,79	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,87	0,87	3,37	0,64	0,00	7,85		
		P**W	4,89	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,19	0,07	0,09	0,20	0,00	1,09			
		P**W*V	1,96	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,08	0,03	0,04	0,08	0,00	0,44		5,79	
7206-1	Stralsund Krankenhaus/Sund	P	9,94	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,22	4,74	4,74	5,36	8,92	9,03		
		P**W	4,97	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,27	0,40	0,13	1,64	1,98	1,25			
		P**W*V	1,99	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,11	0,16	0,05	0,66	0,79	0,50		7,44
7206-2	Stralsund Krankenhaus/Sund	P	9,94	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	1,84	4,74	4,80	6,94	8,92	9,19		
		P**W	4,97	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,41	0,23	0,13	2,12	1,91	1,28			
		P**W*V	1,99	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,16	0,16	0,05	0,85	0,79	0,51		7,69	
7207-1	Stralsund Lilienthalstraße	P	9,88	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,82	2,96	4,80	6,94	8,59	9,25		
		P**W	4,94	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,18	0,25	0,13	2,12	1,91	1,28		
		P**W*V	1,98	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,07	0,10	0,05	0,85	0,76	0,51		7,51	
7207-2	Stralsund Lilienthalstraße	P	9,88	9,88	9,77	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,82	2,96	4,80	6,94	8,59	9,25		
		P**W	4,94	4,94	3,91	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,41	0,25	0,13	2,12	1,91	1,28		
		P**W*V	1,98	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,07	0,10	0,05	0,85	0,76	0,51		7,84
7208-1	Stralsund Heinrich-Mann-Str.	P	9,87	9,88	9,84	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,77	3,83	0,00	4,98	9,03		
		P**W	4,94	4,94	3,93	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,06	0,11	0,00	1,11	1,25		
		P**W*V	1,97	1,98	0,79	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,03	0,04	0,00	0,44	0,50		6,51
7208-2	Stralsund Heinrich-Mann-Str.	P	9,87	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,77	3,83	0,00	4,98	9,03		
		P**W	4,94	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,09	0,20	0,00	1,09		
		P**W*V	1,97	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,03	0,04	0,00	0,00	0,50		5,72	
7209-1	Stralsund H.-Heine-Ring	P	9,95	9,88	9,85	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	1,22	2,09	2,24	5,36	8,02	8,94		
		P**W	4,98	4,94	3,94	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,27	0,17	0,06	1,64	1,78	1,24		
		P**W*V	1,99	1,98	0,79	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,11	0,07	0,02	0,66	0,71	0,50		7,70
7209-2	Stralsund H.-Heine-Ring	P	9,95	9,88	9,89	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	2,09	2,09	4,54	6,94	6,67	8,47		

		P*W	4,06	4,94	3,79	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,10	0,09	0,00	0,00	1,01		
		P*W*V	1,63	1,98	0,76	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,04	0,00	0,00	0,41		5,60
7220-2	Stralsund Zentralfriedhof	P	8,13	9,88	9,88	9,88	10,00	10,00	10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,38
		P*W	4,06	4,94	3,79	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,10	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	5,38
		P*W*V	1,63	1,98	0,77	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	5,63
7221-1	Stralsund Zur Schwedenschanze	P	6,26	9,88	9,46	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	3,13	4,94	3,78	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,25	1,98	0,76	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,74
7221-2	Stralsund Zur Schwedenschanze	P	9,81	9,88	9,88	9,88	10,00	10,00	10,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	3,13	4,94	3,78	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,25	1,98	0,76	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,74
7223-1	Stralsund Hochschule	P	9,81	9,88	9,14	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,55	3,01	3,37	6,94	8,59	9,03		
		P*W	4,90	4,94	3,65	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,57	0,25	0,09	2,12	1,91	1,25		7,57
		P*W*V	1,96	1,98	0,73	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7223-2	Stralsund Hochschule	P	9,81	9,88	9,88	9,88	10,00	10,00	10,00	10,00	3,04	3,01	3,37	7,73	8,59	9,03		
		P*W	4,90	4,94	3,67	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,57	0,25	0,09	2,12	1,91	1,25		7,57
		P*W*V	1,96	1,98	0,73	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7224-1	Stralsund Parower Chaussee	P	8,34	9,88	8,26	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,17	4,94	3,30	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,67	1,98	0,66	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7224-2	Stralsund Parower Chaussee	P	9,35	9,88	9,14	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,17	4,94	3,40	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,67	1,98	0,68	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7225-1	Abzweig Parow	P	7,51	7,90	8,50	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	3,75	3,95	3,40	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,50	1,58	0,68	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7225-2	Abzweig Parow	P	7,51	7,90	8,50	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	3,75	3,95	3,62	1,02	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,50	1,58	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7226-1	Parow Dorf	P	9,35	7,90	9,39	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,68	3,95	3,76	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,87	1,58	0,75	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7226-2	Parow Dorf	P	9,35	7,90	9,14	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,68	3,95	3,66	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,87	1,58	0,73	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7227-1	Strelasund Kaserne	P	8,13	7,90	8,98	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,06	3,95	3,59	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,63	1,58	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7227-2	Strelasund Kaserne	P	8,13	7,90	9,04	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,06	3,95	3,62	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,63	1,58	0,72	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7227-3	Strelasund Kaserne	P	8,13	7,90	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,06	3,95	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,63	1,58	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7228-1	Marinetechnikschule	P	8,13	7,90	8,36	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,06	3,95	3,30	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,63	1,58	0,66	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7228-2	Marinetechnikschule	P	8,13	7,90	8,07	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,06	3,95	3,23	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,63	1,58	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7229-0	Parow	P	9,02	7,90	8,07	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	4,91	3,95	3,23	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,96	1,58	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7230-1	Stralsund Mozartstraße	P	9,03	9,88	9,83	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	1,79	1,79	2,86	6,94	6,67	8,81		
		P*W	4,96	4,94	3,93	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,40	0,15	0,08	2,12	1,48	1,22		
		P*W*V	1,99	1,98	0,79	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,16	0,06	0,03	0,85	0,59	0,49		7,69
7230-2	Stralsund Mozartstraße	P	9,03	9,88	9,86	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	1,79	1,79	2,86	6,94	6,67	8,81		
		P*W	4,96	4,94	3,94	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,40	0,15	0,08	2,12	1,48	1,18		
		P*W*V	1,99	1,98	0,79	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,16	0,06	0,03	0,85	0,59	0,47		7,75
7231-1	Stralsund HanseDom	P	9,58	9,88	0,00	2,39	5,00	0,00	0,00	0,00	3,06	5,97	5,97	8,20	9,81	9,79		
		P*W	4,79	4,94	0,00	0,72	0,70	0,00	0,00	0,00	0,68	0,50	0,17	2,51	2,18	1,36		
		P*W*V	1,92	1,98	0,00	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,27	0,20	0,07	1,00	0,87	0,54		7,13
7231-2	Stralsund HanseDom	P	9,58	9,88	0,00	2,39	5,00	0,00	0,00	0,00	3,06	5,97	5,97	8,20	9,81	9,79		
		P*W	4,79	4,94	0,00	0,72	0,70	0,00	0,00	0,00	0,32	0,50	0,17	1,64	2,17	1,36		
		P*W*V	1,92	1,98	0,00	0,14	0,14	0,00	0,00	0,00	0,13	0,20	0,07	0,66	0,87	0,54		6,64
7231-3	Stralsund HanseDom	P	9,58	9,88	9,86	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	1,17	5,97	6,12	6,64	9,75	9,80		
		P*W	4,79	4,94	3,94	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,25	0,50	0,17	2,00	2,17	1,36		
		P*W*V	1,92	1,98	0,79	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,10	0,20	0,07	0,08	0,87	0,54		7,38
7231-4	Stralsund HanseDom	P	9,58	9,88	9,87	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	1,17	5,97	6,12	6,64	9,75	9,80		
		P*W	4,79	4,94	3,95	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,25	0,50	0,17	2,00	2,16	1,36		
		P*W*V	1,92	1,98	0,79	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,10	0,20	0,07	0,08	0,86	0,54		7,42
7232-1	Stralsund Hochschulallee	P	7,51	9,88	9,14	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W	3,75	4,94	3,65	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		P*W*V	1,50	1,98	0,73	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
7232-2	Stralsund Hochschulallee	P	7,51	9,8														

