



# Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock

**Teil D:**

## Nahverkehrsplan Landkreis Güstrow

**Dezember 2005**



Regionaler Planungsverband  
Mittleres Mecklenburg /  
Rostock

PTV  
Planung Transport  
Verkehr AG



# Inhalt

<b>Inhalt</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 1997</b> .....	<b>3</b>
1.1 ÖPNV-Angebote und ÖPNV-Infrastruktur .....	3
1.1.1 Regionalbus .....	3
1.1.2 Stadtverkehr .....	5
1.1.3 Alternative Bedienungsformen .....	7
1.1.4 Zugangsstellen .....	8
1.1.5 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen.....	8
1.1.6 ÖPNV-Betriebseinrichtungen .....	9
1.2 Bedienungsstandards und Erschließungsgrad.....	9
1.2.1 Bedienungsstandard.....	9
1.2.2 Erschließungsgrad .....	11
1.3 Finanzierung ausgewählter Maßnahmen.....	11
1.3.1 Infrastruktur.....	11
1.3.2 Betriebskosten.....	12
<b>2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 1997 – 2003</b> .....	<b>13</b>
2.1 Entwicklung des Schülerverkehrs.....	13
2.2 Entwicklung der Strukturdaten.....	13
2.3 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage .....	13
<b>3 Raumstruktur, Strukturdatenprognose 2010</b> .....	<b>14</b>
3.1 Zentralörtliche Funktionen .....	14
3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen.....	14
3.3 Strukturdatenprognose 2010 .....	15
<b>4 Nachfrageprognose 2010</b> .....	<b>16</b>
<b>5 ÖPNV-Angebotskonzept</b> .....	<b>17</b>
5.1 Netzhierarchie .....	17
5.1.1 Konzept.....	17

5.1.2	ÖPNV-Angebot auf Verbindungen .....	17
5.1.3	ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen .....	19
5.1.4	Stadtverkehre Güstrow und Bützow.....	20
5.2	Verknüpfungen.....	21
<b>6</b>	<b>Finanzierungskonzept .....</b>	<b>22</b>
6.1	Infrastruktur .....	22
6.2	Finanzierungsplan.....	22
<b>7</b>	<b>Maßnahmen- und Handlungskonzept .....</b>	<b>23</b>
	<b>Abkürzungen .....</b>	<b>25</b>

**Anlagen**

# 1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 1997

## 1.1 ÖPNV-Angebote und ÖPNV-Infrastruktur

### 1.1.1 Regionalbus

#### 1.1.1.1 Funktion

Wie im gebietsübergreifenden Verkehr (vgl. Teil A, Abschnitt 3.2.2.1) übernimmt der Regionalbus im Landkreis Güstrow die grundlegende Aufgaben:

- ▶ Erschließung der Fläche abseits der SPNV-Bedienungskorridore,
- ▶ Verbindung der zentralen Orte,
- ▶ Zubringerfunktion zum SPNV.

Im Gegensatz zum gebietsübergreifenden ÖPNV-Angebot steht die Erschließungs- und Zubringerfunktion jedoch meist über der Verbindungsfunktion.

#### 1.1.1.2 Angebotsumfang und Bedienungsqualität

##### Überblick über das Regionalbusangebot im Landkreis Güstrow

Das Regionalbusangebot (vgl. Anlage D-2) umfasst insgesamt 57 Regionalbuslinien (Fahrplan 2003/04), wobei 27 Regionalbuslinien neben lokalen Erschließungsfunktionen innerhalb des Landkreises Bad Doberan auch die gebietsübergreifenden Verbindungsfunktionen mit der Hansestadt Rostock sowie mit den angrenzenden Landkreisen übernehmen (vgl. Teil A, Abschnitt 3.2.2).

Die Gesamtlänge des Liniennetzes<sup>1</sup> beträgt rund 3.500 Kilometer und ist damit fast doppelt so groß wie das Liniennetz im Landkreis Bad Doberan (vgl. Teil C). Das Fahrtenangebot umfasst 756 Fahrten (ohne Stadtverkehre), das entspricht ca. 75 % des Angebotsumfangs im Landkreis Bad Doberan. Hierin drückt sich das geringere Nachfragepotenzial im dünn besiedelten und ländlich strukturierten Landkreis Güstrow aus. Die mittlere Verkehrsleistung an Schultagen liegt bei 15.000 Fahrplankilometern, wobei ein Teil des Fahrtenangebots nicht an allen Wochentagen angeboten wird.

Das Regionalbusangebot wird im konventionellen Linienverkehr erbracht.

---

<sup>1</sup> Summe der durchschnittlichen Linienlängen.

Das Linienangebot besitzt eine ausgeprägte Netzhierarchie aus einem übergeordneten Liniennetz mit Verbindungsfunktion sowie einem nachgeordneten Liniennetz mit Erschließungs- und Zubringerfunktion. In der Liniennummerierung drückt sich diese Netzhierarchie ebenfalls aus, was die Orientierung im Liniennetz erleichtert, z. B.:

Raum Güstrow:	Verbindung: Linie 200 Güstrow – Rostock Erschließung: Stadtverkehr Güstrow (Linien 201 – 205)
Raum Gnoien:	Verbindung: Linie 220 Tessin – Gnoien – Neukalen (Abschnitt Rostock – Tessin mit SPNV) Erschließung: Linien 221 – 224, 228, 229
Raum Laage:	Verbindung: Linie 210 Güstrow – Rostock Erschließung: Linien 211 – 215 (216)
Raum Teterow:	Verbindung: Linie 230: Rostock – Laage – Teterow Erschließung: Linien 231 – 235,240

Das Fahrtenangebot ist, abgesehen von den wenigen Relationen mit Verbindungsfunktion, auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet. Zahlreiche Einzelfahrten, zum Teil auch ganze Linien verkehren nur an bestimmten Wochentagen oder in Abhängigkeit von den Schul- oder Ferienzeiten. Die Bedienungszeit endet in der Regel zwischen 16 und 17 Uhr. Ein Abendverkehr nach 17 Uhr wird nur auf den Linien 200, 220, 230 und 250a<sup>2</sup> angeboten.

### 1.1.1.3 Fahrzeuge

Die Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG) verfügt über 96 Busse, die auf die Betriebsstandorte in Güstrow (67 Wagen), Teterow<sup>3</sup> (15 Wagen) und Gnoien (13 Wagen) verteilt sind. Es handelt sich in erster Linie um normalflurige Standard-Überlandlinienbusse. Für die Stadtverkehre in Güstrow und Bützow sind Stadtverkehrsausführungen im Einsatz.

Das Alter der Fahrzeuge verteilt sich relativ gleichmäßig auf die Altersgruppen „ $\leq 4$  Jahre“, „5 – 8 Jahre“ und „ $\geq 8$  Jahre“. Durch eine kontinuierliche Wagenbeschaffung und -aussonderung von je 8 Fahrzeugen im Jahr wird dieser Standard gehalten.

Seit 2001 können einige Busse mit Fahrradhecklastenträgern ausgestattet werden. Diese Fahrzeuge verkehren vor allem auf touristisch bedeutsamen Linien.

---

<sup>2</sup> Zum ÖSPV umgewandelter SEV der Bahnlinie Güstrow – Meyenburg.

<sup>3</sup> Wurde 2004 baulich fertiggestellt.

### 1.1.1.4 Organisation

Aufgabenträger für den regionalen ÖSPV ist der Landkreis Güstrow.

Die Verkehrsleistung wird auf den Regionalbuslinien zum größten Teil und auf den Stadtbuslinien in Güstrow und Bützow vollständig von der Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG) erbracht.

Zusätzlich zum Angebot der OVG erbringen weitere Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im Landkreis Güstrow, die jedoch ihren Betriebssitz außerhalb haben. Hierbei handelt es sich um Verbindungen mit der Hansestadt Rostock und Gemeinden in den angrenzenden Landkreisen:

- ▶ Regionalverkehr Küste GmbH (RvK), Bad Doberan
- ▶ Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG); Demmin

#### Schülerlinien

Im Landkreis Güstrow bestehen keine gesonderten Schulbusangebote nach § 43 PBefG. Die Schülerbeförderung ist vollständig in das Regionalbusangebot integriert.

### 1.1.1.5 Veränderungen seit 1996/97

Mit der Auflösung der Nahverkehrsgesellschaft „Mecklenburgische Schweiz“ mbH (NVG) zum 31.12.1996 wurden die Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landkreises Güstrow (Bereich Gnoien und Teterow) von der OVG übernommen. Mit dieser Maßnahme und der in Abschnitt 1.1.1.2 beschriebenen Umsetzung der Netzhierarchie wurde das Regionalbusangebot im Landkreis Güstrow weitgehend neu geordnet.

	1996	2004
Linienzahl	<i>keine Angaben</i>	51 Linien (Regionalbus)
Fahrplankilometer	2.658,0 T Fkm (OVG) 2.425,0 T Fkm (NVG)	ca. 4,400 Mio.

Tabelle 1: Entwicklung verkehrlicher Kennzahlen der OVG – 1996 / 2004

## 1.1.2 Stadtverkehr

### 1.1.2.1 Stadtverkehr Güstrow

Die OVG betreibt in der Kreisstadt Güstrow ein Stadtverkehrsnetz mit fünf Buslinien. Das Liniennetz erschließt vor allem die größeren Stadtteile Südstadt,

Schweriner Vorstadt und Distelberg/Dettmannsdorf sowie die Industrie- und Gewerbegebiete im Osten der Stadt und verbindet diese mit dem Zentrum und dem Bahnhof bzw. dem ZOB. Das aktuelle Fahrtenangebot ist in Tabelle 2 dargestellt.

Linie	Zahl der Fahrten	Einsatzzeit Mo – Fr Sa So + Fe	Länge (km) Taktzeit (Mo – Fr)	Fahrplanleistung am Tag (Fkm)
<b>201</b> Bauhof Nord – Zentrum – Kreiskrankenhaus	126	5 – 22 Uhr	10 km	1.300
	98	7 – 22 Uhr	15 min	1.011
	62	7 – 22 Uhr		640
<b>202</b> Parumer Weg – Zentrum – Bauhof Nord	34	5 – 22 Uhr	8 km	270
	29	7 – 22 Uhr	60 min	234
	–	–		–
<b>203</b> Parumer Weg – Bahnhof	60	4 – 21 Uhr	3 km	166
	14	7 – 21 Uhr	30 min	77
	14	7 – 21 Uhr		77
<b>204</b> Parumer Weg – Insee – Distelberg – Parumer Weg	9	6 – 16 Uhr	14 km	125
	2	9 – 15 Uhr	Einzelfahrten	59
	2	9 – 15 Uhr		59
<b>205</b> Parumer Weg – Distelberg – Insee – Parumer Weg	2	7 – 12 Uhr	21 km	42
	2	12 – 17 Uhr	Einzelfahrten	60
	2	12 – 17 Uhr		60

Tabelle 2: Übersicht zum Linienangebot im Stadtverkehr Güstrow 2004

Insbesondere im Zentrum zeichnet sich das ÖPNV-Angebot durch eine hohe Haltestellendichte aus. Die Orientierung im Liniennetz wird für Gelegenheitsnutzer jedoch durch eine z. T. unterschiedliche Benennung der Richtungshaltestellen erschwert.

