

## 5 ÖPNV-Nachfrageprognose

Die Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in der Hansestadt Rostock wird in den kommenden Jahren vergleichsweise stabil verlaufen. So ist zu erwarten, dass die Zahl der SPNV-/ÖPNV-Wege von 52,7 Mio. im Jahr 2003 auf etwa 51,8 – 51,6 Mio. im Jahr 2010 abnimmt; dies entspricht einem Rückgang von maximal 2 %. Die Entwicklung wird damit voraussichtlich deutlich positiver verlaufen, als dies im Durchschnitt des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg / Rostock der Fall sein wird (-4 %) und die strukturellen Rahmenbedingungen (Einwohnerückgang) dies erwarten lassen:

- ▶ Die S-Bahn (und mit geringem Anteil auch der SPNV) in der Hansestadt wird im Jahr 2010 nur noch für 5,8 – 5,9 Mio. ÖPNV-Wege genutzt werden; das sind 400.000 – 500.000 ÖPNV-Wege weniger als im Jahr 2003 (- 6 bis -8 %).
- ▶ In Verkehrsmitteln des sonstigen ÖPNV in Rostock (Straßenbahn, Stadt-, Regionalbus, Fähren) werden im Jahr 2010 rund 45,9 Mio. Wege durchgeführt werden; dies sind zwar ebenfalls rund 500.000 Wege weniger als im Jahr 2003, was jedoch nur einem Rückgang um 1 Prozentpunkt entspricht.

Durch die weiträumige Erschließung des Stadtgebiets mit der Straßenbahn und die Ausrichtung des Stadtbusnetzes auf die Zubringerfunktion sind große, wenn auch leicht rückläufige Nachfragepotenziale an ein hochwertiges ÖPNV-Angebot angebunden; bei der Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl wirkt sich dies positiv auf die ÖPNV-Nutzung aus. Rostock profitiert zukünftig noch mehr als bisher von seiner Funktion als Oberzentrum für die Region. Der Nachfragerückgang infolge sinkender Einwohnerzahlen wird durch die Zunahme von Berufspendlern und Besuchern der Hansestadt (Einkauf, Freizeit, Tourismus) aufgefangen. Nicht zuletzt die attraktive Gestaltung der Verknüpfungspunkte mit dem Regionalverkehr (u. a. Hauptbahnhof / ZOB) erleichtert diesen Gruppen die ÖPNV-Nutzung.

Die prognostizierte Nachfrageverteilung im Jahr 2010 enthält Karte B-8.

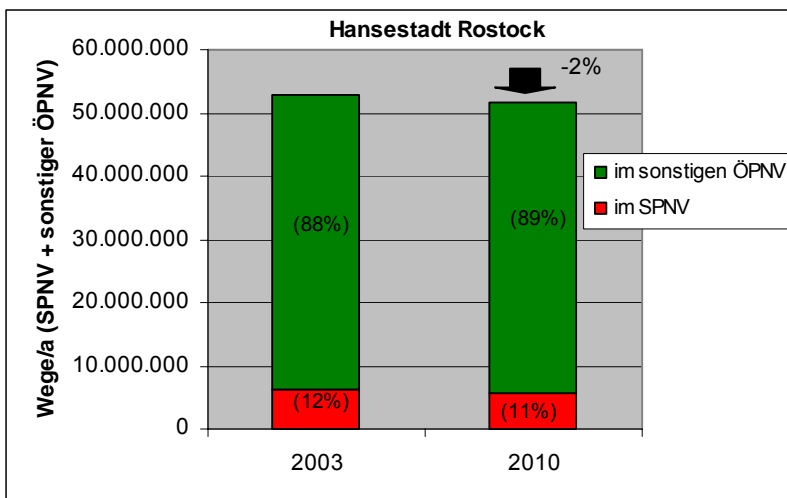


Abbildung 4: Entwicklung der SPNV-/ÖPNV-Wege in der Hansestadt Rostock 2003 – 2010

## 6 Angebotskonzept Stadtverkehr Rostock

### 6.1 Netzhierarchie

In den nachfolgenden Abschnitten 6.1.1 bis 6.1.5 wird das hierarchisch gegliederte ÖPNV-Netz in der Hansestadt Rostock definiert. Hierzu werden die Relationen im Stadtgebiet von Rostock, die zukünftig bzw. auch weiterhin im ÖPNV zu bedienen sind, entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung eindeutig einer Hierarchieebene zugeordnet, entsprechend der in den Qualitätsstandards vorgegebenen Ebenenstruktur (vgl. Abschnitt 4.3.3). Aus den übrigen Qualitätsstandards ergibt sich dann das Angebotskonzept für die Einzelrelationen und Hierarchieebenen.

Eine Darstellung zur Netzhierarchie enthält die Karte B-7.