7308-1	Stralsund Dänholm Schranke	P	7,86	9,88	9,19	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,63	0,00	0,00	6,39	
		P*W	3,93	4,94	3,68	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,05	0,00	0,00	0,89	
		P**V	1,57	1,98	0,74	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00	0,36	5,12
7308-2	Stralsund Dänholm Schranke	P	7,86	9,88	9,57	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,17	0,00	0,00	0,00	0,36	
		P*W	3,93	4,94	3,83	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,10	0,03	0,00	0,00	0,64	
		P**V	1,57	1,98	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,25	5,38
7309-2	Stralsund Dänholm	P	9,67	9,88	8,94	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,63	1,63	0,00	8,59	9,30	
		P*W	4,84	4,94	3,58	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,05	0,00	1,91	1,29	
		P**V	1,57	1,98	0,72	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,02	0,00	0,76	0,52	6,40
7310-1	Altefähr Bahnhof	P	8,90	8,11	8,23	7,00	10,00	0,00	0,00	0,00	1,17	1,17	0,00	0,00	8,67	8,38	
		P*W	4,25	4,06	3,29	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	1,48	0,89	
		P**V	1,70	1,62	0,66	0,14	0,20	0,16	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,59	0,36	5,66
7310-2	Altefähr Bahnhof	P	8,50	8,11	8,90	6,33	10,00	10,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	0,64	6,67	6,39	
		P*W	4,25	4,06	3,56	1,90	1,40	0,80	0,50	0,00	0,25	0,10	0,03	0,20	1,48	0,89	
		P**V	1,70	1,62	0,71	0,38	0,28	0,16	0,10	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,59	0,36	6,14
7310-3	Altefähr Bahnhof	P	8,50	8,11	7,00	2,39	10,00	10,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	0,64	6,67	6,38	
		P*W	4,25	4,06	2,84	0,72	1,40	0,80	0,00	0,00	0,26	0,10	0,03	0,20	1,48	0,89	
		P**V	1,70	1,62	0,57	0,14	0,28	0,16	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,59	0,36	5,66
7310-4	Altefähr Bahnhof	P	8,50	8,11	7,10	2,39	10,00	10,00	0,00	0,00	1,17	1,17	1,17	0,64	6,67	6,39	
		P*W	4,25	4,06	2,84	0,72	1,40	0,80	0,00	0,00	0,25	0,10	0,03	0,20	1,48	0,89	
		P**V	1,70	1,62	0,57	0,14	0,28	0,16	0,00	0,00	0,10	0,04	0,01	0,08	0,59	0,36	5,66
7311-1	Altefähr Eingang	P	9,49	8,11	7,82	9,78	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,74	4,06	3,13	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**V	1,90	1,62	0,63	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,57
7311-2	Altefähr Eingang	P	9,49	8,11	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,74	4,06	3,23	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P**V	1,90	1,62	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,50
7312-1	Altefähr	P	9,80	8,11	8,84	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	2,70	2,70	0,00	8,02	8,47	
		P*W	4,90	4,06	3,54	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,23	0,08	0,00	1,78	1,18	
		P**V	1,96	1,62	0,71	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,09	0,03	0,00	0,71	0,47	6,35
7312-2	Altefähr	P	9,80	8,11	8,07	2,39	7,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,70	2,70	0,00	8,02	8,47	
		P*W	4,90	4,06	3,23	0,72	0,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,23	0,08	0,00	1,78	1,18	
		P**V	1,96	1,62	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,03	0,00	0,71	0,47	5,87
7313-1	Stralsund Paschenberg	P	9,83	9,88	9,80	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,77	0,77	1,22	0,64	0,00	0,48	
		P*W	4,81	4,94	3,92	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,17	0,06	0,03	0,20	0,00	0,64	
		P**V	1,93	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,07	0,03	0,01	0,08	0,00	0,25	5,96
7313-2	Stralsund Paschenberg	P	9,63	9,88	9,80	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	0,77	1,22	1,22	0,64	4,98	6,39	
		P*W	4,81	4,94	3,92	1,90	1,40	0,00	0,00	0,00	0,17	0,10	0,03	0,20	0,11	0,89	
		P**V	1,93	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,04	0,00	0,48	0,36	6,34
7314-1	Stralsund Brauerei	P	9,79	9,88	9,80	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,56	1,33	0,00	0,00	0,45	
		P*W	4,90	4,94	3,92	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,04	0,04	0,00	0,00	0,64	
		P**V	1,96	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,25	5,84
7314-2	Stralsund Brauerei	P	9,79	9,88	9,80	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,46	1,33	0,00	0,00	0,45	
		P*W	4,90	4,94	3,92	1,90	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,04	0,00	0,00	0,64	
		P**V	1,96	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,25	5,84
7315-1	Stralsund Voigdhäger Weg	P	9,88	9,88	9,80	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,51	0,51	0,61	0,35	4,98	4,58	
		P*W	4,84	4,94	3,92	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,14	0,05	0,02	1,64	1,11	0,64	
		P**V	1,94	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,05	0,02	0,01	0,66	0,44	0,25	6,97
7315-2	Stralsund Voigdhäger Weg	P	9,88	9,88	9,79	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,15	0,61	1,48	0,64	4,98	6,39	
		P*W	4,84	4,94	3,92	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,03	0,05	0,00	0,20	1,11	0,89	
		P**V	1,94	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,01	0,02	0,02	0,08	0,44	0,36	6,46
7315-3	Stralsund Voigdhäger Weg	P	9,88	9,88	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,48	1,48	0,00	6,67	7,30	
		P*W	4,84	4,94	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,12	0,04	0,00	1,48	1,01	
		P**V	1,94	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05	0,02	0,00	0,59	0,41	5,40
7315-4	Stralsund Voigdhäger Weg	P	9,88	9,88	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,48	1,48	0,00	0,00	6,67	7,30	
		P*W	4,84	4,94	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,48	1,01	
		P**V	1,94	1,98	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,59	0,41	4,98
7316-1	Stralsund Schiffsamt	P	9,78	9,88	9,78	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,15	0,92	0,00	0,00	0,39	
		P*W	4,89	4,94	3,91	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,01	0,03	0,00	0,00	0,89	
		P**V	1,96	1,98	0,78	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,36	5,92
7316-2	Stralsund Schiffsamt	P	9,78	9,88	9,80	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,92	0,00	0,00	0,39	
		P*W	4,89	4,94	3,92	1,90	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,39	
		P**V	1,96	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,25	5,80
7317-1	Stralsund Boddenweg	P	9,89	9,88	9,58	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	0,77	0,77	0,92	0,64	4,98	7,85	
		P*W	4,95	4,94	3,83	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,17	0,06	0,03	0,20	1,11	1,09	
		P**V	1,98	1,98	0,77	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,07	0,03	0,01	0,08	0,44	0,44	6,66
7317-2	Stralsund Boddenweg	P	9,89	9,88	9,81	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	0,77	0,77	0,92	0,64	6,67	7,85	
		P*W	4,95	4,94	3,92	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,17	0,06	0,03	0,20	1,48	1,01	
		P**V	1,98	1,98	0,78	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,07	0,03	0,01	0,08	0,59	0,44	6,83
7318-1	Stralsund Deviner Weg	P	7,01	9,88	9,75	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,77	2,09	0,00	4,98	8,21	

