



Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock

Teil A: Regionaler Teil

Dezember 2005



Regionaler Planungsverband
Mittleres Mecklenburg /
Rostock

PTV
Planung Transport
Verkehr AG



Inhalt

Inhalt	1
1 Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
2 Verkehrspolitische Zielsetzung	7
3 Bestandsaufnahme	9
3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur	9
3.1.1 Zentralörtliche Gliederung / Verwaltungsgliederung	9
3.1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	11
3.2 Regionales SPNV-/ÖPNV-Angebot	13
3.2.1 SPNV-Angebot	13
3.2.2 Gebietsübergreifender Busverkehr	19
3.2.3 Fahrgastinformation.....	25
3.3 Bewertung des regionalen SPNV-/ÖPNV-Angebots / Schwachstellenanalyse.....	27
3.3.1 Bewertung der Bedienungsqualität	27
3.3.2 Bewertung der Beförderungsqualität.....	29
3.4 SPNV-/ÖPNV-Nachfrage	30
3.4.1 Nachfrageentwicklung 1997 – 2003.....	30
3.5 Organisation des ÖPNV.....	31
3.5.1 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.....	31
3.5.2 Kooperation im VVW	32
3.6 Finanzierung des ÖPNV	36
3.6.1 Betriebskosten und -erlöse.....	36
3.6.2 Infrastruktur	37
3.6.3 Verkehrsverbund	38
4 Prognose der Entwicklung von Raum- und Bevölkerungsstruktur	39
4.1 Zentralörtliche Funktionen	39
4.2 Entwicklung der Bevölkerungsstruktur	39

5	Qualitätsstandards für den regionalen ÖPNV	43
5.1	Ziele und Grundsätze	43
5.1.1	Ziele der Qualitätsstandards	43
5.1.2	Grundsätze zur Gestaltung der Qualitätsstandards.....	43
5.2	Qualitätsmerkmale der Bedienungsqualität.....	46
5.2.1	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im ÖPNV	46
5.2.2	Erreichbarkeit der Zentren.....	47
5.2.3	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.....	47
5.2.4	Mindestbedienungsstandard / Bedienungshäufigkeit	48
5.2.5	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung	52
5.3	Qualitätsmerkmale der Beförderungsqualität	55
5.3.1	Schnelligkeit (Reisezeitverhältnis IV/ÖV).....	55
5.3.2	Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit	56
5.3.3	Beförderungskomfort.....	57
5.3.4	Umsteigequalität.....	61
5.3.5	Fahrgastinformation.....	62
5.3.6	Kundenbetreuung / Service.....	63
5.3.7	Tarif- und Vertriebssystem	63
5.3.8	Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur	63
5.3.9	Umweltstandards	66
6	Prognose der Nachfrage im SPNV und ÖPNV	68
7	Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV/SPNV.....	69
7.1	Angebotskonzept SPNV / S-Bahn	69
7.2	Angebotskonzept gebietsübergreifender ÖPNV (Regionalbusverkehr) 72	
7.2.1	Vorbemerkung	72
7.2.2	ÖPNV-Angebot auf Achsen.....	72
7.2.3	ÖPNV-Angebot auf Verbindungen	73

7.2.4	ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock.....	76
7.3	Stadtbahnkonzept für den Großraum Rostock.....	77
7.3.1	Einleitung	77
7.3.2	Beschreibung untersuchter Stadtbahnrelationen.....	78
7.3.3	Auswahl Systemwechselstellen	80
7.3.4	Verbesserung der Erschließung durch neue Haltepunkte.....	83
7.3.5	Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung „Stadtbahnkonzept für den Großraum Rostock“	84
7.3.6	Zusammenfassung und Ausblick	85
7.4	Verknüpfungen.....	86
7.5	Tarif	89
7.6	Linienbündelungskonzept	90
8	Vorschläge zur zukünftigen ÖPNV-Organisation.....	91
8.1	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	91
8.1.1	Rechtliche Rahmenbedingungen zur Organisationsstruktur	91
8.1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen zum ÖPNV-Wettbewerb	93
8.1.3	Schlussfolgerung aus den Rechtlichen Rahmenbedingungen.....	94
8.2	Mögliche Organisationsmodelle im ÖPNV	96
8.2.1	Das Zwei-Ebenen-Modell	96
8.2.2	Das Drei-Ebenen-Modell	97
8.3	Bewertung der heutigen Organisationsstrukturen.....	98
8.4	Perspektiven für ein zukünftiges Organisationsmodell	101
8.4.1	Struktur eines zukünftigen Organisationsmodells.....	101
8.4.2	Mögliche Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten	104
8.4.3	Finanzierung des Aufgabenträgerverbunds.....	105
8.4.4	Bewertung der möglichen ÖPNV-Organisation	107
8.4.5	Umsetzungsmaßnahmen und Ausblick	108

9	Finanzierung des ÖPNV	110
9.1	Grundlagen der Finanzierung	110
9.2	Finanzierung des SPNV.....	112
9.3	Finanzierung gebietsübergreifender Busverkehre	112
10	Maßnahmen- und Handlungskonzept	113
	Abkürzungen	118
	Definitionen	120

Anlagen

Karten

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die Hansestadt Rostock sowie die Landkreise Bad Doberan und Güstrow bilden gemeinsam den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock.

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) regelt u. a. die Zuständigkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr. Danach ist das Land Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (ÖPNVG M-V § 3, Abs. 1). Die drei Gebietskörperschaften sind Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsgebiet (ÖPNVG M-V § 3, Abs. 3). Zum sonstigen ÖPNV zählen die Stadtverkehre mit Straßenbahnen, Stadtbussen und Fähren, die Regionalbusverkehre sowie alternative Bedienungsformen, die in verkehrschwachen Regionen und verkehrsarmen Zeiten zum Einsatz kommen können. Taxi- und Mietwagenverkehre zählen ebenfalls zum sonstigen ÖPNV, wenn sie die bereits genannten ÖPNV-Verkehrsmittel ersetzen, ergänzen oder verdichten (ÖPNVG M-V § 1, Abs. 1 und 2).

Die Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV sind dazu verpflichtet, einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, turnusmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben (ÖPNVG M-V, § 7). Die ersten Nahverkehrspläne wurden in allen drei Gebietskörperschaften im Jahr 1997 erstellt und beschlossen.

Im Zuge der Fortschreibung sollen die geltenden drei Nahverkehrspläne gemäß dem Beschluss, den der Vorstand des Regionalen Planungsverbandes Mittleres Mecklenburg / Rostock am 27.03.2003 gefasst hat, als gemeinsamer Regionaler Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2005 bis 2010 fortgeschrieben werden.

Der Regionale Nahverkehrsplan beinhaltet die Vorstellungen der Aufgabenträger zur Gestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum. In dieser Funktion enthält er Vorgaben zum Umfang des ÖPNV-Angebots, zu den Bedienungsstandards, zur Organisation und zur Finanzierung des ÖPNV. Er ist zugleich eine Entscheidungsgrundlage für die Erteilung von Liniengenehmigungen im ÖPNV, für Investitionsmaßnahmen und die Bewilligung von Fördermitteln (z. B. nach GVFG). Er bildet den Rahmen für die Ausschreibungen und die Vergabe von ÖPNV-Verkehrsleistungen zu marktgerechten Preisen.

Die Erarbeitung des gemeinsamen Regionalen Nahverkehrsplans erfolgt unter Beachtung folgender gesetzlicher Grundlagen:

- ▶ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 i. d. n. F.
- ▶ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 23.07.2003 zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Rechtssache C-280/00 (Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH)
- ▶ Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- ▶ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

- ▶ Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- ▶ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)
- ▶ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)
- ▶ Gesetz über die Nutzung der Gewässer im Land Mecklenburg-Vorpommern für den Verkehr – Wasserverkehrsgesetz (WVG)

Weiterhin haben überregionale sowie regionale Planungen für die Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Relevanz:

- ▶ Erstes Raumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern 1993
- ▶ Raumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (Entwurf zum 1. Beteiligungsverfahren, Stand Februar 2004)
- ▶ ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007
- ▶ Regionales Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg / Rostock 1994
- ▶ Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern 1998
- ▶ Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock, Arbeitsstand vom 10.11.2003
- ▶ Schulenenwicklungsplan der Hansestadt Rostock, Arbeitsstand 20.03.2002
- ▶ Kreisentwicklungsplan für den Landkreis Bad Doberan 2000
- ▶ Schulenenwicklungsplan des Landkreises Bad Doberan 2001 – 2006
- ▶ Schulenenwicklungsplan des Landkreises Güstrow 2001/02 bis 2005/06

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind zudem die Planungen benachbarter Gebietskörperschaften und Nahverkehrsräume zu berücksichtigen. Aufgrund der engen strukturellen und verkehrlichen Verflechtungen betrifft dies insbesondere den Mittelbereich Ribnitz-Damgarten. Die Bestandsaufnahme beschreibt und analysiert die Ist-Situation der Raum- und Bevölkerungsstruktur sowie des ÖPNV im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock. Die Grundlage der Bestandsaufnahme bilden folgende Datenquellen (mit Arbeitsständen):

Arbeitsgrundlage	Datenstand
Raumstrukturdaten (Einwohner, Schüler)	Hansestadt Rostock: 31.12.2002 in Teil A (bei vergleichender Betrachtung MM/R) 31.12.2003 in Teil B Lk Bad Doberan / Lk. Güstrow: 31.12.2002 und regionalisierten / kreislich differenzierten 3. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung M-V (04/2004)
soz.-vers.-pflichtig Beschäftigte (nach Angaben der BfA)	30.06.2002
Gemeindegebietsstand	31.12.2003
ÖPNV-Angebot	Fahrplan, gültig ab 04.01.2004
Verkehrsnachfrage ÖPNV	VVV-Erhebung 2003/04 – 1. Welle (10-11/03)

Tabelle 1: Wesentliche Arbeitsgrundlage der Bestandsaufnahme mit Datenstand

2 Verkehrspolitische Zielsetzung

Mit dem gemeinsamen Nahverkehrsplan soll der öffentliche Personennahverkehr in der Planungsregion auf ein qualitativ höheres Niveau gehoben werden. Unter dem Motto

Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein

wird für die Einwohner und Gäste unserer Region ein integriertes Angebot aller Verkehrsmittel realisiert, das im Einzelnen den folgenden Zielen Rechnung trägt.

1. Dem Fahrgast ist ein attraktiv verknüpfter ÖPNV anzubieten. Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs.

Der ÖPNV / SPNV ist den Fahrgästen als integriertes System anzubieten. Der Übergang zwischen den Verkehrsträgern ist durch Angebotsoptimierung und Neugestaltung von Verknüpfungspunkten weiter zu verbessern.

Die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie der Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger optimal zu gestalten.

Die Systemvorteile des Schienenverkehrs sind für die schnelle, komfortable und umweltfreundliche Beförderung der Fahrgäste zu nutzen. Die direkte Verflechtung und Vernetzung unterschiedlicher Schienenverkehrssysteme zu einem integrierten Stadtbahnssystem ist zu fördern.

Die Planung des öffentlichen Nahverkehrs ist an den raumstrukturellen Erfordernissen und den kommunalen Planungen auszurichten.

Das Nahverkehrsangebot ist in Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Nachbarregionen zu planen. Regionsübergreifende Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen.

2. Die Finanzierung des ÖPNV ist zu sichern.

Die Aufgabenträger sichern im Rahmen der Daseinsvorsorge die Mobilität durch festgelegte Bedienungsstandards.

Die Finanzierung ist durch die Aufgabenträger zu sichern, um die Verkehrsleistungen in der im Nahverkehrsplan definierten Qualität zu erbringen. Die Verkehrsleistungen sind anhand bewertbarer, transparenter Leistungsparameter zu finanzieren.

Die Möglichkeiten alternativer, auf die Verkehrsnachfrage orientierter Bedienungsformen sind zu prüfen und gegebenenfalls auszubauen.

3. Der Bevölkerung ist eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten.

Das Bedienungsangebot und die Zugänglichkeit sind auf die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer, insbesondere von Kindern, alten Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen flächendeckend mit sozial- und ordnungspolitischer Verantwortung unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auszurichten.

Für die Bedienung touristischer Zentren und die Ausrichtung von Großveranstaltungen sind flexible nachfrageorientierte ÖPNV-Angebote zu entwickeln.

Im ländlichen Raum sind die Anforderungen aus dem Schüler- und Ausbildungsverkehr bei der Angebotsgestaltung besonders zu berücksichtigen.

4. Regionaler ÖPNV / SPNV und städtischer ÖPNV sind zu einem integrierten Nahverkehrsangebot zu entwickeln.

Die Verknüpfung der Verkehre zwischen den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow und dem Oberzentrum Hansestadt Rostock ist in der Verkehrsorganisation und Verkehrsdurchführung weiter qualitativ zu verbessern. Dabei ist ein nach Bedeutung und Leistungsfähigkeit gestaffeltes ÖPNV-Netz zu entwickeln.

Durch die Aufgabenträger von ÖPNV und SPNV ist ein Aufgabenträgerverbund zu bilden, dem schrittweise Aufgabenbereiche übertragen werden.

5. Die vom Verkehr ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen sind zu minimieren.

Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des Nahverkehrs zu berücksichtigen.

Dem Schienenverkehr ist als umweltverträgliches Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung beizumessen.

Bei einer Neubeschaffung von Fahrzeugen ist auf die Einhaltung umweltfreundlicher Standards zu achten, die nationalen und internationalen Normen entsprechen.

Der Zugang zum Nahverkehrssystem ist weiter zu vereinfachen. Dabei kommt den Übergängen vom motorisierten Individualverkehr/Fahrradverkehr zum SPNV/ÖPNV eine wesentliche Bedeutung zu.

Der ÖPNV ist durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen gegenüber dem übrigen Straßenverkehr zu bevorzugen.

3 Bestandsaufnahme

3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

3.1.1 Zentralörtliche Gliederung / Verwaltungsgliederung

Der Hansestadt Rostock ist im Raumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern die Funktion eines Oberzentrums zugeordnet. Zum Oberbereich des Oberzentrums gehören neben der Hansestadt selbst die Landkreise Bad Doberan, Güstrow und der Mittelbereich¹ des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten (Altkreis), Teil des jetzigen Landkreises Nordvorpommern (vgl. Abbildung 1). In ihrer zentralörtlichen Funktion bildet die Hansestadt Rostock zugleich einen Schnittpunkt von innerregionalen und überregionalen Verkehrs-, Siedlungs-, Wirtschafts- und Kommunikationsachsen. Während die überregionalen Achsen eine leistungsfähige Verbindung der Wirtschaftsräume des Landes Mecklenburg-Vorpommern herstellen, verbinden die innerregionalen Achsen das Oberzentrum Rostock mit den benachbarten zentralen Orten. Beide Achsen stellen Schwerpunkte für das regionale ÖPNV-Angebot (SPNV, Regionalbus) dar.