#### 6.1.1 Achsen des Hauptnetzes

Das Hauptnetz umfasst die S-Bahn-Strecken im Stadtgebiet, das heutige Straßenbahnnetz inklusive der Netzerweiterung Schröderplatz – Südring / Platz d. Freundschaft sowie die Busachse zwischen Dierkower Kreuz und Lütten Klein.

##### Achsen des Hauptnetzes mit Bedienung durch die S-Bahn:

- ▶ Rostock Hbf – HP Lütten Klein – Warnemünde
- ▶ Rostock Hbf – HP Dierkow – Rostock-Seehafen Nord mit Verlängerung der Achse zum Fährterminal als Option

##### Achsen des Hauptnetzes mit Bedienung durch die Straßenbahn:

- ▶ Steintor – Stadtzentrum – Evershagen – Lütten Klein – Lichtenhagen
- ▶ (Steintor – Stadtzentrum –) Schröderplatz – Neuer Friedhof
- ▶ Steintor – Stadtzentrum – Südstadt-Center – Mensa
- ▶ Steintor – Hauptbahnhof – Südstadt-Center – Südblick
- ▶ (Steintor – Stadtzentrum –) Schröderplatz – Südstadt-Center – Südblick
- ▶ Steintor – Dierkower Kreuz – HP Dierkow
- ▶ Steintor – Dierkower Kreuz – Kurt-Schumacher-Allee
- ▶ Steintor – Dierkower Kreuz – Hafenallee

##### Achse des Hauptnetzes mit Bedienung durch den Bus:

- ▶ Dierkower Kreuz – Toitenwinkel – Schmarl – Lütten Klein Zentrum

## 6.1.2 Achsen des Zubringernetzes

### Busverkehr:

- ▶ Lichtenhagen – Warnemünde – Diedrichshagen
- ▶ HP Lütten Klein – Gross Klein – HP Lichtenhagen
- ▶ Lütten Klein – Schmarl – HP Evershagen – Evershagen Süd
- ▶ Evershagen, Thomas-Morus-Straße – Evershagen Süd – HP Evershagen
- ▶ Evershagen, Thomas-Morus-Straße – Schutow – Reutershagen – Markt Reutershagen
- ▶ Markt Reutershagen – Gartenstadt – HP Parkstraße – Doberaner Platz / Schröderplatz
- ▶ Neuer Friedhof – Gartenstadt – Hansaviertel – HP Holbeinplatz
- ▶ Neuer Friedhof – Mensa
- ▶ Hauptbahnhof – Blücherstraße – Steintor
- ▶ Steintor – Brinckmansdorf – Kassebohm Süd
- ▶ Steintor – Brinckmansdorf – Pastow Nordwest; optionale Verlängerung von Steintor bis Schröderplatz über August-Bebel-Straße
- ▶ Dierkower Kreuz – Gehlsdorf – Warnowblick
- ▶ Dierkower Kreuz – Hinrichsdorf – Nienhagen
- ▶ Hohe Düne Fähre – Markgrafenheide

## 6.1.3 Fährverkehr

- ▶ Warnemünde – Hohe Düne Fähre
- ▶ Kabutzenhof – Gehlsdorf (optional)

Die Fährverbindung Kabutzenhof – Gehlsdorf wird aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage nur als optionaler Bestandteil des ÖPNV-Netzes ausgewiesen; der Betrieb erfolgt unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten.

Bei witterungsbedingten Betriebsstörungen des Fährbetriebs werden folgende Alternativverbindungen mit landgebundenen öffentlichen Verkehrsmittel ausgewiesen:

- ▶ Fährverbindung Warnemünde – Hohe Düne Fähre:
  - ▶ Warnemünde – Holbeinplatz: S-Bahn
  - ▶ Holbeinplatz – Dierkower Kreuz: Straßenbahn
  - ▶ Dierkower Kreuz – Hohe Düne Fähre: Bus.

- ▶ Für die Fährverbindung Kabutzenhof – Gehlsdorf:
  - ▶ Gehlsheimer Straße – Dierkower Kreuz: Bus
  - ▶ Dierkower Kreuz – Kabutzenhof: Straßenbahn

#### **6.1.4 Feinverteilung**

Die Feinverteilung erfolgt durch den Einsatz von Bussen sowie Taxen (bei alternativen Bedienungsformen). In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage sollte der Einsatz von alternativen Bedienungsformen erfolgen, sofern die Qualitätsstandards für den Stadtverkehr durch die Wahl einer geeigneten Betriebsform erfüllt werden können.

Eine Auflistung der Feinverteilung mit der Darstellung von Bedienungsabschnitten und Bedienungsangeboten im Tagesverkehr ist nicht zweckmäßig. Die Anforderungen an die Angebotsgestaltung ergeben sich aus den konkreten Verkehrsbedürfnissen der zu erschließenden Verkehrsgebiete, wobei die jeweiligen Qualitätsstandards für den Stadtverkehr zu berücksichtigen sind.