	P**W*V	1,50	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,03	1,07	0,82	0,51	7,36
7403-1 Stralsund Alte Richtenberger Str.	P	9,92	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	2,70	9,04	8,92	9,19	
	P**W	4,96	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,08	2,76	1,98	2,76	
	P**W*V	1,98	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,10	0,10	0,19	0,07	0,03	1,10	0,79	0,51	7,86
7403-2 Stralsund Alte Richtenberger Str.	P	9,92	9,88	9,77	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	2,09	2,09	2,70	9,04	8,92	9,03	
	P**W	4,96	4,94	3,91	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,46	0,17	0,08	2,76	1,98	1,25	
	P**W*V	1,98	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,19	0,07	0,03	1,10	0,79	0,50	8,19
7404-1 Stralsund Am Umspannwerk	P	5,01	9,88	3,29	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	4,94	1,31	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,08	2,76	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,98	0,26	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,67
7404-2 Stralsund Am Umspannwerk	P	5,01	9,88	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	4,94	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,40
7405-1 Stralsund Betriebshof	P	6,26	9,88	3,29	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	3,13	4,94	1,31	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,08	2,76	0,00	0,00	
	P**W*V	1,25	1,98	0,26	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,91
7405-2 Stralsund Betriebshof	P	6,26	9,88	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	3,13	4,94	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,25	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,65
7406-1 Stralsund Wittlawstraße	P	9,86	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,61	2,70	6,64	0,00	9,19	
	P**W	4,93	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,44	0,05	0,08	0,20	0,00	1,28	
	P**W*V	1,97	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,05	0,02	0,03	0,08	0,00	0,51	5,84
7406-2 Stralsund Wittlawstraße	P	9,86	9,88	9,77	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,61	1,38	2,24	6,64	4,98	7,30	
	P**W	4,93	4,94	3,91	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,14	0,11	0,06	0,20	1,11	1,01	
	P**W*V	1,97	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,05	0,05	0,02	0,08	0,44	0,41	6,54
7407-1 Stralsund Gr. Lüdershäger Weg	P	9,78	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	2,09	6,94	7,51	7,30	
	P**W	4,89	4,94	3,84	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,46	0,17	0,08	2,76	1,27	0,61	
	P**W*V	1,96	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	0,85	0,67	0,41	7,34
7407-2 Stralsund Gr. Lüdershäger Weg	P	9,78	9,88	9,77	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	2,09	2,09	2,09	6,94	7,51	7,30	
	P**W	4,89	4,94	3,91	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,46	0,17	0,06	2,12	1,67	1,01	
	P**W*V	1,96	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,19	0,07	0,02	0,85	0,67	0,41	7,67
7408-1 Stralsund Nachtkoppelring	P	9,00	9,88	9,60	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,46	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,50	4,94	3,84	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,80	1,98	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	5,31
7408-2 Stralsund Nachtkoppelring	P	9,00	9,88	9,65	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,65	0,46	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,50	4,94	3,86	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,80	1,98	0,77	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	5,41
7409-1 Stralsund Lüssower Berg	P	9,25	9,88	9,70	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	0,15	1,33	1,33	6,64	4,98	4,58	
	P**W	4,63	4,94	3,84	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,01	0,20	0,04	0,00	
	P**W*V	1,85	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,00	0,00	0,01	0,04	0,01	0,08	0,44	0,25	6,11
7409-2 Stralsund Lüssower Berg	P	9,25	9,88	9,65	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	0,15	1,33	1,33	6,64	4,98	4,58	
	P**W	4,63	4,94	3,86	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,05	0,11	0,04	0,20	1,11	0,64	
	P**W*V	1,85	1,98	0,77	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,01	0,04	0,01	0,08	0,44	0,25	6,32
7413-1 Stralsund Koppelstraße	P	7,51	9,88	8,07	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	3,75	4,94	3,23	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,50	1,98	0,65	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,55
7413-2 Stralsund Koppelstraße	P	7,51	9,88	8,26	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	3,75	4,94	3,30	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,50	1,98	0,66	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,56
7413-3 Stralsund Koppelstraße	P	7,51	9,88	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	3,75	4,94	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,50	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,90
7414-1 Globus Baumarkt	P	8,85	7,40	7,82	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,43	3,70	3,13	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,77	1,48	0,63	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,30
7414-2 Globus Baumarkt	P	8,85	7,40	8,26	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	4,43	3,70	3,30	0,72	1,40	0,00	0,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,77	1,48	0,66	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,33
7415-1 Groß Lüdershagen	P	5,01	7,40	5,64	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	3,70	2,26	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,48	0,45	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,36
7415-2 Groß Lüdershagen	P	5,01	7,40	8,76	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	3,70	3,50	1,40	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,48	0,70	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,94
7415-3 Groß Lüdershagen	P	5,01	7,40	0,00	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	3,70	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,48	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,90
7416-1 Gemeindeamt	P	5,01	7,40	7,10	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	3,70	2,84	0,72	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W*V	1,00	1,48	0,57	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,81
7416-2 Gemeindeamt	P	5,01	7,40	6,51	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	P**W	2,50	3,70	2,61	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