Die Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock umfasst die Hansestadt Rostock sowie die Landkreise Bad Doberan und den Landkreis Güstrow. Sie ist damit identisch mit dem Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock. Innerhalb der Planungsregion wird dem Oberzentrum Rostock ein Ordnungsraum zugewiesen, in dem Planungen und Maßnahmen von überörtlicher Bedeutung der besonderen Abstimmung bedürfen. Der Ordnungsraum umfasst das Gebiet der Hansestadt sowie die räumlich und funktionell zugeordneten Umlandgemeinden in den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow².

Die zentralörtliche Gliederung in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock weist neben dem Oberzentrum Rostock auch Mittelzentren bzw. Mittelzentren mit Teilfunktionen, Unterzentren und ländliche Zentralorte aus (vgl. Tabelle 1).³

¹ Im 2. Entwurf des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern wurde der Mittelbereich Ribnitz-Damgarten neu abgegrenzt.

² vgl. Regionales Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock, 1994.

³ ebenda

zentralörtliche Funktion	in der Planungsregion MM/R	
	im Landkreis Bad Doberan	im Landkreis Güstrow
Oberzentrum	Hansestadt Rostock	
Mittelzentrum	-/-	Güstrow
Mittelzentrum mit Teilfunktion	Bad Doberan	Teterow
Unterszentrum	Ostseebad Kühlungsborn Kröpelin Neubukow Schwaan Tessin	Bützow Gnoien Laage Krakow am See
ländlicher Zentralort	Dummerstorf Graal-Müritz Rövershagen Sanitz Satow	Lalendorf Jördenstorf Warnow

Tabelle 1: Zentralörtliche Gliederung in der Planungsregion MM/R

Zwischen der Hansestadt Rostock bzw. dem Landkreis Bad Doberan und dem ehemals eigenständigen Landkreis Ribnitz-Damgarten, dessen Gebiet heute zum Landkreis Nordvorpommern (Planungsregion Vorpommern) gehört, bestehen nach wie vor enge strukturelle und verkehrliche Verflechtungen. Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten mit seinem Mittelbereich, der dem Oberbereich Rostock zugeordnet ist, hat daher auch weiterhin Bedeutung für die Planungsregion.

Wie die Oberzentren übernehmen die Mittelzentren, Unterzentren und ländlichen Zentralorte für die Orte und Gemeinden in ihren jeweiligen Mittel- bzw. Nahbereichen die Versorgungsfunktionen, die ihnen nach der Raumordnung zugewiesen sind (u. a. Versorgungsbedarf, Verwaltung, Bildung, Freizeit). Hierbei ist zu beachten, dass Ober- und Mittelzentren für die Gemeinden im zugeordneten Nahbereich auch die Funktionen von Unterzentren bzw. ländlichen Zentralorten übernehmen (vgl. Abbildung 1).

Die Verwaltungsgliederung in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock stellt sich wie folgt dar:

- Hansestadt Rostock: ▶ 31 Ortsteile
- Landkreis Bad Doberan ▶ 7 amtsfreie Städte und Gemeinden
- ▶ 8 Ämter mit 57 amtsangehörigen Städten und Gemeinden
- Landkreis Güstrow ▶ 2 amtsfreie Städte
- ▶ 6 Ämter mit 61 amtsangehörigen Städten und Gemeinden

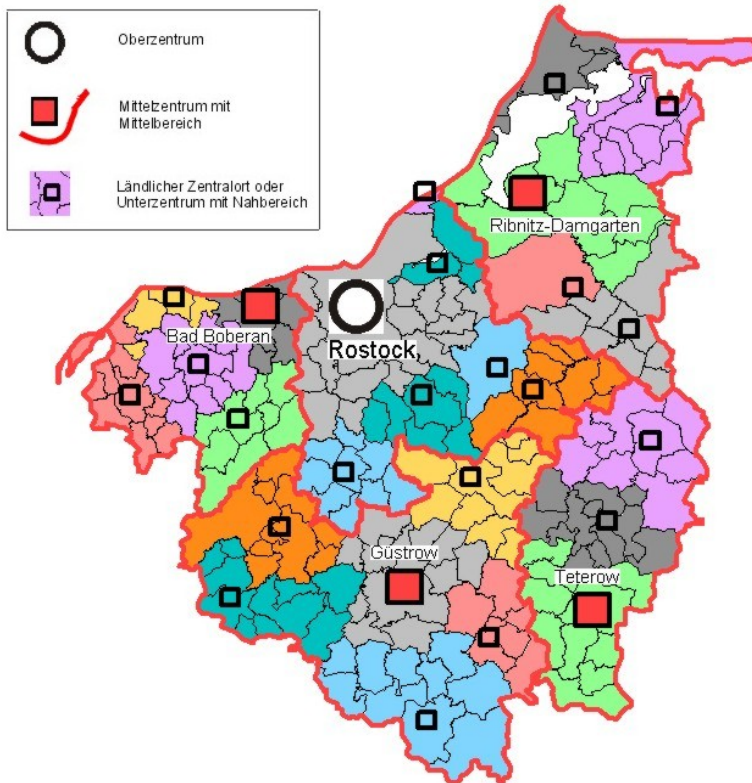


Abbildung 1: Oberbereich des Oberzentrums Rostock mit Mittel- und Unterzentren

Aktuell wird der Entwurf eines Gesetzes über die Verwaltungsmodernisierung für das Land Mecklenburg-Vorpommern diskutiert, mit dem das Ziel verfolgt wird, die drei Gebietskörperschaften in der Planungsregion mittelfristig auch verwaltungsrechtlich zu einer Gebietskörperschaft („Großkreis“) zusammenzuschließen.

3.1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur⁴

Die Hansestadt Rostock bildet mit ihren 198.259 Einwohnern (2002) auf einer Fläche von 180,99 km² (entspricht 1.095,4 Einwohner/km²) den siedlungsstrukturellen Schwerpunkt in der Region Mittleres Mecklenburg / Rostock.

Der Landkreis Bad Doberan umfasst eine Fläche von 1.362 km² mit 119.220 Einwohnern (2002) und weist ausgeprägte Gegensätze in der Siedlungsstruktur auf. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei 87,5 Einwohner/km².

In Gemeinden, die zum Nahbereich der Hansestadt Rostock gehören und bereits im Landkreis Bad Doberan liegen, herrschen meist verdichtete Siedlungen mit stadtteilähnlichem Charakter vor. Ein Ende der langjährigen Suburbanisierungsprozesse im Umland von Rostock ist jedoch absehbar. Die übrigen Gebiete des Landkreises Bad Doberan sind, mit Ausnahme der Badeorte an der Ostseeküste,

⁴ Aus Gründen der Vergleichbarkeit der Strukturgrößen wurde der Datenstand zum 31.12.2002 gewählt, da im Bearbeitungszeitraum nur für diesen Zeitpunkt vergleichbare Daten zur Verfügung standen.

überwiegend landwirtschaftlich genutzt und durch geringe Bevölkerungsdichte, kleine Landstädte und eine weitgehend disperse Siedlungsstruktur (kleine Siedlungen, Einzelgehöfte) geprägt⁵.

Der Landkreis Güstrow ist mit 109.841 Einwohnern (2002) auf 2.057,8 km² das am dünnsten besiedelte Gebiet in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock (53,5 Einwohner/km²). Güstrow mit rund 31.600 Einwohnern (2002) ist die mit Abstand größte Stadt im Landkreis, der überwiegend ländlich geprägt ist.

Die Tourismusschwerpunkte in der Planungsregion sind die Hansestadt Rostock, die „Barlachstadt“ Güstrow, der Kurort Bad Doberan (u. a. mit Rehabilitationseinrichtungen) und die Badeorte an der Ostseeküste, wo sich rund 85 % der Bettenkapazität des Landkreises Bad Doberan befinden:

- ▶ Seeheilbäder Heiligendamm und Graal-Müritz
- ▶ Seebäder Kühlungsborn, Rerik, Nienhagen

Außerdem sind die Bereiche zwischen Güstrow und Bützow, östlich von Teterow und die Umgebung von Krakow am See als Fremdenverkehrsschwerpunkträume im Regionalen Raumordnungsprogramm ausgewiesen.

Ein Vergleich der Siedlungsstrukturen in der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock zeigt die folgende Tabelle 2, die Einwohnerdichten im Planungsraum enthält die Karte A-1.

		alle Gemeinden	< 500	500 bis < 2.000	2.000 bis < 5.000	5.000 bis < 10.000	10.000 bis < 20.000	mehr als 20.000
Hansestadt Rostock	Anzahl	1	–	–	–	–	–	1
	Bev.-Anteil	100 %	–	–	–	–	–	100 %
Lk Bad Doberan	Anzahl	77	22	36	15	3	1	–
	Bev.-Anteil	100 %	6 %	29 %	40 %	16 %	9 %	–
Lk Güstrow	Anzahl	77	29	41	4	2	–	1
	Bev.-Anteil	100 %	9 %	32 %	13 %	17 %	–	29 %
MM/R	Anzahl	155	51	77	19	5	1	2
	Bev.-Anteil	100 %	4 %	16 %	14 %	9 %	3 %	54 %

Tabelle 2: Siedlungsstruktur in der Planungsregion MM/R im Vergleich (Stand 2003)

⁵ vgl. Kreisentwicklungskonzeption für den Landkreis Bad Doberan. 2001

3.2 Regionales SPNV-/ÖPNV-Angebot

3.2.1 SPNV-Angebot

3.2.1.1 Funktion

SPNV und S-Bahn sichern die Mobilität auf den Achsen, die das Oberzentrum Rostock mit den benachbarten Mittel- und Unterzentren verbinden:

- ▶ innerhalb des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg / Rostock, z. B. zwischen Rostock und Bad Doberan, Güstrow und Graal-Müritz;
- ▶ über die Grenzen des Nahverkehrsraums hinausgehend, z. B. in Richtung Wismar und Ribnitz-Damgarten.

Neben dieser Verbindungsfunktion übernehmen sie auch Erschließungsfunktionen auf den Siedlungsachsen im Ordnungsraum Rostock, z. B. in Richtung Schwaan, Laage und Tessin. Der besonderen Bedeutung der Relation Rostock – Schwaan – Güstrow wird mit der Einbindung in das S-Bahn-Angebot Rechnung getragen.

Das SPNV-Angebot ergänzt und verdichtet das SPNV-Angebot oder übernimmt auch dessen Funktion auf überregionalen Achsen, sofern kein SPNV-Angebot besteht, z. B. zwischen der Hansestadt Rostock und Berlin.

Das SPNV-Angebot umfasst drei Produkte⁶:

- ▶ schneller Regionalverkehr (R bzw. RE)
- ▶ lokaler Nahverkehr (N bzw. RB)
- ▶ S-Bahn Rostock (S)

3.2.1.2 Angebotsumfang und Bedienungsqualität

Das zum größten Teil radial auf die Hansestadt Rostock zulaufende SPNV-Liniennetz bildet einen wesentlichen Teil des ÖPNV Grundangebots im Nahverkehrsraum. Die Erschließung erfolgt weitgehend entlang der regionalen Siedlungsachsen. Das SPNV-Angebot ist auf den Hauptbahnhof Rostock als Taktknoten im Integralen Taktfahrplan (ITF) Mecklenburg-Vorpommern ausgerichtet, wodurch ein Übergang zwischen den einzelnen SPNV-Linien ohne größere Umsteigezeiten möglich wird.

⁶ ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007. Juni 2002.

Durch abschnittsweise Linienüberlagerung steht auf allen SPNV-Relationen mit Ausnahme der Relation Rostock – Laage – Güstrow an allen Wochentagen ein durchgehendes Angebot im 1-h-Takt zur Verfügung. Während der HVZ wird dieses Angebot teilweise durch Verdichterfahrten ergänzt. An Wochenend- und Feiertagen gilt auf der S-Bahn-Linie S 2 zwischen Rostock und Güstrow ein 2-h-Takt.

Produkt	Linienverlauf	KBS	Grundtakt Mo – Fr	VU
regionaler Schnellverkehr				
RE	Rostock Hbf – Schwerin (– Hamburg)	100	2 h	DB AG
RE	Tessin – Rostock Hbf – Bad Doberan – Wismar	158	1 h + V	DB AG
RE	Rostock – Rövershagen – Stralsund	165	2 h + V	DB AG
RE	(Hagenow –) Bützow – Güstrow – Teterow – Malchin (– Ueckermünde/Stettin)	175	2 x 1 h	DB AG OME
RE	Rostock – Neustrelitz – Berlin	180	2 h ¹	DB AG
RE	Rostock / Stralsund – Neustrelitz – Berlin – Elsterwerda / Senftenberg	205		DB AG
lokaler Nahverkehr				
N	Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West	157	So: 1 h Wi: 2 x 1 h ²	MBB
N	Rostock Hbf – Laage – Güstrow	163	2 h + V	OME
RB	Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz	184	1 h	DB AG
S-Bahn in der Region				
S 2	Warnemünde – Rostock Hbf – Güstrow	181	1 h	DB AG

¹ gemeinsames SPNV-Angebot im 2-h-Takt mit SPNV-Funktion

² saisonabhängiges Angebot: Mai – Oktober 1-h-Takt Zug, November – April 2-h-Takt Zug, 2-h-Takt Bus
Bitte beachten: Neuordnung der SPNV-Liniennummern ab 12.12.04!

Tabelle 3: Angebot im SPNV und bei der S-Bahn in der Region im Fahrplanjahr 2003/04

Eine Besonderheit stellt das Angebot auf der Strecke Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West dar. Hier verkehrt die dampfbetriebene Schmalspurbahn „Molli“, die auch als technisches Denkmal die Verbindungsfunktion zwischen dem Kurort Bad Doberan und den Ostseebädern Heiligendamm und Kühlungsborn wahrnimmt. Im Bahnhof Bad Doberan besteht Anschluss an das normalspurige Eisenbahnangebot in Richtung Rostock und Wismar. Damit erhält sie eine hohe Bedeutung für den Tourismus in diesem Teil des Landkreises, wobei der Angebotsumfang an die saisonalen Nachfrageschwankungen angepasst wird:

- ▶ Sommersaison (Mai – Oktober): 1-h-Takt der Kleinbahn
- ▶ Wintersaison (November – April): 2-h-Takt auf der Schiene und dazu versetzter 2-h-Takt durch den „Mollibus“.

Ganzjährig verkehren morgens und abends je zwei Fahrtenpaare als „Mollibus“.