#### **6.1.5 Nachtverkehr**

Achsen mit Bedienung im Nachtverkehr werden wie folgt vorgesehen:

- ▶ Stadtzentrum – Reutershagen – Schmarl – Groß Klein
- ▶ Steintor – Stadtzentrum – Reutershagen – Marienehe – Evershagen – Lütten Klein – Lichtenhagen – (Warnemünde)
- ▶ Steintor – Hauptbahnhof – Südstadt
- ▶ Steintor – Brinckmansdorf
- ▶ Steintor – Dierkow / Toitenwinkel

Ein Sterntreff als zentrale Umsteigemöglichkeit zwischen den einzelnen Relationen ist an geeigneten Haltestellen zu ermöglichen.

### **6.2 Verknüpfungen**

Systematische Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln und –trägern sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Mit der Zielstellung einer optimierten Verknüpfung werden Linien auf ausgewählte Haltestellen zugeführt. Bei der baulichen und organisatorischen Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die festgelegten Qualitätsstandards zu berücksichtigen (vgl. Abschnitt 4).

## 6.2.1 ÖPNV-Verknüpfungspunkte

In der nachfolgenden Übersicht sind die ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Rostock entsprechend ihrer Kategorisierung in vier Stufen (vgl. Abschnitt 4.3.7.2) aufgeführt:

### Verknüpfungspunkte 1. Ordnung

- ▶ Rostock Hbf mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB)

### Verknüpfungspunkte 2. Ordnung

- ▶ Warnemünde Werft
- ▶ HP Lütten Klein
- ▶ Holbeinplatz
- ▶ Parkstraße
- ▶ Doberaner Platz
- ▶ Steintor
- ▶ Dierkower Kreuz
- ▶ Rostock Seehafen Nord (Anschluss mit Stadtbus zu den Ostseefähren)

### Verknüpfungspunkte 3. Ordnung

- ▶ HP Lichtenhagen
- ▶ Mecklenburger Allee
- ▶ Lütten Klein Zentrum
- ▶ Markt Reutershagen
- ▶ Reutershagen (Hamburger Straße)
- ▶ Mensa
- ▶ Südblick (Nobelstraße)

### Verknüpfungspunkte 4. Ordnung

- ▶ Warnemünde Bahnhof / Fähre
- ▶ Hohe Düne Fähre
- ▶ Thomas- Morus- Straße
- ▶ HP Evershagen
- ▶ Neuer Friedhof
- ▶ Schröderplatz
- ▶ Brinckmansdorf

In der Anlage B-3.2 ist die Auflistung der Verknüpfungspunkte mit Zuordnung der Verkehrssysteme enthalten. Umsteigepunkte zwischen städtischem und regionalem System sind in Teil A, Abschnitt 7.4, aufgeführt.

## **6.2.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (P+R / B&R)**

Das bestehende P+R-Angebot ist zu erhalten und nach Bedarf weiter auszubauen. Hierbei ist insbesondere die Situation am Verknüpfungspunkt Warnemünde Werft (Lortzingstraße) zu verbessern: Zusätzlich ist die Anlage eines P+R-Platzes an der Satower Straße vorzusehen.

Die Entwicklung von B&R ist durch die Erweiterung vorhandener und den bedarfsgerechten Neubau von Fahrradabstellanlagen weiter zu fördern. Hierzu sind an ausgewählten Standorten entsprechend den konzeptionellen Festlegungen im Integrierten Gesamtverkehrskonzept (IGVK 98) sukzessive neue B&R-Anlagen einzurichten, insbesondere an zentralen Haltestellen und Umsteigepunkten der Straßenbahn sowie an Stationen des SPNV. Eine Übersicht der P+R- und B&R-Anlagen ist Anlage B-3.3 zu entnehmen.

## 7 Finanzierungskonzept

### 7.1 Infrastruktur

Im Zeitraum 2005 bis 2010 sind für das Gebiet der Hansestadt Rostock Investitionsausgaben in Höhe von 51,6 Mio. EURO geplant. Davon fließen rund 39,0 Mio. EURO in die Anlagen der ortsfesten Infrastruktur und rund 12,6 Mio. EURO in die weitere Erneuerung der Fahrzeugflotte.

Einen besonderen Investitionsschwerpunkt mit rund 19,1 Mio. EURO bildet dabei der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Hansestadt. Bei den Fahrzeugen liegt der Investitionsschwerpunkt mit rund 12,6 Mio. EURO bei der Erneuerung der Stadtbusflotte

Eine Übersicht, wie sich das Investitionsvolumen auf die Maßnahmengruppen verteilt, enthält die Tabelle 28.