### 1.1.2.2 Stadtverkehr Bützow

Der Stadtverkehr Bützow wird nur montags bis freitags angeboten. In einem quasi starren Fahrplan (Fahrten etwa jede Stunde) wird in einer jeweils durchgehenden Fahrt das gesamte Stadtgebiet erschlossen und mit dem Bahnhof verbunden. Dadurch sind zwar umsteigefreie Fahrten von und nach allen Zielen in der Stadt möglich, die Fahrzeit kann jedoch sehr lang werden.

Linie	Zahl der Fahrten	Einsatzzeit	Länge (km) Taktzeit (Mo – Fr)	Fahrplanleistung am Tag (Fkm)
<b>208</b>	14	6 – 18 Uhr	15 km rd. 60 min	209

Tabelle 3: Übersicht Stadtverkehr Bützow

Die zentrale Haltestelle des Regionalbusverkehrs in Bützow ist der Pferdemarkt. Diese Haltestelle wird nicht von der Stadtlinie bedient.

### 1.1.3 Alternative Bedienungsformen

Im Landkreis Güstrow wird bislang nur auf der Relation zwischen Rostock und Güstrow über Flughafen Laage in Alternativer Bedienungsform bedient.

Es kommen zwei unterschiedliche Formen der alternativen Bedienung mit folgenden Merkmalen zum Einsatz:

1. Linien-Ersatz-Fahrzeug (LEF):
  - ▶ Verkehrt im Linienverkehr (nicht nachfragegesteuert).
  - ▶ Einsatz kleinerer Fahrzeuge anstelle eines Standardlinienbusses (kapazitive Flexibilisierung) .
  - ▶ Haus-zu-Haus-Bedienung auf der Linie 127 nur gegen Aufpreis.
2. AnrufLinienFahrzeug (ALF):
  - ▶ Verkehrt nachfragegesteuert, d. h. auf telefonische Bestellung der Fahrgäste, im Liniendienst (Vorbestellungsfrist 30 min, bei Linie 127 drei Tage im Voraus) – zeitliche Flexibilisierung für das Verkehrsunternehmen.
  - ▶ Verbunden mit dem Einsatz eines LEF.

Die Verkehrsleistung wird von der Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) erbracht.

ALF und LEF werden auf folgenden Linien eingesetzt:

<b>Linie 116 (Rostock – Kessin – Flughafen Laage (– Güstrow))</b>	
Mo – Fr	<u>LEF-Einsatz</u>
Sa	alle Fahrten außerhalb der ALF-Bedienungszeit
<b>Linie 127 (Rostock – Flughafen Laage via Autobahn)<sup>1</sup></b>	
Mo – Fr	LEF-Fahrplan ist ausgerichtet auf Flugplan der Fluglinie Rostock – München
Sa	(Haus-zu-Haus Bedienung nur im Stadtgebiet Rostock)
<b>Linie 116 (Rostock – Kessin – Flughafen Laage (– Güstrow))</b>	
Fr	<u>ALF-Einsatz</u> jeweils 1 Fahrt außerhalb der LEF-Bedienungszeit <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ am Morgen im Abschnitt Rostock – Güstrow</li> <li>▶ am Vormittag im Abschnitt Güstrow – Flughafen Laage</li> </ul>
<b>Linie 127 (Rostock – Flughafen Laage via Autobahn)</b>	
Mo – Fr	<u>ALF-Einsatz:</u>
Sa	Bedienung der Charterflugverbindungen (Vorbereitung mind. 3 Tage)
So, Feiertag	(Haus-zu-Haus Bedienung nur im Stadtgebiet Rostock)

<sup>1</sup> Die LEF-Linien 116 und 127 haben eine gemeinsame Umlaufplanung.

Tabelle 4: Alternatives Bedienungsangebot im Landkreis Güstrow (2004)



## 1.1.4 Zugangsstellen

Der Zugang zum Regionalbusangebot im Landkreis Güstrow wird über rund 610 Haltestellen sichergestellt. Davon befinden sich 52 Haltestellen im Stadtgebiet von Güstrow und 25 Haltestellen im Stadtgebiet von Bützow. Dies entspricht einem mittleren Einzugsradius von 1.080 m bzw. einer durchschnittlichen Erschließungsdichte von 131 Einwohnern je Haltestelle.

Die Zuständigkeit für die Haltestellen obliegt den jeweiligen Kommunen. Die Beschilderung und aktuelle Gestaltung der Aushänge und Informationen erfolgt durch die OVG.

Zur Sicherstellung einer einheitlichen Ausstattung und eines einheitlichen Informationssystems existiert im Verkehrsverbund Warnow (VVW) eine Haltestellenordnung. Danach richtet sich der Standard einer Haltestelle nach der Kategorie, welche ihr in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung zugewiesen wurde. Haltestellen im Regionalverkehr außerhalb des Stadtgebiets Rostock liegen in

- ▶ der Kategorie 3 (Haltestellen im Regionalverkehr mit besonderer Bedeutung),
- ▶ der Kategorie 4 (sonstige Haltestellen im Regionalverkehr).

Die Standards beinhalten Vorschläge zur Gestaltung und Ausstattung der Haltestellenschilder sowie der Fahrplankästen und -vitrinen.

## 1.1.5 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

### 1.1.5.1 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte im ÖPNV bieten Übergangsmöglichkeiten zwischen den Linien und Verkehrsmitteln (Regionalbus, SPNV). Die Angebotsvernetzung soll durch eine optimale Abstimmung des Fahrplanangebots erreicht und das Umsteigen durch eine entsprechende bauliche Gestaltung erleichtert werden.

Im ÖPNV-Gesamtkonzept für den Großraum Rostock<sup>4</sup> wurden entsprechende Verknüpfungspunkte festgelegt und in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung in vier Kategorien eingeteilt. Hiernach sind auf dem Gebiet des Landkreises Güstrow drei Verknüpfungspunkte ausgewiesen, die alle in Orten mit zentralörtlichen Funktionen liegen (vgl. Tabelle 5). Hinzu kommen drei weitere Verknüpfungspunkte, die aufgrund ihrer Entfernung zu Rostock im ÖPNV-Gesamtkonzept nicht mehr berücksichtigt wurden.

---

<sup>4</sup> ÖPNV-Gesamtkonzept für den Großraum Rostock. TransTec. 2001

Verknüpfungspunkt	Verkehrsmittel	Bemerkung
<b>Kategorie 2</b>		
Bützow, Bahnhof	SPNV/Regional-/Stadtbus	
Güstrow, Bahnhof/ZOB	SPNV/Regional-/Stadtbus	Neubau ZOB und Neugestaltung Empfangsgebäude abgeschlossen
<b>Kategorie 3</b>		
Laage, Bahnhof	SPNV / Regionalbus	derzeit keine direkte Busbedienung
<b>ohne Kategorie</b>		
Lalendorf	SPNV / Regionalbus	Derzeit kein Übergang möglich; Busse halten nicht am Bahnhof!
Teterow	SPNV / Regionalbus	
Krakow	Regionalbus	

Tabelle 5: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Güstrow

### 1.1.5.2 Schnittstellen

Für die Verknüpfungen mit dem MIV (Schnittstelle) stehen derzeit an Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen im Landkreis keine ausgewiesenen P+R-Plätze zur Verfügung. Allerdings sind sowohl am Bahnhof und ZOB in Güstrow als auch an einigen anderen SPNV-Haltestellen im Landkreis Pkw-Stellplätze ausgewiesen.

### 1.1.6 ÖPNV-Betriebseinrichtungen

Die OVG hat Betriebsstandorte in Güstrow und Gnoien. Ein neuer Betriebshof wurde in Teterow errichtet. Der neue Busabstellplatz in Gnoien ist 2002 in Betrieb genommen worden.

## 1.2 Bedienungsstandards und Erschließungsgrad

### 1.2.1 Bedienungsstandard

Der Nahverkehrsplan von 1997 sah eine Grundstruktur aus Verkehrsachsen (mit SPNV als Grundangebot und sonstigem ÖPNV/Regionalbus als Ergänzung und Zubringer) sowie dazwischen liegenden Bedienungsgebieten (sonstigen ÖPNV/Regionalbus zur Flächenerschließung) vor.

Als Hauptachsen sind klassifiziert:

3. (Schwerin –) Bützow – Güstrow – Teterow
4. Güstrow – Laage – Rostock
5. Teterow – Laage (– Rostock)

Als Nebenachsen sind klassifiziert:

6. (Schwerin –) Bützow – Schwaan – Rostock
7. Bützow – Satow
8. Güstrow – Krakow am See
9. Teterow – Gnoien
10. Gnoien – Tessin
11. Laage – Tessin

Die Achsen werden direkt, d. h. ohne Umsteigen bedient, die Achsen (1), (2) und (4) im SPNV, die übrigen im Regionalbusverkehr. Nur die Achse (9) wird derzeit weder direkt bedient, noch sind Umsteigeverbindungen auf direktem Weg möglich.

Die Anbindung der Gemeinden/Ortsteile an den zuständigen Verwaltungssitz mit diesem Grundnetz ist in aller Regel gewährleistet. Durch eine größtenteils durchgesetzte Netzhierarchie (Trennen der Funktionen Verbinden und Erschließen) konnten auch die nach einem auch betrieblich und wirtschaftlich sinnvollen Angebot umgesetzt werden (Forderungen im NVP 97). Auf dieser Grundlage konnte der bisherige Umfang der konventionellen Linienverkehrsbedienung beibehalten werden.

Die im NVP 97 geforderten Standards für die Bedienhäufigkeit im Regionalbusverkehr sind auf den Hauptachsen (1) und (2) eingehalten, nicht jedoch auf der Hauptachse (3) (Teterow – Laage, nur vier Fahrten am Tag). Auf den Nebenachsen werden keine Takte, teilweise kaum Fahrten angeboten (Bützow – Satow nur 1 Fahrt, Laage – Tessin keine Fahrt). Werden Bedienachsen gemeinsam von SPNV und ÖSPV befahren, findet entgegen den NVP-Forderungen keine Taktabstimmung statt, da der SPNV in der Regel Stundentakt bietet und die Fahrzeiten SPNV/ÖSPV ohnehin stark differieren.

Im Stadtverkehr Güstrow ist das hohe Niveau auf den Hauptästen des Netzes beibehalten worden; teilweise wird der Überlandverkehr in das Stadtnetz eingebunden (vor allem auf den Linien 204 und 205, die nur Einzelfahrten bieten). Bahnhof und ZOB sind ganztägig in alle Stadtverkehrslinien eingebunden.