		P*W	4,84	3,43	3,79	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,09	2,67	2,03	1,28	
		P*W*V	1,94	1,37	0,76	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,04	1,07	0,81	0,51	7,17
7511-2	Ostsee-Center	P	9,88	6,87	5,54	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	2,09	8,74	9,03	9,12	
		P*W	4,84	3,43	2,26	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,05	2,67	2,03	1,27	
		P*W*V	1,94	1,37	0,45	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	1,07	0,80	0,51	6,84
7512-1	Am Feldrain	P	8,93	6,87	9,25	7,64	7,00	0,00	0,00	0,00	1,33	2,09	2,09	5,36	8,35	8,66	
		P*W	4,47	3,43	3,70	2,29	0,98	0,00	0,00	0,00	0,29	0,17	0,06	1,64	1,86	1,20	
		P*W*V	1,79	1,37	0,74	0,46	0,20	0,00	0,00	0,00	0,12	0,07	0,02	0,66	0,74	0,48	6,64
7512-2	Am Feldrain	P	8,93	6,87	9,49	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	2,09	2,09	2,09	8,20	8,78	8,94	
		P*W	4,47	3,43	3,80	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,46	0,17	0,05	2,61	1,85	1,24	
		P*W*V	1,79	1,37	0,76	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,19	0,07	0,02	1,00	0,78	0,50	6,90
7512-3	Am Feldrain	P	8,93	6,87	9,67	8,30	10,00	0,00	10,00	0,00	0,87	2,09	2,09	5,36	8,35	8,66	
		P*W	4,47	3,43	3,87	2,49	1,40	0,00	0,50	0,00	0,19	0,17	0,06	1,64	1,86	1,20	
		P*W*V	1,79	1,37	0,77	0,50	0,28	0,00	0,10	0,00	0,08	0,07	0,02	0,66	0,74	0,48	6,86
7513-0	Stralsund Frohes Schaffen	P	6,26	9,88	9,38	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,94	3,67	1,40	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	1,98	0,73	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,38
7515-1	Stralsund C.-Heydemann-Ring	P	7,51	9,88	9,24	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,87	0,87	1,63	0,64	0,00	0,70	
		P*W	3,75	4,94	3,70	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,19	0,07	0,05	0,20	0,00	1,01	
		P*W*V	1,50	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,08	0,03	0,02	0,08	0,00	0,41	5,66
7515-2	Stralsund C.-Heydemann-Ring	P	7,51	9,88	9,21	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,87	0,87	1,63	0,64	0,00	0,70	
		P*W	3,75	4,94	3,68	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,19	0,07	0,05	0,20	0,00	1,01	
		P*W*V	1,50	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,08	0,03	0,02	0,08	0,00	0,41	5,66
7516-1	Stralsund Rostocker Werk	P	6,26	9,88	9,24	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,94	3,70	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,81
7516-2	Stralsund Rostocker Werk	P	6,26	9,88	9,21	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	3,13	4,94	3,68	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,25	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,80
7517-1	Stralsund Am Stadtwald	P	8,13	9,88	9,24	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,61	0,61	1,79	7,73	7,51	7,85	
		P*W	4,06	4,94	3,70	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,14	0,05	0,05	2,36	1,67	1,09	
		P*W*V	1,63	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,05	0,02	0,02	0,94	0,67	0,44	7,32
7517-2	Stralsund Am Stadtwald	P	8,13	9,88	9,21	7,64	10,00	0,00	10,00	0,00	0,61	0,61	1,79	7,73	7,51	8,21	
		P*W	4,06	4,94	3,68	2,29	1,40	0,00	0,50	0,00	0,14	0,05	0,05	2,36	1,67	1,14	
		P*W*V	1,63	1,98	0,74	0,46	0,28	0,00	0,10	0,00	0,05	0,02	0,02	0,94	0,67	0,46	7,34
7518-1	Stralsund Grünhufe	P	9,88	9,88	9,86	8,70	10,00	0,00	10,00	0,00	2,70	2,70	3,98	9,14	9,12	9,25	
		P*W	4,99	4,94	3,94	2,61	1,40	0,00	0,50	0,00	0,60	0,23	0,11	2,79	2,03	1,28	
		P*W*V	2,00	1,98	0,79	0,52	0,28	0,00	0,10	0,00	0,24	0,09	0,04	1,12	0,81	0,51	8,48
7518-2	Stralsund Grünhufe	P	9,88	9,88	9,86	8,70	10,00	0,00	10,00	0,00	2,70	2,70	3,98	9,14	9,12	9,25	
		P*W	4,99	4,94	3,95	2,61	1,40	0,00	0,50	0,00	0,60	0,23	0,11	2,75	2,03	1,28	
		P*W*V	2,00	1,98	0,79	0,52	0,28	0,00	0,10	0,00	0,24	0,09	0,04	1,10	0,81	0,51	8,47
7519-1	Stralsund Viermorgen	P	9,85	9,88	8,74	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,92	4,94	3,50	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,70	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,40
7519-2	Stralsund Viermorgen	P	9,85	9,88	9,86	8,70	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,92	4,94	0,00	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,00	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,71
7519-3	Stralsund Viermorgen	P	9,85	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,92	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,15
7519-4	Stralsund Viermorgen	P	9,85	9,88	9,86	8,70	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,92	4,94	0,00	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,00	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,37
7520-1	Stralsund Kieler Ring	P	9,83	9,88	9,75	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,28	0,00	0,00	
		P*W	4,92	4,94	3,90	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,78	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	5,16
7520-2	Stralsund Kieler Ring	P	9,83	9,88	9,76	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	1,28	0,00	1,28	0,00	
		P*W	4,92	4,94	3,90	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,97	1,98	0,78	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	5,50
7521-1	Stralsund Blütenweg	P	8,75	9,88	9,49	2,39	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,00	0,00	0,00	
		P*W	4,38	4,94	3,80	0,72	1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	
		P*W*V	1,75	1,98	0,76	0,14	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	4,92
7521-2	Stralsund Blütenweg	P	8,75	9,88	9,59	6,33	10,00	0,00	10,00	0,00	0,00	0,00	1,38	0,00	0,00	4,58	
		P*W	4,38	4,94	3,84	1,90	1,40	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,64	
		P*W*V	1,75	1,98	0,77	0,38	0,28	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,25	5,52
7522-1	Stralsund Vogelsangstraße	P	9,86	9,88	9,58	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,28	3,37	0,64	0,00	8,21	
		P*W	4,93	4,94	3,83	1,90	1,40	0,00	0,00	0,00	0,28	0,11	0,09	0,20	0,00	1,14	
		P*W*V	1,97	1,98	0,77	0,38	0,28	0,00	0,00	0,00	0,11	0,04	0,04	0,08	0,00	0,46	6,10
7522-2	Stralsund Vogelsangstraße	P	9,86	9,88	9,57	6,33	10,00	0,00	0,00	0,00	1,28	1,28	3,37	0,64	0,00	8,21	
		P*W	4,93	4,94	3,83	1,90	1,40	0,00	0,00	0,00	0,28	0,11	0,09	0,20			

## **Anhang 5.**

**Anerkannte Angebote zur Unterstützung im Alltag / niederschwellige  
Betreuungs- und Entlastungsangebote**

**Anerkannte Angebote zur Unterstützung im Alltag/Niedrigschwellige Betreuungs- und Entlastungsangebote**  
(Prüfung durch Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern)

Anbieter	Anschrift/Kontaktdaten	Angebot	Ort der Betreuung
<b>Senioren Service Gesellschaft mbH</b>	Jungfernstieg 2-3a 18437 Stralsund 030-85784284	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Alltagsbegleitung	in der Einrichtung des Betreuten Wohnens der Caritas (Jungfernstieg 2-3a)
<b>Betreutes Wohnen „Am Sonnenhügel“</b>	Weißdornweg 1 18439 Stralsund 03831-271300 0162-1002999	Betreuungsgruppe - regelmäßig wiederkehrende Betreuungsgruppen und Tagesbetreuung in Kleingruppen, Einzelbetreuung - familienentlastende und familienunterstützende Dienste, Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung	in Räumlichkeiten des Betreuten Wohnens und in der Häuslichkeit (in Stralsund/Andershof - nur im Betreuten Wohnen)
<b>Kreisdiakonisches Werk Stralsund e.V.</b>	Katharinenberg 35 18439 Stralsund 03831-383439 mgh@kdw-hst.de	Helferkreis zur stundenweisen Entlastung und Einzelbetreuung durch Helfer (Demenzbetreuer)	in der Häuslichkeit (Stralsund und 15km Umkreis)
<b>Heavenclean GbR</b>	Albert-Schweitzer- Str. 14 18442 Groß Lüdershagen 03831-2031607 0162-3613345 Heavenclean@web.de	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung -Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Aufräumen, Einkaufen ect.) und Alltagsbegleitung	im häuslichen Bereich (Stralsund und 20km Umkreis)
<b>Monika Stolzenburg</b> Betreuungs- und Pflegeservice „Gemeinsam“	Ringstr. 1 18445 Schmedshagen 038323-251904 0176-80205881	Einzelbetreuung -familienentlastende und familienunterstützende Dienste	im häuslichen Bereich (Stralsund/Umkreis)