Infrastrukturvorhaben 2005 – 2010 nach Maßnahmengruppen	Investitionen in Mio. €
<b>(1) ortsfeste Infrastruktur</b>	<b>39,0</b>
<u>davon:</u>	
Straßenbahnnetzerweiterung Rostock	19,1
Haltestellen	1,3
Betriebshöfe und Werkstätten	0,5
Betriebsleitsystem	0,7
sonstige ortsfeste Infrastruktur	17,3
<b>(2) Erneuerung Fahrzeugflotte</b>	<b>12,6</b>
<u>davon:</u>	
Straßenbahn	0,0
Stadtbusse	12,6
<b>Summe (alle Maßnahmen)</b>	<b>51,6</b>

Tabelle 28: Geplante Infrastrukturinvestitionen auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock 2005 – 2010

Angaben zu Infrastrukturvorhaben der Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber im SPNV (z. B. Sanierung von Bahnstrecken, Bahnhöfen und Haltepunkten, Erneuerung der Schienenfahrzeuge) liegen derzeit nicht vor.

## 7.2 Betriebskosten

### 7.2.1 Entwicklung der Aufwendungen

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2010 werden durch die geplanten Angebotsoptimierungen und -anpassungen aufgrund absehbarer Veränderungen von Siedlungsstrukturen und in der Nachfrage maßvolle Verminderungen bei den Betriebsleistungen gegenüber 2003 erwartet. Verbesserungen im Angebot sind insbesondere stadtentwicklungspolitisch in Hinsicht auf die Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung von besonderer Bedeutung. Diese sind jedoch verstärkt nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewerten.

Bei den aufgeführten konzeptionellen Ansätzen zur ÖPNV-Finanzierung ist zu beachten, dass es sich um Planungen handelt. Die Finanzierungsplanung der Hansestadt Rostock steht grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung im städtischen Haushalt. Derzeit wird von den nachfolgend genannten Planungen ausgegangen. Die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen sind ein wesentliches Kriterium bei der Beurteilung von deren Leistung unter Beachtung der Qualitätsstandards.

Mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnittes S1 Schröderplatz – Südring/Platz der Freundschaft wird das Straßenbahnnetz zusätzliche Direktverbindungen über den so genannten Innenstadtring Richtung Südstadt und zum Hauptbahnhof ermöglichen. Der Busverkehr wird in diesem Bereich entsprechend angepasst.

Die RSAG rechnet damit, dass die Betriebsleistung von 8,531 Mio. Fkm im Jahr 2003 um ca. 10 % auf 7,689 Mio. Fkm (*aktualisiert TBA HRO 09/05*) im Jahr 2010 abnimmt. Der Rückgang um rd. 840.000 Fkm ist auf Maßnahmen zur Angebotsoptimierung, insbesondere im Zusammenhang mit den Anpassungen im Straßenbahn- und Busnetz bei Inbetriebnahme des Streckenabschnittes S1 (Schröderplatz – Südring / Platz der Freundschaft) zurückzuführen.

Demgegenüber steigen die Aufwendungen für die reine Betriebsführung von rund 27,9 Mio. EURO (2003) auf 30,5 Mio. EURO (2010), das entspricht einer Zunahme um ca. 9 %. Diese Aufwendungen berücksichtigen die Kosten für den Fahrdienst, die Fahrzeuge (Kapitalkosten, Instandhaltung, Betriebskosten, Fahrfertig machen) und für das Verkehrs- und Betriebsmanagement. Nicht enthalten sind die Overhead-Kosten sowie Kosten für die Streckeninfrastruktur, das Kundenmanagement und Kosten für Personal- und Sozialmaßnahmen (Altersteilzeit, Restrukturierung, Berufsausbildung usw.). Die Erhöhung der betrieblichen Aufwendungen basiert auf den zu erwartenden durchschnittlichen Preissteigerungen (z. B. bei Betriebsstoffen) und Tarifanpassungen im Personalbereich.

Die DB Regio AG erwartet im S-Bahn-Angebot bis 2010 einen leichten Rückgang bei der Betriebsleistung um ca. 2 %. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die



geplante Integration der heutigen SPNV-Strecke Rostock – Laage – Güstrow in das S-Bahn-Angebot und die Liniendurchbindung bis Warnemünde (vgl. Teil A, Abschnitt 7.1) nicht zu einer Angebotsverdichtung im Stadtgebiet von Rostock führt, da diese Betriebsleistung auf dem Streckenabschnitt Rostock Hauptbahnhof – Warnemünde heute bereits von den S-Bahn-Linien 1 und 2 erbracht wird.

Die RvK behält zwischen 2003 und 2010 ihre Betriebsleistung im Stadtgebiet Rostock mit rund 780.000 Fkm bei. Die Betriebskosten für diese Leistungen steigen um ca. 5 % und erreichen im Jahr 2010 rund 1,7 Mio. EURO.

