

**Anlage A-1: Linienangebot im gebietsübergreifenden Regionalbusverkehr (gültig ab 04.01.04)**

Li.-Nr.	von	nach	VU	Länge* [km]	Anzahl Fahrtenpaare		
					Mo - Fr	Sa	So
23	Pastow Nordwest	HRO-Brinkmansdorf (- ZOB)	RSAG	7,08	13	-	-
33	Ostseepark Sievershagen	Rostock, Markt Reutershagen	RSAG/RvK	3,86	22	13	-
102	Pustohl/Bützow - Satow - Wilsen - Stäbelow	Rostock, ZOB	RvK	5,64	23	3	3
102 a	Rostock, Reutershagen Markt	Rostock, ZOB	RvK	8,50	4	-	-
106	Hohen Luckow - Ziesendorf - Satow	Rostock, ZOB	RvK	3,02	15	-	-
	Gradetopshof (ALF)	Rostock, ZOB	RvK	3,74	4	-	-
112	Marlow - Behnkenhagen - Bentwisch	Rostock, ZOB	RvK	7,55	9	-	-
	Sanitz - Däschenburg	Rostock, ZOB	RvK	6,15	3	-	-
113	Hohen Schwarfs / Reez / Niex - Scharstorf	Rostock, ZOB	RvK	4,92	8	-	-
115	Tessin - Göldenitz / Cammin	Rostock, ZOB	RvK	4,92	13	-	-
116	FLG Rostock Laage - Güstrow	Rostock, ZOB	RvK	4,92	2	-	1
118	Graal-Müritz - Rövershagen	Rostock, ZOB	RvK	18,88	6	5	5
	Graal-Müritz - Nienhagen	Rostock, ZOB	RvK	26,65	6	2	2
	Hansecenter	Rostock, ZOB	RvK	11,04	16	13	-
119	Bad Doberan	Rostock, HP Warnemünde Werft	RvK	4,85	12	5	5
119a	Rabenhorst	Rostock, HP Lütten Klein	RvK	2,71	11	-	-
	Admannshagen - Nienhagen	Rostock, HP Lütten Klein	RvK	2,71	12	-	-
120a	Tribesees	Rostock, ZOB	RvK	6,15	14	5	3
121	Rerik - Bad Doberan - Kühlungsborn	Rostock, ZOB	RvK	9,68	44	20	17
123	Brodersdorf - Pastow - Kösterbeck	Rostock, ZOB	RvK	7,08	23	10	-
	Brodersdorf - Pastow - Kösterbeck	Rostock, ZOB ALF	RvK		3	3	8
126	Sanitz - Teschendorf	Rostock, ZOB	RvK	6,15	5	-	-
127	Flughafen HRO-Laage	Rostock, ZOB	RvK	6,15	2	-	1
128	Bad Doberan - Parkentin - Lambrechtshagen	Rostock, Markt Reutershagen	RvK	2,86	13	-	-
136	Broderstorf - Kösterbeck - Roggentin	Rostock, Hüerbaasweg	RvK	3,60	1	-	-
137	Lambrechtshagen - Rostock, Reutershagen	Rostock, Sternwarte	RvK	8,52	3	-	-
200	Güstrow - Laage	Rostock, ZOB	OVG	4,92	12	-	-
202	Ribnitz-Damgarten - Graal Müritz	Warnemünde Fähre	KVG	14,20	17	15	7
209	Ribnitz-Damgarten	Gelbensande / Gresenhorst	KVG		2	-	-
210	Güstrow - Sabel	Rostock, ZOB	OVG	4,92	9	-	-
220	Gnoien Busbahnhof	Tessin, Bahnhof	OVG		5	-	-
230	Malchin, ZOB	Rostock, ZOB	OVG	4,70	7	-	-
231	Teterow, ZOB	Waren, ZOB	OVG		2	-	-
232	Malchin, ZOB	Teterow, ZOB	OVG		15	-	-
260	Güstrow, Bahnhof	Goldberg, Bahnhof	OVG		14	-	-
270	Güstrow, Bahnhof	Sternberg, Bahnhof	OVG		9	-	-
283	Bützow	Klein Bölkow	OVG		14	-	-
284	Bützow, Pferdemarkt	Schwaan, ZOB	OVG		8	-	-
	Schwaan, ZOB - Ziesendorf	Rostock, ZOB	OVG	1,69	1	-	-
292	Bützow, Pferdemarkt	Schwaan, ZOB	OVG		8	-	-
304	Demmin - Gnoien	Rostock, ZOB	DVG	3,74	2	-	1
410	Wismar - Neukloster - Satow	Rostock, ZOB	Schmidt	5,43	4	1	1
432	Wismar - Boiensdorf	Rerik	Schmidt	5,43	2**	2**	2**
060	Waren (Müritz) - Grabowhöfe	Teterow, Bahnhof	PVM		2	-	-

\* nur Länge im Stadtgebiet Rostock

\*\* verkehrt Fr, Sa, So nur saisonal Anfang Juni - Mitte September

\* nur Länge im Stadtgebiet Rostock

## Anlage A-2: Haltestellenkonzept des VVW (Stand 08.06.1998)

Haltestellenkonzept zur Sicherstellung eines einheitlichen Informationssystems für die Unternehmen des VVW:

### Grundstandard der Haltestellen für die Fahrgastinformation

- |  |  |
|--|--|
| Haltestellenschild<br>(außer VU im SPNV) | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haltestellenzeichen</li> <li>○ Name der Haltestelle</li> <li>○ Verbundlogo/Tarifzone</li> <li>○ Unternehmenslogo</li> <li>○ Liniennummer/ Fahrtzielbezeichnung (teilweise)</li> </ul> |
| Fahrplankasten / Vitrine                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fahrplaninformation</li> <li>○ Liniennetz- und Tarifzonenplan</li> <li>○ Tarifinformationen</li> </ul>  |

### Haltestellenkategorien

Kategorie 1	Haltestellen für den Stadtverkehr HRO einschließlich Fährn und RSAG-Verkehr in der Region <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Errichtung erfolgt durch die RSAG, die Aufnahme von Linien weiterer Betreiber erfolgt nach Absprache und Auftragserteilung zu deren Lasten z. T. mit elektronischer Anzeige</li> </ul>
Kategorie 2	Haltestellen für den Regional- und Stadtverkehr HRO einschließlich RSAG-Verkehr in der Region <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Errichtung erfolgt durch die RSAG, die Aufnahme von Linien weiterer Betreiber erfolgt nach Absprache und Auftragserteilung zu deren Lasten</li> </ul>
Kategorie 3	Haltestellen für den Regionalverkehr mit besonderer Bedeutung <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Errichtung erfolgt durch die RvK bzw. in ihrem Auftrag</li> </ul>
Kategorie 4	Haltestellen für den Regionalverkehr einschließlich Schülerlinienverkehr <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausführung mit Grundstandard bzw. modifiziertem Grundstandard</li> <li>○ Errichtung erfolgt durch die RvK bzw. in ihrem Auftrag</li> </ul>

<p>Kategorie 5</p>	<p>Bahnhöfe und Haltepunkte der DB AG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausführung mit modifiziertem Grundstandard und Kennzeichnung als Verbundhaltestelle</li> <li>○ Errichtung erfolgt durch die DB AG entsprechend Wegeleitsystem</li> <li>○</li> </ul> <p>Bahnhöfe und Haltepunkte der MBB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausführung mit modifiziertem Grundstandard und Kennzeichnung als Verbundhaltestelle</li> <li>○ Errichtung erfolgt durch die MBB nach Anerkennung des Verbundtarifs</li> </ul>
<p>Kategorie 6</p>	<p>Sonderhaltestellen an Verkehrsschwerpunkten, Übergangsstellen oder Doppelhaltstellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ausführung mit erweitertem Informationsstandard und speziell modifizierten Informationen</li> <li>○ Errichtung erfolgt durch die RSAG bzw. jeweils in Absprache zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme von Linien weiterer Betreiber erfolgt nach Absprache und Auftragserteilung zu deren Lasten.</li> </ul>

### Einheitliche Farbgebung

Haltstellenzeichen	Farbgebung grün/gelb	
Haltstellenname	Schwarz auf weißem Grund	
Tarifzone	Schwarz auf gelbem Grund RAL 1023, VVW-Logo in Originalfarben	
Unternehmenslogo	Originalfarbe auf weißem Grund	
Liniennummer / Fahrtziel	Schwarz auf weißem Grund	
Haltstellenmast	HRO	braun RAL 6008
	Region	verzinkt
Mastvitrine / Fahrplankasten	Braun RAL 6008	
Vitrine / Fahrplankasten im Fahrgastunterstand	HRO	Aluminium/ braun
	Region	braun RAL 6008

## Anlage A-3: Bewertung des SPNV-/ÖPNV-Angebots im Nahverkehrsraum MM/R – Schwachstellenanalyse

# 1 Schwachstellenanalyse

## 1.1 Vorbemerkung

Im Zuge der Erarbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans wurde auch eine Schwachstellenanalyse für das regionale SPNV-/ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock durchgeführt. Der angelegte Bewertungsmaßstab orientiert sich dabei an den zukünftig anzulegenden Qualitätsstandards gemäß Teil A, Abschnitt 5.

Die Auswertung erfolgte mithilfe des Verkehrsmodells für den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock auf der Grundlage des ab dem 4.1.2004 gültigen Fahrplans.

## 1.2 Fußläufiger Einzugsbereich von Haltestellen

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

Im Verkehrsmodell für den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock sind die Orte und Ortsteile mit ihren Haltestellen abgebildet. Mithilfe der Einzugsradien als Qualitätsstandard kann die räumliche Erschließungsqualität beurteilt werden.

Die folgende Abbildung zeigt ein Beispiel zu dieser Arbeitsweise (bebaute Flächen und idealisierte Einzugsbereiche = 600 m entspricht 10 min Gehzeit).