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Eine landespolitische Zielsetzung ist die Überlagerung von SPFV- und SPNV-Angeboten auf einigen Relationen. Dieses Ziel wird durch die alternierenden Bedienung mit SPFV- und SPNV-Produkten oder aber mit Produkten des „schnellen Regionalverkehrs“ (SPNV-Produkte übernehmen auch Fernverkehrsfunktionen) erreicht. Im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock trifft dies derzeit auf folgende Relationen zu:

- ▶ Hamburg – Schwerin – Rostock – Stralsund / Rügen
- ▶ Rostock – Neustrelitz – Berlin
- ▶ Schwerin – Güstrow – Stettin

Im Fahrplanjahr 2003/04 bestehen folgende SPFV-Angebote:

- ▶ Die IC-Linie Karlsruhe – Hamburg – Rostock – Stralsund im 2-h-Takt bindet die Region an den Großraum Hamburg sowie an West- und Süddeutschland an; dieses SPFV-Angebot fährt alternierend zum SPNV auf der Relation Hamburg – Stralsund.
- ▶ Ein Fernzugpaar am Tag verbindet Rostock mit den Zentren in Sachsen-Anhalt und Sachsen (Magdeburg, Halle/Saale und Leipzig).
- ▶ Ein Fernzugpaar des Unternehmens Connex verkehrt zwischen Rostock und Berlin (und weiter nach Leipzig – Gera).

Die SPFV-Angebote haben eine große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Mittleres Mecklenburg / Rostock.

Ein SPFV-Angebot der DB AG zwischen Rostock und Berlin (bzw. Chemnitz) besteht nicht mehr. Ersatzweise hat das Land Mecklenburg-Vorpommern Regionalzüge auf der Relation Rostock – Neustrelitz – Berlin bestellt (Linie RE 5).

3.2.1.3 Gleisstruktur

Sechs Schienenstrecken bilden die Infrastruktur für das SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (vgl. Karte A-2). Die Strecken Hamburg – Rostock – Stralsund und Rostock – Berlin sind bzw. werden derzeit technisch „ertüchtigt“, so dass mittelfristig eine maximale Streckengeschwindigkeit von 160 km/h erreicht werden kann. Mit Ausnahme der Strecken Tessin – Rostock – Wismar und Rövershagen – Graal-Müritz sind alle übrigen Strecken elektrifiziert. Die eingleisige und nicht elektrifizierte SPNV-Strecke Rövershagen – Graal-Müritz wurde im Jahr 2004 ausgebaut (u. a. Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h) und wird seit Dezember 2004 wieder regelmäßig im SPNV bedient.

Das SPNV-Streckennetz umfasst neben den sechs Schienenstrecken in Normalspur (1435 mm) noch die Schmalspurstrecke Bad Doberan – Kühlungsborn West (900 mm) im Landkreis Bad Doberan.

	KBS	max. Streckengeschwindigkeit [km/h]	Länge im Plr. [km]	elektrifiziert
Rostock Hbf – Schwerin (– Hamburg)	100	120/160	30	x
Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West	157	40	15	
Tessin – Rostock Hbf – Wismar	158	80	67	
Rostock Hbf – Rövershagen – Stralsund	165	100/160	20	x
(Rostock Hbf –) Rövershagen – Graal-Müritz	184	80	15	
Rostock Hbf – Laage – Güstrow	163	120 / 60	45	x
Bützow – Güstrow – Malchin (– Neubrandenburg)	175	100	43	Bützow – Lalendorf
Rostock – Neustrelitz – Berlin ¹	180	120 (160 ab 2006)	59	x
Rostock / Stralsund – Neustrelitz – Berlin – Elsterwerda / Senftenberg ¹	205	120 (160 ab 2006)	59	x
Warnemünde - Rostock Hbf - Schwaan - Güstrow	181	120 / 100	69	x

¹Die Linien der KBS 180 und 205 stellen ein gemeinsames Angebot im 2-h-Takt sicher.

Tabelle 4: Schieneninfrastruktur im SPNV (Stand 13.12.01 bzw. 31.12.04)⁷

3.2.1.4 Fahrzeuge

Im S-Bahnverkehr zwischen Warnemünde und Güstrow über Rostock Hauptbahnhof und Schwaan (S 2) kommen lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen zum Einsatz. Diese Fahrzeugkombination wird auch auf den Strecken Rostock – Bützow (– Hamburg) und Rostock – Rövershagen (– Stralsund) eingesetzt.

Die Relationen Tessin – Rostock – Wismar, Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz und Rostock – Laage – Güstrow werden mit modernen Dieseltriebwagen der Baureihe VT 642 bzw. dem „Talent“ bedient.

Auf der Strecke Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West kommen Dampfzüge mit historischem Wagenmaterial zum Einsatz, die als technisches Denkmal eine besondere Bedeutung für den Tourismus besitzen. Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH⁸ arbeitet seit 1998 die Reko-Wagen grundlegend auf. Dabei wird das z. T. stark verschlissene Interieur erneuert und umgestaltet.

Eine Zusammenstellung zum Fahrzeugeinsatz enthält Tabelle 5.

⁷ gemäß Angaben der DB Netz AG und des ÖPNV-Landesplans Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007.

Fahrzeug	Anzahl	Einstiegsgestaltung	Ø-Alter
Rostock Hbf – Schwaan – Güstrow (S 2)			
Steuerwagen (S) + Doppelstockwagen (D)	7 x (1 S + 2 D)	behindertengerecht	9,0 Jahre (nach Umbau)
Rostock Hbf – Laage – Güstrow			
Talent (VT 643)	k. A.	behindertengerecht	k. A.
Tessin – Rostock Hbf – Wismar und Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz			
VT 642 (Desiro)	10	behindertengerecht	2,5 Jahre
Rostock Hbf – Bützow (– Hamburg)			
Steuerwagen (S) + Doppelstockwagen (D)	3 x (1 S + 3 D)	behindertengerecht	9,0 Jahre
Rostock Hbf – Rövershagen (– Stralsund)			
Steuerwagen (S) + Doppelstockwagen (D)	3 x (1 S + 2 D)	behindertengerecht	9,0 Jahre
Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn			
Dampflokomotiven + Reko-Sitz-, Salonwagen	5 +25 /2	nicht behindertengerecht	k. A.

Tabelle 5: Eingesetzte Fahrzeuge im SPNV (DB Regio AG und OME, Stand 09/2003)

3.2.1.5 Organisation

Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist Aufgabenträger für den SPNV einschließlich der S-Bahn und damit verantwortlich für die Angebotsplanung und Finanzierung. Tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind die Deutsche Bahn (DB Regio AG) und die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) sowie die Mecklenburgische Bäderbahn MBB Molli GmbH.

Die MBB GmbH⁹ nimmt eine besondere Stellung in der Organisation des ÖPNV ein, da sie zugleich Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) für die Strecke Bad Doberan – Kühlungsborn West ist. Gesellschafter der MBB GmbH sind neben dem Landkreis Bad Doberan die Städte Bad Doberan und Ostseebad Kühlungsborn sowie weitere Privatpersonen.

3.2.1.6 Veränderungen seit 1997

Netzstruktur

- ▶ Rostock Hauptbahnhof wurde mit der Neugestaltung und dem Straßenbahntunnel in seiner Funktion als wichtigster Übergangs- und Verknüpfungspunkt zwischen den Verkehrsmitteln des Fern- und Regionalverkehrs (SPFV) sowie des Stadtverkehrs (S-Bahn, Straßenbahn, Bus) deutlich aufgewertet.

⁹ bis 2003: Mecklenburgische Bäderbahn MBB Molli GmbH & Co KG

- ▶ SPNV-Strecke Wismar – Rostock Hbf – Tessin: Die Strecke wurde bis zum Jahr 2000 auf 85 km als „Musterstrecke“ des Landes Mecklenburg-Vorpommern ausgebaut und die zulässige Geschwindigkeit auf 80 km/h erhöht.
- ▶ SPNV-Strecke Rövershagen – Graal-Müritz: Die eingleisige Strecke wurde ausgebaut und die zulässige Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h erhöht. Die Betriebsaufnahme erfolgte im Dezember 2004.
- ▶ SPFV-/SPNV-Strecke Rostock – Stralsund: Bis 2001 wurde der Abschnitt Rostock Hbf-Riekdahl zweigleisig ausgebaut, wodurch die Ein- und Ausfahrmöglichkeiten in Richtung Stralsund verbessert wurden.
- ▶ Der SPNV ist auf dem Abschnitt zwischen Güstrow und der Landesgrenze zu Brandenburg (Meyenburg) abbestellt worden. Ersatzweise verkehrt die Buslinie 250a im 2-h-Takt an allen Wochentagen. Für die Fahrt nach Meyenburg ist ein Umstieg in Krakow am See erforderlich.
- ▶ elektronisches Stellwerk Güstrow: Ende 2002 wurde das elektronische Stellwerk Güstrow in Betrieb genommen. Es steuert den Betrieb auf den Strecken Bützow (ausschließlich) – Güstrow – Lalendorf und Schwaan (ausschließlich) – Güstrow. Zeitgleich wurden an 14 Bahnübergängen moderne BÜ-Sicherungsanlagen errichtet, so dass die Streckengeschwindigkeit zwischen Bützow und Lalendorf auf 120 km/h erhöht werden konnte.

Fahrzeugpark

- ▶ Auf der SPNV-Linie Wismar – Rostock Hbf – Tessin werden neue Fahrzeuge vom Typ VT 642 eingesetzt.

Betriebskonzept

- ▶ SPNV-Strecke Rostock – Güstrow – Berlin: Die Bedienung wurde vom SPFV-Angebot (InterRegio) auf ein SPNV-Angebot (RegionalExpress) herabgestuft und erfolgt nun auf Bestellung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der Qualität eines Nahverkehrsprodukts.
- ▶ S-Bahn Rostock: Die regional bedeutsame SPNV-Strecke Rostock Hbf – Güstrow wurde als Linie S2 in das S-Bahn-Angebot integriert.
- ▶ SPNV-Strecke Wismar – Rostock Hbf – Tessin: Nach dem Ausbau der Strecke wird die Strecke im 1-h-Takt als Grundangebot bedient. Infolge der hohen Fahrgastnachfrage während der HVZ wird das Angebot in dieser Zeit zu einem 30-min-Takt verdichtet.
- ▶ SPNV-Strecke Rövershagen – Graal-Müritz: Die Strecke wird nach erfolgtem Ausbau ab Dezember 2004 wieder regulär im SPNV bedient.

3.2.1.7 Fazit

Ein SPFV-Taktangebot der DB AG auf der Strecke Rostock – Güstrow – Berlin besteht nicht mehr. Ersatzweise hat das Land Mecklenburg-Vorpommern Regionalzüge auf der Relation Rostock – Neustrelitz – Berlin bestellt (Linie RE 5).

Ziel der Gebietskörperschaften bleibt es jedoch, dass diese Relation künftig wieder mit einem SPNV-Angebot im 2-h-Takt bedient wird, das der besonderen Bedeutung dieser Verbindung für die Region Rostock gerecht wird.

Mit der Integration der SPNV-Strecke Rostock Hbf – Güstrow in das S-Bahn-Angebot hat sich die S-Bahn von einem ausschließlich innerstädtischen zu einem regionalen Verkehrssystem weiterentwickelt.

Das SPNV-Angebot wurde durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung, durch Angebotsverdichtung und die Einführung des Integralen Taktfahrplans sowie durch den Einsatz moderner, behindertengerechter Fahrzeuge deutlich verbessert. Der SPNV wird so der zunehmend bedeutsameren Verbindungsfunktion zwischen dem Oberzentrum Rostock und den Siedlungsschwerpunkten der Region gerecht.

3.2.2 Gebietsübergreifender Busverkehr

3.2.2.1 Funktion

Regionalbusse ergänzen das SPNV-Angebot auf Relationen zwischen den Umlandgemeinden und dem Oberzentrum Rostock sowie zwischen den zentralen Orten im Nahverkehrsraum und erschließen Verkehrsgebiete, die nicht vom SPNV erschlossen sind. Die bedienen dabei auch die sogenannte gebietsübergreifende, d. h. über die Grenzen der kommunalen Gebietskörperschaften hinweg ausgerichtete Verkehrsnachfrage. Auf den Bedienungsrelationen im Stadtgebiet von Rostock ergänzen sie das städtische ÖPNV-Angebot.

3.2.2.2 Angebotsumfang und Bedienungsqualität

Überblick über das Regionalbusangebot im Nahverkehrsraum

Das Angebot umfasst insgesamt 98 Regionalbuslinien (Fahrplan 2004). Hinzu kommen sieben Schülerlinien im Landkreis Bad Doberan und die Stadtverkehre in Bad Doberan (1 Linie), Bützow (1 Linie) und Güstrow (5 Linien).

Die räumlich und zeitliche Verteilung des Linienangebots im Regionalbusverkehr sowohl innerhalb des Nahverkehrsraums als auch in die angrenzenden Landkreise lässt Rückschlüsse auf die Verkehrsverflechtung in der Region zu (vgl. Anlage A-1):

- ▶ Die Anzahl der Regionalbuslinien ist deutlich größer als das Linienangebot im SPNV; hierin spiegelt sich die flächenerschließende Funktion des Regionalbusangebots wider.
- ▶ Während im Landkreis Güstrow die meisten Regionalbuslinien nur innerhalb des Kreisgebietes verkehren, bedienen im Landkreis Bad Doberan lediglich ein Drittel aller Linien ausschließlich Relationen innerhalb des Kreisgebiets.

- ▶ Die zahlreichen Linienangebote zwischen dem Landkreis Bad Doberan und der Hansestadt Rostock entsprechen der Stadt-Umland-Verflechtung im Ordnungsraum Rostock, der weite Teile des Kreisgebietes umfasst.
- ▶ Der Landkreis Bad Doberan profitiert zum Teil auch von Regionalbuslinien zwischen Rostock und Gemeinden außerhalb der Planungsregion, die das Kreisgebiet durchqueren und die somit zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung beitragen.
- ▶ Das Linienangebot in die Landkreise außerhalb des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg / Rostock ist gering. Lediglich in die Landkreise Nordvorpommern und Demmin bestehen nennenswerte Angebote, die die gewachsenen Verkehrsbeziehungen zwischen dem früheren Landkreis Ribnitz-Damgarten und dem Landkreis Bad Doberan bzw. der Hansestadt Rostock sowie zwischen den Räumen Demmin und Teterow bedienen.