Für die Betriebsleistung der Weißen Flotte GmbH im Fährverkehr können keine Vergleiche gezogen werden, da bis September 2003 die Leistung der Fährverbindung Schmarl – Oldendorf zu berücksichtigen ist und hierfür keine gesonderten Angaben ausgewiesen sind. Des weiteren wird die Relation Warnemünde – Hohe Düne zeitweise im Pendelverkehr mit saisonal unterschiedlichem Angebot bedient. Die Betriebsleistung der antaris Seetouristik und Wassersport GmbH (Gehlsdorf – Kabutzenhof) bleibt mit rund 14.000 Fkm bis zum Jahr 2010 weitgehend stabil. Die Prognose geht für beide Fährunternehmen von einer Steigerung bei den Betriebskosten aus.

Unabhängig von diesen Entwicklungstendenzen obliegt es den mit der Leistungserbringung beauftragten Verkehrsunternehmen, im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Verantwortung alle Potenziale für eine Senkung der Betriebskosten bzw. eine Begrenzung der Kostensteigerung auszuschöpfen. In diesem Zusammenhang und vor dem Hintergrund des Wettbewerbs im ÖPNV-Markt ist die RSAG bereits heute bestrebt, die kostensparende Betriebs- und Organisationsstrukturen eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens im Sinne der Anforderungen des EuGH-Urteils vom 23.07.2003 umzusetzen. Darüber hinaus verfolgt die Hansestadt Rostock als Aufgabenträger das Ziel einer leistungsabhängigen Finanzierung des ÖPNV unter Berücksichtigung messbarer Qualitäts- und Leistungsfaktoren.

	Fahrplankilometer [T Fkm/a]		Betriebskosten <sup>1</sup> [T€a]	
	2003	2010	2003	2010
<b>DB Regio AG - S-Bahn</b>	936,0	920,0	k. A.	k. A.
<b>RSAG - Straba und Bus</b>	8.530,7	7.688,9	27.881	30.502
<b>Weißer Flotte - Fähre</b>	33,6	31,7	1.867	2.335
<b>antaris<sup>2</sup> - Fähre</b>	13,6	13,6	188	260
<b>RvK - Reg.-bus (gesamt)</b>	3.596,7	3.488,0	7.082	7.500
<i>Anteil Stadtgebiet HRO</i>	<i>780,0</i>	<i>780,0</i>	<i>1.645</i>	<i>1.725</i>

<sup>1</sup> ohne Infrastruktur- und sonstige Kosten

<sup>2</sup> inklusive Charterkosten

Tabelle 29: Entwicklung der Betriebsleistungen und -kosten der Verkehrsunternehmen 2003 / 2010

## 7.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Proportional zu der leicht rückläufigen Entwicklung der Fahrgastzahlen aufgrund der prognostizierten Strukturentwicklung ist eine Abnahme der Umsatzerlöse aus den Fahrscheinverkäufen zu erwarten. Hinzu kommen die rückläufigen Schülerzahlen, die mittelfristig auch zu Veränderungen bei den Ausgleichzahlungen nach § 45a PBefG führen. Weitere Einflüsse durch Veränderungen der förderpolitischen Rahmenbedingungen und damit verbundenen Auswirkungen auf die Finanzierung des ÖPNV sind derzeit nicht kalkulierbar. Eine Stabilisierung und Verbesserung der Einnahmesituation kann daher nur über zusätzliche Fahrgäste aus anderen Nutzergruppen erfolgen. Dieses Ziel ist durch ein optimiertes ÖPNV-Angebot auf der Grundlage der Angebotskonzeption und der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan sowie dessen Begleitung durch eine konsequentes ÖPNV-Marketing zu erreichen. Die Sicherung der Erlöse macht angemessene Fahrpreiserhöhungen unumgänglich.

In der nachfolgenden Tabelle 30 ist die Einschätzung der Verkehrsunternehmen zur Entwicklung der Finanzierungssituation im ÖPNV bis zum Jahr 2010 dargestellt.

Finanzierungsquellen	Einnahmen in T€							
	RSAG		RvK <sup>1</sup>		Weiße Flotte		antaris <sup>3</sup>	
	2003	2010	2003	2010	2003	2010 <sup>2</sup>	2003	2010
Betriebserlöse	27.467	33.038	5.568	6.050	1.844	1.340	123	94
davon:								
Erlöse aus Beförderungsentgelten	20.173	27.445	3.708	3.770	1.601	1.175	95	78
Ausgleich verbundbedingter Verluste	2.603	2.313	365	0	170	120	28	12
gesetzliche Ausgleichszahlungen +Erstattungen <sup>4</sup>	4.691	3.280	1.496	2.280	73	45	0	4
sonstige betriebliche Erträge (GVFG, Landeszuschüssen für Investitionen)	3.688	2.700	250	0	0	0	0	0
sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtl. Sinne <sup>5 6</sup>	19.136	k. A.	1.409	1.450	5	5	70	100
<b>Summe</b>	<b>50.291</b>	<b>35.738<sup>7</sup></b>	<b>7.227</b>	<b>7.500</b>	<b>1.849</b>	<b>1.345</b>	<b>193</b>	<b>194</b>

<sup>1</sup> Angaben für das gesamte Bedienungsgebiet der RvK

<sup>2</sup> nur Fähre Warnemünde - Hohe Düne

<sup>3</sup> Das Unternehmen erzielt andere betriebliche Erträge, die nicht dargestellt sind.