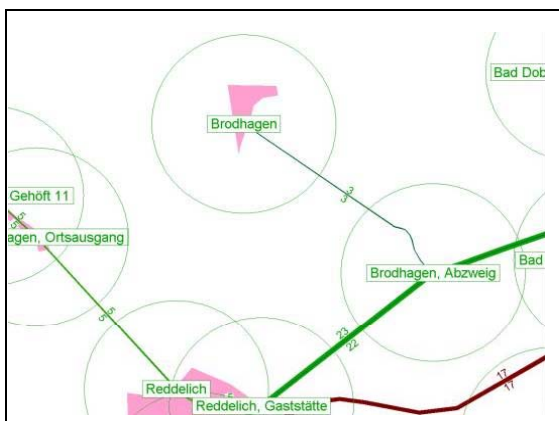


Abbildung 1: Beispiel zur räumlichen Erschließung der Orte

Grundsätzlich ist im **Landkreis Bad Doberan** eine sehr gute Flächenerschließung gewährleistet, die jedoch in vielen Fällen nicht tagesdurchgängig besteht. Auch hierzu zeigt ein Beispiel: Der Ort Brodhagen bei Bad Doberan verfügt zwar über eine Haltestelle im Ort, diese wird jedoch nur dreimal am Tag bedient; die Haltestelle an der rd. 1½ km entfernten Hauptstraße hat über 20 Abfahrten/Tag.

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

- ▶ Helmsdorf (Weg bis zur Hst. „Helmsdorf Abzweig“ rd. 1 km),
- ▶ Pustohl (Weg bis zur Hst. „Pustohl Abzweig“ rd. 1½ km).

Für die beiden „größeren“ Orte Helmsdorf und Pustohl sollte geprüft werden, ob aus den bestehenden Umlaufplänen der vorbeifahrenden Linien heraus eine Bedienung der jeweiligen Dorfmitte möglich ist. Ein lediglich auf die ÖPNV-Erschließung ausgerichteter Infrastrukturausbau (Straßenbau) ist jedoch aufgrund der als gering einzuschätzenden Nachfrage vermutlich nicht gerechtfertigt. In Pustohl steht zusätzlich die Haltestelle Pustohl, Abzweig zur Verfügung, die auch regelmäßig genutzt wird (im Durchschnitt mehrmals täglich).

Auch im **Landkreis Güstrow** ist grundsätzlich eine sehr gute Flächenerschließung gewährleistet. Für folgende Orte ist eine mangelhafte Erschließung ermittelt worden:

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

### 1.3 Erreichbarkeit der Zentren

<b>angelegter Qualitätsstandard:</b> maximale Beförderungszeiten* im straßengebundenen ÖPNV / SPNV			
Relation	nach zugeordnetem...		
	Untzentrum / ländlicher Zentralort	Mittelzentrum / MZ mit Teilfunktion	Oberzentrum
von Siedlungsgebiet...	30 min	50 min	80 min
* Fahrzeit zzgl. Zu-, Abgangs- und Umsteigezeit			

#### Unterkentren

Die Zuordnung der einzelnen Orte zu den zentralen Orten entspricht nicht immer der administrativen Gliederung sondern berücksichtigt vielmehr auch bestehende Strukturverflechtungen.

Für die nachfolgenden Orte ist die Beförderungszeit zu den Unterkentren länger als 30 Minuten:

Unterzentrum/ ländl. Zentralort	Orte im Nahbereich	Kriterium nicht erfüllt
Bad Doberan	5	–
Dummerstorf	4	–
Kröpelin	9	(Retschow, Steffenshagen)
<b>Landkreis Bad Doberan</b>		
Kühlungsborn	2	–
Neubukow	10	–
Rostock <sup>1</sup>	17	–
Rövershagen	2	–
Sanitz	4	–
Satow	6	–
Schwaan	8	–
Tessin	9	-
<b>Landkreis Güstrow</b>		
Bützow	16	–
Gnoien	9	–
Güstrow	11	Recknitz
Jördenstorf	10	Neu Heinde, Prebberede
Krakow am See	11	Klein Upahl, Lohmen, Zehna
Laage	9	Pölitz, Sabel
Lalendorf	4	–
Teterow	9	–
Warnow	11	Gülzow

<sup>1</sup> Für Orte im westlichen Nahbereich von Rostock übernimmt teilweise auch das Stadtteilzentrum Lütten Klein die Funktion des Unterzentrum und nicht das Stadtzentrum.

Tabelle 1: Erreichbarkeit von Unterzentren oder ländlichen Zentralorten

Landkreis Bad Doberan

- ▶ Für Retschow und Steffenshagen bestehen nur wenige Direktfahrten nach Kröpelin. Bei der alternativen Routenwahl über Bad Doberan oder Kühlungsborn (oftmals mit Umsteigen verbunden) übersteigt die Beförderungszeit jedoch 30 Minuten.
- ▶ Die Busse von Elmenhorst-Lichtenhagen nach Rostock enden am S-Bahn-Haltepunkt Lütten Klein. Können die unterzentralen Funktionen bereits in Lütten Klein als Stadtteilzentrum wahrgenommen werden, beträgt die Gesamtreisezeit nur wenig mehr als 15 Minuten. Ist jedoch das Stadtzentrum Rostock das Ziel, steigt die Reisezeit auf über 30 Minuten.

Landkreis Güstrow

- ▶ Von Lohmen nach Krakow wird nur eine Direktfahrt je Werktag angeboten; sonst muss über Güstrow gefahren werden.

## Mittelzentren

Für die nachfolgenden Orte ist die Beförderungszeit zu den Mittelzentren Bad Doberan, Rostock, Güstrow und Teterow länger als 50 Minuten:

Mittelzentrum	Orte im Mittelbereich	Kriterium nicht erfüllt
Rostock	51	Bandow, Benitz, Bröbberow, Gnewitz, Grammow, Kassow, Kowalz, Nustrow, Rukieten, Stubbendorf, Thelkow, Vorbeck
Bad Doberan	36	Kamin, Kirch Mulsow, Pepelow, Rakow, Roggow, Jürgenshagen <sup>1</sup>
Güstrow	67	Göllin, Klein Belitz, Klein Sien, Linstow, Lübzin, Moissall, Oettelin, Parkow, Penzin, Qualitz, Rosenow, Schlemmin, Selow, Striesdorf, Viezen, Warnow, Zepelin
Teterow	30	Altkalen, Behren-Lübchin, Finkenthal, Groß Nieköhr, Kleverhof, Lühburg, Wasdow
<sup>1</sup> Jürgenshagen gehört zwar zum Lkr. Güstrow, ist aber dem Mittelzentrum Bad Doberan zugeordnet		

Tabelle 2: Erreichbarkeit der Mittelzentren

Es wird deutlich, dass der Regionalbus immer dort, wo er primär die Fläche erschließt, keine höheren Reisegeschwindigkeiten erreicht. Ein Problem bilden auch die Übergänge zwischen Regionalbus und SPNV an den Haltepunkten Neubukow und Schwaan. In Schwaan fehlt eine Bushaltestelle am Bahnhof. Die Buslinien der OVG, die die Gemeinden rund um Schwaan erschließen, verkehren nur selten und sind nicht auf einen Übergang zum SPNV ausgerichtet.

## Oberzentrum Rostock

Der Nahverkehrsraum gehört vollständig zum Oberbereich Rostock. Von 226 untersuchten Orten wird in 74 Fällen eine Beförderungszeit nach Rostock von mehr als 80 Minuten benötigt.

- ▶ Betroffen sind vor allem Gemeinden im Westen des Landkreises Bad Doberan, im südlichen und westlichen Landkreis Güstrow und Teile des Landkreises Ribnitz-Damgarten. Für diese Gemeinden ist die Reisegeschwindigkeit im Regionalbus generell niedrig, zudem sind die Übergänge zum SPNV nicht optimal gestaltet, z. B. in Kröpelin und Neubukow (Beispiel für z. gute Anschlüsse: Haltepunkt Reddelich).
- ▶ An dieser Stelle sind auch die Orte Kamin, Kirch Mulsow, Pepelow, Rakow und Roggow sowie Grammow, Kowalz und Thelkow zu nennen, für die Rostock die Funktion eines Mittelzentrums übernimmt. In diesen Fällen ist nicht nur das strengere Kriterium der Erreichbarkeit von Mittelzentren (50 min Beförderungszeit), sondern auch das weichere Kriterium der Erreichbarkeit von Oberzentren (80 min Beförderungszeit) nicht erfüllt.

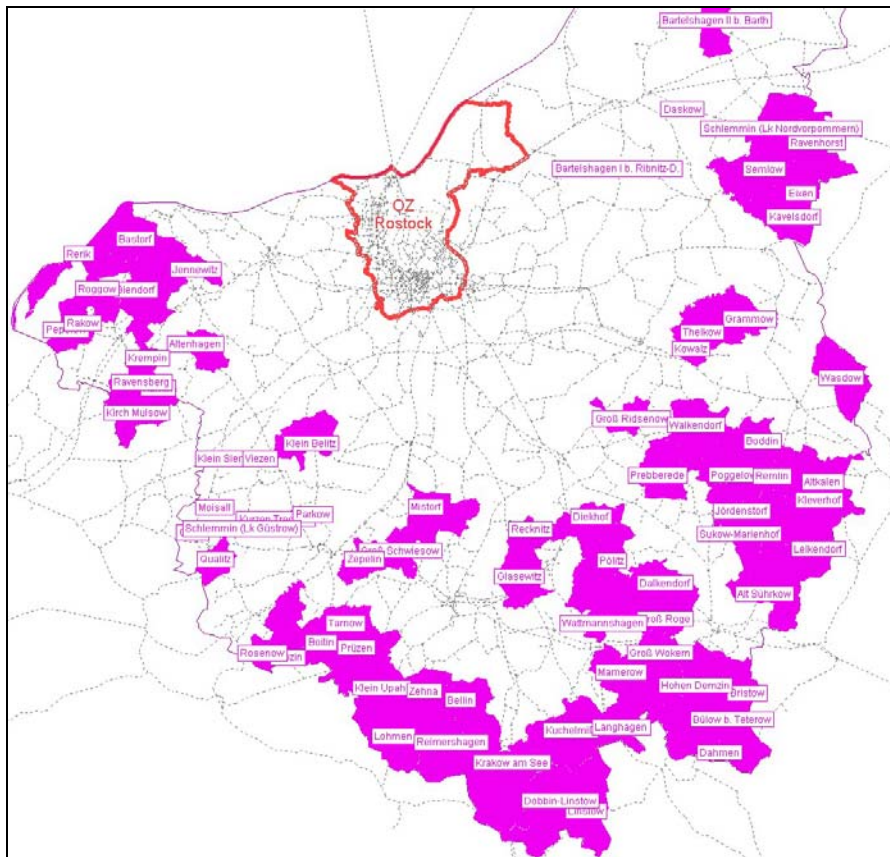


Abbildung 2: Erreichbarkeit des Oberzentrums Rostock (Gemeinden)