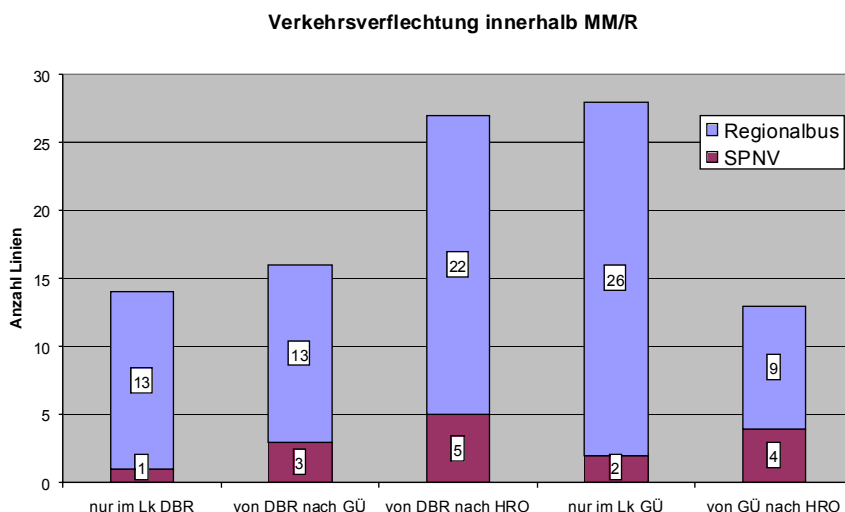


Abbildung 2: Verkehrsverflechtungen innerhalb des Planungsraums

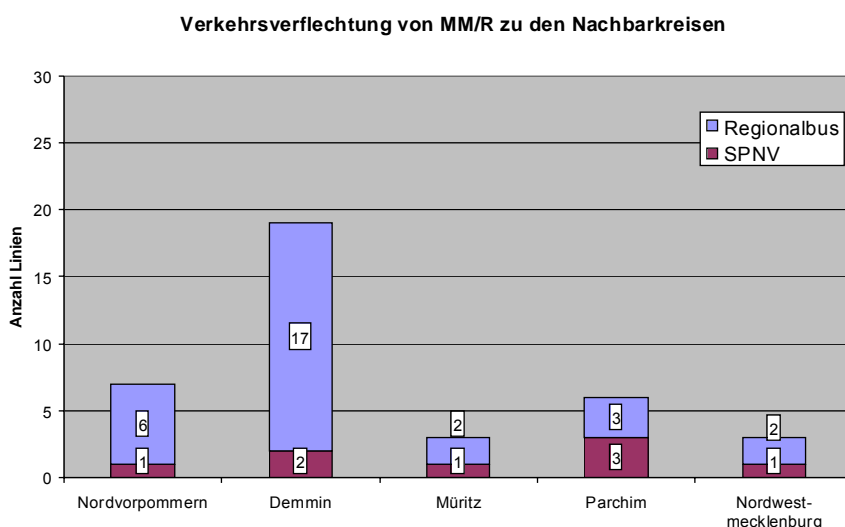


Abbildung 3: Verkehrsverflechtungen zu den Nachbarreisen

Die wichtigsten und nachfragestärksten Relationen verbinden die Bade- und Kurorte der Region mit der Kreisstadt Bad Doberan und der Hansestadt Rostock:

- ▶ Relation Rostock – Ostseebad Nienhagen – Bad Doberan (Linie 119)
- ▶ Relation Rostock – Sievershagen/Hanstorf – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik (Linien 103, 104, 110, 121, 128)
- ▶ Relation Rostock – Bentwisch/Nienhagen – Graal Müritz (Linie 118)
- ▶ Relation Rostock – Bad Sülze (Linie 120a)

Regionalbusangebot Landkreis Bad Doberan / Güstrow ↔ Hansestadt Rostock

Derzeit bedienen 25 Regionalbuslinien die Stadt-Umland-Verbindungen, die überwiegend zum ZOB am Hauptbahnhof Rostock geführt werden (vgl. Anlage A-1). Hinzu kommen zwei Buslinien, die vorwiegend der Schülerbeförderung dienen, aber für alle Fahrgäste nutzbar sind. Neben dem ZOB werden weitere 56 für den regionalen Quelle-Ziel-Verkehr wichtige Haltestellen im Stadtgebiet von Rostock bedient. Nicht zum ZOB geführt werden folgende Linien:

- ▶ Linie 119 (Bad Doberan – HP Warnemünde Werft)
- ▶ Linie 119a (Bargeshagen / Elmenhorst – HP Lütten Klein)
- ▶ Linie 128 (Bad Doberan – Parkentin – Markt Reutershagen)
- ▶ Linie 202 (Ribnitz Damgarten – Graal Müritz – Hohe Düne Fähre)

Die Buslinie 33 zwischen Markt Reutershagen und Ostseepark Sievershagen wird als gemeinsames Angebot von RSAG und RvK betrieben.

Das Regionalbusangebot ist auf den Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehr ausgerichtet, aber nur zum Teil vertaktet. Vertaktet oder quasi starre Fahrpläne werden auf folgenden Linien im Stadt-Umland-Verkehr mit der Hansestadt Rostock angeboten:

- ▶ Linie 102 (Pustohl/Bützow – Rostock, ZOB), Abschnitt Stäbelow – Rostock)
- ▶ Linie 102a (Rostock, ZOB – Stäbelow – Rostock, Markt Reutershagen)
- ▶ Linie 118 (Graal-Müritz – Bentwisch, Hansecenter – Rostock)
- ▶ Linie 119 (Bad Doberan – HP Warnemünde Werft)
- ▶ Linie 119a (Bargeshagen / Elmenhorst – Lütten Klein Zentrum – HP L. Klein)
- ▶ Linie 121 (Rerik – Ostseebad Kühlungsborn – Bad Doberan – Rostock)
- ▶ Linie 123 (Broderstorf – Pastow / Kösterbeck – Broderstorf)
- ▶ Linie 128 (Bad Doberan – Parkentin – Markt Reutershagen)

Ausschließlich für die Schülerbeförderung sind folgende Linien eingerichtet:

- ▶ Linie 136 (Broderstorf – Kösterbeck – Roggentin – Rostock, Hüerbaasweg)
- ▶ Linie 137 (Lambrechtshagen - Rostock, Markt Reutershgn.-Sternwarte/CJD)

Von den 27 Regionalbuslinien, die an Werktagen verkehren, werden an Samstagen lediglich 9 und an Sonntagen 10 Regionalbuslinien bedient. Auf den an Wochenend- und Feiertagen bedienten Linien wird zusätzlich das Angebot ausgedünnt. So sinkt das Fahrtenangebot¹⁰ von 353 Fahrtenpaaren an Werktagen auf 95 Fahrtenpaare an Samstagen bzw. 22 Fahrtenpaare an Sonntagen.

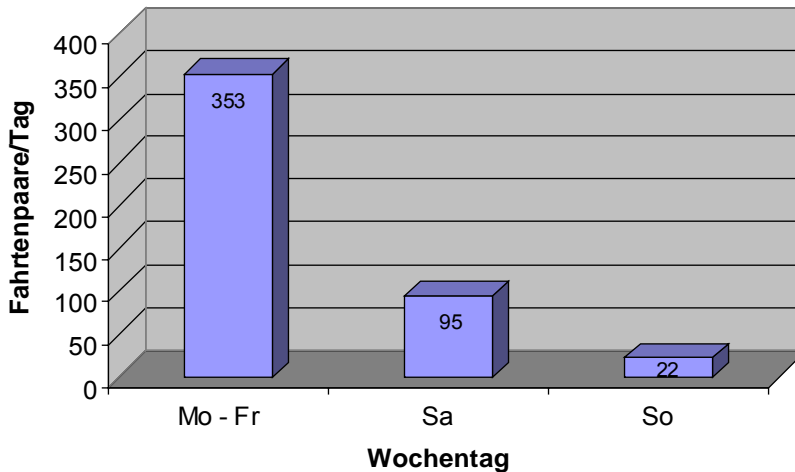


Abbildung 4: Fahrtenangebot (Anzahl Fahrtenpaare) beim Regionalbus nach Wochentagen (2004)

Die Angebotsreduzierung am Wochenende spiegelt sich auch in der Verteilung der Fahrtenhäufigkeit wider.

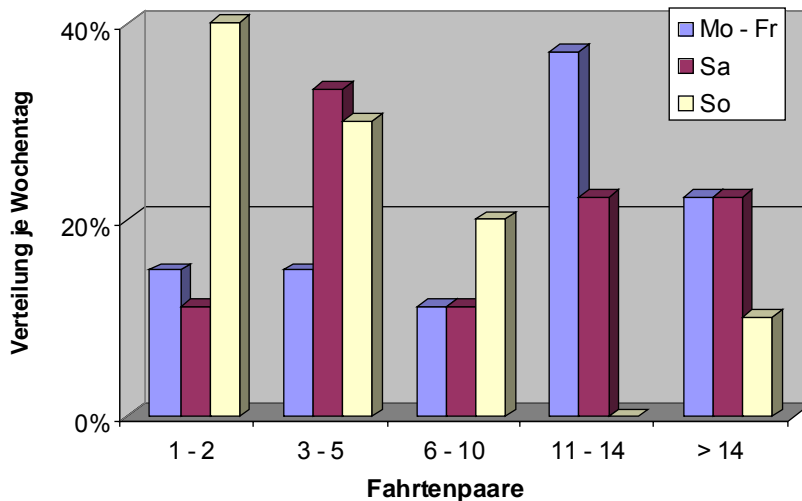


Abbildung 5: Verteilung der Fahrtenpaare beim Regionalbus nach Wochentagen (2004)

Regionalbusangebot Landkreis Bad Doberan ↔ Landkreis Güstrow

13 Regionalbuslinien werden für den Verkehr zwischen den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow (Stadt Güstrow, Laage, Gnoien) angeboten.

¹⁰ Ausgewertet wurde jeweils das Fahrtenangebot der Linie insgesamt (Stand 04.01.04), nicht nur das Angebot von/nach Rostock), inklusive der RSAG-Linien 23 und 33 sowie der alternativen Bedienungsangebote.

Regionalbusangebot Planungsraum ↔ sonstige angrenzende Landkreise

Gebietsübergreifende Regionalbusangebote bestehen in die Landkreise Demmin (6 Linien), Müritz (1 Linie) Nordvorpommern (5 Linien), Nordwestmecklenburg (1 Linie) und Parchim (3 Linien).

Insgesamt erbrachten die im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock tätigen Verkehrsunternehmen im Fahrplanjahr 2003/04 auf den gebietsüberschreitenden Linien innerhalb der Grenzen des Nahverkehrsraums rund 4,8 Mio. Fahrplankilometer. Hierbei nicht berücksichtigt ist die Betriebsleistung auf Regionalbuslinien, die ausschließlich innerhalb eines Landkreises verkehren sowie der Stadtverkehr Rostock. Ein geringer Teil der dargestellten Betriebsleistung entfällt auf Linien, die über den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock hinausgehen und diesen mit den angrenzenden Landkreisen (insbesondere Landkreise Demmin und Nordvorpommern) verbinden.

VU	Gebietsübergreifende Linien – Fahrplankilometer [T Fkm] / Jahr ¹			
	Hansestadt Rostock	Lk. Bad Doberan	Lk. Güstrow	Summe nach VU
RSAG	127,0	40,0	-/-	167,0
RvK	780,0	2.770,0	47,0	3.597,0
OVG	21,0	200,0	654,0	875,0
DVG	5,0	28,0	20,0	53,0
KVG	26,0	24,0	-/-	50,0
Schmidt&Co	6,5	27,0	-/-	33,5
Summe	965.500	3.089.000	721.000	4.775.500

¹ inkl. Anteile der Betriebsleistung auf Linien, die über den Nahverkehrsraum MMR hinausgehen

Tabelle 6: Gebietsübergreifende Regionalbuslinien innerhalb des Nahverkehrsraums MM/R – geschätzte Betriebsleistung 2003/04 nach Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaft

Von den überregionalen ÖPNV-Leistungen zwischen der Hansestadt Rostock und den Landkreisen, die auf das Gebiet der Hansestadt Rostock entfallen, erbringt die Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) mit rund 780.000 Fkm (2003/04) die mit Abstand größte Betriebsleistung. Gegenüber dem Jahr 1997 konnte dieses Angebot um ca. 26 % ausgeweitet werden.

3.2.2.3 Netzstruktur

Die Regionalbusse nutzen die Bushaltestellen und Sonderfahrstreifen (teilweise) in der Hansestadt Rostock. Zentraler Verknüpfungspunkt ist der ZOB am Hauptbahnhof, der sich im Besitz des Landkreises Bad Doberan befindet. Hier ist ein Übergang auf die Verkehrsmittel des Stadtverkehrs (Straßenbahn, Stadtbus), auf den SPNV und den SPFV möglich. Weitere bedeutende ZOB bestehen in Bad Doberan, Güstrow und Teterow.

3.2.2.4 Fahrzeuge

Im Stadt-Umland-Verkehr kommen unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz¹¹:

- ▶ Niederflur-Überlandlinienbusse (12-, 15-, 18-m-Ausführung)
- ▶ Standard-Überlandlinienbusse, Normalflur (12-, 15-, 18-m-Ausführung)
- ▶ Kombibusse, Normalflur (12-m-Ausführung)
- ▶ Kleinbusse (bei alternativer Bedienung)

Das Alter der Fahrzeuge ist sehr unterschiedlich. So liegt das Alter der von der RvK eingesetzten Fahrzeuge bei durchschnittlich 8,1 Jahre und schwankt dabei zwischen einem und 18 Jahren.¹² Das Alter der OVG-Fahrzeuge verteilt sich relativ gleichmäßig auf die Altersgruppen bis 4 Jahre, 5 – 8 Jahre und über 8 Jahre.

3.2.2.5 Veränderungen seit 1997

Das Regionalbusangebot wurde z. T. neu geordnet, verbunden mit einer Linienanzahlreduzierung. Das Angebot auf den zwischenzeitlich entfallenen Regionalbuslinien (z.B. 130, 453) wurde überwiegend in das heutige Linienangebot integriert.

3.2.2.6 Fazit

Das Regionalbusangebot wurde in den vergangenen Jahren an veränderte Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen angepasst. Auf nachfragestarken Relationen (z. B. nach Graal-Müritz oder nach Bad Doberan) besteht ein Taktangebot; ansonsten ist das Angebot weitgehend bedarfsorientiert auf den Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehr an Werktagen ausgerichtet. Für den Freizeitverkehr an Wochenendtagen wird nur auf wenigen nachfragestärkeren Relationen (z.B. Bäderlinien) ein ÖPNV-Angebot vorgehalten.

Die eingesetzte Fahrzeugflotte entspricht nicht auf allen Linien einem zeitgemäßen Standard. So kann die Niederflorausstattung im Regionalbusverkehr bisher nicht durchgängig gewährleistet werden.

¹¹ nach Angaben der RvK und der OVG

¹² gemäß Angaben der RvK (Stand 09/2003)

3.2.3 Fahrgastinformation

3.2.3.1 Begriffsdefinition

Fahrgastinformation im ÖPNV

- ▶ umfasst Informationen zu Fahrplan, Tarif, Beförderungsbedingungen, aktuellem Betriebszustand und vorgesehenen Betriebsänderungen;
- ▶ bezieht sich auf das Informationsangebot aus Sicht potenzieller und bereits vorhandener ÖPNV-Nutzer;
- ▶ kann vor Fahrtantritt und während der Fahrt erfolgen;
- ▶ kann statisch und/oder dynamisch aufbereitet werden.