<sup>4</sup> gesetzl. Ausgleichzahlungen nach § 45a PBefG, § 62SchwBG/§ 148 SGB IX, Sozialhilfeempfänger

<sup>5</sup> Finanzierung der durch die RSAG erbrachten ÖPNV-Leistungen in der HRO über den Querverbund.

<sup>6</sup> Angaben für 2010 zur RvK, Weiße Flotte und antaris unter Vorbehalt der kommunalen Finanzierungsmöglichkeiten.

<sup>7</sup> Finanzierungssumme für RSAG 2010 ohne sonstige Unternehmenserträge

Tabelle 30: Finanzierung des ÖPNV in der Hansestadt Rostock – Vergleich 2003 zu 2010

Bei der Betrachtung der ausgewiesenen Kosten für die Leistungserbringung (Tabelle 29) und der prognostizierten Einnahmen und Erlöse (Tabelle 30) wird deutlich, dass den Unternehmen ein Verlust entsteht. Eine Übernahme dieser Verluste durch den Aufgabenträger ist wegen der Haushaltslage der Hansestadt Rostock begrenzt und unter Beachtung des Vorbehalts der kommunalen Finanzierungsmöglichkeiten zu sehen.

## 8 Maßnahmen- und Handlungskonzept

Nachstehend wird alle Maßnahmen aufgeführt, die im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans und darüber hinaus zur Erfüllung und Sicherung der Festlegungen zum Angebotskonzept und zu den Qualitätsstandards erforderlich sind. Neben der Benennung und einer kurzen Beschreibung der Einzelmaßnahmen erfolgt auch eine Einordnung in die geplanten Umsetzungszeiträume.

Bei der Finanzierung der Maßnahmen ist die Finanzsituation der Hansestadt Rostock, der Verkehrsunternehmen und des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu berücksichtigen.

Benennung und zeitliche Einordnung der Maßnahmen bilden zusammen das Maßnahmen und Handlungskonzept des Nahverkehrsplans.

Angaben zu den Umsetzungszeiträumen der Maßnahmen:

- ▶ kurzfristig: Umsetzung ist innerhalb der folgenden 3 Jahren vorgesehen.
- ▶ mittelfristig: Umsetzung ist innerhalb des Gültigkeitszeitraums des Nahverkehrsplans 2005 – 2010 vorgesehen.
- ▶ langfristig: Umsetzung ist nach 2010 vorgesehen.

### Infrastrukturmaßnahmen

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>S-Bahn / SPNV</b>					
M1	Behindertengerechter Ausbau von vorhandenen Bahnhöfen und Haltepunkten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Warnemünde Werft (Lortzingstr.)</li> <li>▶ Bramow</li> <li>▶ Holbeinplatz</li> <li>▶ Kassebohm</li> </ul>		x	x
M2	Der Bahnhof Warnemünde ist entsprechend seiner Funktion für den SPNV und SPFV neu zu strukturieren und zu sanieren	Gestaltung der behindertengerechten fußläufigen Verbindung zwischen 1. Kreuzfahrtterminal und Bahnsteig SPFV (bisher Bst. 6) 2. Bahnhof Warnemünde und Fähre Warnemünde – Hohe Düne		x	
M3	Anlage des Haltepunktes Seehafen / Fährterminal im Seehafen Rostock als Verknüpfungspunkt von SPNV/ÖPNV und Fährverkehr von/nach Skandinavien	Die Direktanbindung des Fährverkehrs ist Bestandteil des ÖPNV-Landesplans und des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts der Hansestadt Rostock.		x	

a) Die Umsetzung der Maßnahme wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft.

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M4	ÖPNV Verknüpfungspunkt Warnemünde Werft (Lortzingstraße)	siehe unter Verknüpfungspunkte (M15)		x	
M5	Neubau von S-Bahn-Haltestellen	Groß Klein und Schmarl sind Bestandteil des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts der Hansestadt Rostock und des ÖPNV-Landesplanes. (a)		x	
M6	Umsetzung Stadtbahnkonzept mit der Anpassung des Gleisnetzes (Beginn 2009, Endausbau bis 2015)	(Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie - Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004)		x	x
<b>Straßenbahn</b>					
M7	Neubau von Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadthafen (Holzhalbinsel)</li> <li>▶ Goetheplatz, Schröderplatz (Bestandteil der Maßnahme S1 Straßenbahnnetzerweiterung Schröderplatz – Südring / Platz d. Freundschaft)</li> </ul>	x		
M8	Umgestaltung von Haltestellen	▶ Doberaner Platz	x		
M9	Verlegung von Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Petridamm</li> <li>▶ Platz der Jugend (Stadtbahn)</li> </ul>	x		x
<b>Bus (Stadt-/Regionalbus)</b>					
M10	Neubau von Haltestellen	entsprechend Erschließungsbedarf und Finanzierungsmöglichkeit	laufend		
M11	Ausbau der Haltestellen unter dem Gesichtspunkt der Behindertengerechtigkeit	entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	laufend		
M12	Ausstattung von Haltestellen entsprechend ihrer Kategorisierung	entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	laufend		
<b>Alternative Bedienungsform</b>					
	bei Bedarf				
<b>Fähre</b>					
	keine				

a) Die Umsetzung der Maßnahme wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft.