<b>Manuela Horn</b> Alltagsbegleitung	Am hohen Graben 44 18445 Prohn 0176-30500036 info@zeit-leben.eu	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Reinigung, Fensterputzen, ect.) Alltagsbegleitung / Pflegebegleitung	im häuslichen Bereich (zwischen Grimmen, Stralsund und Barth, Ribnitz-Damgarten und Darß)
<b>Zenit Glas-und Gebäudereinigung</b>	Rostocker Chaussee 26 18437 Stralsund 0171-7579252 03831-4459427 f.dressler@zenit- gebaudereinigung.de	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	im häuslichen Bereich Stralsund und 30km Umkreis, Barth und 30km Umkreis (einschließlich Darß) und Insel Rügen
Seniorenleuchtturm <b>Ricarda Lingrön</b>	Driftweg 24 18445 Prohn 0162-6816388	Einzelbetreuung, Alltagsbegleitung (Begleitung beim Spaziergang, zum Einkaufen, zum Arzt...) Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Prohn und 30 km Umkreis - hauptsächlich Stralsund und Barth
<b>Silke Kidszun</b>	Kleine Parower Str. 36 18435 Stralsund 0171-6707260	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Reinigung, Fenster putzen, Einkaufen) Alltagsbegleitung (Begleitung zum Arzt, zum Einkaufen)	Stralsund und 15 km Umkreis
<b>Hanse Betreuung und Dienstleistung Stralsund Marko Kraatz</b>	Grüner Weg 29 18461 Franzburg 0170-9325007	Einzelbetreuung durch anerkannte Helfer/Helferinnen, Familientastende und familienunterstützende Dienste Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen, Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung	Stralsund und 50 km Umkreis
<b>Uhlenhaus Service GmbH</b>	Rotdornweg 10 18439 Stralsund 0152-53103441 0176-30562005 03831-3064577	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Reinigungs- und Hausmeisterleistungen wie Fenster putzen, Einkaufen, kleine Reparaturen, Wäscheservice, Grundstückspflege), Alltagsbegleitung (zum Einkaufen, zum Arzt)	Stralsund und Umkreis
<b>„Sozialbetreute Hilfen“ e.V. SBH</b>	Erich-Weinert-Str. 35 18507 Grimmen 038326-84565 0162-5614782	Alltagsbegleitung (Begleitung beim Spaziergang, zu Terminen, zum Arzt...) Einzelbetreuung (Beschäftigung) Familientastende -und unterstützende Dienste Haushaltsnahe Dienstleistungen (Begleitung/Erledigung Einkaufen, Hilfe bei Wäsche- und Raumpflege)	Stralsund, Grimmen bis Tribsees, Drechow, Franzburg, Richtenberg -auch für Kinder/Jugendliche
<b>Küstenhelfer Reinigungs- und Dienstleistungsservic e</b>	Heinrich-Heine-Ring 118 18435 Stralsund 0179-4875340 kuestenhelfer@web.de	Alltagsbegleitung, Familientastende -und unterstützende Dienste, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Frühjahrsputz, Fenster putzen, Wäscheservice)	Stralsund und 60 km Umkreis



<b>IBS Immobilien</b> Anke Pralow	Am Markt 6 18461 Richtenberg 0151-17772707	Familientlastende -und unterstützende Dienste, Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung und Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Grundstückspflege)	Richtenberg, Grimmen, Stralsund und 25 km Umkreis
<b>Begli am Sund</b> Yvonne Riedel	Kleinschmiedstr. 23 18439 Stralsund 03831-466807 post@begli-am-sund.de	Familientlastende -und unterstützende Dienste / Alltagsbegleitung (Begleitung zu Veranstaltungen, zum Arzt, zu Behörden, Apotheken, Spaziergängen, Ausflügen; Spiele, Kochen /Backen), Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Unterstützung/Begleitung im Haushalt und bei Reinigungsarbeiten)	Stralsund und 20 km Umkreis
<b>Batler M&amp;V GbR</b>	Carl-Heydemann-Ring 55 18437 Stralsund 03831- 290590 info@batler-mv.de	Familientlastende -und unterstützende Dienste (Einzelbetreuung), Alltagsbegleitung (Begleitung zum Arzt, zum Einkaufen), Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Grundstückspflege)	Stralsund und 60 km Umkreis (auf Nachfrage) + Grimmen
<b>Ramonas Reinigungsservice</b> Inh. Ramona Hack	Carl-Friedrich-Goerdeler- Straße 17 18437 Stralsund 03831-482410 0151-17619630	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Einkaufen)	Stralsund und 20 km Umkreis + Barth + Ribnitz
<b>Haushalt plus</b>	Koppelweg 2 18445 Klausdorf 038323-499012 Stefanie.felser@ haushalt.plus	Alltagsbegleitung (Begleitung zum Arzt, zum Einkaufen) Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Grundstückspflege)	Klausdorf und Umkreis, Stralsund, Grimmen
<b>Sund Clean Service UG</b>	Dänholmstraße 7 18439 Stralsund 0176-64182828 03831-3069243	Familientlastende -und unterstützende Dienste (Einzelbetreuung) Alltagsbegleitung (Begleitung zum Arzt, zum Einkaufen), Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Grundstückspflege)	Stralsund und Richtung Bergen