Auch im Stadtverkehr Bützow konnte der Angebotsstandard beibehalten werden. In der Hauptverkehrszeit am Morgen ist die Bedienung verdichtet worden. Der geforderte Stundentakt wird ungefähr eingehalten (quasi starrer Fahrplan).

Verknüpfungspunkte in Bützow (Pferdemarkt<sup>5</sup>, Bedienung Bahnhof), Güstrow (ZOB am Bahnhof) und Teterow sichern weitgehend gute räumliche Umsteigebedingungen zwischen Bus und Bus sowie zwischen Bus und Bahn. Die SPNV-ÖSPV-Verknüpfung in Krakow am See ist wegen der Einstellung des SPNV zwischen Güstrow und Meyenburg nicht mehr relevant. Die übrigen Haltestellen werden nach dem Konzept des VVW gestaltet.

---

<sup>5</sup> Die Stadtlinie Bützow hält jedoch nicht am Pferdemarkt!

## 1.2.2 Erschließungsgrad

Im NVP 1997 des Landkreises Güstrow werden keine näheren Vorgaben zum gewünschten Erschließungsgrad gemacht. Daher wird an dieser Stelle ein Maßstab zur Bewertung der Erschließungsqualität auf der Grundlage von Empfehlungen des VDV angelegt (vgl. auch Anlage A-2).

<b>angelegter Qualitätsstandard:</b>	
Einzugsbereich SPNV-Haltepunkt / Bahnhof:	1.000 m (= 17 min)
Einzugsbereich SPNV-Haltepunkt / Bushaltestellen:	600 m (= 10 min)

Grundsätzlich ist im Landkreis Güstrow eine sehr gute Flächenerschließung gewährleistet, die jedoch in vielen Fällen nicht tagesdurchgängig besteht.

Für folgende Orte/Ortsteile liegt die Erschließungsqualität unterhalb des angelegten Qualitätsstandards:

- ▶ Groß und Klein Breesen: Haltestelle Abzweig Groß Breesen ist ca. 2 km von den Ortslagen entfernt.

## 1.3 Finanzierung ausgewählter Maßnahmen

### 1.3.1 Infrastruktur

Im Landkreis Güstrow wurden im Zeitraum 1997 bis 2003 mehr als 9,6 Mio. EURO in den Neubau von Betriebshöfen und Werkstätten sowie in die Erneuerung der Busflotte investiert. Die Förderquote lag bei 42 %.

Infrastrukturvorhaben 1997 – 2003 nach Maßnahmegruppen	Investitionen in Mio. €	davon Fördersumme in Mio. €
<b>(1) ortsfeste Infrastruktur</b>		
Betriebshöfe und Werkstätten	1,9	1,0 (53%)
<b>(2) Erneuerung Fahrzeugflotte</b>		
Regionalbusse	7,7	3,0 (39%)
<b>Summe (alle Maßnahmen)</b>	<b>9,6</b>	<b>4,0 (42%)</b>

Tabelle 6: Infrastrukturinvestitionen im Landkreis Güstrow 1997 – 2003

## 1.3.2 Betriebskosten

### 1.3.2.1 Entwicklung der Aufwendungen

Dem Aufgabenträger Landkreis Güstrow obliegt nach § 8 des ÖPNV-Gesetzes Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) die Finanzverantwortung für den sonstigen ÖPNV.

Die ausgewiesenen Betriebskosten enthalten u. a. Kosten für Fahrpersonal, Energie, Material, Fahrzeugunterhaltung sowie für den Kapitaldienst der Fahrzeuge.

	Fahrplankilometer im Jahr [T Fkm]		Betriebskosten im Jahr [T€]	
	1997	2003	1996	2003
<b>OVG – Regionalbus (gesamt)</b>	2.658,0	3.873,0	6.260	8.596

Tabelle 7: Betriebsleistungen und -kosten der OVG– Vergleich 1996 zu 2003

### 1.3.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Im Jahr 2003 standen den Aufwendungen der OVG Betriebserlöse in Höhe von rund 6,8 Mio. EURO gegenüber. Der Erlösanteil aus Haushaltsmitteln der Öffentlichen Hand lag bei rund 45 %.

Betriebserlöse der OVG in T€	2003
<b>Erlöse gesamt</b>	<b>6.825</b>
davon	
Erlöse der VU aus Beförderungsentgelten	3.768
gesetzl. Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG	2.432
gesetzl. Ausgleichszahlungen nach § 62 SchwbG bzw. § 148 SGB IX	165
Finanzierungsmittel nach FAG	0
Ausgleichszahlungen des Landes für Durchtarifierungsverluste	0
Regionalisierungsmittel für Bestellung von SPNV-Leistungen	460
Haushaltsmittel der Gebietskörperschaften - Betriebskostenzuschuss (VU)	0

Tabelle 8. Einnahmeentwicklung im ÖPNV im Landkreis Güstrow 2003

## **2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 1997 – 2003**

### **2.1 Entwicklung des Schülerverkehrs**

Die größte ÖPNV-Nachfragegruppe im ländlichen Raum bilden die Schüler.

Aufgrund des Einbruchs der Geburtenzahlen zu Beginn der 90er-Jahre nahm die Zahl der Schüler zwischen 1997 und 2003 sehr stark ab. So wurden zum Schuljahr 2002/03 nur noch 13.185 Schüler in den Schulen des Landkreises Güstrow gezählt, rund 5.800 Schüler weniger als noch im Jahr 1997. Mit den rückläufigen Schülerzahlen veränderten sich auch Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche, so dass die Zahl der Schulpendler, die über keine Schule am Wohnort verfügen, in geringerem Umfang gesunken ist. Hieraus ergibt sich ein weniger starker Rückgang in der Schülerbeförderung

### **2.2 Entwicklung der Strukturdaten**

Der Landkreis Güstrow verzeichnete in den Jahren 1997 bis 2002 eine Bevölkerungsabnahme um etwa 5.000 Einwohnern auf 109.841 Einwohner (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2). Die Entwicklung verlief damit gegensätzlich zur Einwohnerentwicklung im Landkreis Bad Doberan, der von den Suburbanisierungsprozessen im Umland von Rostock profitierte.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Erwerbstätigen am Wohnort nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls ab, so dass zum Ende des Jahres 2002 36.014 Erwerbstätige mit einem Wohnort im Landkreis Güstrow gezählt wurden.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (entspricht der Anzahl Arbeitsplätze) nahm im Landkreis Güstrow zwischen 1997 und 2002 um rund 4.500 Beschäftigte ab und erreichte 2002 einen Wert von 31.055 Beschäftigten (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2).

Im Landkreis Güstrow besitzt der Tourismus eine deutlich geringere Bedeutung als im Landkreis Bad Doberan. Im Jahr 2002 wurden etwa 586.000 Gästeübernachtungen registriert. Einen Schwerpunkt bilden der Bereich Krakow am See und Dobbin-Linstow mit zusammen etwa 220.000 Übernachtungen. Die Stadt Güstrow verzeichnete 2002 etwa 115.000 Übernachtungen.

### **2.3 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage**

Die Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG) beförderte in den vergangenen Jahren jährlich rund 5 Mio. Fahrgäste.

## **3 Raumstruktur, Strukturdatenprognose 2010**

### **3.1 Zentralörtliche Funktionen**

Derzeit erfolgt eine Neuaufstellung des Raumentwicklungsprogramms Mecklenburg Vorpommern, womit den geänderten rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen im Land Rechnung getragen werden soll (vgl. auch Teil A, Abschnitt 4).

Die Kreisstadt Güstrow und die Stadt Teterow sind auch weiterhin als Mittelzentren ausgewiesen. Über die Veränderungen, die sich aus der Überführung der bisherigen Unterzentren und ländlichen Zentralorten in das System der Grundzentren ergeben, liegen noch keine Informationen vor.

### **3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen**

Laut Schulentwicklungsplan des Landkreises Güstrow für den Planungszeitraum 2001/02 bis 2005/06 ist vorgesehen, die Zahl der Schulstandort von 70 im Schuljahr 2003/04 um 7 auf 63 Schulstandorte zu reduzieren. Diese Planungen betreffen ausschließlich Realschulen bzw. mit Hauptschulen verbundene Realschulen. Die Zahl der Schüler an allgemeinbildenden Schulen wird sich jedoch im Zeitraum 2000/03 bis 2009/10 von derzeit knapp 13.000 um ca. 27 % auf rund 9.000 Schüler verringern (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2).<sup>6</sup>

Aufgrund dieser Entwicklungen sind auch Umstrukturierungen der Schuleinzugsbereiche zu erwarten, was zu Veränderung bei den Schulpendlerströmen führt. Insgesamt wird eine Abnahme der rund 5.700 Schulpendler im Schuljahr 2003/04 um ca. 33 % auf rund 4.300 Schulpendler im Schuljahr 2009/10 erwartet.

Aus dieser Entwicklung kann jedoch keine Abnahme der Verkehrsleistung in der Schülerbeförderung in gleicher Höhe abgeleitet werden, da die Bedienung der Wohn-Schulstandort-Beziehungen auch bei abnehmenden Schülerzahlen sicherzustellen ist und der Neuzuschnitt von Schuleinzugsbereichen eine Zunahme der Reiseweiten bedingen kann.

---

<sup>6</sup> Angaben zu Schülern an allgemein bildende Schulen ohne Berufsschulen.

### **3.3 Strukturdatenprognose 2010**

#### **Einwohner und Erwerbstätige am Wohnort**

Die differenzierte 3. Landesprognose<sup>7</sup> geht von einem weiteren Bevölkerungsrückgang im Landkreis Güstrow um ca. 9 % auf rund 100.300 Einwohner bis zum Jahr 2010 aus (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2). Betroffen sein werden alle Gemeinden des Landkreises.

Eine kontinuierliche Wirtschaftsentwicklung vorausgesetzt, wird sich die Anzahl der Erwerbstätigen am Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter orientieren. Demnach werden im Jahr 2010 voraussichtlich 34.000 Erwerbstätige im Landkreis gezählt werden. Infolge der demografischen Entwicklung ist der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung jedoch leicht rückläufig.

#### **Beschäftigte am Arbeitsort**

Bei der Prognose der Beschäftigten am Arbeitsort bzw. der Arbeitsplätze wurde unterstellt, dass sich der Trend der vergangenen Jahre in leicht abgeschwächter Form fortsetzt, so dass auch weiterhin mit einer geringfügigen Abnahme der Beschäftigtenzahlen zu rechnen ist. Für das Jahr 2010 werden rund 29.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an einem Arbeitsort im Landkreis Güstrow erwartet (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2).

#### **Freizeit und Tourismus**

Das Freizeit- und Tourismusangebot im Landkreis soll auch zukünftig weiter gefördert werden. Schwerpunkt sind neben dem Städtetourismus in der Barlachstadt Güstrow und den natur- und wassernahen Urlaubsgebieten am Krakower See und im Naturpark Nossentiner-Schwinzer-Heide der Radwandertourismus, der durch den Ausbau des Radwegenetzes im Landkreises zunehmend an Bedeutung gewinnt.