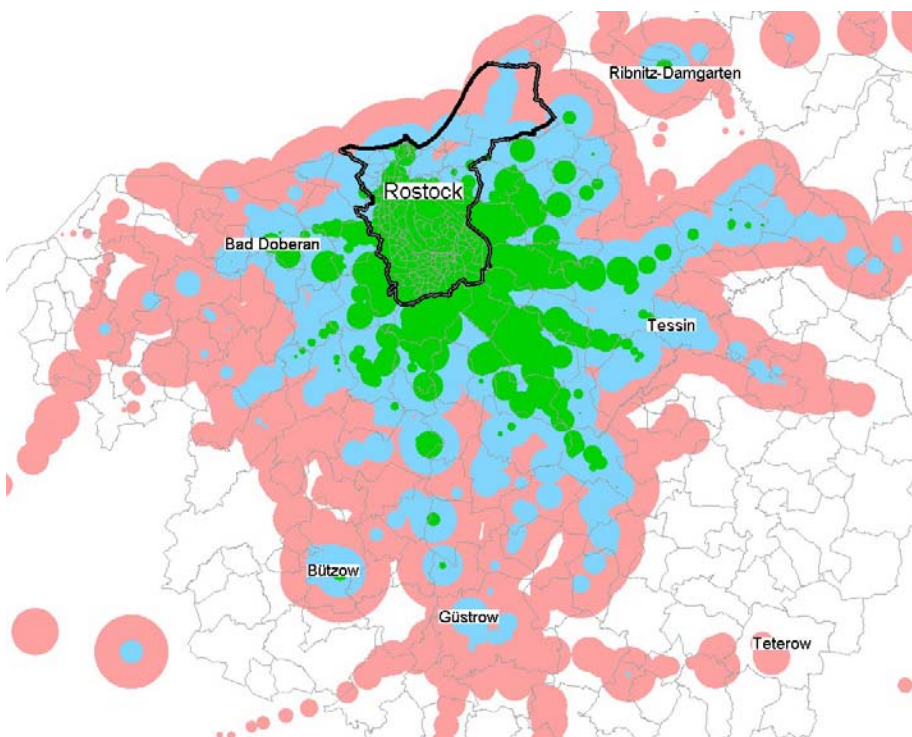


Abbildung 3: Erreichbarkeit des Oberzentrums Rostock (Isochronen)



In Abbildung 2 sind die Gemeinden im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg (inkl. Teile des Landkreises Nordvorpommern) farbig hervorgehoben, deren ÖPNV-Fahrzeit nach Rostock mehr als 80 Minuten beträgt.

Die Isochronendarstellung (Abbildung 3) zeigt die Erreichbarkeit des Oberzentrums Rostock (Stadtzentrum) von den Haltestellen des ÖPNV aus, auf Basis der mittleren Reisezeit einschließlich Zu- und Abgangszeit:

- ▶ grüne Isochrone: Reisezeit nach Rostock max. 40 min
- ▶ blau Isochrone: Reisezeit nach Rostock max. 60 min
- ▶ rote Isochrone: Reisezeit nach Rostock max. 90 min
- ▶ weiße Flächen: Reisezeit nach Rostock > 90 min

Erkennbar sind die deutlich höheren Geschwindigkeiten auf den Hauptachsen des ÖV-Netzes, z. B. Rostock – Sanitz, Rostock – Dummerstorf – Laage, Rostock – Schwaan – Güstrow, und dass Regionalbus und Eisenbahn sich im Planungsraum vorteilhaft ergänzen.

Für alle Berechnungen ist ein zentraler Verkehrsbezirk in Rostock gewählt worden, der zum Beispiel über die Haltestelle „Steintor (IHK)“ erreicht werden kann.

### 1.3.1 Verknüpfung ÖPNV – MIV

Die Verknüpfung von MIV und ÖPNV zielt darauf ab, dem Pkw-Nutzer durch Umstieg auf den ÖPNV einen Reisezeit- und Komfortvorteil zu verschaffen. Deshalb ist die Verknüpfung vor allem auf schnelle ÖPNV-Verkehrsmittel auszurichten, vorzugsweise auf den SPNV. Reisezeitnachteile im MIV bestehen in der Regel jedoch nur in Ballungsräumen bzw. großen Städten.

Im Stadtgebiet der Hansestadt Rostock sind bereits zahlreiche Zugangsstellen zur S-Bahn und zur Straßenbahn mit P+R-Plätzen oder mit Parkständen für Pkw ausgestattet (vgl. Teil B). Auch in den Landkreisen sind einzelne Verknüpfungsmöglichkeiten realisiert (vgl. Teil C und D). Der Fokus liegt daher auf der Betrachtung zusätzlicher potenzieller Standorte für P+R-Anlagen.

Attraktive Standorte für P+R-Plätze sind Bahnhöfe und Haltepunkte mit mindestens stündlichem SPNV-Angebot nach Rostock, z. B. an den SPNV-Strecken Güstrow – Schwaan – Rostock und Wismar – Rostock – Tessin. Während Zwischenhalte oft nur wenige Einwohner direkt erschließen, liegen viele kleinere Potenziale in abgelegenen Ortschaften. Allerdings liegen die Haltepunkte dieser Relation meist abseits der Hauptverkehrsstraßen. In der Regel besteht bereits heute die Möglichkeit, einzelne Pkw an den Bahnhöfen abzustellen; ohne dass P+R-Plätze ausgewiesen sind, z. B. in Pölchow.

Dies gilt auch für die SPNV-Strecke Güstrow – Laage – Rostock. Die größten MIV-Verknüpfungspotentiale sind in Krons Kamp und Laage zu suchen (Anbindung an

die Bundesstraßen 103 und 108). Auch hier besteht bereits heute die Möglichkeit, den Pkw am Haltepunkt abzustellen.

An den SPNV-Strecken Tessin – Sanitz – Rostock und Ribnitz-Damgarten – Rövershagen – Rostock sind Potenziale in den Orten vorhanden, die zwischen diesen beiden Strecken liegen und vom Regionalbus nur unzureichend erschlossen werden. Die Bahnstrecken verlaufen unmittelbar neben den hochfrequentierten Bundesstraßen und bieten an fast allen Zugangsstellen (z. B. in Bentwisch oder in Broderstorf) eine Abstellmöglichkeit für Pkw. Dieser sukzessive Zufluss von intermodalen Umsteigern ist aus verkehrlich-betrieblicher Sicht nicht wünschenswert und psychologisch weniger wirkungsvoll als ein zentraler P+R-Platz.

Bützow verfügt zwar über eine vergleichsweise attraktiven SPNV-Reisezeit nach Rostock (20 min) und hat auch Pkw-Abstellmöglichkeit aufzuweisen, allerdings ist das Taktangebot im SPNV (2-h-Takt) zu gering für einen attraktives P+R-Angebot.

An der SPNV-Strecke Bad Doberan – Rostock weisen nur Bad Doberan und Parkentin nennenswerte Potenziale auf. Dort befinden sich bereits Abstellmöglichkeiten für Pkw bzw. P+R-Plätze. Weiter westlich gelegene Haltepunkte bieten wegen der zunehmenden Gesamtreisezeit nur noch geringe Potenziale. Aus diesem Grunde sind auch für die übrigen von Rostock weiter entfernten SPNV-Zugangsstellen die MIV-Verknüpfungs-Potentiale eher gering.

### 1.4 Bedienungshäufigkeit

<b>angelegter Qualitätsstandard:</b> zur zeitliche Verteilung des Fahrtenangebots												
<b>Montag bis Freitag (Schultag)</b>												
Zeit	vor 6.30		6.30 bis 8.30		8.30 bis 12.00		12.00 bis 14.00		14.00 bis 16.00		16.00 bis 19.00	
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
MZ – OZ	X		XX		X	X	X	X	X	XX	X	XX
MZ/OZ/UZ – UZ	(X)		XX		X	X	X	X	X	XX	(X)	XX
Wohnstandort -UZ	(X)		X		(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	X		(X)
<b>Montag bis Freitag</b>				<b>Samstag</b>				<b>Sonntag</b>				
Zeit	19.00 bis 22.00		nach 22.00		vor 9		9 bis 14		nach 14			
	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück	Hin	Rück
MZ – OZ	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X
MZ/OZ/UZ – UZ	(X)	(X)		(X)	(X)		X	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Wohnstandort – UZ		(X)			(X)		(X)	(X)		(X)		

OZ = Oberzentrum, MZ = Mittelzentrum, ZU = Unterzentrum bzw. ländlicher Zentralort  
 XX: mehrfache Bedienung (jeweils mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr)  
 X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt)  
 (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrten nur bei hinreichender Nachfrage)

Mittelzentrum – Oberzentrum / Mittelzentrum – Mittelzentrum

Die Bedienungshäufigkeiten gemäß angelegtem Qualitätsstandard werden auf den Relationen zwischen Mittelzentrum und Oberzentrum sowie zwischen Mittelzentren untereinander an allen Tagen der Woche vollständig erfüllt, in der Regel sogar übererfüllt.