<b>Astrid Noseleit</b>	Schwarzdornweg 40 18439 Stralsund 01520-8843945	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Familienentlastende -und unterstützende Dienste Alltagsbegleitung, Fahrdienst	Stralsund und 20 km Umkreis
<b>Strela Gebäudereinigung UG</b>	Koppelstr. 3 18437 Stralsund 03831-444153	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Familienentlastende -und unterstützende Dienste (komplette Haushaltsreinigung einschl. Fenster putzen)	Stralsund und 40 km Umkreis (einschl. Insel Rügen und Barth)
<b>Janin - Alltagsbegleiterin Janin Thomsen</b>	Bahnhofstr. 37 a 18510 Zarrendorf 038327-/455567 Janin.alltagsbegleiterin@t- online.de	Haushaltsnahe Dienstleistungen, Alltagsbegleitung (Spaziergänge, Unterhaltungen, Einkäufe, Begleitung zum Arzt und zu Behörden, gemeinsame Gartenarbeit, Hilfe bei schriftlichen Tätigkeiten, Unterstützung im Haushalt, gemeinsames Kochen/ Backen)	Zarrendorf und Umkreis von 20 km
<b>ABU - Allgemeine Bürgerunterstützun gs GmbH</b>	Jungfernstieg 4a 18437 Stralsund 0800-7242446 0171-7062758	Alltagsbegleitung / Pflegebegleitung (Spaziergänge, Begleitung zum Einkaufen und zum Arzt, Unterhalten, Beschäftigung), Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen, (Haushaltsreinigung, Fenster putzen, Grundstückspflege, Blumen gießen)	Stralsund und Umkreis von 20 km
<b>Petra Dunkel</b>	Zarrendorfer Weg 5 18442 Krummenhagen 0162-911 31 54	Alltagsbegleitung/ Pflegebegleitung	Steinhagen und Umkreis von 30 km auch Kinder und Jugendliche
<b>Lebenshilfe Ostseekreis e.V.</b>	Hölzern-Kreuz-Weg 14 18356 Barth 038231-81388 info@lk-osk.de	Betreuungsgruppen - regelmäßig wiederkehrende Betreuungsgruppe - Tagesbetreuung in Kleingruppen Einzelbetreuung - Helferkreis zur stundenweisen Entlastung und Einzelbetreuung durch Helfer Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen - Agenturen zur Vermittlung von Betreuungsleistungen = Gruppenreisen und Ferienbetreuung) für Menschen (Erwachsene, Kinder und Jugendliche) mit kognitiven und psychischen Einschränkungen	in den Räumen des Anbieters, in der Häuslichkeit, Begleitung in der Öffentlichkeit
<b>Gesine Knopf</b>	Eschenweg 2 18314 Divitz-Spoldershagen 0175-9038846	-Einzelbetreuung, Serviceleistungen im Haushalt -Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung	im häuslichen Bereich (Amt Barth um Umkreis)

<b>Therapie- und Ferienhof Stoppistöd</b> Inhaberin: Dagmar Rosenthal	Dorfstr. 11 OT Weitenhagen 18461 Koitenhagen 038322-579257 Koitenhagen@aol.de	-Tagesbetreuung in Kleingruppen, tiergestützte Ferienbetreuung für Kinder und Jugendliche mit Behinderungen (mehrtägig in Ferienzeiten)	Therapie-und Ferienhof Stoppistöd Koitenhagen
<b>Wasch-Bärchen</b> Wäscheservice und Reinigung nach Hausfrauenart	Mozartstr. 21 18507 Grimmen 038326-80586 S.R.MichaelisGbR@web.de	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	im häuslichen Bereich (Grimmen und 30km Umkreis)
<b>BBS Begleitung Betreuung Soziales</b>	Heinrich-Heine-Str. 22 c 18507 Grimmen 038326-424856 0177-8632881	Entlastung im Alltag, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Unterstützung/Anleitung beim Reinigen der Wohnung, beim Einkaufen, Übernahme hauswirt. Versorgung), Alltagsbegleitung (Unterstützen, Begleiten, Koordinieren von Arztterminen und bei anderen Organisationen, Unterstützung beim Ausfüllen von Anträgen usw., Unterstützung /Begleitung bei Freizeitaktivitäten und sozialen Kontakten, entlastende Gespräche)	im häusl.Bereich Grimmen, Tribsees, Franzburg, Richtenberg, Bad Sülze, Marlow und den ländlichen Bereichen drumherum
<b>Franziska Lass</b>	Am Milchweg 18 17153 Ivenack 0174-7020675	Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen - Reittherapie und Tiergestützte Therapie	Reiterhof Klevenow (An der Dorfstr. 11 18516 Klevenow) Erwachsene, Kinder und Jugendliche
<b>SozialServiceSchütze GmbH</b>	-Bauernreihe 7a 18375 Wieck am Darß -Lange Str. 58 18311 Ribnitz-Damgarten -Chausseestr. 12 18356 Barth 038233-70237 0170-2411338 <a href="mailto:info@sozialservice.org">info@sozialservice.org</a> 03821-7097679 038231-450272	-Einzelbetreuung durch anerkannte Helfer -familienentlastende und familienunterstützende Dienste -Alltagsbegleitung, haushaltsnahe Dienste	im häuslichen Bereich (ehemaliger Landkreis NVP)

Seniorenbetreuung <b>Rita Waack</b>	Kröpeliner Str. 90 18055 Rostock 0381-25540660 0160-99138371	Einzelbetreuung, -Begleitung, Unterstützung -Hilfe im Haushalt, beim Einkauf und im Garten	Ribnitz-Damgarten und nähere Umgebung, aufgrund längerer Anfahrt möglichst 2 Stunden pro Einsatz
<b>Helferkreis Zeitlos</b>	Zur Seebrücke 6 18181 Graal-Müritz 0174-1878552 helferkreis-zeitlos@outlook.de	Einzelbetreuung, Helferkreis zur stundenweisen Entlastung, Betreuungsgruppe, regelmäßig wiederkehrende Betreuungsgruppe	Helferkreis: im häuslichen Bereich in Graal-Müritz, Ribnitz-Damgarten und Umgebung <b>Gruppennachmittag</b> in Graal-Müritz: ASB-Bürgertreff „Onkel Bräsig“ (Mi.)
<b>ZENIT Glas- und Gebäudereinigung Außenstelle Barth</b>	Reifergang 7A 18356 Barth Tel: 038231 - 667020 Fax: 038231 - 667022	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen - Alltagsbegleitung	Barth und 30km Umkreis (einschließlich Darß)
<b>Happy Camp</b>	Gewerbepark 2 08147 Crinitzberg 0176-4394 1038 <a href="mailto:Colle221@gmx.de">Colle221@gmx.de</a> 0152 048 061 55 <a href="mailto:Mandy.rauner@t-online.de">Mandy.rauner@t-online.de</a>	Alltagsbegleitung, haushaltsnahe Dienstleistungen, stundenweise Betreuung zu Hause, Pflege von sozialen Kontakten, Familien entlastende und unterstützende Dienstleistungen, Gruppenbetreuung	Barth und umliegende Gemeinden, RDG egende Gemeinden, Zingst, Prerow, Prohn, umliegende Gemeinden in Richtung Barth
<b>Haushalts- und Alltagshilfe Regine Ewald</b>	Schloßstraße 34 18461 Franzburg 0151-20766280	Einzelbetreuung durch Helfer/Helferinnen, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen, Alltagsbegleitung	Franzburg und 40 km Umkreis
<b>„Sozialbetreute Hilfen“ e.V. SBH</b>	Erich-Weinert-Straße 35, 18507 Grimmen 038326-84565 0162-5614782	Alltagsbegleitung (Begleitung beim Spaziergang, zu Terminen, zum Arzt...) Einzelbetreuung (Beschäftigung) Familienentlastende -und unterstützende Dienste Haushaltsnahe Dienstleistungen (Begleitung/Erledigung Einkaufen, Hilfe bei Wäsche- und Raumpflege)	Grimmen bis Tribsees, Drechow, Franzburg, Richtenberg und Stralsund -auch Kinder/Jugendliche
<b>W &amp; F Personalservice GmbH</b>	Rosa-Luxemburg-Str. 14 18055 Rostock Tel.:0381 40 33 48 47 0176 52635075 Fax: 0381 45 83 36 7	Alltagsbegleitung Serviceangebot Haushaltsnahe Dienstleistungen	Rostock, Ribnitz-Damgarten und Umgebung

**Hinweis:** Gelb markierte Anbieter haben Ihren Hauptsitz außerhalb des Landkreises, bieten Ihre Dienstleistungen jedoch auch innerhalb von Vorpommern-Rügen an.