---

<sup>7</sup> Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock: Vorstellung erster Ergebnisse der für die Planungsregion MM/R regionalisierten / kreislich differenzierten 3. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung M-V



## 4 Nachfrageprognose 2010

Infolge der strukturellen und demografischen Veränderungen im Landkreis Güstrow ist, ausgehend von ca. 5,5 Mio. ÖPNV-Wegen<sup>8</sup> (2003), ein Rückgang um 16 – 20 % auf ca. 4,4 – 4,6 Mio. ÖPNV-Wege (2010) zu erwarten:

- ▶ Der SPNV im Landkreis ist von dieser Entwicklung mit einem Rückgang von 6 – 12 % betroffen, womit sich Zahl der Wege, die im SPNV zurückgelegt werden, von 1,7 Mio. Wegen (2003) auf 1,5 – 1,6 Mio. Wege (2010) reduziert.
- ▶ Der Nachfragerückgang im sonstigen ÖPNV beträgt voraussichtlich 21 – 24 %; die Zahl der ÖSPV-Wege nimmt daher deutlich von 3,8 Mio. Wegen (2003) auf 2,9 – 3,0 Mio. Wege (2010) ab.

Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die Abnahme der nachfrage-relevanten Strukturdaten im Landkreis (vgl. Abschnitt 3). Vor allem der Regionalbusverkehr (ÖSPV) in den ländlichen Bereichen des Landkreises ist besonders stark vom Rückgang der Schulpendler betroffen. Die Neuordnung der Schuleinzugsbereiche wird ebenfalls zu Nachfrageverlagerungen auf einzelnen Relationen durch Veränderungen bei den Schulpendlerströmen führen. Der SPNV im Landkreis ist aufgrund der geringeren Schüleranteile und dem hohen Berufspendleranteil von der rückläufigen Nachfrageentwicklung weniger stark betroffen als der sonstige ÖPNV; die Bedeutung des SPNV nimmt damit weiter zu.

Die Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr sind vergleichsweise gering. Ein Abschöpfen dieser Potenziale für den ÖPNV ist voraussichtlich nur sehr begrenzt möglich und hier vornehmlich im SPNV (z. B. Radwander-Tourismus).

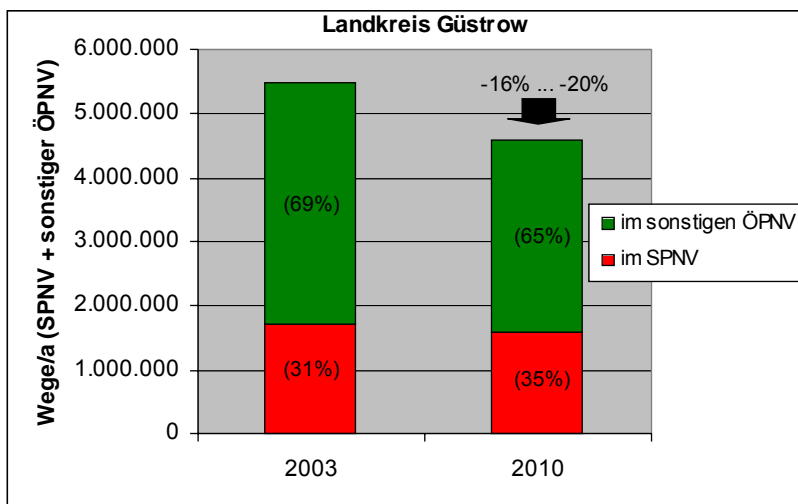


Abbildung 1: Entwicklung der SPNV-/ÖPNV-Wege im Landkreis Güstrow 2003 – 2010

<sup>8</sup> Der „ÖPNV-Weg“ bezieht sich auf eine mit ÖPNV-Verkehrsmitteln zurückgelegte Quelle-Ziel-Relation unabhängig davon, wie oft im System umgestiegen wurde und mit welchen Verkehrsmittel gefahren wurde. Der Wert ist nicht vergleichbar mit den in der Statistik der Verkehrsunternehmen ausgewiesenen „Beförderten Personen (= Linienbeförderungsfälle)“.

## 5 ÖPNV-Angebotskonzept

### 5.1 Netzhierarchie

#### 5.1.1 Konzept

Das gebietsübergreifende regionale Angebotskonzept im SPNV / sonstigen ÖPNV bildet das ÖPNV-Grundangebot im Landkreis Güstrow [vgl. Teil A (Regionaler Teil)]. Die ÖPNV-Verkehrsmittel werden dabei unter Nutzung ihrer Systemvorteile eingesetzt, so dass sich eine hierarchische Netzgestaltung ergibt.

Dieses Grundangebot wird ergänzt durch Angebotskonzepte für Relationen, die

- ▶ überwiegend oder ausschließlich Verbindungsfunktionen innerhalb des Landkreises Güstrow übernehmen;
- ▶ für die Feinverteilung der Nachfrage durch ein Verkehrsangebot in der Fläche sorgen;
- ▶ spezielle Nutzergruppen (z. B. Schul- oder Berufspendler) bedienen.

Gemeinsam mit dem regionalen Angebotskonzept entsteht so ein integriertes ÖPNV-Gesamtangebot für den Landkreis Güstrow. Die angestrebte Netzhierarchie für das lokale ÖPNV-Angebotskonzept sowie dessen Integration in das regionale ÖPNV-/SPNV-Angebot wird durch eine Angebotsgestaltung auf Grundlage der Bedienungskategorien (Verbindungen, Verflechtungen) und der differenzierten Qualitätsstandards (v. a. Erreichbarkeiten, Bedienungshäufigkeiten und Taktverkehr, Direktverkehre und Umsteigequalitäten, Verknüpfungen, Beförderungskomfort) sichergestellt. Da die Bedienungskategorie „Achse“ im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock immer auch gebietsübergreifende Verbindungsfunktionen übernimmt, sind die Angebotskonzepte für regionale Achsen dem regionalen Teil des gemeinsamen Nahverkehrsplans (Teil A) zugeordnet.

Im Angebotskonzept werden zudem die Maßnahmenvorschläge (vgl. Abschnitt 5.2) berücksichtigt, die zur Beseitigung der ermittelten Schwachstellen im bestehenden ÖPNV-Angebot beitragen und die angestrebten Qualitätsstandards gewährleisten.

#### 5.1.2 ÖPNV-Angebot auf Verbindungen

##### **Güstrow – Krakow am See (– Plau am See – Meyenburg)**

Die Relation entspricht den heutigen Linien 250 und 251. Neben dem Berufs-, Schüler- und Versorgungsverkehr hat die Verbindung vor allem während der

Sommersaison eine große Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr zum Krakower See und in den Naturpark Nossentiner-Schwinzer-Heide.

Das Grundangebot auf der Relation besteht aus einem 2-h-Takt an allen Wochentagen. Die Leistungen wird als Schienenersatzverkehr (SEV) für die aufgelassene SPNV-Strecke Güstrow – Meyenburg vom Land Mecklenburg-Vorpommern bestellt und finanziert. In Krakow ist der Anschluss in Richtung Plau am See / Meyenburg (Land Brandenburg) zu sichern.

Darüber hinaus sollte im Abschnitt Güstrow – Krakow am See eine bedarfsgerechte Verdichtung des SEV-Grundangebots erfolgen. Hierzu sind 2 – 3 Fahrtenpaare an Werktagen vorzusehen, die überwiegend Erschließungsfunktion auf den Verflechtungen übernehmen.

### **Laage – Teterow**

Die Relation verbindet das teilfunktionale Mittelzentrum Teterow mit dem Unterzentrum Laage und wird heute durch die Linie 230 bedient.

Zielgruppe sind die Berufs- und Schulpendlern sowie der Versorgungsverkehr. Das Angebot sollte 3 – 4 Fahrtenpaare an Werktagen umfassen. An Wochenend- und Feiertagen sollten mindestens 1 – 2 Fahrtenpaare angeboten werden, sofern eine ausreichende Nachfrage realisiert werden kann (ggf. auch Einsatz von nachfragegesteuerten alternativen Bedienungsformen).

Das Fahrplanangebot ist in Laage auf kurze zeitliche Übergänge zum SPNV in bzw. aus Richtung Rostock auszurichten.

### **Teterow – Jördenstorf / Jördenstorf – Gnoien**

Das Regionalbusangebot auf den beiden aufkommensstarken Relationen verbindet die Orte mit zentralörtlichen Funktionen im östlichen Landkreis Güstrow. Für den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist montags bis freitags ein Fahrtenangebot von mindestens 8 – 10 Fahrtenpaaren vorzusehen. Soweit dieses Angebot für die Schulpendler nicht ausreichen sollte, ist eine Angebotsverdichtung vorzusehen. Nach Möglichkeit sollte ein umsteigefreies Angebot mit der Verbindung Gnoien – Tessin mit Übergang zum SPNV eingerichtet werden.

Auch an Wochenend- und Feiertagen ist ein ÖPNV-Angebot entsprechend der Mindeststandards für Verbindungen vorzusehen, sofern eine ausreichende Nachfrage realisiert werden kann (ggf. auch Einsatz von nachfragegesteuerten alternativen Bedienungsformen).

### **Warnow – Bützow (– Güstrow)**

Aufgrund der geringen Nachfragepotenziale übernimmt das ÖPNV-Angebot im Abschnitt Bützow – Warnow neben der Verbindungs- auch die Erschließungsfunktion. Ziel auf dieser Relation sollte es jedoch sein, die Verbindungsfunktionen vom bestehenden SPNV-Angebot (vgl. Teil A, Abschnitte

7.1.1 und 7.1.2) übernehmen zu lassen. Hierzu ist jedoch eine Reaktivierung der SPNV-Haltepunkte in Warnow und Zernin erforderlich (ggf. auch als Bedarfshalte). Durch diese Maßnahme wäre Warnow an allen Wochentagen im 2-h-Takt an Bützow und Güstrow angebunden. Die Linien 285 und 286, die ihrer Verbindungsfunktion bislang nur unzureichend gerecht wurden, übernehmen in diesem Fall ausschließlich die Erschließung der Verflechtungen und wären auf den SPNV-Anschluss in Warnow bzw. Zernin auszurichten.

Sollte eine Reaktivierung der Haltepunkte nicht realisierbar sein, so ist an Werktagen ein Angebot von 4 Fahrtenpaaren und an Samstagen von mindestens 1 Fahrtenpaar vorzusehen (ggf. auch Einsatz von nachfragegesteuerten alternativen Bedienungsformen). In Bützow ist ein Anschluss an den SPNV in Richtung Güstrow und Rostock vorzusehen.

### **5.1.3 ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen**

#### **5.1.3.1 Regionalbusangebot auf ÖPNV-Verflechtungen**

Als Verflechtungen werden die Verkehrsbeziehungen zwischen den Unterzentren bzw. ländlichen Zentralorten und den Gemeinden, Wohn- oder Arbeitsplatzstandorten, die diesen Zentren zugeordnet sind, bezeichnet.