Unterzentrum / ländlicher Zentralort – Mittelzentrum / Oberzentrum

Die Anforderungen an Relationen zwischen Unterzentren / ländlichen Zentralorten und Mittelzentren / Oberzentren sind montags bis freitags von Betriebsbeginn bis 16 Uhr immer erfüllt. Nach 16 Uhr und vor allem nach 19 Uhr fehlen jedoch oftmals Fahrtenangebote.

Die nachfolgende Tabelle 3 enthält nur die Relationen, deren Mangel aufgrund einer Potenzialabschätzung als relevant eingestuft wurde.

Mittel-/Oberzentrum	Zeitgrenze	nicht erfüllt (zum MZ/OZ)	nicht erfüllt (vom MZ/OZ)
Bad Doberan	nach 16 Uhr	–	–
	nach 19 Uhr	–	Schwaan
Güstrow	nach 16 Uhr	Warnow	Warnow
Ribnitz-Damgarten	nach 16 Uhr	Bad Sülze	–
	nach 19 Uhr	–	Marlow, Bad Sülze, Graal-Müritz
Rostock (OZ)	nach 16 Uhr	Gnoien, Jördenstorf, Warnow	Jördenstorf, Warnow
	nach 19 Uhr	Satow, Gnoien, Warnow, Bad Sülze, Marlow, Jördenstorf, Dummerstorf	Marlow, Bad Sülze, Warnow, Krakow, Jördenstorf, Gnoien, Satow, Dummerstorf
Teterow	nach 19 Uhr	Gnoien, Jördenstorf	Jördenstorf, Gnoien

Tabelle 3: Verbindungen ohne Angebot zu bestimmten Tageszeiten (Mo – Fr)

Für diese aufgeführten Verbindungen sollte geprüft werden, ob sich spätere Fahrten anbieten lassen. Insbesondere im Großraum Rostock (z. B. Dummerstorf) fehlen Abendfahrten, die Freizeitaktivitäten und Berufspendler mit flexibleren Arbeitszeiten bedienen (Dummerstorf als „Vorort“ von Rostock).

Am Wochenende steht nur ein sehr eingeschränktes Regionalbusangebot zur Verfügung. Der Qualitätsmaßstab wird daher auf diesen Verbindungen i. d. R. nur erfüllt, wenn die Relation im SPNV bedient wird.

Wohnstandort – UZ

Während auf übergeordneten Relationskategorien in den Tageszeitabschnitten, die hier untersucht worden sind, in der Regel mehrere Fahrten stattfinden, wird auf untergeordneten Verflechtung zwischen Wohnstandorten und Unterzentren / ländlichen Zentralorten (entsprechend der geringen Nachfrage) in der Regel nur

eine Fahrt je Tageszeitabschnitt angeboten. Auf den Verflechtungen, die hier dargestellt sind, werden einige Orte sogar nur in der ersten Tageshälfte an den ÖPNV angebunden.

In Tabelle 4 sind ebenfalls nur die als relevant eingestuften Relationen dargestellt.

<b>Unterzentrum, ländlicher Zentralort</b>	<b>Orte im Nahbereich</b>	<b>Kriterium nicht erfüllt (zum UZ)</b>	<b>Kriterium nicht erfüllt (vom UZ)</b>
<b>Landkreis Bad Doberan</b>			
Bad Doberan	5	–	–
Dummerstorf	4	Prisannewitz	–
Kröpelin	9	–	Biendorf
Kühlungsborn	2	–	–
Laage	9	Gr. Ridsenow, Pölitz	–
Lalendorf	4	Langhagen, Mamerow	–
Neubukow	10	Kamin, Krempin, Ravensberg	Kirch Mulsow, Krempin, Ravensberg, Roggow
Rövershagen	2	–	Blankenhagen
Sanitz	4	–	–
Satow	6	Jürgenshagen	–
Schwaan	8	–	Wiendorf, Hohen Sprenz
Tessin	9	–	–
<b>Hansestadt Rostock</b>			
Rostock	17	Kl. Kussewitz, Steinfeld, Thulendorf	–
<b>Landkreis Güstrow</b>			
Bützow	16	–	Parkow
Gnoien	9	Gr. Nieköhr	Behren-Lübchin, Boddin, Gr. Nieköhr, Walkendorf, Wasdow
Güstrow	11	Recknitz	–
Jördenstorf	10	–	–
Krakow am See	11	Bellin, Dobbin	–
Teterow	9	–	–
Warnow	11	Baumgarten, Boitin, Dreetz, Gülzow, Lübzin, Qualitz, Rosenow, Tarnow	Katelbogen

Tabelle 4: Verflechtungen ohne Angebot zu bestimmten Tageszeiten (Mo – Fr)

Unterzentren mit besonders mangelhafter Anbindung ihres Nahbereiches sind:

- ▶ Warnow
- ▶ Neubukow
- ▶ Gnoien

Die Relation zwischen Blankenhagen und dem Unterzentrum Rövershagen wird nur mit der Schulbuslinie S 1, d. h. ausschließlich während der Schulzeit, bedient.

Den Orten, die als mangelhaft bedient aufgeführt sind, fehlen grundsätzlich Fahrten am Nachmittag. Am Morgen bzw. Vormittag entspricht das Angebot dem zugrunde gelegten Qualitätsstandard, d. h. dass vor 6.30 Uhr in jedem Ort ein Fahrtenangebot in das zugeordnete Unterzentrum bzw. den ländlichen Zentralort besteht. Für Rostock in seiner Funktion als Unterzentrum besteht jedoch darüber hinaus auch die Forderung nach früheren Fahrten, insbesondere was Ankunftszeiten in Rostock bis 6.00 Uhr<sup>1</sup> betrifft. Das ist aus den Orten Klein Kussewitz, Mandelshagen, Poppendorf, Steinfeld und Thulendorf nicht möglich. Damit sind die Orte im östlichen Nahbereich von Rostock, die zwischen den großen Hauptrelationen liegen, nur mangelhaft an ihr Unterzentrum angebunden.

Ein ÖPNV-Angebot an Wochenend- und Feiertagen besteht auf Verflechtungen im allgemeinen nicht.

## 1.5 Umsteigequalität

### 1.5.1 Räumliche und zeitliche Umsteigequalität

<b>angelegter Qualitätsstandard:</b> zur zeitlichen Umsteigequalität	
<b>Übergangszeit</b>	<b>Beurteilung</b>
< bis 5 min	gut
> 5 bis 10 min	akzeptabel
> 10 bis 30 min	schlecht
> 30 min	keine Verbindung

Im **Landkreis Bad Doberan** kommen die meisten Bahnhöfe und Haltepunkte für einen Übergang zwischen Regionalbus und SPNV in Betracht. Neben den sehr guten Umsteigeverhältnissen an der modernen Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof / ZOB in Rostock (kurze und meist attraktive Wege zwischen SPNV, SPNV, städtischem ÖPNV und Regionalbus) sind folgende Verknüpfungspunkte zu bewerten:

- ▶ Haltepunkt Lütten Klein: Baulich als Umsteigepunkt gestaltet, ist der zeitliche Übergang zwischen Linie 119 und S-Bahn sehr gut, der Übergang von Linie 119a in Richtung Stadtzentrum gut, in Gegenrichtung weniger gut (13 min)
- ▶ Haltepunkt Broderstorf: Linie 126 bietet nur bei 2 von 4 Fahrten einen Anschluss nach Rostock, alle anderen Linien bieten Direktfahrten nach Rostock, ein Umsteigen ist nicht erforderlich.
- ▶ Bahnhof Sanitz: Der ZOB befindet sich am Bahnhof, der Regionalbusfahrplan ist jedoch nicht auf den Übergang zum SPNV ausgerichtet. Mittlere Wartezeit in Sanitz (Bhf./ZOB):

<sup>1</sup> Relevant für Schichtarbeiter in Rostock.

- ▶ in Richtung Rostock = 21 min
- ▶ aus Richtung Rostock an Schultagen = 6,5 min
- ▶ aus Richtung Rostock an Ferientagen = 11 min
- ▶ **Bahnhof Tessin:** In Tessin ist der Regionalbusfahrplan trotz baulich guter Übergangsmöglichkeit (Umsteigen am selben Bahnsteig) ebenfalls nicht auf den Übergang zum SPNV ausgerichtet. Eine Ausnahme bildet die Linie 220, die auf den SPNV ausgerichtet ist. Ansonsten werden nur einzelne Fahrten zum Bahnhof geführt (derzeit an Schultagen 4 Fahrten in Richtung Osten und 9 Fahrten in Richtung Westen/Rostock, donnerstags jeweils eine zusätzliche Fahrt). Die Linie 115 bietet gerade bei Fahrten, die nicht nach Rostock durchgebunden sind, keine SPNV-Anbindung in Tessin. Es ergeben sich somit folgende mittlere Wartezeit in Tessin:
  - ▶ in Richtung Rostock = 13 min
  - ▶ aus Richtung Rostock = 6,5 min
  - ▶ aus Richtung Rostock (3 Fahrten) = 3 – 5 min
  - ▶ aus Richtung Rostock (übrige Fahrten) = Anschluss wird um ca. 15 min verpasst
- ▶ **Haltepunkt Schwaan:** Die OVG-Linien, die die Umgebung von Schwaan erschließen, halten nicht am Bahnhof, da dort die Haltestelle fehlt. Der Fußweg zwischen Stadt und Bahnhof dauert mindestens 15 Minuten.
- ▶ **Haltepunkte Scharstorf, Kavelstorf:** Wegen der Durchbindung des Überlandbusverkehrs nach Rostock besteht in der Regel kein Bedarf zum Umsteigen. Daher sind auch keine Anschlüsse gestaltet, obwohl Haltestellen an den SPNV-Haltepunkten bedient werden.
- ▶ **Bahnhof Bad Doberan:** Der ZOB befindet sich nicht am Bahnhof. Die Linie 119 stellt jedoch den Anschluss in Richtung Bahnhof mit guten zeitlichen Übergängen sicher. Zusätzlich verkehren die Linien 107, 125 und 128 auf dieser Relation. In der Regel ist mit der Linie 121 am ZOB der Anschluss an Linien in Richtung Rostock gewährleistet.
- ▶ **Haltepunkt Reddelich:** Reddelich ist nicht als Verknüpfungspunkt ausgewiesen, bietet aber teilweise gute Anschlüsse über die Bushaltestelle Reddelich Gaststätte (kurzer Fußweg zum SPNV-Haltepunkt).
- ▶ **Haltepunkt Neubukow:** Trotz der Ausgestaltung der Haltestelle am Bahnhof als End- und Verknüpfungspunkt im Regionalbusverkehr bestehen so gut wie keine zeitlich akzeptablen Anschlüsse an den SPNV.
- ▶ **Haltepunkt Kröpelin:** Der Haltepunkt befindet sich am Stadtrand, die zentrale Haltestelle Markt ist mit einem Fußweg von ca. 15 Minuten zu erreichen. Es existieren keine Umsteigemöglichkeiten.