3.2.3.2 Fahrplan- und Tarifauskunft

Alle für den Fahrgast wesentlichen Fahrplan- und Serviceinformationen werden im VVW-Verbundfahrplan zusammengestellt, der als Printmedium in Form eines Taschenfahrplans herausgegeben wird. Dieser enthält u. a. folgende Informationen:

- ▶ vollständiges Fahrplanangebot für das VVW-Gebiet
- ▶ Haltestellenverzeichnis
- ▶ gemeinsame Beförderungsbedingungen im VVW
- ▶ Tarifinformationen und Verkaufsstellen
- ▶ Service- und Ansprechpartner

Neben diesem umfassenden Informationsangebot werden die Fahrgäste auch gezielt zu wesentlichen Tarif-, Fahrplan- oder Linienänderungen mittels Falblättern (Flyer) informiert.

Über elektronische Informationsmedien bieten alle Verkehrsunternehmen ebenso wie der VVW eine eigene Internet-Seite an. Über diese Homepages stehen die o. g. Informationen ebenfalls zur Verfügung. Außerdem ermöglichen sie dem Nutzer, Verkehrsverbindungen elektronisch zu suchen und zeitnahe Information über Betriebsstörungen und Havarien abzurufen. Die Möglichkeit für eine persönliche Beratung ist sowohl beim VVW als auch bei allen anderen Verkehrsunternehmen mit der Einrichtung eigenständig betriebener Servicetelefone bzw. mit der Angabe einer E-Mail-Adresse gegeben. Darüber hinaus unterhalten die meisten Verkehrsunternehmen eigene Kundenzentren:

- ▶ RSAG-Kundenzentren, u. a. in der Innenstadt von Rostock, im Hauptbahnhof, in Lütten Klein, Dierkow und Reutershagen
- ▶ RvK-Kundenzentren am ZOB/Hauptbahnhof in Rostock, in Bad Doberan (Bahnhof und Stadtinformation), Heiligendamm und Kühlungsborn;

- ▶ DB AG an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten in Bützow, Güstrow, Kröpelin, Neubukow, Schwaan, Rostock Hbf und Warnemünde

Die Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG) und Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH unterhalten keine eigenen Kundenzentren.

Neben dem Kundenzentrum stehen im Stadtgebiet Rostock Informationspunkte zum ÖPNV-Angebot im VVW zur Verfügung (Reutershagen, Dierkower Kreuz).

3.2.3.3 Fahrgastinformation an Haltestellen

Für die Fahrgastinformation an Haltestellen gilt mit dem Haltestellenkonzept des VVW ein einheitlicher Standard zur Sicherstellung eines einheitlichen Informationssystems im gesamten VVW-Gebiet (vgl. Anlage A-2). Der Ausstattungsumfang ist abhängig von der Bedeutung der Haltestelle in der jeweiligen Haltestellenkategorie¹³. Im Grundstandard verfügen Haltestellen mindestens über folgende Informationen:

- ▶ Haltestellenmast mit Haltestellenzeichen, Name der Haltestelle, Liniennummer bzw. Fahrtzielbezeichnung (teilweise)
- ▶ Angaben zur Tarifzone sowie die Logos des / der bedienenden Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes
- ▶ Aushangfahrplan
- ▶ Liniennetz- und Tarifzonenplan
- ▶ Tarifinformationen

Im Stadtgebiet Rostock wurden in den vergangenen Jahren die Straßenbahnhaltestellen Lange Straße und Hauptbahnhof mit dynamisch-optischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) ausgerüstet. Gemeinsam mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem ermöglichen sie eine zeitnahe Fahrgastinformation über die aktuelle Abfahrtszeit und den aktuellen Betriebszustand (z. B. Verspätungen oder andere Textinformationen).

Am Südausgang des Hauptbahnhofs in Rostock befindet sich eine elektronische Anzeigentafel für die Regionalbusse am ZOB, die von der RvK betrieben wird.

3.2.3.4 Fahrgastinformation in Fahrzeugen

Die Ausstattung der im Nahverkehrsraum eingesetzten Fahrzeuge mit Einrichtungen zur Fahrgastinformation entspricht sowohl den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen (nach BOStrab bzw. BOKraft) und auch durchgängig den Empfehlungen des VDV.

¹³ Der Standard einer Haltestelle richtet sich nach der Kategorie, die der Haltestelle in Abhängigkeit von ihrer Verkehrsbedeutung zugewiesen wurde.

So verfügen alle S-Bahnen, Straßenbahnen und Busse, die im ÖPNV der Hansestadt Rostock zum Einsatz kommen, über folgende Informationseinrichtungen:

- ▶ optische und akustische Systeme zur Information über den Fahrtverlauf (Haltestellenansage und -anzeige)
- ▶ Liniennetzplan
- ▶ Informationsaushang zum Tarif

Die akustischen Haltestellenansagen sowie die kontrastreichen Anzeigen in Fahrzeugen kommen insbesondere der Nutzergruppe der Sehschwachen zugute.

Alle Regionalbusse sind im Fahrgastraum mit einem Liniennetzplan und einem Informationsaushang zum Tarif ausgestattet. Die Regionalbusse der RvK werden sukzessive mit einer Haltestelleninnenanzeige ausgerüstet.

3.2.3.5 Fazit

Das Angebot zu Fahrplan- und Tarifinformationen wird im Rahmen des VVW nach einheitlichen Grundsätzen gestaltet und ist für das gesamte VVW-Gebiet ausreichend informativ. Die Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen entspricht dem üblichen Standard und wird einheitlich durch die Verkehrsunternehmen im VVW sichergestellt. Zukunftsweisend sind die Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation an ausgewählten Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet von Rostock.

3.3 Bewertung des regionalen SPNV-/ÖPNV-Angebots / Schwachstellenanalyse

3.3.1 Bewertung der Bedienungsqualität

Bei der Bewertung der Bedienungsqualität im regionalen SPNV-/ÖPNV-Angebot ist zu berücksichtigen, dass der SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern regionale und überregionale Verkehrsfunktionen erfüllt.

Die überregionalen Schienenverbindungen Hamburg – Rostock – Stralsund (VDE 1), Rostock – Berlin und Schwerin – Güstrow – Stettin haben besondere Bedeutung für den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock, da sie die Region mit den Metropolen Hamburg, Berlin und Szczecin (Stettin) verbinden. Die Verbindungen werden zur Zeit teilweise oder ausschließlich mit SPNV-Produkten bedient, übernehmen jedoch auch überregionale Verkehrsfunktionen.

Der regionale SPNV (SPNV, S-Bahn) übernimmt gemeinsam mit dem ÖPNV (Regionalbus, Straßenbahn, Stadtbus) im hierarchisch strukturierten Netz die Zubringerfunktion zum überregionalen Schienenverkehr; daher wird er in die Bewertung der Bedienungs- und Beförderungsqualität einbezogen.

Netzhierrarchie

- ▶ Im Landkreis Güstrow wurde das Regionalbusangebot konsequent nach Erschließungs- und Verbindungsfunktion getrennt. Für Buslinien mit Verbindungsfunktion konnte so der Linienweg gestrafft und die Fahrzeit verkürzt werden. Die übrigen Buslinien erschließen auf kurzen Linienwegen die Fläche um die zentralen Orte, wo für diese Zubringerlinien auch die Verknüpfung mit den Verbindungslinien bzw. mit dem SPNV erfolgt. Die konsequent durchgesetzte Netzhierarchie ist eine wichtige Voraussetzung für ein schnelles und nutzerfreundliches ÖPNV-Angebot.
- ▶ Im Landkreis Bad Doberan ist die Funktionstrennung deutlich geringer ausgebildet. Hier erfüllen Regionalbuslinien oftmals zunächst beide Funktionen; erst bei der „Bündelung“ mehrerer Linien auf den Hauptrelationen nach Rostock erreichen diese eine Angebotsqualität, die ihrer Verbindungsfunktion entspricht. Verknüpfung der Linien untereinander sind selten. Diese Problematik ist vor allem im Westen des Landkreises Bad Doberan (um Kröpelin und Neubukow) sowie östlich von Sanitz zu beobachten. Eine wirkliche Netzhierarchie durch eindeutige Zuordnung von Linie und Funktion ist daher nicht erkennbar. Der Vorteil der Umsteigefreiheit zwischen Region und Zentrum wird dabei durch lange Reisezeiten als Folge der Flächenerschließung „erkauft“.

Flächenerschließung / Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen

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

Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete

- ▶ Die meisten Einwohner im Nahverkehrsraum können „ihre“ 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 einzelne, gut erreichbare SPNV-Haltestellen in Stadtnähe. Zusätzliche Potenziale in weiter entfernten Gebieten können vermutlich aufgrund der sich verschlechternden Reisezeitverhältnisse nicht aktiviert werden.

Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

- ▶ Angebote mit alternativen Bedienungsformen sind bislang erst auf einzelnen Linien im Stadtgebiet Rostock und im Landkreis Bad Doberan eingesetzt worden. Der Einsatz dieser vom Fahrgast zu bestellenden, d. h. nachfrage-gesteuerten Angebote hat sich auch auf nachfrageschwachen Linien im

gebietsübergreifenden Regionalverkehr bewährt (z. B. Flughafenlinie 127). Daher sollten alternative Bedienungsformen zukünftig verstärkt auch zu verkehrsschwachen Zeiten (Früh- und Spätverkehr, Wochenende) im gebietsübergreifenden Regionalverkehr zum Einsatz kommen, um zunächst einer weiteren Angebotsausdünnung entgegen zu wirken.

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 das dichte und vertaktete Fahrtenangebot auf nachfragestarke Zeiten und Relationen. Angebotslücken sind vor allem in den Tagesrandlagen und in Gebieten abseits des Verdichtungsbereichs von Rostock bzw. der größeren Städte in der Region vorhanden. Im Landkreis Güstrow werden zahlreiche Fahrten nur an einzelnen Wochentagen (z. T. unabhängig von der Schulzeit) angeboten.

3.3.2 Bewertung der Beförderungsqualität¹⁴

Schnelligkeit

- ▶ Auf Relationen zwischen zentralen Orten liegt das Reisezeitverhältnis ÖV : MIV oftmals deutlich unter dem Wert von 1,5. Hier steht meist ein gutes SPNV-Angebot zur Verfügung, das sich durch eine höhere Reisegeschwindigkeit und Vertaktung in den vergangenen Jahren zu einer Alternative zum Pkw entwickelt hat. Der Regionalbus erreicht auf diesen Relationen oft schlechtere Werte, hat jedoch überwiegend „nur“ Erschließungsfunktion.
- ▶ Außerhalb dieser Relationen, besonders in den Randbereichen des Nahverkehrsraums, erschließt meist nur der Regionalbus. Das fehlende SPNV-Angebot sowie die Erschließungsfunktion der Regionalbusse bringen für die Bewohner dieser Gebiete im Vergleich zum MIV überdurchschnittlich hohe und damit unattraktive ÖV-Reisezeiten mit sich.

Anschlussicherung

- ▶ Durch die Einrichtung des ITF-Taktknotens in Rostock Hauptbahnhof zur vollen Stunde kann die Anschlussicherung innerhalb des SPNV-Angebots sowie im Übergang zum Straßenbahnnetz, zum städtischen Busverkehr und zum Regionalbusverkehr am ZOB in Rostock gewährleistet werden. Darüber hinaus sollten zukünftig auch für das jeweils zur halben Stunde verkehrende SPNV-Verdichtungsangebot Anschlüsse zum SPNV (z. B. von / nach Berlin) und zum Regionalbus gesichert werden.
- ▶ An den Verknüpfungspunkten in der Region bestehen in der Regel keine akzeptablen fahrplanmäßigen Übergänge zwischen Regionalbus und SPNV.

¹⁴ Vgl. auch Anlage A-3.

Lediglich zwischen dem Stadtverkehr und dem SPNV-Angebot in Güstrow sind meist gut Anschlussbeziehungen vorhanden.

Umsteigehäufigkeit

- ▶ Direktverbindungen bestehen auf bedeutenden und nachfragestarken Relationen durch SPNV oder Direktfahrten im Regionalbus. Zur Vermeidung von Parallelverkehren und soweit dies für den Beförderungskomfort vertretbar ist, werden Umsteigebeziehungen zwischen Regionalbus und SPNV an ausgewählten Verknüpfungspunkten angeboten.
- ▶ Zielpunkte des Stadt-Umland-Verkehrs im Stadtgebiet Rostock werden vom Regionalbusverkehr z. T. direkt bedient. Die Feinverteilung im Stadtgebiet Rostock erfolgt über zahlreiche Verknüpfungspunkte zwischen Regional- und Stadtverkehr.

3.4 SPNV-/ÖPNV-Nachfrage

3.4.1 Nachfrageentwicklung 1997 – 2003

Die Verkehrsnachfrage im SPNV des Landes Mecklenburg-Vorpommern entwickelte sich in den Jahren 1995 bis 2000 sehr positiv.¹⁵ So stieg das Verkehrsaufkommen im SPNV in diesem Zeitraum um 7 % auf ca. 61.000 Fahrten an einem mittleren Werktag; die Verkehrsleistung stieg um 23 % auf ca. 1,62 Mio. Pkm an einem durchschnittlichen Werktag, was auf die Zunahme der durchschnittliche Reiseweite zurückzuführen ist. Im Jahr 2000 stagnierte die Verkehrsnachfrage auf dem Niveau von 1999.

Von dieser Entwicklung profitierten im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock alle SPNV-Relationen mit Ausnahme der Verbindung Rostock – Laage – Güstrow, die einen leichten Nachfragerückgang zu verzeichnen hat. Besonders hohe Fahrgastzuwächse hatten die folgenden Strecken:

- ▶ Rostock Hbf – Schwerin: +1.000 bis +2.000 Personenfahrten/Werktag
- ▶ Rostock Hbf – Stralsund: +1.000 bis +1.500 Personenfahrten/Werktag
- ▶ Rostock Hbf – Schwaan – Güstrow: +250 bis +500 Personenfahrten/Werktag

Die Optimierung des Verkehrsangebotes in der Ost-West-Relation nach Modernisierung der SPNV-Strecke Tessin – Rostock – Bad Doberan – Wismar sowie die Erweiterung des S-Bahn-Netzes in Richtung Güstrow haben einen wesentlichen Beitrag zur Abdeckung der gestiegenen Nachfrage geleistet. Besonders beim Ausbau der Musterstrecke Wismar – Rostock – Tessin zeigen die getätigten Investitionen deutlich positive Wirkungen.

¹⁵ Angaben sind ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007 entnommen.