Das Bedienungsangebot (Fahrtenzahl, Zeitlage) auf Verflechtungen im ländlichen Raum besteht in der Regel aus Einzelfahrten im Linienbetrieb und ist weitgehend auf die Bedürfnisse der stärkeren Nachfrage im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr auszurichten. Nach Möglichkeit sollten aber auch die Bedürfnisse im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr entsprechend dem Mindestbedienungsstandard mit berücksichtigt werden. Spezifische Bedarfsanforderungen sind im Einzelfall zusätzlich zu bedienen. Ein Taktverkehr wird im Allgemeinen nicht gefordert.

Soweit das Angebot im Schüler- und Ausbildungsverkehr nicht zur Erfüllung des Mindeststandards ausreicht, sollten nachfragegesteuerte alternative Bedienungsformen zum Einsatz kommen (vgl. Abschnitt 5.2 (Teil A) und 5.1.3.2).

Eine Auflistung der einzelnen ÖSPV-Verflechtungsbereiche mit Darstellung von Bedienungsabschnitten und Bedienungsangeboten ist nicht zweckmäßig. Die konkreten Anforderungen für die bedarfsorientierten Einzelfahrten ergeben sich vornehmlich aus der Schülerbeförderung bzw. der Schulentwicklungsplanung und sind somit relativ häufigen Änderungen unterworfen, so dass Vorgaben (z. B. im Rahmen des Nahverkehrsplans) eine unnötige Bindungswirkung entfalten würden.

Eine Darstellung, welche Verflechtungen bestehen und auf welche Orte mit zentralörtlichen Funktionen diese auszurichten sind, enthält Karte 2.

### 5.1.3.2 Alternatives Bedienungsangebot auf ÖPNV-Verflechtungen

Nachfragegesteuerte alternative Bedienungsangebote sollten in Räumen und zu Zeiten zum Einsatz kommen, die einen wirtschaftlichen Linienbusbetrieb nicht zulassen, da die Nachfrage gering bzw. nur schwer zu bündeln ist. Ihr Einsatz bietet sich an, sobald der Mindestbedienungsstandard selbst bei einer vollständigen Integration der Schülerverkehre nicht mehr gewährleistet werden kann, oder wenn trotz geringer Nachfragepotenziale gezielte Verbesserungen im ÖPNV-Angebot erreicht werden sollen.

Aus der Analyse der Schwachstellen im heutigen Angebot sowie aus der prognostizierten Nachfrageentwicklung im ÖPNV ergeben sich im Landkreis Güstrow die folgenden möglichen Einsatzgebiete für alternative Bedienungsformen:

- ▶ Raum Recknitz (nordöstlich von Güstrow): Übergang zum Linienbusverkehr und zum SPNV in Plaaz
- ▶ Raum Neuendorf / Bernitt (östlich von Bützow): Übergang zum Linienbusverkehr und zum SPNV in Bützow
- ▶ Raum Wattmannshagen: Übergang zum Linienbusverkehr und zum SPNV in Lalendorf
- ▶ Östlicher Teil des Nahbereichs Laage (Laage, Wardow, Groß Ridsenow): Übergang zum Linienbusverkehr und zum SPNV in Laage.

Ob der Einsatz alternativer Bedienungsformen sinnvoll ist und welche Betriebsform die jeweils günstigste ist, ist für die vorgesehenen Einsatzgebiete unter Berücksichtigung einer marktgerechten Angebotsgestaltung (vgl. Teil A, Abschnitt 5.2.5) differenziert zu untersuchen.

### 5.1.4 Stadtverkehre Güstrow und Bützow

Die Stadtverkehre in Güstrow und Bützow sind weitgehend in der heute bestehenden Form zu sichern und dem Bedarf entsprechend weiterzuentwickeln. Dabei sind die Qualitätsstandards für den regionalen ÖPNV zu berücksichtigen, soweit diese übertragbar sind. Dies betrifft insbesondere die Anforderungen an die Bedienungsqualität und die Anschlussgestaltung beim Übergang zum SPNV. Auf den Ausfallstraßen der beiden Städte ist das Stadtbusangebot durch die Integration des Regionalbusangebots zu ergänzen und zu verdichten. Die Fahrplanangebote von Stadt- und Regionalbus sind dabei im Regelfall aufeinander abzustimmen, sofern keine zwingenden betrieblichen Gründe dagegen sprechen.

In Bützow ist die Erschließung der Bahnhofstraße durch die Neueinrichtung einer Haltestelle, die von Stadt- und Regionalbuslinien bedient wird, zu verbessern. Darüber hinaus sollte die Stadtbuslinie auch den Pferdemarkt anfahren, damit eine optimalere Verknüpfung mit dem Regionalbusverkehr erreicht werden kann.

## 5.2 Verknüpfungen

Systematische Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. **Im Landkreis Güstrow ergibt sich die Verknüpfungsfunktion bei einem Teil der Verknüpfungspunkte aus ihrer Bedeutung für den regionalen und damit gebietsübergreifenden SPNV/ÖPNV.** Dies betrifft die Verknüpfungspunkte Bützow Bf, Güstrow Bf/ZOB, Laage Bf und Teterow Bf, die dem regionalen ÖPNV-Angebot zuzuordnen sind und daher in Teil A (Regionaler Teil), Abschnitt 7.4 aufgeführt werden.

Darüber hinaus sind weitere Verknüpfungspunkte im Landkreis Güstrow vorzusehen, die sich aus der Netzhierarchie und der vorhandenen Infrastruktur ergeben, die jedoch von überwiegend lokaler Bedeutung sind (vgl. Tabelle 9).

Verknüpfungspunkt	ÖPNV-Verkehrsmittel	
	SPNV	Regionalbus
Gnoien ZOB		x
Jördenstorf		x
Krakow am See		x
Lalendorf HP	x	x

Tabelle 9: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Bad Doberan mit lokaler Bedeutung

Bei einer Umsetzung weitere alternativer Bedienungsangebote sollte der Übergang zum Linienverkehr an bereits bestehenden Verknüpfungspunkten erfolgen.

## 6 Finanzierungskonzept

### 6.1 Infrastruktur

Für die kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte im Landkreis Güstrow beabsichtigt die OVG in den kommenden Jahren bis 2010 Investitionsmittel von rund 10,3 Mio. EURO bereitzustellen. Es wird von einer Förderquote in Höhe von 43 % ausgegangen, so dass für den Landkreis ein Eigenanteil von rund 5,9 Mio. EURO verbleibt.

Infrastrukturvorhaben 1997 – 2003 nach Maßnahmegruppen	Investitionen in Mio. €	davon Fördersumme in Mio. €
(1) ortsfeste Infrastruktur	derzeit keine Investitionen geplant	
(2) Erneuerung Fahrzeugflotte Regionalbusse	10,3	4,4 (43%)

Tabelle 10: Infrastrukturinvestitionen im Landkreis Güstrow 1997 – 2003

### 6.2 Finanzierungsplan

Die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Güstrow wird in der jährlichen Fortschreibung des Finanzierungsplans gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG des Landes Mecklenburg-Vorpommern festgelegt, der über die Haushaltsplanung zu bestätigen ist. Grundsätzlich orientiert sich die konkrete Angebotsgestaltung an den im Finanzierungsplan ausgewiesenen Finanzmitteln.

## 7 Maßnahmen- und Handlungskonzept

Nachstehend werden 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.

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

Es sind keine Maßnahmen vorgesehen.

### Maßnahmen Betrieb / Organisation

GÜ	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M1	Räumliche Lückenschlüsse im Stadtverkehr Bützow	Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Bahnhofstraße; Bedienung durch die Stadtbuslinie 208  Führung der Stadtbuslinie 208 über den Pferdemarkt	x		
M2	Neuordnen des ÖPNV-Angebotes im Nahbereich des UZ Warnow	Prüfung einer Reaktivierung der SPNV-Haltestellen Warnow und Zernin  Neuordnung des Buslinienangebots und Verknüpfung mit SPNV-Angebot		x	x
M3	Angebotsverbesserung im Nahbereich Krakow am See	Neuordnung der Regionalbuslinie 251 zur Verkürzung der Reisezeiten und zur besseren Potenzialausschöpfung	x	x	
M4	Angebotsverbesserung zwischen Teterow, Jördensdorf und Gnoien	Verbesserung des Abendangebots auf der Linie 240		x	



GÜ	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M5	Angebotskoordination im Linienbetrieb des sonstigen ÖPNV-	Konzept zur Angebots-/Taktabschimmung auf Relationen im sonstigen ÖPNV, die von mehreren Linien bedient werden	x		
M6	Schülerbeförderung mit dem SPNV	Untersuchung zu den Möglichkeiten einer optimalen Integration von SPNV-Angeboten in die Schülerbeförderung und Finanzierungsmodellen.		x	
M7	Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangszeiten	Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten mit dem Ziel eine bessere Kapazitätsauslastung zu erreichen, eine ausreichende Verkehrsbedienung zu sichern und Einsparpotenziale zu ermitteln.	x	x	
M8	Ausschöpfung der Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr	Untersuchung zu den Potenzialen im Freizeit- und Tourismusverkehr; Entwicklung von Strategien und konkreten Handlungskonzepten zu deren Ausschöpfung	x		

### Maßnahmen Fahrzeuge

GÜ	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M9	Erneuerung der Fahrzeugflotte	Kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte gemäß Finanzierungskonzept	x	x	

## 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 D-1 – Nahverkehrsplan Güstrow 1997 - Stand der Realisierung (Übersicht)

Anlage D-2 – Linienangebot im Regionalbusverkehr Lk. Güstrow  
(gültig ab 04.01.2004)