Im **Landkreis Güstrow** bieten vor allem die Bahnhöfe in Güstrow, Bützow und Teterow einen Übergang zwischen Stadt- bzw. Regionalbus und SPNV:

- ▶ **Bahnhof Güstrow:** Der neugestaltete ZOB befindet sich auf dem Bahnhofsvorplatz. Aufgrund der vergleichsweise hohen Taktdichte im Stadtverkehr bestehen hier gute Anschlüsse zum SPNV-Angebot (RE 5, RE 6, S 2). Eine konsequente Ausrichtung des Regionalbusverkehrs auf den Anschluss zum SPNV ist jedoch zu vermissen; häufig werden die Anschlüsse sogar nur knapp verpasst. Da die Ankunft und Abfahrt der Züge um die Minute '00 herum erfolgt, wäre eine Fahrplanabstimmung aus allen Richtungen möglich.
- ▶ **Bahnhof Bützow:** Zentrale Haltestelle für den Regionalbusse ist der Pferdemarkt, der jedoch nicht vom Stadtbus bedient wird. Der abseits des Stadtzentrums gelegene Bahnhof wird jedoch ebenfalls von den meisten Regionalbuslinien (wenn auch nicht von allen Fahrten) und vom Stadtbus bedient. Eine eindeutige Ausrichtung der Stadtbuslinie 208 auf den SPNV (RE-Linien 1, 6) ist nicht zu erkennen. Gute Anschlussbeziehungen bestehen jedoch immerhin bei etwa der Hälfte der Fahrten, z. T. jedoch nur in eine Fahrtrichtung. In Richtung Gewerbegebiet erfolgt keine Fahrplanabstimmung. Der Fahrplan der Regionalbusse ist ebenfalls nicht auf den Übergang vom bzw. zum SPNV abgestimmt, es bestehen lediglich wenige Zufallsanschlüsse.
- ▶ **Bahnhof Teterow:** Der ZOB in Teterow liegt ca. 300 m vom Bahnhof entfernt am Platz des Friedens. Die Haltestelle am Bahnhof wird mit nur zwei Busabfahrten am Tag bedient. Eine Ausrichtung der Busfahrpläne auf den Übergang vom bzw. zum SPNV ist nicht zu erkennen, wäre jedoch aufgrund der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge der RE-Linie 6 um die Minute '30 aus beiden Richtungen möglich.

### 1.5.2 Umsteigehäufigkeit

<b>angelegter Qualitätsstandard:</b> zur zeitlichen Umsteigehäufigkeit			
Relation	innerhalb Achse oder Verbindung oder Verflechtung	aus Verbindung nach Achse	aus Verflechtung nach Achse
<b>Umsteigevorgänge</b>	0	1	2

zur Definition von Achse, Verbindung, Verflechtung: siehe Teil A, Abschnitt „Qualitätsstandard“

Zwischen Mittelzentren und dem Oberzentrum Rostock bzw. zwischen den Mittelzentren untereinander (Wegekatgorie Achse) sind umsteigefreie Fahrten in aller Regel möglich. Ausnahmen sind nur dort vorhanden, wo die Nachfragepotenziale entsprechend gering sind (z. B. Bad Doberan – Teterow und Ribnitz-Damgarten – Teterow).

Zwischen Wohnstandorten und Mittelzentren (Wegekatgorie „Verflechtung + Verbindung“) ist die Umsteigehäufigkeit auf folgenden Relationen zu hoch:

Mittelzentrum	Ortschaften im Mittelbereich	Kriterium nicht erfüllt
Rostock	51	Bandow, Benitz, Bröbberow, Grammow, Kassow, Kowalz, Nustrow, Rukieten, Thelkow, Vorbeck
Bad Doberan	36	–
Güstrow	67	Katelbogen, Kl. Belitz, Kurzen Trechow, Lübzín, Moissall, Parkow, Rosenow, Rühn, Schlemmin, Viezen, Zepelin
Teterow	30	Finkenthal

Tabelle 5: Beziehungen zum Mittelzentrum mit zu häufigem Umsteigen

Zwischen Unter- und Mittelzentren (Verbindungen) kann durchgängig umsteigefrei gefahren werden.

Das Mittelzentrum Bad Doberan ist immer umsteigefrei aus allen Orten seines Mittelbereichs erreichbar.

Für den Mittelbereich von Rostock wird der Standard nicht durchgängig erreicht:

- ▶ Mehr als ein Umsteigevorgang ist auf 10 von untersuchten 41 Relationen erforderlich, auf 8 Relationen werden sogar mehr als 2 Umsteigevorgänge benötigt (im Mittel 2,5).
- ▶ Diese identifizierten Orte sind, mit Ausnahme von Retschow und Reinshagen hinsichtlich mehrerer Qualitätsaspekten schlecht in das ÖPNV-Netz eingebunden (Reisezeit, Umsteigehäufigkeit in Richtung Rostock).

Das Stadtzentrum des Oberzentrums Rostock sollte aus jedem Ort im Nahbereich an Werktagen (Mo-Fr) mit höchstens zweimaligem Umsteigen erreichbar sein (Wegekategorie „Verflechtung + Achse“). Die in Abbildung 4 ausgewiesenen Ortschaften erfüllen dieses Kriterium nicht. Dies betrifft nicht nur Gemeinden mit größerer Entfernung zu Rostock, sondern mit Bröbberow, Klein Belitz u. a. im Raum Schwaan sowie Retschow und Reinshagen im Raum Bad Doberan, Orte die weniger als 20 Kilometer vom Oberzentrum entfernt liegen.



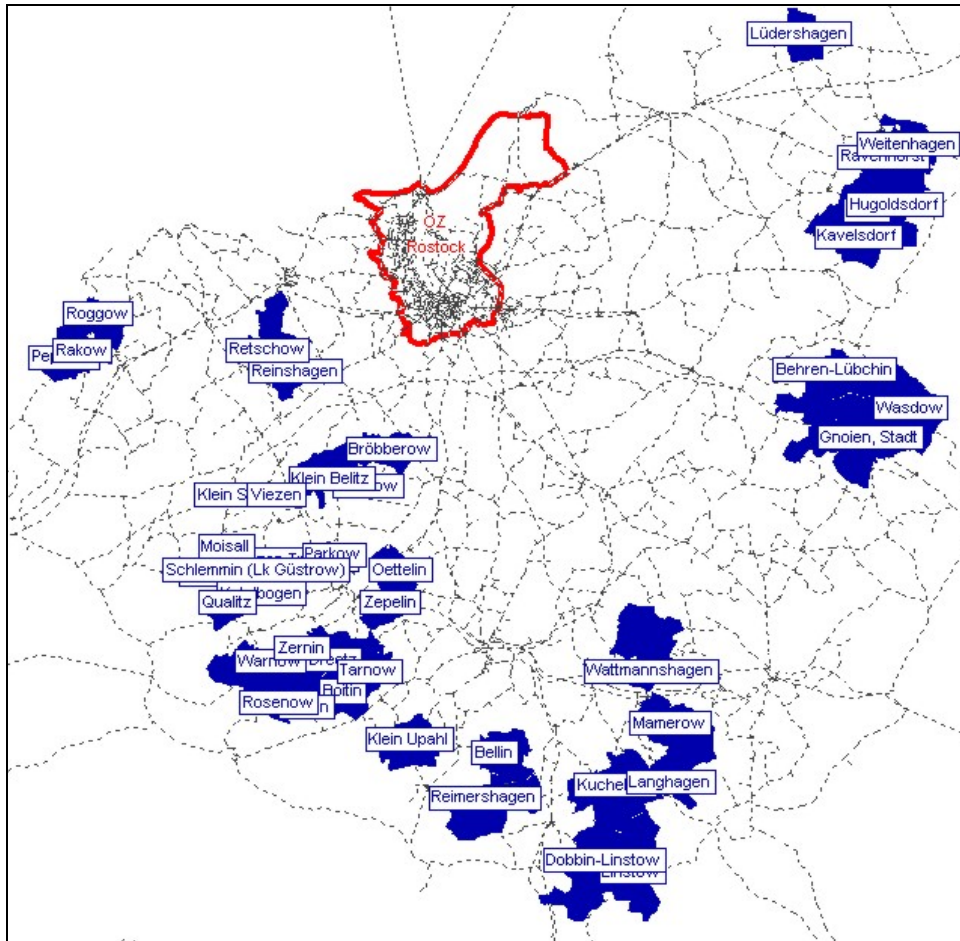


Abbildung 4: Orte mit zu hoher ÖPNV-Umsteigehäufigkeiten nach Rostock

## 1.6 Schnelligkeit

**angelegter Qualitätsstandard:** zum Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV

Relation	Achse	Verbindung	Verflechtung
Verhältnis Reisezeit* ÖPNV/Reisezeit** MIV	max 1,5	max 2,0	max 2,5

zur Definition von Achse, Verbindung, Verflechtung: siehe Abschnitt „Qualitätsstandard“  
 \* = Fahrzeit + Umsteigezeit + Zugangszeit + Abgangszeit  
 \*\* = Fahrzeit (+ Parkplatzsuchzeit) + Zugangszeit + Abgangszeit

Der Qualitätsstandard für ein angemessenes Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist für alle Achsen und alle Verbindungen erfüllt. Hier kommt vor allem die Geschwindigkeit des SPNV zum Tragen, der auf den Achsen in der Regel genutzt wird (herausragend: Rostock – Ribnitz-Damgarten; < 1,0). Auf den Verbindungen wird im Durchschnitt ein Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von 1,47 erreicht.