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>Taxen</b>					
M13	Neubau von Taxiständen	entsprechend Bedarf und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte	laufend		
<b>Verknüpfungspunkte, P+R / B&amp;R</b>					
M14	Entwicklung von B&R durch Erweiterung vorhandener Anlagen und Neubau nach Bedarf	entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	laufend		
M15	Verbesserung von Verknüpfungspunkten zwischen Siedlungsachsen, regionalen SPNV/ÖPNV-Achsen und städtischem Linienverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Warnemünde Werft (Planungen werden z. Z. vorbereitet von Hansestadt Rostock, Wirtschaftsministerium M-V, DB AG, RSAG)</li> <li>▶ Markt Reutershagen</li> <li>▶ Brinckmansdorf</li> </ul>		x	
M16	Ausbau von Zuwegungen zu Haltestellen und Verknüpfungspunkten	entsprechend Finanzierungsmöglichkeit	laufend		
M17	Einrichtung von P&R-Plätzen an geeigneten Verknüpfungspunkten	▶ Satower Straße		x	

**Maßnahmen Betrieb / Organisation**

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>S-Bahn / SPNV</b>					
M18	Bedienung der Hansestadt Rostock und der Region mit dem Stadtbahnkonzept voraussichtlich ab 2010	(Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie - Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004)		x	x
<b>Straßenbahn</b>					
M19	Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit auf 22 km/h	ÖPNV-Bevorrechtigung gemäß Bürgerschaftsbeschluss (598/39/1992)	laufend		
M20	Verbesserung der Erschließung von Stadtgebieten, die bisher unzureichend mit der Straßenbahn erschlossen sind	Stadtmitte: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadthafen (Holzhalbinsel)</li> <li>▶ Goetheplatz, Schröderplatz</li> </ul> (Teil der Maßnahme S1 Straßenbahn-netzerweiterung Schröderplatz – Südring/ Platz der Freundschaft)	x	x	

a) Die Umsetzung der Maßnahme wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft.

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>Bus (Stadt-/Regionalbus)</b>					
M21	Verbesserung der Erschließung von Stadtgebieten, die bisher unzureichend mit dem Bus erschlossen sind	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stadtmitte: August-Bebel-Straße</li> <li>▶ Südstadt (a): Albert-Einstein-Straße / Erich-Schlesinger-Straße</li> <li>▶ Schutow (a): An d. Stadtautobahn</li> <li>▶ Reutershagen (a): südlich Bonhoefferstraße</li> </ul>	x	x	x
M22	Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete	bei Bedarf gemäß Qualitätsstandards	laufend		
M23	Schnellbusverbindung durch den Warnowtunnel	Lütten Klein Zentrum – Dierkow	x		
M24	Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit durch Fortführung des Ausbaus des Beschleunigungssystems	ÖPNV-Bevorrechtigung gemäß Bürgerschaftsbeschluss (598/39/1992)	laufend		
<b>Integriertes Nahverkehrsangebot</b>					
M25	Verbesserung der Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern	bedarfsgerechte Anpassung entsprechend der Qualitätsstandards	laufend		
<b>Alternative Bedienungsform</b>					
M26	Die Bedienungsform erhält auf Grund ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen steigende Bedeutung.	bedarfsgerechte Anpassung gemäß Qualitätsstandards	laufend		
<b>Fähre</b>					
	keine				
<b>Taxen</b>					
	keine				
<b>Radverkehr</b>					
	keine				
<b>Tarif</b>					
M27	Fortführung der Tarifkooperation	Tarifkooperation (tarifliche Zusammenarbeit mit dem VVW) für alle über die VVW-Kooperation hinausgehenden ÖPNV-Angebote	laufend		

a) Die Umsetzung der Maßnahme wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft.