Anlage D-3 – Darstellung ausgewählter Maßnahmenvorschläge

### Anlage D-1: NVP Lk. Güstrow 1997 – Stand der Realisierung (Übersicht)

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
<b>ÖPNV-Grundstruktur und Aufgabenteilung</b>				
<p>Grundstruktur des ÖPNV-Netzes orientiert sich an</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>Verkehrsachsen</u> → SPNV als Grundangebot → ÖSPV (Regionalbus) mit Ergänzungs- und Zubringerfunktion</li> <li>▶ <u>Bedienungsgebiete</u> → ÖSPV (Regionalbus, altern. Bedienungsformen) zur Flächenerschließung</li> </ul>	x			<p>ÖPNV-Haupt- und Nebenachsen verbinden die zentralen Orte innerhalb des Landkreises und der Planungsregion MM/R:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>Hauptachsen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bützow – Güstrow – Teterow (SPNV, ÖSPV) [1]</li> <li>▶ Güstrow – Laage – Rostock (SPNV, ÖSPV) [2]</li> <li>▶ Teterow – Laage (– Rostock) (ÖSPV) [3]</li> </ul> </li> <li>▶ <u>Nebenachsen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ (Schwerin –) Bützow – Schwaan – Rostock (SPNV) [4]</li> <li>▶ Bützow – Satow (ÖSPV) [5]</li> <li>▶ Güstrow – Krakow (ÖSPV) [6]</li> <li>▶ Teterow – Gnoien (ÖSPV) [7]</li> <li>▶ Gnoien – Tessin (ÖSPV) [8]</li> <li>▶ Laage – Tessin [9]</li> </ul> </li> </ul>
Gestaltung der Bedienungsgebiete entsprechend der Verwaltungs-, Raum-, Schul- und Verkehrsinfrastruktur	x			Anbindung der Gemeinden/Ortsteile an den Verwaltungssitz ist i. d. R. gewährleistet.
Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs	x			Integration des Schülerverkehrs in das ÖSPV-Angebot
Zusammenführen der ÖSPV-Funktionen „Flächenerschließung“ und „Zubringerfunktion“ an geeigneten Punkten	x			räumliche Zusammenführung in den zentralen Orten/Amtsgemeinden
Berücksichtigung der Nutzerakzeptanz bei gebrochenen Verkehren SPNV/ÖSPV (Reiseweite mind. 10 km)	x			Ist infolge der Netzgestaltung i. d. R. nicht relevant.
<p>Innerörtliche ÖPNV-Erschließung erfolgt i. d. R. durch Regionalbusangebote;</p> <p>bei vorhandenen Stadtbusverkehren (Güstrow, Bützow): Koordination von Stadt- und Regionalbusangebot</p>	x		x	<p>Ausnahme: Stadtbusverkehre Güstrow und Bützow</p> <p>nur abschnittsweise identische Linienführung, aber Bedienung der innerstädtischen Haltestellen durch Regionalbus im Linienverlauf; Angebotsvertaktung zum Teil nicht möglich</p>

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
<b>ÖPNV-Netzstruktur/-gestaltung</b>				
Umsetzung vorgeschlagener Netzkonzepte für die Hauptachsen, wenn <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ betriebstechnologisch möglich</li> <li>▶ ausgewogene Nutzen-Kosten-Struktur</li> <li>▶ entsprechend der Zielstellung des ÖPNV-Landesplans</li> <li>▶ Investitions- und Betriebskosten-aufwendungen gesichert sind</li> </ul>	x			Bedienung aller Achsen mit direkten SPNV-/ÖSPV-Angeboten;  Ausnahmen nur auf Nebenachsen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Teterow – Gnoien – Tessin: Umsteigen in Gnoien erforderlich</li> <li>▶ Laage – Tessin: faktisch kein Angebot vorhanden</li> </ul>
Leistungen außerhalb des Lkr. Güstrow: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Überprüfung auf Wirtschaftlichkeit</li> <li>▶ Finanzierungsvereinbarung mit bedientem Aufgabenträger</li> </ul>	x			Es bestehen weiterhin einzelne Linien aus dem Lkr. Güstrow in die Lkr. Bad Doberan (Schwaan) und Demmin (Malchin, Neukalen, Dargun); Gültigkeit bzw. Anerkennung des VVW-Tarifes
Erhaltung der klassischen Linienverkehrsbedienung im bisherigen Umfang	x			
Einsatz von Alternativen Bedienungsformen bei zusätzlichen Leistungsangeboten prüfen → Vorbereitung von investiven und organisatorischen Maßnahmen			x	Einsatz Alternativer Bedienungsformen nur zwischen Rostock und Flughafen Laage (Linien 116/127); Bedienung durch RvK
Anpassungs- und Integrationsbedarf bei folgenden Bedienungsgebieten/Relationen:				
<u>Amt Bützow Land:</u> Konzentration der Schülerverkehrsströme auf Bützow und Bernitt	x			Maßnahme wurde umgesetzt.
<u>östl. Amt Steintanz-Warnowtal:</u> Neuausrichtung der Schülerverkehrsströme	x			Ausrichtung erfolgt hauptsächlich auf Bützow, aber auch auf Güstrow.
<u>Mühl Rosin – Güstrow:</u> verstärkte Verkehrsleistungen von GS Mühl Rosin nach Güstrow; Koordinierung mit Stadtverkehr Güstrow	x			Maßnahme wurde umgesetzt.
<u>Teterow – Gnoien:</u> Neuordnung + Straffung des Liniennetzes; Neuordnung von ergänzenden Linien im Amt Jördenstorf	x			
<u>Linien 225/226:</u> Koordinierung der Leistungen mit SPNV in Krakow	x			SPNV-Strecke Güstrow – Pritzwalk wird nicht mehr bedient, SPNV-Anschluss in Krakow entfällt → Koordinierung Li. 250 mit SEV i. R. Meyenburg
<u>Bereich Groß Roge/Dalkendorf:</u> Neuordnung + Straffung des Liniennetzes	x			
<u>Bereich Bülow/Dahmen:</u> Neuordnung + Straffung des Liniennetzes	x			
<u>Laage – Rostock (Linien 400/231+SPNV):</u> Angebotsabstimmung und -verknüpfung in Laage			x	Keine Angebotsverknüpfung am HP Laage.

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
<p><u>Laage – Güstrow (Linien 231/233 + SPNV):</u> Angebotsabstimmung und -verknüpfung in Laage</p> <p><u>Raum Gnoien/Dargun, Altkalen/Neukalen, Teterow/Malchin:</u> Angebotsabstimmung und Leistungsaufteilung zwischen Lkr. Güstrow und Demmin</p>	x		x	<p>Keine Angebotsverknüpfung am SPNV-Haltepunkt Laage.</p> <p>Übernahme der Verkehrsleistungen im Bereich Teterow und Gnoien durch die OVG im Jahr 2000.</p>
<b>Stadtverkehr Güstrow</b>				
<p>Weitgehende Beibehaltung des vorhandenen Angebotsstandards bei Prüfung von Maßnahmen zur Kostenreduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Taktdehnung auf den Hauptästen zur Tageszeit bei schwächerer Nachfrage</li> <li>▶ Ggf. leichte Modifikationen des Liniennetzes</li> <li>▶ Nachfrageprüfung bei den Berufs- und Freizeitangeboten</li> <li>▶ Substitution des Spät- und Wochenendverkehrs durch flexible (Alternative) Bedienungsformen</li> </ul>	x			<p>Angebotsstandard wurde beibehalten.</p>
<p>Stärkere Vernetzung von Regionalbus- und Stadtlinienverkehr, insbesondere bei Ergänzungslinien zur Erschließung der Industriegebiete und des Inselsees (Koordinierung Haltestellen, Tarif)</p>		x		<p><u>Aufgrund fehlender Vertaktung der Regionalbusse ist Vernetzung nur bedingt möglich:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Insensee: Vernetzung der Linien 204/205 und 252</li> <li>▶ Gewerbegebiet „Glasewitzer Burg“: Bedienung durch Linien 204/205, 215 und 216 Vernetzung vorhanden, aber keine Fahrplanabstimmung</li> </ul>
<p>Bedienungsstandard Stadtverkehr Güstrow:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <u>Hauptrelationen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ HVZ Mo – Fr (6 – 9 Uhr): 10-/20-min-Takt</li> <li>▶ Tagesverkehr/NVZ Mo – Fr (9 – 19 Uhr): 20-/30-min-Takt</li> <li>▶ Spät-/Wochenendverkehr: Ausgewählte Fahrten</li> </ul> </li> <li>▶ <u>Nebenrelationen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ zu allen Zeiten: ausgewählte Fahrten</li> </ul> </li> </ul>	x			<p>Geforderter Bedienungsstandard auf Hauptrelationen wird durch Linienüberlagerung durchgängig gewährleistet.</p>
<p>Verbesserte Anbindung des Bahnhofs Güstrow:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stündliche Anbindung im Tagesverkehr an wichtige Ziele im Stadtgebiet</li> <li>▶ Prüfung einer Linienbrechung zur Anschlussgestaltung Stadtbus/SPNV</li> </ul>	x			<p>Direktverbindung mindestens im 60-min-Takt zu fast allen Zielen im Stadtgebiet gewährleistet; wichtige Ziele (z. B. Markt, Krankenhaus) sind im 15-min-Takt erreichbar.</p> <p>Keine Linienbrechung am Bahnhof; Übergangszeit zur S 2 in Ri. Rostock &gt; 10 min!</p>

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
ggf. Einsatz kleinerer Fahrzeuge (nach Prüfung durch Fahrgasterhebung, aber nur bei Umstellung des Gesamtangebotes)			x	
ggf. Übertragung der Leistungserstellung an Dritte prüfen → Kostenreduzierung bei OVG			x	
Prüfung + Umsetzung von Einzelmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verkürzung von Linienwegen</li> <li>▶ Veränderte Verkehrsorganisation zur Beschleunigung</li> </ul>	x			Maßnahmen umgesetzt
<b>Stadtverkehr Bützow</b>				
Beibehaltung des Angebotsstandards bei gleichzeitiger betriebstechnologischer Rationalisierung	x			Angebotsstandard wurde beibehalten.
Integration von Leistungen des Regionalbus- und Schülerverkehrs → qualitative + quantitative Angebotsverbesserung	x			Angebotsverdichtung in der HVZ am Morgen (6.30 Uhr – 8.30 Uhr)
Bedienungsstandard Stadtverkehr Bützow: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tagesverkehr Mo-Fr (6-20 Uhr): 1-h-Takt</li> </ul>		x		Umsetzung eines quasi starren Fahrplanes ohne exakte Taktfolge.
<b>Angebotsstruktur/Bedienungsstandards Regionalverkehr</b>				
nachfrageorientierte Angebotsgestaltung unter Berücksichtigung raum- und verkehrsspezifischer Kriterien	x			Standard wurde umgesetzt.
Bedienungsstandard Haupt-/Nebenachsen: <u>Hauptachsen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ HVZ (Mo – Fr, 6 – 20 Uhr): 1-h-Takt</li> <li>▶ NVZ: Bedienung nach Bedarf</li> </ul> <u>Nebenachsen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ HVZ (Mo-Fr, 6 – 20 Uhr): 2-h-Takt</li> <li>▶ NVZ: Bedienung nach Bedarf</li> </ul>	x		x	Geforderter Bedienungsstandard wird auf den meisten Hauptachsen gewährleistet; Ausnahme: Achse Teterow – Laage (– Rostock)  keine Taktangebote und z. T. nur geringe Fahrtenzahl <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Warnow – Bützow: kein SPNV-Halt in Warnow, Einzelfahrten im ÖSPV</li> <li>▶ Bützow – Satow: 1 ÖSPV-Fahrtenpaar/d</li> <li>▶ Teterow - Gnoien: 22 ÖSPV-Fahrtenpaare/d</li> <li>▶ Gnoien – Tessin: 5 ÖSPV-Fahrtenpaare/d</li> <li>▶ Laage – Tessin: kein ÖPNV-Angebot</li> </ul> <u>Ausnahme:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Güstrow – Krakow: 2-h-Takt im SEV (250a)</li> </ul>



Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
Bei Achsen-Bedienung mit verschiedenen Verkehrsträgern → Taktabstimmung → Vermeidung von Parallelverkehren			x	Taktabstimmung nicht vorhanden: ▶ dichter SPNV-Takt ▶ unterschiedlichen Fahrzeiten und Linienwege im SPNV und ÖSPV
Bedienungsstandard Zwischenräume: Fahrtenzahl abhängig von Ortsgröße, Verbindungsfunktion der Relation	x			Überprüfung erfolgt im Rahmen der Angebotsbewertung/Schwachstellenanalyse
weitgehende Integration der Schülerverkehre (§ 42 PBefG) in das Linienverkehrsangebot Ausnahmen müssen anhand abprüfbarer Kriterien begründbar sein.	x			Maßnahme wurde umgesetzt.
<b>Beförderungsqualität</b>				
Beförderungsqualität des Fahrzeugparks ist zu halten bzw. schrittweise auszubauen	x			Einsatz einer zeitgemäßen Fahrzeugflotte (Fahrzeugalter max. 13 Jahre)
Der räumlich begrenzte Einsatz kleinerer Fahrzeug ist zu prüfen				
Berücksichtigung der spezifischen Belangen bestimmter Personengruppen: ▶ behinderte Menschen ▶ Frauen ▶ Kinder	x			In der Beförderungsqualität durch die eingesetzten Fahrzeuge weitgehend gewährleistet.
<b>Angebotsverknüpfung/Verknüpfungspunkte</b>				
Herstellen der zeitlichen Verknüpfung der Verkehrssysteme: ▶ kostenneutrale Anschlusssicherung hat Vorrang ▶ kostenverursachende Anschlusssicherung bei nennenswerter Nachfragesteigerung		x		Verknüpfungspunkte in Bützow, Güstrow und Teterow realisiert; keine Verknüpfung in Laage.
Information über das Angebot aller Anbieter	x			Über VVW-Fahrgastinformation gewährleistet.
Herstellen der räumlichen Verknüpfung insbesondere an den Übergangspunkten ÖSPV/SPNV: ▶ vorrangig in Güstrow (SPNV-Taktknoten) ▶ nachgeordnet in Bützow, Krakow, Teterow	x			Die räumliche Verknüpfung ist hergestellt. SPNV-Verknüpfung Krakow entfällt nach SPNV-Einstellung der Strecke Güstrow – Meyenburg.
<b>Schnittstellen</b>				
Einrichtung von P+R-Anlagen an allen SPNV-Zugangsstellen ist zu prüfen (beschränkte Stellplatzzahl)		x		

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert			Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T.	nein	
Einrichtung von B&R-Anlagen ist zu prüfen <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bei investiven Maßnahmen zur Neugestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen</li> <li>▶ bei Lage der ÖSPV-Haltestelle außerhalb oder in Randlage der Siedlungsstandorte</li> </ul>		x		Maßnahme wurde am neu gebauten ZOB in Güstrow umgesetzt.
<b>Zugangsstellen/Haltestellen</b>				
Erarbeiten von Mindeststandards für die Gestaltung von Haltestellen durch den AT in Zusammenarbeit mit VU (Sicherheit, Zugangsmöglichkeit, Regenschutz, Fahrgastinformation)	x			Festlegung zu einheitliche Ausstattungsstandards mit VVW-Haltestellenkonzept
<b>Kooperation/Organisation</b>				
Leistungserstellung durch ein kommunales VU in privater Rechtsform (spätestens bis 31.12.2000) → 2-Ebenen-Modell <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Leistungsbesteller/Aufgabenträger</li> <li>▶ Leistungsersteller/Verkehrsunternehmen</li> </ul>	x			Die Maßnahme wurde umgesetzt.
Beitritt des Lkr. Güstrow mit seinem Verkehrsunternehmen (OVG) zum VVW	x			Die Maßnahme wurde umgesetzt.
<b>Investive Maßnahmen</b>				
Betriebshöfe: <u>Standort Teterow:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einrichtung eines Busabstellplatzes inkl. Sozialräume und Wartehalle (Nutzung vorhandener Anlagen)</li> </ul>	x			Neubau Busbetriebshof in Teterow befindet sich in Realisierung.
<u>Standort Gnoien:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aufgabe der vorhandenen innerstädtischen Liegenschaften</li> <li>▶ Errichtung eines neuen Busabstellplatzes mit Sozialraum im Gewerbegebiet</li> </ul>	x			Inbetriebnahme des neuen Busabstellplatzes in Gnoien im Jahr 2002.
Fahrzeuge: planmäßige Erneuerung des Fahrzeugbestandes mit folgendem Zielzustand: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 1/3 Neufahrzeuge (0 – 4 Jahre)</li> <li>▶ 1/3 ältere Fahrzeuge (5 – 8 Jahre)</li> <li>▶ 1/3 Altfahrzeuge (älter als 8 Jahre)</li> </ul> Ausrüstung der Fahrzeuge mit automatischen Zählgeräten → Ziel: kontinuierliche Linienoptimierung	x			Alter der OVG-Fahrzeugflotte zwischen 1 und 13 Jahren. → 31 Fahrzeuge → 20 Fahrzeuge → 43 Fahrzeuge Maßnahmen umgesetzt.

**Anlage D-2: Linienangebot im Regionalbusverkehr Lk. Güstrow (gültig ab 04.01.2004)**

Li-Nr	von	nach	VU	Fahrtenpaare		
				Mo – Fr	Sa	So, Ft
102*	Rostock, ZOB	Satow/Pustohl Abzweig	RvK	23	3	3
116	Rostock, Stadthalle, ZOB	Flughafen Rostock-Laage	RvK	2	–	1
127	Rostock, Stadthalle, ZOB	Flughafen Rostock-Laage	RvK	2	–	1
200	Güstrow, Bahnhof	Rostock, Stadthalle, ZOB	OVG	12	–	–
201	Güstrow, Bauhof Nord	Güstrow, Kreiskrankenhaus	OVG	63	49	31
202	Güstrow, Parumer Weg	Güstrow, Bauhof Nord	OVG	17	15	–
203	Güstrow, Parumer Weg	Güstrow, Bahnhof	OVG	30	7	7
204	Güstrow, Parumer Weg	Güstrow, Am Augraben	OVG	5	1	1
205	Güstrow, Parumer Weg	Güstrow, Parumer Weg	OVG	1	1	1
208	Bützow, Gewerbegebiet	Bützow, Bahnhof	OVG	7	–	–
210	Güstrow, Bahnhof	Rostock, Stadthalle, ZOB	OVG	9	–	–
211	Güstrow, Bahnhof	Polchow	OVG	13	–	–
212	Kossow, Krug	Laage, Schulplatz	OVG	3	–	–
213	Laage, Breesener Str	Abzweig Klein Lantow	OVG	2	–	–
215	Güstrow, Bahnhof	Laage, Breesener Str	OVG	8	–	–
216	Güstrow, Bahnhof	Striesenow	OVG	8	–	–
220	Gnoien Busbahnhof	Tessin, Bahnhof	OVG	5	–	–
220a	Gnoien Busbahnhof	Neukalen, Markt	OVG	6	–	–
221	Gnoien Busbahnhof	Dargun, ZOB	OVG	3	–	–
222	Gnoien Busbahnhof	Dargun, ZOB	OVG	2	–	–
223	Teterow, ZOB	Gnoien Busbahnhof	OVG	7	–	–
224	Gnoien Busbahnhof	Jördenstorf, Schule	OVG	6	–	–
228	Gnoien Busbahnhof	Bäbelitz	OVG	6	–	–
229	Gnoien, Realschule	Abzweig Friedrichsho	OVG	3	–	–
230	Malchin, ZOB	Rostock, Stadthalle, ZOB	OVG	7	–	–
231	Teterow, ZOB	Waren, ZOB	OVG	2	–	–
232	Malchin, ZOB	Teterow, ZOB	OVG	15	–	–
233	Teterow, ZOB	Nienhagen	OVG	8	–	–
234	Neukalen, Markt	Teterow, ZOB	OVG	2	–	–
235	Gnoien Busbahnhof	Teterow, ZOB	OVG	4	–	–
240	Gnoien Busbahnhof	Teterow, ZOB	OVG	15	–	–
240-1	Teterow, ZOB	Güstrow, Bahnhof	OVG	8	–	–
241	Güstrow, Bahnhof	Neu Krassow	OVG	10	–	–
242	Lalendorf, Schule	Langhagen	OVG	4	–	–
243	Güstrow, Bahnhof	Langhagen, Schule	OVG	6	–	–
244	Teterow Schulkamp	Teterow, ZOB	OVG	7	–	–
245	Teterow, ZOB	Warnkenhagen	OVG	6	–	–
246	Teterow Schulkamp	Küsserow, Hof	OVG	4	–	–
247	Teterow, ZOB	Matgendorf, Schule	OVG	6	–	–
250	Krakow am See	Teterow, Platz d. Fr	OVG	17	–	–
250a	Güstrow, Bahnhof	Krakow am See	OVG	8	7	7
251	Güstrow, Bahnhof	Krakow am See	OVG	11	–	–
	Krakow am See	Linstow	OVG	an einzelnen Tagen		
252	Güstrow, Bahnhof	Bölkow, Gut	OVG	11	–	–
260	Güstrow, Bahnhof	Goldberg, Bahnhof	OVG	14	–	–
270	Güstrow, Bahnhof	Sternberg, Bahnhof	OVG	9	–	–
271	Güstrow, Bahnhof	Tarnow, Schule	OVG	8	–	–
272	Güstrow, Bahnhof	Gerdshagen, Konsum	OVG	4	–	–
273	Güstrow, Bahnhof	Bützow, Pferdemarkt	OVG	7	–	–
280	Bernitt Schule	Bützow, Pferdemarkt	OVG	11	–	–
281	Gnemern	Bützow, Bahnhof	OVG	8	–	–
282	Bützow, Pferdemarkt	Bernitt Schule	OVG	8	–	–
283	Bützow, Pferdemarkt	Klein Bölkow	OVG	14	–	–

Li-Nr	von	nach	VU	Fahrtenpaare		
				Mo – Fr	Sa	So, Ft
284	Bützow, Pferdemarkt	Schwaan, ZOB	OVG	8	–	–
	Schwaan, ZOB	Rostock, ZOB	OVG	1	–	–
285	Bützow, Bahnhof	Warnow	OVG	8	–	–
286	Bützow, Bahnhof	Wendorf	OVG	6	–	–
286	Warnow	Qualitz	OVG	11	–	–
290	Güstrow, Bahnhof	Bützow, Bahnhof	OVG	12	–	–
	Güstrow, Bahnhof	Rukieten	OVG	an einzelnen Tagen		
291	Güstrow, Bahnhof	Kankel	OVG	5	–	–
292	Bützow, Pferdemarkt	Schwaan, ZOB	OVG	8	–	–
304	Demmin - Gnoien	Rostock, ZOB	DVG	2	–	1
060	Waren (Müritz) - Grabowhöfe	Teterow, Bahnhof	PVM	2	-	-

\* 1 Hin- und 1 Rückfahrt nach Bützow (Mo - Fr)

## Anlage D-3: Darstellung ausgewählter Maßnahmenvorschläge

### Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und Bedienung

---

#### M 1-GÜ                    Räumliche Lückenschlüsse im Stadtverkehr Bützow

---

##### Maßnahmen:

In der Bahnhofstraße in Bützow ist eine neue Haltstestelle einzurichten, die in beiden Fahrtrichtungen durch Regionalbuslinien und die Stadtbuslinie 208 zu bedienen ist.