Die Übersicht in Tabelle 6 zeigt die Verflechtungen, auf denen die Reise mit dem ÖPNV mehr als 2 ½ mal länger dauert als mit dem Pkw. Damit ist ein Wert erreicht, der eine „freiwillige“ Nutzung des ÖPNV nahezu ausschließt.

Unterzentrum/ ländl. Zentralort	Orte im Nahbereich	Kriterium nicht erfüllt
<b>Landkreis Bad Doberan</b>		
Bad Doberan	5	–
Dummerstorf	4	–
Kröpelin	9	Steffenshagen
Kühlungsborn	2	–
Neubukow	10	Alt Bukow, Jörnstorf, Rakow
Rövershagen	2	–
Sanitz	4	–
Satow	6	–
Schwaan	8	–
Tessin	9	–
<b>Hansestadt Rostock</b>		
Rostock	17	–
<b>Landkreis Güstrow</b>		
Bützow	16	–
Gnoien	9	Boddin, Groß Nieköhr
Güstrow	11	–
Jördenstorf	10	Neu Heinde
Krakow am See	11	Klein Upahl, Zehna
Laage	9	–
Lalendorf	4	–
Schwaan	8	–
Teterow	9	–
Warnow	11	Gülzow

Tabelle 6: Schnelligkeit der Verflechtungen

Ausgewählte Beispiele zu Reisezeitvergleichen ÖPNV/IV:

Kategorie	Relation	ÖV [min]	IV [min]	ÖV/IV
Achse	Rostock – Teterow	79	54	1,46
	Rostock – Ribnitz-Damgarten	33	35	0,94
Verbindung	Teterow – Gnoien	74	37	2,00
	Rostock – Ostseebad Kühlungsborn	81	45	1,80
Verflechtung	Neubukow – Alt Buckow	42	15	2,80
	Güstrow – Mistorf	32	24	1,33
	Warnow – Gülzow	118	25	4,72
	Tessin – Grammow	25	25	1,00

Bezugspunkt in Rostock: Rostock (Zentrum Ost)

## 2 Zusammenfassung der Ergebnisse

### Netzhierrarchie

- ▶ Im Landkreis Güstrow wurde eine konsequente Trennung von Erschließungs- und Verbindungsfunktion im Regionalbus durchgeführt, was zu kurzen Linienwegen der erschließenden Linien (Zubringerlinie) führt. Überall dort, wo eine Funktionstrennung Verbinden / Erschließen gelingt (entweder in verschiedenen Linien – wie üblich im Landkreis Güstrow – oder auf verschiedenen Abschnitten derselben Linie 2 – üblich im Landkreis Bad Doberan), werden nach den raumordnerischen Bewertungsmaßstäben gute Ergebnisse erzielt. Eine konsequent durchgesetzte Netzhierarchie bildet somit eine zwingende Voraussetzung für ein nutzerfreundliches Angebot. Im Landkreis Bad Doberan führt die weniger konsequente Durchführung der Funktionstrennung aufgrund des teilweise geringen Fahrtenangebots und der meist umwegigen Linienführungen nicht selten zu unbefriedigenden Angeboten für die Fahrgäste. Selbst die in diesem Angebotssegment gewählten niedrigen Anforderungen können nicht immer eingehalten werden (zu hohe Reisezeiten, zu lange Wartezeiten beim Umsteigen auf Verbindungen, nur selten auch zu häufiges Umsteigen). Dieses Problem stellt sich im Westen des Landkreises Bad Doberan (um Kröpelin und Neubukow) sowie östlich von Sanitz.

### Flächenerschließung / Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

- ▶ Die fast lückenlose Flächenerschließung im ÖPNV des Nahverkehrsraums ist durch ein dichtes und an den Siedlungsstrukturen orientiertes Haltestellennetz gegeben.

### Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

- ▶ Die meisten Einwohner im Nahverkehrsraum können „ihr“ Unterzentrum in 30 Minuten, das Mittelzentrum in 50 Minuten und das Oberzentrum Rostock in 80 Minuten erreichen.

### Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

- ▶ P+R-Anlagen bzw. Pkw-Parkstände sind zwischenzeitlich vor allem an S-Bahn-Haltestellen und Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet Rostock und an SPNV-Haltestellen im Nahbereich von Rostock eingerichtet worden. Weitere mögliche Standorte betreffen lediglich noch einzelnen, gut erreichbaren SPNV-Haltestellen in Stadtnähe. Zusätzliche Potenziale in weiter entfernten Gebieten können vermutlich aufgrund der sich verschlechternden Reisezeitverhältnisse nicht aktiviert werden.

---

<sup>2</sup> Beispiel: Linie 113 – Verbindungsfunktion zwischen Rostock und Dummerstorf, Erschließungsfunktion südlich und westlich von Dummerstorf.

### Bedienungshäufigkeit

- ▶ Die überwiegende Anzahl der raumordnerisch bedeutsamen und nachfragestarken Relationen wird vom SPNV bedient, der ein dichtes und vertaktetes Fahrtenangebot an allen Wochentagen bietet.
- ▶ Im gebietsübergreifenden Regionalbusverkehr beschränkt sich ein dichtes und vertaktetes Fahrtenangebot auf nachfragestarke Zeiten und Relationen. Angebotslücken sind hauptsächlich in den Tagesrandlagen und in den Gebieten abseits des Verdichtungsbereichs von Rostock bzw. der größeren Städte in der Region vorhanden. Im Landkreis Güstrow werden zahlreiche Fahrten nur an einzelnen Wochentagen (teilweise unabhängig von der Schulzeit) angeboten.

### Schnelligkeit

- ▶ Das Reisezeitverhältnis ÖPNV : MIV auf den Achsen und Verbindungen im gebietsübergreifenden ÖPNV liegt in der Regel deutlich niedriger als 1,5, so dass eine wirkliche Alternative zur Nutzung des motorisierten Verkehrs gegeben ist. Hier macht sich vor allem die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im SPNV bemerkbar.
- ▶ Unattraktiv ist z. T. jedoch nach wie vor die Erreichbarkeit des Oberzentrums Rostock für die Bewohner zahlreicher Orte in den Randbereichen des Nahverkehrsraums; dies betrifft die in der Regel mit dem Regionalbus benötigte Reisezeit sowohl absolut gesehen als auch im Verhältnis zur Reisezeit mit motorisierten Verkehrsmitteln.

### Anschlussicherung

- ▶ Durch die Einrichtung des ITF-Taktknotens in Rostock Hauptbahnhof kann die Anschlussicherung im SPNV-Angebot des Nahverkehrsraums gewährleistet werden.

### Umsteigehäufigkeit

- ▶ Der Regionalbus bietet zahlreiche Direktverbindungen und minimiert so in den meisten Fällen die Zahl der von den Fahrgästen benötigten Umsteigevorgänge. Es bestehen nur wenige Ausnahmen mit unattraktiv vielen Umsteigevorgängen, so bei der Anbindung der Mittelzentren von/aus den zugeordneten Orten sowie aus den Randbereichen des Nahverkehrsraums zum Oberzentrum.

### 3 Portfolioanalyse

#### Portfolio „Einwohnerzahl zu ÖV-Aufkommen“

- x-Koordinate: Einwohner
- y-Koordinate: ÖV-Aufkommen
- Indikator (x/y): ÖV-Angebotsniveau zu niedrig?
- Beurteilungsmerkmal:
  - spezifisch für MM/R gültige Trendlinie „Einwohnerzahl / ÖV-Aufkommen“
  - Identifizieren von Gemeinden/Wohnorten, die signifikant unterhalb der Trendlinie liegen

Grundlage der Portfolioanalyse sind die Daten der ersten Welle der VVW-Erhebung 2003. Ausgewertet wurde das ÖV-Aufkommen jeder Gemeinde, das ins Verhältnis zu den Einwohnern gesetzt wurde. Die Erhebungsdaten weisen den Fahrtzweck nicht aus. Daher kann nicht unterschieden werden, ob das ÖV-Aufkommen den Einwohnern der jeweiligen Gemeinde (z. B. von der Wohnung zur Arbeit) oder dem rückfließenden Verkehr von Einwohnern anderer Gemeinden (z. B. von der Arbeit nach Hause) zuzuordnen ist. Es kann daher sein, dass ein erheblicher Anteil des ÖV-Aufkommens einer Gemeinde von Einwohner anderer Gemeinden durchgeführt wird. So wird besonders an Schulstandorten mit weiterführenden Schulen der ÖV-Schülerverkehr von Schülern aus Gemeinden ohne entsprechendes Schulangebot verursacht.

Die Portfolioanalyse kann daher nur ein Hilfsmittel sein, um Gemeinden mit generell niedrigen ÖV-Aufkommen zu identifizieren. Die identifizierten Gemeinden müssen in einem zweiten Schritt gesondert untersucht werden, um eventuelle Unplausibilitäten in der Portfolioanalyse zu erkennen.