Anbieter	Anschrift/Kontakt Daten	Angebot	Ort der Betreuung
<b>Alltagsmeister</b>	Heckenweg 7, 18374 Zingst kontakt@alltagsmeister- fdz.de, www.zingst.de/alltagsmeis- ter-fdz, 0179.406 25 53	Alltagsbegleitung, Haushaltsnahe Dienstleistungen, Gartenarbeit, Hausmeisterdienste	Zingst, Prerow
<b>Alltagshelden Fischland-Darß- Zingst</b>	Zur Barthe 11 18356 Pruchten 01511-2995465 mail@alltagshelden-fdz.de Internet:alltagshelden- fdz.de	Haushalts- und Einkaufshilfe, Hundebetreuung, Umzugshilfe, Spaziergänge, Hilfe mit Bürokratie, Begleitung zum Arzt, Musikunterricht, Gespräche, Lektüre, Spiele, Veranstaltungsbegleitung	Zingst, Pruchten, Prerow
<b>Nimm dir Zeit e.V.</b>	Schanze 27, 18311 RDG Tel.: 0174-7456 803 nimmdirzeit.e.v@gmail.co m	Alltagsbegleitung - spielen, vorlesen, Spaziergänge, Botengänge, Fahren zum Arzt, Friseur, Einkaufen, stundenweise Verhinderungspflege, Einzelbetreuung in der Häuslichkeit, Mittagessen über CJD Treff im Begegnungszentrum jeden Donnerstagnachmittag	RDG und 30 km Umkreis
<b>Laura Rusch</b>	Hofstraße 16, 18314 Löbnitz 01520-9096261	Alltagsbegleitung, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Löbnitz und 20 km Umkreis
<b>Alltagshilfe Braun - Maria Braun</b>	Kargweg 1, 18375 Wieck am Darß 0157-35280725	Familienentlastende und -unterstützende Dienste, Alltagsbegleitung, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Wieck/Darß und 25 km Umkreis
<b>Ekatarina Belousova &amp; Marcel Meylahn</b>	Johannes-R.-Becherstr. 20 18356 Barth 0152-08341556	Familienentlastende und familienunterstützende Dienste, Alltagsbegleitung, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Barth und 20 km Umkreis
<b>Karola Barz</b>	Siedlungsstraße 59, 18314 Lüdershagen 0152 597 693 56	Alltagsbegleitung, Fahrten zum Arzt und zum Einkaufen, kleine Hilfen im Haushalt - kann nur montags und dienstags tätig sein	Lüdershagen und 20 km Umkreis
<b>Alltagsbegleiterin Stephanie Eschenbach</b>	Herderstraße 26, 18311 Ribnitz-Damgarten 0174-6268089 <a href="mailto:eschenbach.stephanie@yahoo.com">eschenbach.stephanie@ya hoo.com</a>	Entlastung der Angehörigen - Gespräche führen oder vorlesen Begleitung: Spaziergänge, Einkaufen, zum Arzt, Unterstützung im Haushalt Beschäftigungsangebote: Brettspiele, Kochen Backen	Ribnitz-Damgarten und 20km Umkreis

<b>Ramonas Reinigungsservice</b> Inh. Ramona Hack	Carl-Friedrich-Goerdeler- Straße 17 18437 Stralsund 03831-482410 0151-17619630	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Haushaltsreinigung, Fenster putzen)	Stralsund und 20 km Umkreis + Barth + Ribnitz
<b>Betreuungsdienst „Freiraum“ (Kompetenzzentrum Kiek in“)</b>	Am Markt 7/8 18311 Ribnitz-Damgarten Fr. Zimmermann: 0176-638 40 222; Fr. Enkelmann: 0172-831 89 34	Alltagsbegleitung, haushaltsnahe Dienstleistungen, familienentlastende Dienstleistungen (Begleitung zum Arzt/Therapeuten, Beaufsichtigung des Pflegebedürftigen, Freizeitgestaltung, Begleitung bei Aktivitäten, Pflegebegleitung, Einzelbetreuung Tagesgruppe für Demenzerkrankte, Tagesbetreuung in Kleingruppe, stundenweise Entlastung und beratende Unterstützung pflegender Angehöriger im häuslichen Bereich	Ribnitz-Damgarten und 40 km Umkreis
<b>Lebensquelle Juliane Schulz</b>	Franzburger Str. 1 18461 Oebelitz 0173-5758647	Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (Reinigung, Fensterputzen, ect.) Alltagsbegleitung/Familienentlastende und familienunterstützende Dienste - Begleitung zu Ärzten, Behörden, Spaziergängen, Veranstaltungen, Tierpark, Freizeitgestaltung, Kochen/Backen - alles nach individueller Absprache) = Tiergestützte Therapie (mit Alpakas, Pferden, Hunden)	Stralsund, Grimmen, Franzburg/RichtenbergBarth, Ribnitz-Damgarten, Insel Rügen - auch Kinder und Jugendliche
<b>Steffanie Nitsch</b>	Fuhlendorf 01520 1500 364 steffanienitsch1@gmx.de	Alltagsbegleitung - Einkaufen, Arztfahrten, Sparziergänge, Freizeitgestaltung, Hauswirtschaft, Klangschale, Alltagsbegleitung mit ihrem Hund (Tierbegleitung)	Fuhlendorf und Umgebung, Barth und Umgebung -auch Kinder ab 10 Jahren
<b>Ariane Frank</b>	Am Wiesenweg 6 18461 Richtenberg 0152-09156889	Familienentlastende und familienunterstützende Dienste Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung Alltagsbegleitung - Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen	Richtenberg und Umkreis von 50 km
<b>Maryla Hiltner</b>	Hafenweg 5 18317 Neuendorf 0160-93193719	Alltagsbegleitung - Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen und familienentlastende Dienste	Saal und Umkreis von 30 km

<b>Yvonne Haushaltshilfe</b>	Peenestraße 16 17121 Loitz 0176-60492266	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen =	Loitz und Umkreis von 30,00 km
<b>Vier-Tore Service GmbH</b>	17034 Neubrandenburg Berseritzer Straße13 0172-2982652	Alltagsbegleitung, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Mecklenburg-Vorpommern
<b>Betreuungs Engel UG</b>	Borkenstraße14 17358 Torgelow 03976-255015	"Helferinnen- und Helferkreis/e Agentur zur Vermittlung niedrigschwelliger Angebote Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung	Mecklenburg-Vorpommern
<b>Sorglos Urlaub</b>	Goerdeler Straße 27 18069 Rostock 0381-2523499	"Sonstiges Angebot, das den Anforderungen in § 1a Abs. 1 gerecht wird - Ferien-/Urlaubsbetreuung"	Mecklenburg-Vorpommern
<b>Agentur für Haushaltshilfe GmbH</b>	18107 Rostock Osloer Str.14 02131-7601017	"Alltagsbegleiter/ Alltagsbegleitung Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Mecklenburg-Vorpommern
<b>Peter Grosse BETREUT-ON-TOUR</b>	Möhlenkamp 1 18109 Rostock 0381-2550850	"Tagesbetreuung in Kleingruppen Sonstiges Angebot, das den Anforderungen in § 1a Abs. 1 gerecht wird - Stunden- u. Tagesausflüge"	"Großraum Rostock und M-V"
<b>Seniorenbetreuung &amp; Hauswirtschaftliche Dienstleistungen"</b>	Zur Seebrücke 6 18181 Graal Müritz 0174-1878552	"Familientlastende und familienunterstützende Dienste Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Alltagsbegleitung	Mecklenburg-Vorpommern
<b>René Reck Kanzlei für Pflegerecht</b>	Oberdorf 3 18182 Mönchhagen 0178-5121060	"familienentlastender u. familienunterstützender Dienst Serviceangebote haushaltsnahe Dienstleistungen Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung	"Großraum Rostock bis Stralsund"
<b>Kompetenzzentrum KIEK IN gGmbH</b>	Eschenweg 2 18314 Divitz-Spolders Hagen 0175-9038846	"Betreuungsgruppe/n, Helferinnen- und Helferkreis/e Tagesbetreuung in Kleingruppen Familientlastende und familienunterstützende Dienste Alltagsbegleitung, Pflegebegleitung Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Einzelbetreuung durch anerkannte Helfer/-innen"	"18311 Ribnitz-Damgarten + Umkreis 40km "
<b>Ricarda Lindgrön</b>	Driftweg 24 18445 Prohn 0162-6816388	"Einzelbetreuung durch anerkannte Helfer/-innen Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen Alltagsbegleitung	"18445 Prohn + Umkreis 30km "