Die Stadtbuslinie 208 sollte über den Pferdemarkt (zentrale Haltstestelle des Regionalbusverkehrs) geführt werden.

##### Aufwand:

- ▶ Ausrüsten der zusätzlichen Haltstestelle entsprechend VVW-Standard
- ▶ geringfügig höhere Betriebsleistung

##### Nutzen:

- ▶ Verbesserung der Erschließungsqualität
- ▶ Verbesserte Erreichbarkeit des Stadtgebietes Bützow für Fahrgäste der Regionalbusse

---

#### M 2-GÜ                    Neuordnen des ÖSPV-Angebots im Nahbereich des UZ Warnow

---

##### Maßnahmen:

Raumordnerische Maßnahme: Gülzow ist dem Unterzentrum Warnow zugeordnet. Gegenüber dem festgelegten Standard ist die ÖPNV-Beförderungszeit jedoch zu hoch. Eine deutliche Verkürzung der Beförderungszeit ist im bestehenden Straßennetz nicht zu erreichen, da keine direkte Straßenverbindung vorhanden ist. Es sollte daher geprüft werden, ob Güstrow zukünftig die Funktion eines Unterzentrums für Gülzow übernimmt. Hier wäre eine deutlich bessere Erreichbarkeit gegeben.

Verkehrliche Maßnahmen: Als Voraussetzung für die Neuordnung des straßengebundenen ÖPNV sollte zunächst geprüft werden, ob eine Wiederherstellung der SPNV-Haltepunkte in Warnow und Zernin möglich ist. Die räumliche Erschließungswirkung beider Haltepunkte für die Siedlungsgebiete kann als sehr gut bewertet werden. Für die Bedienung der Haltepunkte (ggf. auch als Bedarfshalt) bietet sich die RE-Linie 6 (Hagenow – Güstrow – Pasewalk) an, mit

der ein 2-h-Takt-Anschluss an das Unterzentrum Bützow und das Mittelzentrum Güstrow (mit Anschluss in Richtung Rostock) besteht.

Neben der Bus-Schiene-Verknüpfung in Bützow besteht damit auch die Möglichkeit, entsprechende Anschlüsse in Warnow oder Zernin mit den Regionalbuslinien 285 und 286 zu realisieren.

#### Aufwand:

- ▶ ggf. Wiederherstellung bzw. Neubau von Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen
- ▶ Bestellung der SPNV-Halte durch das Land Mecklenburg-Vorpommern
- ▶ ggf. besteht die Möglichkeit, die Halte als Bedarfshalte anzulegen (sollte mit signaltechnischer Vorankündigung möglich sein); hierzu wären die Rahmenbedingungen zu prüfen (Zulassung, Investitionen, erreichbare Einsparungen bei Stationsgebühren).

#### Nutzen:

- ▶ verbesserte Anbindung des gesamten Nahbereichs Warnow an Güstrow und Rostock (betrifft Reisezeit und Bedienungshäufigkeit)
- ▶ verbesserte Ausgestaltung der Verflechtungen von/nach Warnow durch Ausrichten der Regionalbuslinien auf Warnow
- ▶ (geringe) Einsparmöglichkeit bei Betriebsleistungen (Fplkm)

---

### **M 3-GÜ                      Angebotsverbesserung im Nahbereich Krakow am See**

---

#### Maßnahmen:

Eine Verkürzung der ÖPNV-Beförderungszeiten sowie eine bessere Ausschöpfung vorhandener Nachfragepotentiale<sup>1</sup> (Einwohner) kann durch die Neuorganisation der Regionalbuslinie 251 erzielt werden. Vor der Neuausrichtung von Fahrten ist jedoch im Einzelnen zu prüfen, welche Nachfragegruppen (z. B. Schulpendingler) bedient werden oder ob betriebliche Rahmenbedingungen (z. B. Umsetzfahrten) vorhanden sind.

Grundsätzlich bieten sich folgenden Einzelmaßnahmen an:

- ▶ Die Relation Güstrow – Krakow wird ausschließlich durch die Linie 250 bedient.
- ▶ Linie 251 übernimmt die Bedienung der Linienäste westlich von Krakow:
  - ▶ Gerdshagen – Klein Upahl – Lohmen – Reimershagen – Krakow
  - ▶ ggf. Zehna – Bellin – Krakow.
- ▶ Der östliche Linienast Krakow – Dobbin-Linstow wird wie bisher bedient.

---

<sup>1</sup> siehe Portfolio-Analyse „Einwohner/ÖV-Aufkommen“

- ▶ Anschlüsse in / aus Richtung Güstrow sollten in Lohmen, Zehna (Linie 260) und Krakow (Linie 250) vorgesehen werden.
- ▶ Die Linie 260 kann ggf. um Seitenäste gekürzt werden. Der Linienast Zehna – Bellin – Reimershagen kann je nach Fahrtzweck (Schülerverkehr von/nach Güstrow oder Anbindung Krakow) mit der Linie 251 oder der Linie 260 bedient werden.

Aufwand:

- ▶ Die Maßnahme kann vermutlich aufwandsneutral umgesetzt werden.

Nutzen:

- ▶ Beseitigung von Schwachstellen im Nahbereich Krakow
- ▶ Nachfragesteigerung durch eine bessere Ausschöpfung vorhandener Potenziale möglich

---

<b>M 4-GÜ</b>	<b>Angebotsverbesserung zwischen Teterow, Jördenstorf und Gnoien</b>
---------------	--

---

Maßnahme:

Sofern eine ausreichende Nachfrage zu erwarten ist, sollte das Fahrtenangebot auf der Linie 240 im Abschnitt Teterow – Jördenstorf – Gnoien montags bis freitags um ein zusätzliches Fahrtenpaar nach 19 Uhr erweitert werden. Die zusätzliche Fahrt kann auch als nachfragegesteuertes alternatives Bedienungsangebot angeboten werden.

Aufwand:

- ▶ höhere Betriebsleistung (Fahrtenzahl, Fplkm)

Nutzen:

- ▶ Verbesserung des Bedienungsstandards
- ▶ Erschließen bisher nicht bedienter Potenziale, vor allem am Wochenende

**Weitere Maßnahmen zu Angebotsoptimierung**


---

<b>M 5-GÜ</b>	<b>Angebotskoordination im ÖSPV-Linienbetrieb</b>
---------------	---

---

Für Relationen, die von mehreren ÖSPV-Linien, ggf. auch unterschiedlicher Busunternehmen, bedient werden, sind die Angebote so zu gestalten, dass durch eine Überlagerungen abgestimmter Fahrpläne Taktverdichtungen entstehen (z. B. auf der Relation Rostock – Abzwg. Dummerstorf). Die konkreten Fahrtenlagen bei den Taktverkehren sollten so gestaltet werden, dass ein möglichst großer Anteil der Schülerbeförderung abgedeckt ist.

---

**M 6-GÜ                    Schülerbeförderung mit dem SPNV**

---

Vor dem Hintergrund aktueller Schulentwicklungsplanungen sollen Potenziale und Möglichkeiten einer stärkeren Nutzung des SPNV für die Schülerbeförderung geprüft werden. Hier ist die Möglichkeit der Finanzierung entsprechender SPNV-Angebote unter Einbezug der jeweiligen Landkreise als Verantwortliche für die Schülerbeförderung zu berücksichtigen. Zudem ist die optimale Integration dieser Angebote in das bestehende System zu betrachten. In der Untersuchung sollten weiterhin die verkehrlichen Auswirkungen auf den ÖSPV im Zusammenhang mit Schulnetzplanungen je Schulstandort analysiert und beschrieben werden.

---

**M 7-GU                    Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangszeiten**

---

Der Schülerverkehr stellt die größte Nachfragegruppe im ÖPNV dar. In den Morgen- und Nachmittagsstunden müssen von den Verkehrsunternehmen verstärkte Kapazitäten bereitgestellt werden, um das Schülerverkehrsaufkommen zu bewältigen. Die für diese Spitzenzeiten benötigten Fahrzeugkapazitäten (Anzahl Fahrzeuge, Größe der Fahrzeuge) können aber nicht über den gesamten Tag genutzt werden. Vor dem Hintergrund eines abnehmenden Beförderungsbedarfs infolge rückläufiger Schülerzahlen kommt hinzu, dass eine wirtschaftlich und verkehrlich vertretbare ÖPNV-Erschließung im ländlichen Raum nur durch eine gleichmäßigere zeitliche Verteilung der Schülerverkehre gesichert werden kann.

Eine Möglichkeit, Betriebskapazitäten effizienter auslasten und ggf. einsparen zu können, ist die zeitliche Staffelung der Unterrichtszeiten. So kann das Spitzenverkehrsaufkommen auf einen größeren Zeitbereich verteilt und die Gewohnheiten anderer Nachfragegruppen, z. B. im Versorgungsverkehr berücksichtigt werden.

In einer Untersuchung<sup>2</sup> sollen die Möglichkeiten zur Umsetzung einer Schulzeitstaffelung analysiert und die Auswirkungen auf die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie die zu erwartenden Einsparpotenziale aufgezeigt werden. Längere Beförderungswege/-zeiten bzw. mehrfache Beförderungswege sollten jedoch vermieden werden. Die Ergebnisse der Untersuchung sind anschließend in den Landkreisen in Verantwortung der Aufgabenträger mit der Schulverwaltung weiter zu diskutieren.

---

<sup>2</sup> Bereits im Jahr 2003 erfolgte eine erste Untersuchung zu den Schulanfangszeiten durch eine Arbeitsgruppe aus Mitglieder des Landkreises Güstrow und der OVG.



---

**M 8-GÜ**      **Ausschöpfung der Potenziale im Freizeit- und  
Tourismusverkehr**

---

Vor dem Hintergrund rückläufiger Schülerverkehre und abnehmender Einwohnerzahlen kommt einer besseren Ausschöpfung vorhandener Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr eine besondere Bedeutung für den Erhalt des ÖPNV-Angebots und seiner Finanzierung zu. Potenziale werden insbesondere im Naturpark Nossentiner und Schwinzer Heide gesehen.

In diesem Zusammenhang ist eine Untersuchung anzuregen, in welcher die vorhandenen und zu erwartenden Potenziale des Tourismus- und Freizeitverkehrs ermittelt werden. Hieraus sollten Strategien und konkrete Handlungskonzepte für eine Ausrichtung des ÖPNV-Angebots zur Abschöpfung dieser Potenziale entwickelt werden.