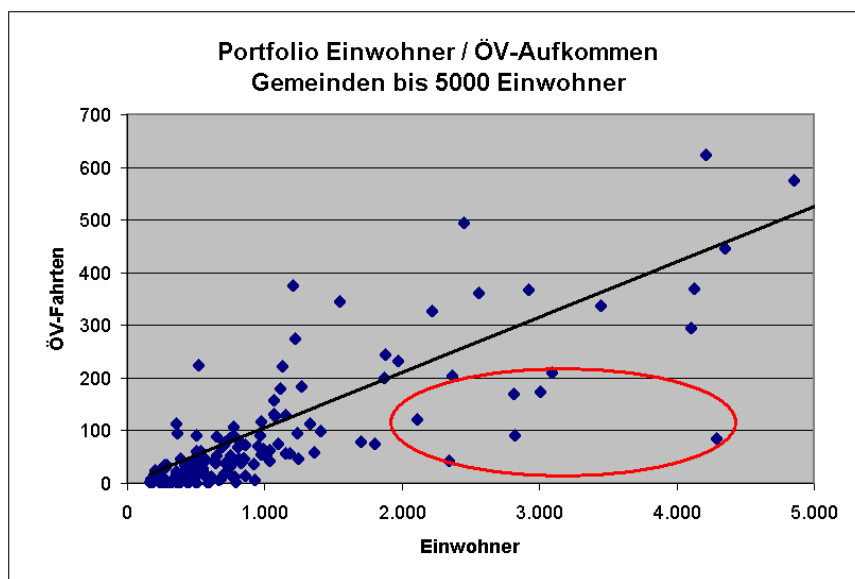


Abbildung 5: Portfolio: Einwohner/ÖV-Aufkommen

Die Hansestadt Rostock wurde nicht in die Portfolioanalyse einbezogen, da hier sowohl das ÖV-Aufkommen als auch die Einwohnerzahl sehr viel höher liegt, als in allen übrigen Gemeinden des Planungsraumes MM/R. In der obigen Abbildung wurden auch die sieben größten Gemeinden (alle über 5.000 Einwohner) der Landkreise Bad Doberan und Güstrow ausgeblendet, da die Datenpunkte isoliert liegen und wenig Aussagekraft besitzen. In die Punktwolke wurde ein linearer Trend gelegt, der den durchschnittlichen Zusammenhang zwischen Einwohnerzahl und ÖV-Fahrten deutlich macht. Im Durchschnitt ist im ländlichen Raum an Schultagen mit einer Häufigkeit von etwa 100 ÖV-Fahrten je 1.000 Einwohnern zu rechnen. Alle Punkte unterhalb der Trendlinie weisen auf eine unterdurchschnittliche ÖV-Nutzung hin.

Besonders starke Abweichungen nach unten wurden gesondert untersucht:

- ▶ Westlich an die Hansestadt Rostock angrenzende Gemeinden
- ▶ Am Rande des Planungsgebietes liegende Gemeinden (Rerik, Krakow am See)

Gemeinden mit deutlichen Abweichungen:

Nr.	Gemeinde	Bemerkung
1	Admannshagen/ Bargeshagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Zunahme der Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren (Zuzüge aus der Hansestadt Rostock)</li> <li>• Wachsende Verflechtung der Verkehrsbeziehungen mit der Hansestadt Rostock (überwiegend MIV)</li> <li>• Im Vergleich mit peripheren Ortsteilen der Hansestadt Rostock geringes Fahrtenangebot (z. B. Diedrichshagen: 58 Fahrten nach Warnemünde; Elmenhorst: 12 Fahrten nach Warnemünde, 13 Fahrten nach Lütten Klein; jeweils an Schultagen Mo bis Fr) Bargeshagen Mo – Fr 21 Abfahrten nach HRO und DBR, Sa/So je 9 Abfahrten; Admannshagen Mo – Fr 11 Abfahrten nach Lütten Klein im 1-h-Takt, Sa/So keine Abfahrten)</li> </ul> <p>→ Verbesserung des Verkehrsangebotes zwischen den Umlandgemeinden und der Hansestadt Rostock sollte geprüft werden.</p>
2	Lambrechtshagen	
3	Nienhagen	
4	Elmenhorst/ Lichtenhagen	
5	Kritzow	
6	Papendorf	
7	Börgerende/ Rethwisch	Wenige Direktfahrten von Börgerende nach Rostock; Erhebung der Nachfragedaten außerhalb der Saison
8	Krakow am See	Periphere Lage im Planungsraum
9	Rerik	Lange Fahrzeit im ÖV nach Rostock, Erhebung der Nachfragedaten außerhalb der Saison

Tabelle 7: Auswertung Portfolio-Analyse: Gemeinden mit geringem ÖV-Aufkommen

Die Auswertung ÖV-Aufkommen im Verhältnis zur Einwohnerzahl der Gemeinden weist auf ein relativ hohes Potenzial in den westlich an die Hansestadt Rostock angrenzenden Gemeinden hin, das derzeit nicht genügend abgeschöpft wird. Die Gemeinden verfügen zwar über direkte ÖV-Fahrten zu wichtigen Zielen und Umsteigepunkten innerhalb der Hansestadt Rostock, die Fahrtenhäufigkeit ist jedoch deutlich niedriger als in peripheren Ortsteilen Rostocks. Besonders deutlich

wird dieses Ungleichgewicht für den Ortsteil Lichtenhagen der Gemeinde Elmenhorst-Lichtenhagen, der direkt an den Stadtteil Lütten Klein angrenzt, aber eine wesentlich schlechtere ÖV-Anbindung (kein Stadtverkehr im dichten Takt) besitzt.

Aufgrund der zunehmenden Einwohnerzahl in den Gemeinden des Rostocker „Speckgürtels“ und der zunehmenden Verkehrsverflechtung zwischen dem Oberzentrum Rostock und dem unmittelbaren Umland sollte daher eine Verbesserung des ÖV-Angebotes näher geprüft werden.

## **Anlage A-4: Darstellung ausgewählter Maßnahmen- vorschläge**

### **Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und Bedienung**

---

**M 9-MMR                    Angebotskoordination und -verknüpfung SPNV/ÖSPV**

---

Im Sinne der Weiterentwicklung eines integrierten ÖPNV-Systems sind die Anschlussbeziehungen zwischen ÖSPV und SPNV an den Verknüpfungspunkten zu optimieren. Soweit dies nicht für alle Beziehungen an einem Verknüpfungspunkt möglich sein sollte, sollte eine Optimierung zumindest für die nachfragestarken Umsteigebeziehungen erfolgen. Hierbei sind auch geeignete Maßnahmen zur Anschlusssicherung zu berücksichtigen. Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit Einzelmaßnahmen an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten in den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow.

Im Landkreis Bad Doberan gilt dies beispielsweise für folgende Verknüpfungspunkte:

- ▶ Bahnhof Tessin bzw. Bahnhof Sanitz
- ▶ Bahnhof Bad Doberan
- ▶ Haltepunkt Kavelstorf
- ▶ Haltepunkt Neubukow
- ▶ Haltepunkt Roggentin
- ▶ Haltepunkt Rövershagen
- ▶ Haltepunkt Schwaan

Bei der Gestaltung der Umsteigezeiten zwischen Bus und SPNV am Bahnhof Bad Doberan sind die Belange der mobilitätseingeschränkten, blinden und stark sehbehinderten Fahrgäste zu berücksichtigen.

Im Landkreis Güstrow gilt dies beispielsweise für folgende Verknüpfungspunkte:

- ▶ Bahnhof Bützow
- ▶ Haltepunkt Warnow

An den Verknüpfungspunkten Gnoien und Jördenstorf ist das SPNV-Angebot in /aus Richtung Teterow behindertenfreundlich zu gestalten.

---

**M 10-MMR:                    Differenzierter Angebotsstandard im Nahbereich Rostock**

---

Für Gemeinden im Nahbereich Rostock, die ein ausreichendes ÖPNV-Potenzial aufweisen (>2.000 Einwohner, >40 % Berufspendler nach Rostock) wird in den



Qualitätsstandards ein differenzierter Mindeststandard (HVZ-Bedienung im 60-min-Takt) vorgeschlagen. Dies betrifft folgende Gemeinden:

Gemeinde	Einwohner (2003) <sup>1</sup>	Anteil der Berufspendler nach Rostock (2002)
Bentwisch	2.372	57 %
Broderstorf	2.910	62 %
Roggentin	2.220	52 %
Papendorf / Sildemow	2.361	68 %
Kritzmow	2.866	68 %
Lambrechtshagen <sup>1</sup>	3.109	64 %
Admannshagen-Bargeshagen <sup>2</sup>	2.817	59 %
Elmenhorst-Lichtenhagen	4.295	67 %

<sup>1</sup> Lambrechtshagen umfasst aus den Ortsteile Sievershagen, Lambrechtshagen und Allershagen, wobei die meisten Einwohner in Sievershagen entlang der Bundesstraße B 105 wohnen.

<sup>2</sup> Admannshagen und Bargeshagen bilden eine Gemeinde, wobei die meisten Einwohner in Bargeshagen entlang der Bundesstraße B 105 wohnen.

Zur Umsetzung des Angebotsstandards ist für einige Gemeinden, die den Anforderungskriterien entsprechen, eine Verdichtung des ÖPNV-Angebots während der HVZ erforderlich.

Aufwand

- ▶ geringe zusätzliche Betriebsleistung (Fplkm) erforderlich

	1. HVZ nach Rostock	1. HVZ von Rostock	2. HVZ nach Rostock	2. HVZ von Rostock
Bentwisch	erfüllt			
Broderstorf	erfüllt			
Roggentin	erfüllt			
Papendorf	erfüllt		nur z. T. erfüllt	
Kritzmow, Stäbelow	erfüllt			
Lambrechtshagen	nicht erfüllt		erfüllt	
Admannshagen- Bargeshagen	nicht erfüllt		erfüllt	
	erfüllt*		erfüllt	
Elmenhorst	erfüllt			
Lichtenhagen	erfüllt			

\* (nach Fahrtenzahl, nicht nach Fahrtenfolgezeit)

Tabelle: Fahrplan 2004 – Erfüllungsgrad 60-min-Takt in der HVZ

Ein verbessertes Beförderungsangebot mit minimalem Kostenaufwand kann für einige Orte im stadtnahen Bereich auch dadurch erzielt werden, dass die Weiterführung von Fahrten wie z.B. bei der Linie 118 Rostock- Hanse Center weiter nach Bentwisch, auch für die Linie 33 (Sievershagen, Lambrechtshagen) sowie Linie 102 (Stäbelow) Anwendung findet .