		Reisende pro Tag	
		1996/97	2002/03
1. Rostock – Wismar	Reisende Strecke gesamt	1.740	2.150
	davon Reisende an/ab Rostock	1.070	1.380
	Ein- und Aussteiger in Bad Doberan	700	980
2. Rostock – Tessin	Reisende Strecke gesamt	550	1.300
	davon Reisende an/ab Rostock	440	1.060

Tabelle 7: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Musterstrecke Wismar – Rostock – Tessin

Eine Darstellung zur Verteilung der ÖPNV-Nachfrage im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock im Jahr 2003 enthält die Karte A-5.

3.5 Organisation des ÖPNV

3.5.1 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

Aufgabenträger für den regionalen sonstigen ÖPNV sind die Landkreise Bad Doberan und Güstrow. Sie setzen u. a. die Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot und sichern, soweit erforderlich, die Finanzierung (vgl. auch Abschnitt 8). Dies betrifft sowohl den lokalen ÖPNV der jeweiligen Gebietskörperschaft als auch den gebietsübergreifenden ÖPNV, der die über die Grenzen der kommunalen Gebietskörperschaften hinweg ausgerichtete Verkehrsnachfrage bedient. Die Hansestadt Rostock nimmt in ihrer Funktion als Gesellschafterin der Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) Einfluss auf das Angebot im regionalen sonstigen ÖPNV.

Die Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock nehmen die im Personenbeförderungsrecht formulierte unternehmerische Aufgabe des ÖPNV wahr. Hierbei sind sie für die technologische Vorbereitung und den organisatorischen Vorlauf der Betriebsleistungen, das Management, das Marketing sowie die eigentliche Verkehrsdurchführung, verbunden mit der Vorhaltung von Fahrzeugen, Personal und teilweise auch von Infrastruktur, verantwortlich. Das Verkehrsangebot im Regionalbusverkehr wird von fünf regionalen Verkehrsunternehmen und der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) erstellt:

- ▶ Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) (Linie 33 in Gemeinschaftskonzession mit der RvK sowie RSAG-Linie 23)
- ▶ Regionalverkehr Küste GmbH (RvK), Rostock (16 Linien + 2 Schülerlinien): Erstellung der Verkehrsleistung durch die RvK-Gesellschafter (VU)
- ▶ Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow GmbH (OVG), Güstrow (18 Linien)
- ▶ Kraftverkehrsgesellschaft Ribnitz-Damgarten GmbH (KVG) (1 Linie)
- ▶ Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG) (1 Linie)
- ▶ Peter Schmidt & Co Personenbeförderungs GmbH (1 Linie)

3.5.2 Kooperation im VVW

3.5.2.1 Organisation und Aufgaben des VVW

Auf der Ebene der Verkehrsunternehmen wurde im März 1997 der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW) gebildet. Er nimmt im Auftrag der Verkehrsunternehmen eine Koordinierung verkehrlicher und tariflicher Aspekte für den ÖPNV auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock und der Landkreise Bad Doberan und Güstrow vor. Ziel ist es, Leistungsangebote aller ÖPNV-Verkehrsunternehmen im Planungsraum „Mittleres Mecklenburg / Rostock“ zu koordinieren.

Im Aufsichtsrat des VVW sind die drei genannten Gebietskörperschaften vertreten. Gesellschafter im VVW sind die nachfolgend genannten Verkehrsunternehmen:

- ▶ Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)
- ▶ DB Regio AG, Regionalbereich Mecklenburg-Vorpommern
- ▶ Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH (OME)
- ▶ Regionalverkehr Küste GmbH (RVK)
- ▶ Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG)
- ▶ Weiße Flotte GmbH
- ▶ antaris Seetouristik und Wassersport GmbH
- ▶ Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH

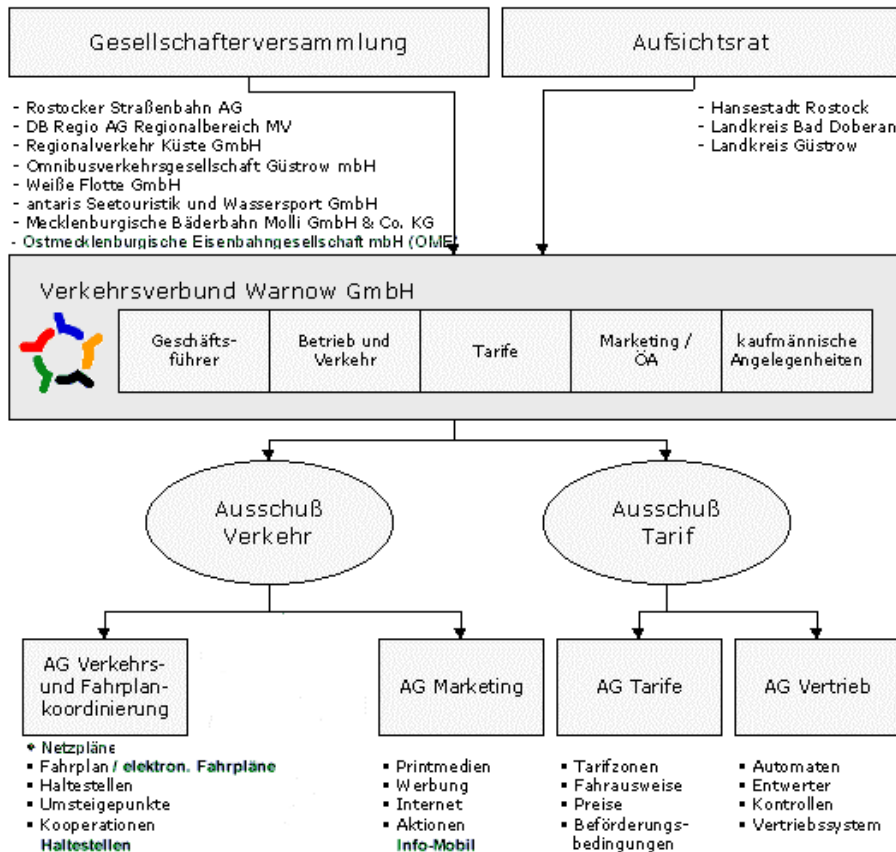


Abbildung 6: Organisationsstruktur im VWV¹⁶ (Stand: 31.12.2003)

Mit der Koordination der Leistungsangebote soll der ÖPNV in der Region als eine attraktive Alternative zum Autoverkehr sowohl für bereits vorhandene, aber auch für potenziell neue Fahrgäste aufgewertet werden, in dem die Nutzungshindernisse innerhalb des ÖPNV-Systems soweit wie möglich abgebaut werden.

Der VWV übernimmt daher die folgenden Aufgaben:

- ▶ Koordination und Moderierung der Abstimmung der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Ausschüsse und Arbeitsgruppen zu Fragen
 - ▶ des Verkehrsangebots und der Tarifgestaltung,
 - ▶ des Vertriebs und des Verbundmarketings.
- ▶ Übernahme von Tätigkeiten im Auftrag der Verkehrsunternehmen:
 - ▶ Herausgabe eines einheitlichen Verbundfahrplanhefts
 - ▶ Tarifbeantragung
 - ▶ Zusammenführung der Fahrgastinformations-Standards der Unternehmen zu einem gemeinsamen Standard
 - ▶ Umsetzung des Verbundmarketings

¹⁶ Quelle: Homepage des Verkehrsverbundes Warnow GmbH

3.5.2.2 Tarifstruktur im VVW

Das Tarifzonenmodell des VVW unterteilt das Tarifgebiet in 18 Zonen

- ▶ Zone 1 – 3: Stadtzonen Hansestadt Rostock (Zentrum, Nordwest, Nordost)
- ▶ Zone 4 und 6: Fährzonen Hansestadt Rostock
- ▶ Zone 7 – 12 / 14 – 18: Zonen für die Landkreise Bad Doberan und Güstrow
- ▶ Zone 13: Stadtzone Güstrow

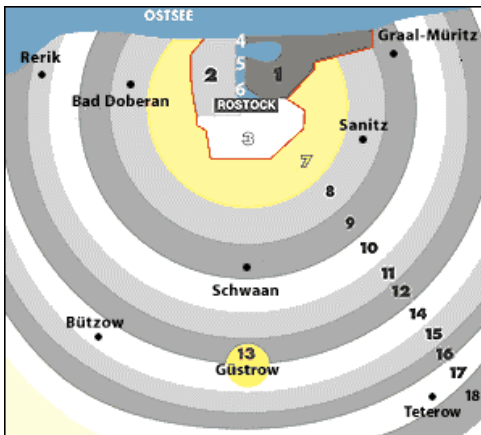


Abbildung 7: Tarifzonenmodell im Verkehrsverbund Warnow (VVW)

Tarifstruktur in der Region und im aus-/einbrechenden Verkehr nach / von Rostock

Die Tarifzonen in der Region sind, mit Ausnahme der Stadtzone Güstrow, ringförmig um Rostock herum angelegt. Ein Fahrschein ist grundsätzlich für die Zahl der befahrenden Zonen zu lösen. Eine Ausnahme besteht, wenn ein und dieselbe Zone mehrfach befahren wird, z. B. von Zone 9 über Zone 8 nach Zone 9 (sog. Rösselsprung); in diesem Fall ist die mehrfach befahrene Zone nur einmal zu lösen.

Die meisten Gemeinden im Nahbereich von Rostock liegen in der Tarifzone 7 (Ausnahme: Mönchhagen, Rövershagen), so dass für Fahrten zwischen diesen Gemeinden und der Hansestadt Rostock meist nur zwei oder drei Tarifzonen zu durchfahren sind. Ein Fahrausweis "Gesamtnetz VVW" umfasst zusätzlich zum "Gesamtnetz HRO" auch alle Zonen der Region.

Das Fahrausweissortiment des VVW umfasst:

- ▶ Einzelfahrausweise (u. a. auch Kurzstreckenkarten)
- ▶ Zeitkarten für eine oder mehrere Zonen (Tageskarte, Wochenkarte, Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte)
- ▶ Gesamtnetzkarte VVW
- ▶ Angebote für besondere Kundengruppen (z. B. Ermäßigungen für Kinder/Jugendliche, Sozialhilfeempfänger, Schüler, Azubis; Studenten Gruppen)

Inhaber von Monatskarten können montags bis freitags ab 19 Uhr und an Wochenenden ganztägig einen Erwachsenen und zwei Kinder oder bis zu drei Kinder

kostenlos mitnehmen. Die Mitnahmeregelung gilt nicht für ermäßigte Zeitkarten. Die Monatskarten sind unter Beachtung der Tarifbestimmungen übertragbar.

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich in allen Verkehrsmitteln im gesamten VVW-Gebiet möglich, kann aber durch den Besetzungsgrad oder die Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge eingeschränkt sein. Für die Fahrradmitnahme ist eine ermäßigte Einzel- oder Tageskarte zu lösen.

Tarifstruktur im Stadtgebiet Rostock

Die Tarifzonen in Rostock unterteilen das Stadtgebiet in drei Flächenbereiche, die sich um die Unterwarnow gruppieren. Grundsätzlich gilt im Stadtgebiet Rostock das gesamte VVW-Fahrscheinsortiment, im Hinblick auf die Anforderungen an einen großstädtischen ÖPNV gelten aber einige Besonderheiten, z. B. gilt für Fahrten mit Einzelfahrscheinen und Tageskarten innerhalb des Stadtgebiets nur eine Tarifstufe.

Die folgenden Fahrausweise gelten nur innerhalb des Gesamtnetzes Rostock:

- ▶ „KombiTicket“ aus Eintrittskarte oder Veranstaltungsausweis und Fahrausweis (u. a. FußballTicket, TheaterTicket, Hotel-Ticket, Rostock-Card);
- ▶ Semesterticket, gültig für Studierende mit einem gültigen Studentenausweis der Universität Rostock sowie der Hochschule für Musik und Theater Rostock (Grundlage: Vereinbarung zwischen dem VVW und den Hochschulen)
- ▶ Schülerticket

Beim Erwerb einer Monatskarte oder eines Schülertickets sowie im Semesterticket ist die Fahrradmitnahme innerhalb des Stadtgebiets von Rostock enthalten.

Tarifkooperationen über das VVW-Gebiet hinaus

Tarifkooperationen, die über das Verbundgebiet des VVW hinausgehen, bestehen mit dem Verkehrsunternehmen Schmidt & Co, der KVG und der Demminer Verkehrsgesellschaft bezüglich der Anerkennung von Zeitkarten des VVW. Darüber hinaus bestehen Tarifkooperationen im SPNV, die unabhängig vom VVW-Tarif und nur in den dort eingesetzten Verkehrsmitteln gelten:

- ▶ Mecklenburg-Vorpommern-Ticket: gültig von montags bis freitags ab 9 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztägig auf allen SPNV-Strecken in Mecklenburg-Vorpommern und auf den Strecken Herrsburg – Lübeck-Travemünde Strand und Schwanheide – Hamburg einschließlich Großraum Hamburg und für Fahrten nach Stettin (Szczecin)
- ▶ Schüler-Ferien-Ticket Mecklenburg-Vorpommern: gültig während der Sommerferien im gesamten Land Mecklenburg-Vorpommern.
- ▶ Schönes-Wochenende-Ticket: gültig an Wochenendtagen in den SPNV-Produkten der DB AG zum Hinein- und Hinausfahren in das Verbundgebiet.
- ▶ Mehrtages-Fahrradkarte: gültig im ein- und ausbrechenden VVW-Verkehr.

Die Hansestadt Rostock bezuschusst den Fahrpreis der Fähre „Warnemünde – Hohe Düne“ für die Einwohner von Markgrafeneheide, Hohe Düne, Hinrichshagen, Wiethagen und Torfbrücke.

3.5.2.3 Fazit

Der VVW-Tarif wurde mit allen Verbundunternehmen umgesetzt und gilt somit einheitlich im Stadtgebiet von Rostock und seinem Umland sowie in allen Verkehrsmitteln, die im Stadt-Umland-Verkehr zum Einsatz kommen. Den Fahrgästen im Verbundgebiet ist es damit möglich, zu einem einheitlichen Tarif das für sie jeweils vorteilhafte Verkehrsmittel zu wählen.

3.6 Finanzierung des ÖPNV

3.6.1 Betriebskosten und -erlöse

Im Zeitraum von 1997 bis 2003 wurde die Betriebsleistung, d. h. das Fahrplanangebot, im sonstigen ÖPNV des Nahverkehrsraums um 14 % ausgeweitet. Hiervon profitierten besonders die Nutzer der Regionalbusverkehre. Im gleichen Zeitraum stiegen die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen um lediglich 7 %, also deutlich unterproportional zur Leistungsausweitung (vgl. Tabelle 8).