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>Kooperation</b>					
M28	Aufgabenträgerverbund im Nahverkehrsraum MM/R	Bildung eines Aufgabenträgerverbundes für den gemeindeübergreifenden ÖPNV/SPNV mit der Hansestadt Rostock und den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow	x		

### Maßnahmen Fahrzeuge

HRO	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>S-Bahn / SPNV</b>					
M29	Beschaffung von neuen Stadtbahnen in Abhängigkeit der Umsetzung Stadtbahnkonzept im Großraum Rostock (voraussichtlich ab 2010)	(Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie - Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004)		x	x
<b>Straßenbahn</b>					
M30	Erneuerung der Straßenbahnflotte	Erneuerung der Straßenbahnflotte entsprechend Qualitätsstandards und in Abhängigkeit der Umsetzung Stadtbahnkonzept im Großraum Rostock			x
<b>Bus (Stadt-/Regionalbus)</b>					
M31	Erneuerung der Busflotte	Erneuerung der Busflotte gemäß Qualitätsstandards / EU-Abgasnorm	laufend		
<b>Alternative Bedienungsform</b>					
M32	Anschaffung kleinerer Fahrzeugeinheiten	Optional, bei Bedarf	laufend		
<b>Fähre</b>					
	keine				
<b>Taxen</b>					
	keine				

a) Die Umsetzung der Maßnahme wird während der Laufzeit des Nahverkehrsplans geprüft.



## Abkürzungen

ABF .....	Alternative Bedienungsformen
B&R.....	Bike+Ride
Bf.....	Bahnhof
DBR.....	Landkreis Bad Doberan
DM.....	Landkreis Demmin
Fkm .....	Fahrplankilometer
Ft.....	Feiertag
GÜ.....	Landkreis Güstrow
Hbf.....	Hauptbahnhof
Hp/HP.....	Haltepunkt (SPNV)
HVZ.....	Hauptverkehrszeit
ITF.....	Integrierter Taktfahrplan
k. A.....	keine Angaben
KBS.....	Kursbuchstrecke der Deutschen Bahn AG
km .....	Kilometer
Lk. /Lkr. ....	Landkreis
LSA .....	Lichtsignalanlage
min .....	Minute
MIV.....	motorisierter Individualverkehr
MZ .....	Mittelzentrum oder Mittelzentrum (Teilfunktion)
N.....	lokaler Nahverkehr (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
NWM.....	Landkreis Nordwestmecklenburg
NVP.....	Nahverkehrsplan / Landkreis Nordvorpommern
NVZ.....	Nebenverkehrszeit
ÖPNV .....	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV .....	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OVG .....	Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH
OZ .....	Oberzentrum
P+R.....	Park+Ride
PBefG.....	Personenbeförderungsgesetz
PCH.....	Landkreis Parchim

Pers.....	Personen
Pkm.....	Personenkilometer
R.....	Schneller Regionalverkehr (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
RB.....	Regionalbahn (DB AG)
RBL.....	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE.....	Regionalexpress (DB AG)
Reg.-Bus.....	Regionalbus
RSAG.....	Rostocker Straßenbahn AG
RvK.....	Regionalverkehr Küste GmbH
S.....	S-Bahn (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
SEV.....	Schienenersatzverkehr
SPFV.....	Schienenpersonen-Fernverkehr
SPNV.....	Schienenpersonen-Nahverkehr
SrV.....	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
sv-pflichtig.....	sozialversicherungspflichtig
SVZ.....	Schwachverkehrszeit
T.....	Tausend
T€.....	Tausend Euro
Tkm.....	Tausend Kilometer
UZ.....	Unterzentrum oder ländlicher Zentralort
V.....	Verstärkerfahrt (SPNV)
VDV.....	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VU.....	Verkehrsunternehmen
ZOB.....	Zentraler Omnibusbahnhof

# Anlagen

- Anlage B-1 Nahverkehrsplan Hansestadt Rostock 1997 –  
Stand der Realisierung (Übersicht)
- Anlage B-2 Linienangebot der RSAG (gültig ab 04.01.2004)
- Anlage B-3.1 SPNV-/S-Bahnhaltepunkte im Stadtgebiet Rostock –  
Ausstattung und Behindertengerechtigkeit
- Anlage B-3.2 ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Rostock
- Anlage B-3.3 P+R-Anlagen und B+R-Anlagen (Stand 2003)
- Anlage B-4 Zuordnung Verkehrsbezirke – Verkehrsgebiete (2005 – 2010)

# Karten

Karte B-1.1	Hansestadt Rostock: ÖPNV-Fahrtenangebot in der HVZ (2003)
Karte B-1.2	Hansestadt Rostock: ÖPNV-Fahrtenangebot in der NVZ (2003)
Karte B-1.3	Hansestadt Rostock: ÖPNV-Fahrtenangebot in der SVZ (2003)
Karte B-2	Hansestadt Rostock: Haltestelleneinzugsbereiche (2003)
Karte B-3	Hansestadt Rostock: Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze (2002)
Karte B-4	Hansestadt Rostock: ÖPNV-Nachfrage (2003)
Karte B-5	Hansestadt Rostock: Verkehrsgebiete 2005 – 2010
Karte B-6	Hansestadt Rostock: Haltestelleneinzugsbereiche 2005 – 2010
Karte B-7	Hansestadt Rostock: Netzhierarchie 2005 – 2010
Karte B-8	Hansestadt Rostock: ÖPNV-Nachfrage (2010)