Wernicke, Diana	Bahnhof 2 18334 Eixen 0171-9985431	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	"18334 Eixen + Umkreis 30km "
"Betreuungsdienst Sonnenzeit - Inh. Elke Scharnweber"	Bollenberg 4 19258 Boizenburg 038847-579321	"Familientlastender und familienunterstützender Dienst, Betreuungsgruppe/n, Sonstiges Angebot, das den Anforderungen in § 1a Abs. 1 gerecht wird - Urlaubsbegleitung, Wunscherfüllung Helferinnen- und Helferkreis/e. Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen, Alltagsbegleitung	Mecklenburg-Vorpommern
"Linda und Robert Wiesner GbR Der Betreuungsring"	Hauptstraße 33 19273 Wehningen 038845-44544	Familientlastende und familienunterstützende Dienst	Mecklenburg-Vorpommern
Tony Leitner	Dorftstr. 12 19195 Vilz 0159-02495607	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	"18195 Vilz + Umkreis 35km"
Bereuungsdienst Andrea Stubbe	Tribseeser Straße 12 18507 Grimmen, 0174- 9123327	"Familientlastender und familienunterstützender Dienst, Alltagsbegleitung, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Grimmen
SDS Stralsund (Sterne Deluxe Service)	Alte Rostocker Str. 10 18437 Stralsund 03831-672116	Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Stralsund & Umgebung

**Hinweis:** Geldmarkierte Anbieter haben Ihren Hauptsitz außerhalb des Landkreises und bieten ihre Dienstleistungen überwiegend in ganz MV an.



Anbieter	Anschrift/Kontakt Daten	Angebot	Ort der Betreuung
<b>Lebenshilfe Rügen, Stralsund und Umgebung e.V.</b>	Thälmannstr. 1 18574 Garz 038304-82962 038304-825845 <a href="mailto:Lebenshilfe.Ruegen@t-online.de">Lebenshilfe.Ruegen@t-online.de</a>	Betreuungsgruppe, - regelmäßig wiederkehrende Betreuungsgruppe, - Tagesbetreuung in Kleingruppen Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen -Agenturen zur Vermittlung von Betreuungsleistungen / tiergestützte Therapie (Therapiebegleithund-Team )= Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung - Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen (aufräumen, einkaufen ect.), Alltagsbegleitung Entlastung von Pflegenden, -Pflegebegleitung, Hilfen für Angehörige, Einzelbetreuung, -familienentlastende und familien- unterstützende Dienste	im häuslichen Bereich bzw. in der Begegnungsstätte des Trägers: Lebenshilfe- Schützenhaus (An den Anlagen 4, 18574 Garz, Tel. 038304-825845)
<b>Seniorenbegleitdienst -Schwester Daniela</b>	Beuchow 8 18581 Putbus 038301-882490	Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen - Seniorenbegleitdienst	in der Häuslichkeit (Putbus und 25km Umkreis)
<b>Frank Wiemer</b>	Poseritz Ausbau 3 18574 Poseritz 0176-73890439 <a href="mailto:alleswiegewiemert@gmx.de">alleswiegewiemert@gmx.de</a>	Haushaltsnahe Dienstleistung Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen	Poseritz und Umkreis 30-35 km
<b>RHS - Skerstupp Reinigungs- und Hauswirtschaftsservice</b>	Industriestr. 5 18528 Bergen Gingst 0151 50653886 <a href="mailto:rhs-skerstupp@t-online.de">rhs-skerstupp@t-online.de</a>	Hauswirtschaftliche Tätigkeiten, Wäscheservice	Bergen und 50 km Umkreis
<b>Anke Manthey</b>	Wieker Weg 4 18556 Breege 0151 56962453	Serviceangebote für Alltagsbegleitung, Fahrdienste, individuelle Hilfen und familienentlastende Dienste	HI Wittow bis Sassnitz / über Wittower Fähre bis Trent
<b>Linda Priester</b>	Dammstraße 10, 18528 Bergen auf Rügen 01525 3396558	Alltagsbegleitung, Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen, Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung	Ganze Insel, wenn in die Tourenplanung passt
<b>Mandy Stahnke</b>	Fischerweg 14, 18556 Breege 038391 439963 0171 3101394	Familienentlastende und familienunterstützende Dienste, Einzelbetreuung (Häuslichkeit), Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen, Entlastung von Pflegenden, Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung, aktuell auch Fahrdienstmöglichkeit	Bis Glowe, Halbinsel Wittow

<b>Alltagsunterstützung mit Herz-Madeleine Damm</b>	Reischvitz 2, 18528 Parchtitz OT Reischvitz 0151 21271242	Alltagsbegleitung, Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen, Entlastung im Alltag bei der Haushaltsführung	
<b>Land &amp; Leben Pflege &amp; Service Silvia Saathoff</b>	Ummanzer Chaussee 5 18569 Gingst 01523/6818351	Alltagsbegleitung - Entlastung im Alltag durch individuelle Hilfen, Serviceangebote für haushaltsnahe Dienstleistungen	Gingst und Umkreis von 25,00 km

## Anhang 6. Abkürzungsverzeichnis

BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BTHG	Bundesteilhabegesetz
DEHOGA	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband
EUTB	Ergänzende unabhängige Teilhabeberatung
GdB	Grad der Behinderung
IFD	Integrationsfachdienst
ILEK	Konzept für die integrierte ländliche Entwicklung
ITP	Integrierter Teilhabeplan
KSV M-V	Kommunaler Sozialhilfeverband Mecklenburg-Vorpommern
LAGuS M-V	Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern
LBauO M-V	Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern
LBBG M-V	Landesbehindertengleichstellungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
LEADER	Förderprogramm aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds zur Entwicklung ländlicher Räume
LRV M-V	Landesrahmenvertrag Mecklenburg-Vorpommern
SGB	Sozialgesetzbuch
UN-BRK	Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen
WfbM	Werkstatt für behinderte Menschen
WoftG M-V	Wohlfahrtsfinanzierungs- und Transparenzgesetz Mecklenburg-Vorpommern