	Fahrplankilometer im Jahr [T Fkm/a]		Betriebskosten im Jahr [T€a]	
	1997	2003	1997	2003
RSAG - Straba und Bus	8.474,0	8.530,7	29.351	27.881
RvK - Regionalbus (gesamt)	2.874,0	3.596,7	6.191	7.082
<i>Anteil im Stadtgebiet HRO</i>	617,0	780,0	1.197	1.645
Weißer Flotte - Fähre	31,7	33,6	1.035	1.867
antaris - Fähre	12,4	13,6	128	188
OVG - Regionalbus (gesamt)	2.658,0	3.873,0	6.077	8.577
Summe	14.050,1	16.047,6	42.782	45.595

Tabelle 8: Betriebsleistung und -kosten im sonstigen ÖPNV – Vergleich 1997 zu 2003

Den Betriebskosten der Verkehrsunternehmen standen Einnahmen in Höhe von 62,2 Mio. EURO in 1997 (ohne OVG) und von 68,3 Mio. EURO im Jahr 2003 (mit OVG) gegenüber. Als positiv ist hierbei die Entwicklung bei den sonstigen Unternehmenserträgen im handelsrechtlichen Sinn zu bewerten, die u. a. auch Zuweisungen der Aufgabenträger (z. B. FAG-Mittel des Landkreises Bad Doberan) sowie Erträge aus der Verlustübernahme (sog. Querverbund in der Hansestadt Rostock) beinhalten. Sie konnten um rund ein Drittel¹⁷ reduziert werden.

¹⁷ 1997: 30.889 T€ (ohne OVG) zu 2003 21.275 T€ (mit OVG) bzw. 20.621 T€ (ohne OVG)

Finanzierungsquelle (VU im sonstigen ÖPNV)	Einnahmen in T€	
	1997 (ohne OVG)	2003 (mit OVG)
Betriebserlöse (Umsatzerlöse)	26.752	41.507
<i>davon:</i>		
<i>Erlöse aus Beförderungsentgelten</i>	20.012	29.346
<i>Ausgleich verbundbedingter Verluste</i>	2.455	3.088
<i>gesetzliche Ausgleichszahlungen + Erstattungen</i>	4.284	9.072
sonstige betriebliche Erträge aus GVFG und Landeszuschüssen für Invest.	4.554	5.069
Erträge aus Regionalisierungsmitteln für die Bestellung von SPNV-Leistungen	k. A.	460
sonstige Unternehmererträge im handelsrechtlichen Sinn	30.889	21.275
Summe	62.195	68.310

Tabelle 9: Einnahmen der Verkehrsunternehmen im sonstigen ÖPNV - Vergleich 1997 zu 2003

3.6.2 Infrastruktur

Zwischen 1997 und 2003 wurden im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock rund 350 Mio. EURO in Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur investiert, davon allein 304 Mio. EURO in ortsfeste Infrastrukturanlagen (zzgl. Ausbau der SPNV-Strecke Wismar – Rostock Tessin mit 82 Mio. EURO) Investitionsschwerpunkte waren die Verbesserung von Zugangsstellen und Haltepunkten im ÖPNV (z. B. Rostock Hauptbahnhof), die Straßenbahnerweiterung in Rostock und die Verbesserung der betrieblichen Infrastruktur der Verkehrsunternehmen (Betriebshöfe und Werkstätten).

Für die Finanzierung der Maßnahmen standen Fördermittel des Landes und des Bundes zur Verfügung.

Investitionen in ...	Mio. €
ortsfeste Infrastruktur	303,8
Fahrzeuge	45,3
Summe	349,1

Tabelle 10: Investitionsvolumen Infrastruktur 1997 – 2003

3.6.3 Verkehrsverbund

Mit der Einführung des Verbundtarifs im VVW wurden die bestehenden „Haustarife“ der einzelnen Verkehrsunternehmen ersetzt. Dies führte bei den Verkehrsunternehmen zu Einnahmeverlusten als Folge der sogenannten Durchtarifizierung und der Tarifharmonisierung.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt den Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen zur Kompensation dieser verbundbedingten Einnahmeverluste .

4 Prognose der Entwicklung von Raum- und Bevölkerungsstruktur

4.1 Zentralörtliche Funktionen

Gegenwärtig wird das Raumentwicklungsprogramm Mecklenburg Vorpommern neu aufgestellt, um den geänderten rechtlichen und strukturellen Rahmenbedingungen im Land Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang hat der Regionale Planungsverband Mittleres Mecklenburg / Rostock einen Beschluss über die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms gefasst.

Bei der Fortschreibung des Raumentwicklungsprogramms wird auch eine Anpassung des Systems der Zentralen Orte diskutiert, wonach es zukünftig nur noch die Stufen Oberzentrum, Mittelzentrum und Grundzentrum (bisher Unterzentrum) geben wird. Die bisherigen Stufen „Mittelzentrum mit Teilfunktion“ und ländlicher Zentralort werden voraussichtlich entfallen.

Rostock bleibt auch zukünftig das Oberzentrum im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock. Als Mittelzentren sind die Kreisstädte Bad Doberan und Güstrow, die Stadt Teterow sowie unmittelbar angrenzend der Mittelbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten ausgewiesen. Die Festlegung der Grundzentren in der Region erfolgt im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg / Rostock unter Beachtung der im Landesraumentwicklungsprogramm festgeschriebenen Einstufungskriterien.

In welchem Umfang sich hier Veränderungen ergeben, ist derzeit noch nicht bekannt. Es wird deshalb in allen Aussagen des Regionalen Nahverkehrsplans Mittleres Mecklenburg / Rostock von den Festsetzungen des gültigen Regionalen Raumordnungsprogramms der Region MM/R ausgegangen.

4.2 Entwicklung der Bevölkerungsstruktur

Einwohner und Erwerbstätige am Wohnort

Die differenzierte 3. Landesprognose¹⁸ geht davon aus, dass die Bevölkerung im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock bis zum Jahr 2010 um rund 5 % auf ca. 406.000 Einwohner abnimmt. Am stärksten von dieser Entwicklung betroffen sein wird der Landkreis Güstrow (-9%); deutlich geringere Verluste verzeichnen der Landkreis Bad Doberan (-3 %) und die Hansestadt Rostock (-4 %).

¹⁸ RPV MMM/R Erste Ergebnisse der für die Planungsregion MM/R regionalisierten / kreislich differenzierten 3. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung M-V

In dieser Entwicklung spiegelt sich der sich weiter abschwächende Suburbanisierungsprozess im Umland von Rostock ebenso wider, wie der Bevölkerungsrückgang in den ländlich strukturierten Bereichen.

Die Zahl der Erwerbstätigen orientiert sich an der Einwohnerentwicklung in der Altersgruppe der 16 – 65-jährigen und ist ebenfalls rückläufig. Infolge der demographischen Entwicklung nimmt der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung leicht ab.

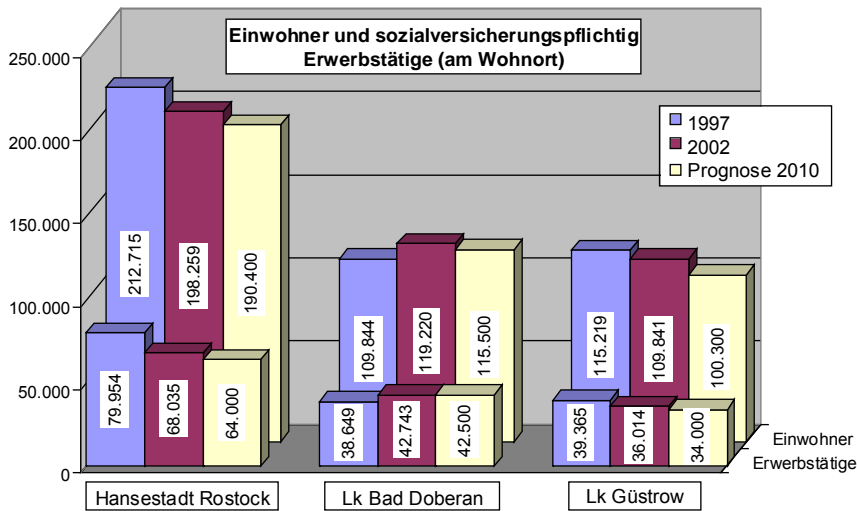


Abbildung 8: Entwicklung der Einwohner und Erwerbstätigen im Nahverkehrsraum MM/R 1997 - 2010

Beschäftigte am Arbeitsort

Bei der Prognose der Beschäftigten bzw. der Arbeitsplätze wird angenommen, dass sich der Trend der vergangenen Jahre in leicht abgeschwächter Form fortsetzt. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nimmt damit von ca. 142.600 im Jahr 2002 um 3 % auf rund 139.000 im Jahr 2010 ab. Auch von dieser Entwicklung wird der Landkreis Güstrow (-7 %) am stärksten betroffen sein, während die Hansestadt Rostock ihre Arbeitsplatzzahl voraussichtlich stabilisieren wird.

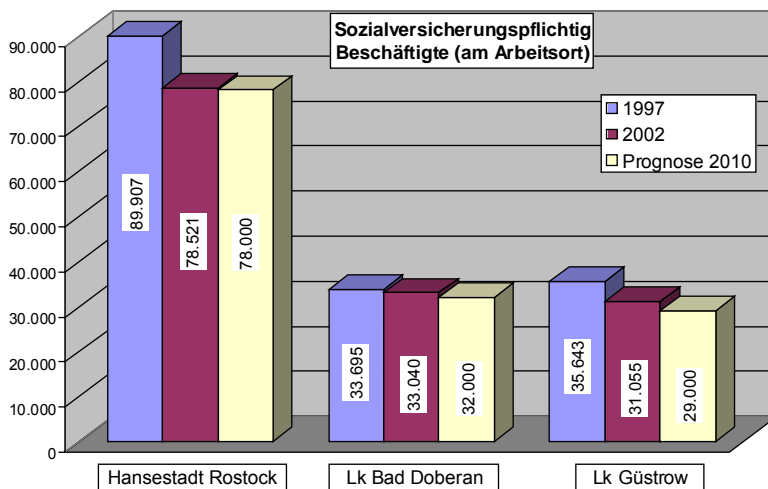


Abbildung 9: Entwicklung der Beschäftigten im Nahverkehrsraum MM/R 1997 – 2010

Als Folge der räumlichen Entflechtung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen sowie der unterschiedlichen Entwicklung von Erwerbstätigen und Beschäftigten wird die Zahl der Berufspendler im Nahverkehrsraum bis 2010 zunehmen, was zu einer steigenden Bedeutung der ÖPNV-Angebote im Stadt-Umland-Verkehr führt.

Schüler (allgemein bildende Schulen ohne Berufsschulen)

Der negative Trend der vergangenen Jahre bei der Entwicklung der Schülerzahlen wird nur allmählich zum Stillstand kommen. Damit nimmt die Schülerzahl im Nahverkehrsraum zunächst weiter ab auf rund 34.000 Schüler (-28 %) bis 2009/10. Bei den Berufsschülern als potenzielle ÖPNV-Nutzer fällt der Rückgang voraussichtlich weniger ausgeprägt aus. Diese Entwicklung verläuft in allen Gebietskörperschaften ähnlich. Im gebietsübergreifenden Regionalverkehr haben Schulpendler zwar nur eine untergeordnete Bedeutung, dennoch bestehen gerade zwischen Rostock und dem Landkreis Bad Doberan auf einigen Relationen ausgeprägte Schulpendlerströme.

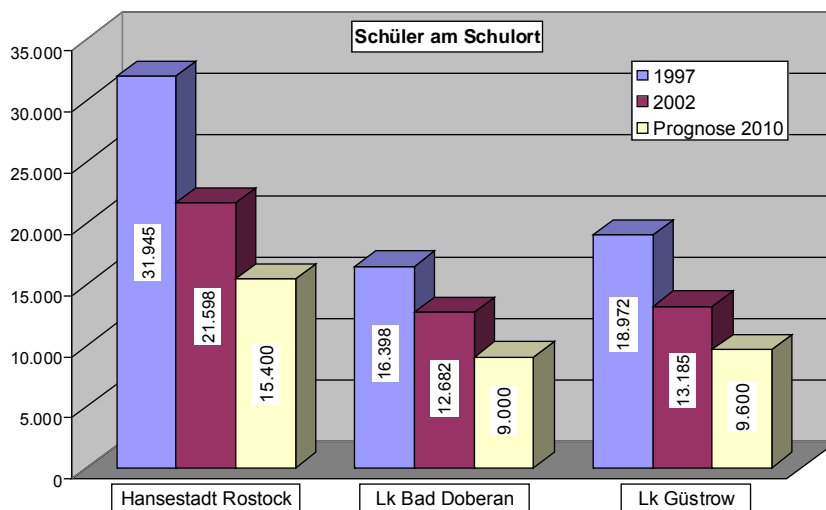


Abbildung 10: Entwicklung der Schülerzahlen im Nahverkehrsraum MM/R 1997 – 2010

Tourismus

Der Tourismus im Nahverkehrsraum verzeichnete in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung. So wurden in der Saison 2002/03¹⁹ in der Region insgesamt rund 1,3 Mio. Gästeankünfte und 4,7 Mio. Übernachtungen gezählt. Gegenüber der vorhergehenden Saison ist dies eine Steigerung bei den Gästeankünften von 18 % und bei den Übernachtungszahlen sogar von 30 %. Der Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock zählt damit zu den dynamischsten Tourismusregionen im Land. Von dieser Entwicklung profitierten insbesondere die Seebäder entlang der Ostseeküste im Landkreis Bad Doberan, aber auch die Hansestadt Rostock mit dem Seebad Warnemünde und der zunehmenden Bedeutung des Städtetourismus.

¹⁹ Zeitraum November 2002 bis Oktober 2003

In den kommenden Jahren dürfte sich der Trend weiter fortsetzen, da dem Tourismus eine hohe Bedeutung als Wirtschaftsfaktor beigemessen wird und eine weitere Ausweitung der Beherbergungskapazitäten in der Region geplant ist. Eine genaue Abschätzung der Entwicklung ist jedoch nur schwer möglich, da diese Nachfragegruppe eine hohe Preis- und Witterungssensibilität (verfügbares Budget, Witterungsentwicklung) aufweist.

5 Qualitätsstandards für den regionalen ÖPNV

5.1 Ziele und Grundsätze

5.1.1 Ziele der Qualitätsstandards

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind die Gebietskörperschaften verpflichtet, räumlich und zeitlich differenzierte Nahverkehrsstrategien zu entwickeln und die zugehörigen Leistungs- und Qualitätsparameter in Form von Mindestbedienstandards zu definieren. Erklärtes Ziel dabei ist es, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten.

Die Mindeststandards bilden somit die Grundlage für die vorgesehene Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots von SPNV und sonstigem ÖPNV. Hierbei sind jedoch die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit als wesentliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Neben der künftigen Angebotsgestaltung im ÖPNV sind die Qualitätsstandards aber auch eine wesentliche Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sowie die Kontrolle in der Leistungserbringung. Dies bezieht sich auf die zu erwartende Wettbewerbssituation im ÖPNV und die damit verbundene Sicherstellung der ÖPNV-Angebotsqualität im Wettbewerb.