<sup>1</sup> Datenstand 30.06.2003.

Nutzen:

- ▶ Beseitigung von Schwachstellen: Umsetzung eines differenzierten Bedienungsstandards im Nahbereich von Rostock
- ▶ Abschöpfen vorhandener Potenziale im Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehr

---

**M 11-MMR      Angebotsverbesserung im westlichen Nahbereich von Rostock**


---

Maßnahme 11.1-MMR: Neuordnung der Linie 119a und Bedienungszeitverlängerung auf der Relation Nienhagen – Elmenhorst – Lütten Klein

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit des Angebots auf der Linie 119 a wird eine organisatorische Trennung der Linienäste nach Nienhagen und Bargeshagen vorgeschlagen:

- ▶ Linie 119a: Lütten Klein – Lichtenhagen – Elmenhorst – Nienhagen
- ▶ Linie 119b: Lütten Klein – Lichtenhagen – Admannshagen – Bargeshagen

Auf dem Linienast Lütten Klein – Nienhagen (Linie 119a) sollte die Bedienungszeit an Werktagen ganztägig und an Wochenend- und Feiertagen in der Sommersaison bis ca. 21 Uhr ausgeweitet werden. Darüber hinaus wäre im Rahmen einer detaillierten Bedarfsermittlung zu prüfen, ob auch nach 21 Uhr eine Bedienung anzubieten ist z. B. durch eine Verlängerung der Linie 37 (RSAG) ab Diedrichshagen über Elmenhorst – Lichtenhagen nach Lütten Klein oder durch Einrichten einer alternativen Bedienungsform.

Aufwand:

- ▶ geringfügig höhere Betriebsleistung infolge verlängerter Bedienungszeit bis 21 Uhr (2 zusätzliche Fahrtenpaare, ohne alternative Bedienung)
- ▶ ggf. zusätzlich höherer Betriebsleistung bei Bedienung nach 21 Uhr (RSAG-Linie 37, alternative Bedienungsform,)

Nutzen:

- ▶ bessere Erschließung vorhandener Potenziale (Einwohner, Berufspendler, Schulpendler) in Nienhagen und Elmenhorst-Lichtenhagen
- ▶ Fahrplananpassung an veränderte Ladenöffnungszeiten
- ▶ bessere Erschließung touristischer Potenziale in Nienhagen

**Maßnahme 11.2-MMR:** Angebotsverdichtung auf der Relation Elmenhorst – Lütten Klein

**Diese Maßnahme wird für den Fall vorgeschlagen, dass die ÖPNV-Bedienungshäufigkeit im Umland von Rostock während der HVZ zu einem 60-min-Takt verdichtet wird (vgl. Maßnahme 10-MMR)!**

Hierbei sollte die Linie 37 (RSAG) Warnemünde – Diedrichshagen<sup>2</sup> ab Diedrichshagen über Elmenhorst – Lichtenhagen nach Lütten Klein Zentrum verlängert werden. Im Abschnitt Elmenhorst – Lichtenhagen – Lütten Klein sind die Fahrpläne der verlängerten Linie 37 und der Linie 119a so abzustimmen, dass im Gesamtangebot beider Linien ein 30-min-Takt entsteht.

Ein Betriebsmodell analog der Linie 33 (gemeinsame Bedienung der Rvk und der RSAG) wäre zu untersuchen. Dies würde auch die Taktverdichtung beinhalten. Für die Beurteilung einer Verlängerung der Bedienungszeit über die jetzige hinaus, ist eine genaue Bedarfsermittlung erforderlich.

Die Einführung alternativer Bedienungsformen bietet sich hier an.

**Aufwand:**

- ▶ höhere Betriebsleistung (Fplkm) beim Stadtbus (RSAG)

**Nutzen:**

- ▶ bessere Erschließung vorhandener Potenziale (Einwohner, Berufspendler, Schulpendingler) in Elmenhorst-Lichtenhagen

---

**M 13-DBR            Untersuchung zum Einsatz alternativer Bedienungsformen**

---

Der Einsatz von alternativen Bedienformen in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage zur Sicherstellung der Mobilität z. B. in Räumen ohne / mit geringem Schülerverkehr, im Tagesverkehr außerhalb der Schülerbeförderungszeiten oder an Wochenenden, ist zu überprüfen. Diese Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit der Sicherstellung der Daseinsvorsorge als eine Funktion des ÖPNV. Im Angebotskonzept des Nahverkehrsplans werden hierzu bereits mögliche Einsatzgebiete aufgezeigt.

In einer Untersuchung sind für den heutigen Zustand sowie für Prognoseszenarien die Möglichkeiten des Einsatzes alternativer Bedienformen unter Berücksichtigung der bereits heute eingesetzten Produkte zu analysieren. Hierbei ist aufzuzeigen,

- ▶ inwieweit mit entsprechenden Maßnahmen das bestehende bzw. das zu erwartende ÖPNV-Potenzial erreicht werden kann,
- ▶ welche Betriebsformen aufgrund der jeweiligen Raum-, Verkehrsnetz- und Nachfragestrukturen geeignet sind,

---

<sup>2</sup> Weiterbedienung der Endhaltestelle Diedrichshagen

- ▶ in welchem Umfang Betriebskosten der Verkehrsunternehmen eingespart werden können bzw. Finanzierungsmittel durch den Aufgabenträger bereitgestellt werden müssen.

Die Untersuchung sollte unter Betrachtung verschiedener Betriebsformen (Fahrzeuggröße, Haltestellen- oder Haustürbedienung, Linienverkehr oder Bedienungskorridor oder -sektor) erfolgen, da damit auch unterschiedliche Kosten (Kilometersatz, Bereitstellungskosten, zusätzliche Kosten für den Vorort-Verkehr usw.) sowie Anforderungen an das Verkehrsunternehmen (z. B. Taxiunternehmen) verbunden sind.

## Maßnahmen Fahrzeuge

---

### **M 15-MMR      Kommunikation der Verkehrsunternehmen im VVV**

---

Die Erstellung eines Konzeptes zur Verständigung des Fahrpersonals (per Funk) soll Lösungsvorschläge für eine unternehmensübergreifende Kommunikation beinhalten. In die Untersuchung sind die Möglichkeiten zur Einführung eines verbundweiten RBL einzubeziehen. Die bei den Verkehrsunternehmen bereits eingesetzten Techniken (z. T. verschiedene Systeme) sind zu berücksichtigen und soweit wie möglich einzubeziehen. In einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sollte die mit den Lösungsvorschlägen verbundenen Kosten dem zu erwartenden Nutzen gegenübergestellt werden: zudem sollten die Möglichkeiten zur Finanzierung und Förderung der Maßnahme dargelegt werden. Das Ziel dieser Maßnahme ist es, die Zusammenarbeit des Fahrpersonals verschiedener Verkehrsunternehmen im Einsatz zu vereinfachen. Dies wirkt sich positiv auf die Bedienung der ÖPNV-Kunden aus, insbesondere hinsichtlich der Anschlusssicherung, die ein wesentliches Kennzeichen für die Verlässlichkeit und damit für die Akzeptanz eines integrierten ÖPNV-Angebotes darstellt.

## Maßnahmen Organisation / Tarif / Marketing

---

### **M 16-MMR      Umsetzung eines Organisationskonzepts**

---

Schritt 1: Die drei Gebietskörperschaften im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock fassen einen Grundsatzbeschluss zur Umsetzung eines gemeinsamen Aufgabenträgerverbands mit Regieebene. Die Verantwortlichkeiten, die Aufgaben und die Finanzierung von Aufgabenträgerverband und Managementgesellschaft (Regieebene) vertragliche eindeutig zu fixieren.

Schritt 2: Die Ausstattung des Aufgabenträgerverbandes mit Aufgabenträgerfunktionen ist vorzubereiten und durchzuführen:

- ▶ freiwillige Übertragung von Aufgabenträgerfunktionen für den regionalen ÖPNV durch die Gebietskörperschaften auf den Aufgabenträgerverband;
- ▶ optional: Antrag zur Übernahme der Aufgabenträgerfunktion für den regionalen SPNV gem. § 3 ÖPNVG M-V beim Land.

Schritt 3: Die Kompetenzübertragung vom Aufgabenträgerverbund auf die regionale Managementgesellschaft entsprechend ihrer Aufgaben sowie die Wahl der geeigneten Organisationsform für die Managementgesellschaft (GmbH) ist vertraglich zu vereinbaren.

Schritt 4: Die regionale Managementgesellschaft ist zu bilden und (nach Möglichkeit) mit bereits vorhandenem personellen und fachlichen Knowhow auszustatten.

---

**M 17-MMR      Weiterentwicklung Tarifkonzept im VVW**

---

Die Tarifstruktur ist unter den Gesichtspunkten der Marktpotentialausschöpfung, Nutzerfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln. Zu berücksichtigen sind bei der Weiterentwicklung der Tarifstruktur auch die Kriterien Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit. Mit den angrenzenden Aufgabenträgern sind abhängig vom Bedarf weitere Kooperationen anzustreben.

---

**M 18-MMR      Weiterentwicklung Marketingkonzept im VVW**

---

Zur Verbesserung der Akzeptanz des ÖPNV und zur Erhöhung der Marktpotentialausschöpfung ist die Marketingarbeit durch differenzierte Kommunikationsmaßnahmen effektiver zu gestalten. Die Marketingarbeit ist dabei nicht eingeschränkt als Werbung zu verstehen, sondern auf alle Komponenten des Marketing-Mix auszudehnen. Unter dem Gesichtspunkt einer erfolgsorientierten Vermarktung des ÖPNV sollen, aufbauend auf die Hierarchisierung der Netze, spezielle Produkte vermarktet werden (Produktpolitik). Dies betrifft z. B. auf die Freizeit- und Tourismusnachfrage ausgerichtete Busangebote und nachfragegesteuerte alternative Bedienungsangebote.