Der Nahverkehrsplan gibt den Gebietskörperschaften in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV die Basis bei der Planung und Vergabe bzw. bei einer zukünftigen Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen. Er definiert die Rahmenbedingungen für die Leistungsbeschreibungen, enthält aber nicht im Detail alle möglichen oder zu fordernden Leistungsmerkmale für das ÖPNV-Angebot.

Die Qualitätsstandards für das Stadtgebiet der Hansestadt Rostock werden im Teil B gesondert definiert, da für das Oberzentrum teilweise andere Qualitätsstandards gelten müssen.

5.1.2 Grundsätze zur Gestaltung der Qualitätsstandards

Erschließungsgrundsatz

Zu erschließen sind alle Orte mit zusammenhängender Bebauung, die mehr als 200 Einwohner oder als Sondergebiete (Tourismus, Gewerbe- und Ausbildungsstandorte u. ä.) eine vergleichbare Verkehrserzeugung aufweisen.

Ein Ort gilt als erschlossen, wenn 80 % dieser Personen in den Einzugsbereichen von Haltestellen wohnen oder dort beschäftigt sind.²⁰

Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten ist aufgrund der vorhandenen Siedlungsstruktur (Einzelstandorte) unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht generell möglich. Orte mit weniger als 200 Einwohner sind jedoch, soweit dies möglich und betriebsorganisatorisch vertretbar ist, in das ÖPNV-Angebot einzubeziehen. Hierbei sollte auch das „Halten nach Bedarf“ bzw. „Halten auf Wunsch“ an Haltestellen, die nicht regelmäßig bedient werden, verstärkt genutzt werden.²¹

Systematik der Qualitätsmerkmale

Qualitätsstandards werden definiert, um einerseits die Ziele der angestrebten ÖPNV-Qualität festzulegen, andererseits, um das bestehende Angebot konkret untersuchen zu können und Maßnahmen abzuleiten. Die entsprechenden Qualitätsmerkmale können in zwei Gruppen eingeteilt werden:

- ▶ Kriterien der Bedienungsqualität (räumliche und zeitliche Erschließung sowie Bedienungsformen),
- ▶ Kriterien der Beförderungsqualität (bauliche, technische und organisatorische Ausgestaltung).

Folgende Qualitätsmerkmale werden betrachtet:

Kategorie	Merkmal
Bedienungsqualität – Verkehrerschließung	Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen
	Erreichbarkeit ausgewählter Zielgebiete
	Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
Bedienungsqualität – Angebotsqualität	Bedienungshäufigkeit
	Marktgerechte Angebotsdifferenzierung (Einsatz alternative Bedienungsformen)
Beförderungsqualität	Schnelligkeit
	Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
	Beförderungskomfort: Fahrzeugausstattung Platzangebot
	Umsteigequalität: Anschlussicherung Umsteigehäufigkeit
	Fahrgastinformation
	Tarif- und Vertriebssystem
	Kundenbetreuung/Service
	Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur
	Umwelt

Tabelle 11: ÖPNV-Qualitätsmerkmale

²⁰ entspricht VDV-Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“

²¹ „Halten auf Wunsch“ ist in der Hansestadt Rostock nach 20 Uhr auch zwischen den Haltestellen möglich; dabei sind die Regelungen der StVO einzuhalten.

Soweit dies möglich und sinnvoll ist, werden die Merkmale anhand von Messgrößen quantitativ beschrieben. Andere Merkmale lassen sich sinnvoll nur qualitativ beschreiben. Hier werden Standards, die als Ziel für die weitere Entwicklung des ÖPNV dienen sollen, definiert und Möglichkeiten zu ihrer Einhaltung aufgezeigt.

Die verwendeten Zeiträume HVZ, NVZ und SVZ definieren sich wie folgt:

	Montag - Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
HVZ (Hauptverkehrszeit)	6.00 – 7.30 Uhr (1. HVZ) 14.00 – 18.00 Uhr (2. HVZ)	-/-	-/-
NVZ (Nebenverkehrszeit)	7.30 – 19.00 Uhr (außerhalb HVZ)	-/-	-/-
SVZ (Schwachverkehrszeit)	vor 6.00 Uhr nach 19.00 Uhr	ganztägig (während Betriebszeit ¹)	ganztägig (während Betriebszeit ¹)

¹ Die Betriebszeit ergibt sich aus den Anforderungen an den Mindestbedienungsstandard (vgl. 5.2.4)

Die mittägliche Schülerverkehrsspitze ist ggf. gesondert berücksichtigt.

Für das Gebiet der Hansestadt Rostock gelten in Abhängigkeit von den dort festgelegten Verkehrsgebieten andere Zeiträume

Raumordnerischer Ansatz

Die Aufgabenträger im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock verfolgen das Ziel, für alle Städte und Gemeinden innerhalb des Nahverkehrsraums ein ausgewogenes und finanzierbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Eine Angebotsgestaltung, die im ganzen Kreisgebiet identische Bedienungshäufigkeiten vorsieht, ist unrealistisch. Dies wäre – wenn man das Angebot auf den derzeitigen Hauptrelationen nicht deutlich verschlechtern möchte – mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden. Andererseits kann auch nicht die derzeitige ÖPNV-Nachfrage das einzige Kriterium für die Bedienungsqualität sein.

Die nachfolgend beschriebenen Untersuchungsmerkmale beziehen sich teilweise auf die Betrachtung von Quelle-Ziel-Relationen, wie beispielsweise die Untersuchung der Schnelligkeit oder der Fahrtenhäufigkeiten. Um hier zu einem abgestuften Qualitätsstandard zu kommen, werden die Relationen entsprechend ihrer Bedeutung im Achsenkonzept, im zentralörtlichen Gefüge der Raumordnungsplanung sowie der resultierenden Verkehrsnachfrage kategorisiert.

Um das Angebot entsprechend der Siedlungsstruktur einteilen und bewerten zu können, ist eine Untergliederung und Charakterisierung des Raumes notwendig, die begrifflich am raumplanerischen Ansatz ausgerichtet ist und drei Bedienungskategorien unterscheidet. Die bisherige Einteilung des Netzes in Achsen und Bedienungsgebiete bzw. Zubringerlinien (vgl. NVP 97) wird dabei soweit wie möglich berücksichtigt. Unterschieden wird zwischen Achsen, Verbindungen und Verflechtungen:

- ▶ **Achsen** verlaufen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der überregionalen Achsen mit hoher Gesamtverkehrsnachfrage.
- ▶ **Verbindungen:** Die ländlichen Zentralorte und Unterzentren werden in der Kategorie „Verbindungen“ an das ÖPNV-Netz angeschlossen und sowohl mit den zugeordneten höherrangigen Zentren als auch untereinander verbunden, soweit ein Bedarf besteht. Tourismusschwerpunkte sollten aufgrund ihrer zumindest saisonalen Bedeutung während der Saisonzeiten ebenfalls in dieser Kategorie angeschlossen werden.
- ▶ **Verflechtungen:** Sie erschließen alle sonstigen Wohn- und Gewerbestandorte (soweit sie mit vertretbarem Aufwand bedient werden können) und verbinden diese mit den zugeordneten Zentren sowie auch untereinander. Sie schaffen damit eine weitgehend flächendeckende Grundversorgung im gesamten Nahverkehrsraum. Auch im Bereich von Achsen und Verbindungen ist häufig zusätzlich eine Bedienung in der Kategorie Verflechtung erforderlich. Eine ÖPNV-Linie kann dabei durchaus beide Kategorien bedienen, soweit dies mit dem jeweils höherrangigen Qualitätsstandards vereinbar ist; zum Teil erfolgt aber auch eine Aufgabentrennung (z. B. Schiene / Bus).

Für die Bedürfnisse des ÖPNV in der Hansestadt Rostock wird ein ähnlicher Ansatz auf der Grundlage von Verkehrsgebieten und der Netzhierarchie (Hauptachse, Zubringer, Feinverteilung) gewählt (vgl. Teil B). In den Nahverkehrsplänen 1997 entsprechen Achsen und Verbindungen weitgehend den Achsen und die Verflechtungen den Bedienungsgebieten.

5.2 Qualitätsmerkmale der Bedienungsqualität

5.2.1 Fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen im ÖPNV

Alle Siedlungsstandorte sollen – unter Berücksichtigung der Wohnstandortgröße – innerhalb der folgenden Luftlinienentfernung zur nächsten Haltestelle im sonstigen ÖPNV bzw. zum nächsten Bahnhof oder SPNV-Haltepunkt liegen:

	sonstiger ÖPNV	SPNV
Zentrum / zentraler Ort	400 m (= 7 min)	600 m (= 10 min)
Ländlicher Raum	600 m (= 10 min)	1.000 m (= 17 min)

Tabelle 12: maximale Einzugsradien und Zugangszeiten von Haltestellen (VDV-Richtwerte)

Direkte und schnelle Verbindungen können in der Regel nur auf Kosten der Erschließung geschaffen werden. Daher ist bei Siedlungsbereichen im Einzugsbereich einer Schienenverbindung ein längerer Zugangsweg zumutbar. Die Angaben beziehen sich auf den Luftlinienradius. Bei der Bemessung des Radius ist berücksichtigt, dass der Weg zur Haltestelle für den Fußgänger nicht geradlinig

verläuft, sondern ein Umweg von durchschnittlich etwa 20 % veranschlagt werden muss. Daraus ergeben sich durchschnittliche Gehzeiten von maximal 7 bzw. 10 Minuten zu Bushaltestellen und 10 bzw. 17 Minuten zu Bahnhöfen. Allerdings wirken sich auch Straßenführung und Topographie auf die Zugangszeiten aus.

Für das Stadtgebiet HRO gelten weitere Differenzierungen (vgl. Teil B).

5.2.2 Erreichbarkeit der Zentren

Hinsichtlich der Erreichbarkeit werden maximale Reisezeiten für den ÖPNV definiert, innerhalb derer ein Fahrgast die jeweiligen Versorgungszentren aufsuchen kann. Hierfür wurden die VDV-Richtwerte als Basis ausgewählt.

Ausgehend von den Siedlungsgebieten sollte die erforderliche Beförderungszeit im SPNV und im sonstigen ÖPNV (Fahrzeit im Verkehrsmittel zzgl. der benötigten Umsteigezeiten) in das nächstgelegene Unterzentrum²² maximal 30 Minuten, in das nächste Mittelzentrum maximal 50 Minuten und in das nächste Oberzentrum Rostock maximal 80 Minuten nicht übersteigen.

Relation	nach zugeordnetem...		
	Unterzentrum / ländlicher Zentralort	Mittelzentrum / MZ mit Teilfunktion	Oberzentrum
von Siedlungsgebiet...	30 min	50 min	80 min

Tabelle 13: maximale Beförderungszeiten im SPNV / sonstigen ÖPNV

Die maximale Reisezeit zwischen Siedlungsgebiet und zentralem Ort ergibt sich aus der Summe der maximalen Beförderungszeiten (vgl. Tabelle 13) und den maximalen Zugangszeiten zu den Haltestellen (Tabelle 12).

5.2.3 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Zum Übergang vom Individualverkehr (MIV, Radverkehr) auf den ÖPNV dienen P+R- und B&R-Anlagen. Einzurichten sind diese Anlagen vor allem an überörtlich bedeutsamen Haltestellen, bei denen der Einzugsbereich über die fußläufige Entfernung hinausgeht. Dies ist an den meisten SPNV-Haltestellen der Fall. Bei Bushaltestellen sind die Anlagen nur in Einzelfällen sinnvoll. (Zur baulichen Gestaltung vgl. Abschnitt 5.3.8)

Eine gute Anbindung an das Straßen- und (Rad-) Wegenetz, eine ausreichende Kapazität und eine nutzerfreundliche bauliche Gestaltung sowie eine auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmte ÖPNV-Bedienung bilden die Voraussetzung für eine intensive Nutzung.

²² Unterzentren und ländliche Zentralorte sowie vollgültige und teilfunktionale Mittelzentren werden in der Untersuchung gleich behandelt, da sie sich in ihrer raumordnerischen Wirkung nicht unterscheiden

5.2.4 Mindestbedienungsstandard / Bedienungshäufigkeit

5.2.4.1 Vorbemerkung

Die Bedienungshäufigkeit nimmt innerhalb der Bedienungsmerkmale eine Schlüsselstellung ein. Richtwerte für diese Größe werden anhand der Außer-Haus-Aktivitäten der ÖPNV-Nutzer hergeleitet. Es werden vier Aktivitäten unterschieden:

- ▶ **Ausbildung:** Wege vom und zum Ausbildungsort
- ▶ **Beruf:** Wege von und zur Arbeitsstelle
- ▶ **Versorgung:** Wege zu Einkaufszwecken, sowie Erledigungen bei Ämtern und Behörden, Arztbesuche und ähnliches
- ▶ **Freizeit:** Wege zu Freizeitaktivitäten (Sport, Naherholung, Besuch in Museen, Kinos, Gaststätten und vieles mehr)

Der ÖPNV kann nicht alle Mobilitätsbedürfnisse in gleichem Maße befriedigen. Im Bereich Ausbildung und Beruf, wo täglich gleiche Wege zur gleichen Zeit durchgeführt werden und die Nachfrage gebündelt auftritt (dies ist vor allem im Schülerverkehr der Fall), kann am ehesten ein attraktives Angebot geschaffen werden. Im Bereich Versorgung und stärker noch im Bereich Freizeit liegen räumlich und zeitlich sehr differenzierte Fahrtwünsche vor, so dass nicht überall und jederzeit ein gleichwertiges Angebot geschaffen werden kann. Von besonderer Bedeutung ist hier auch die saisonal bedingte Nachfrage im Tourismus. Im Regionalverkehr liegt der Schwerpunkt der Nachfrage im Ausbildungsverkehr, im Nahbereich von Rostock kommen Berufspendler sowie Freizeit- und Versorgungsverkehr hinzu. Aus der Verknüpfung der unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Ausprägung der Aktivitäten ergibt sich, wann in den jeweiligen Bedienungskategorien Fahrten stattfinden sollen.

Die angegebenen Bedienungsstandards sind als Richtwerte zu verstehen. Maßgebend sind hier die erreichbaren Fahrgastpotenziale, so dass in Einzelfällen auch Abweichungen von den genannten Werten möglich sein sollen. Auf Relationen mit ausreichendem Nachfragepotenzial können die angemessenen Bedienungsqualitäten über den dargestellten Zielwerten liegen.

Bei den Bedienungshäufigkeiten ist auch der SPNV zu berücksichtigen. Für das Stadtgebiet HRO gelten gesonderte Standards, siehe Teil B

5.2.4.2 Achsen

Auf den **Achsen** soll montags bis freitags fast durchgehend eine mehrfache Bedienung stattfinden. Hier ist eine Vertaktung, zumindest aber eine Angebotsabstimmung bei einer Bedienung durch mehrere Linien anzustreben. Auch abends und an Wochenenden sind Fahrten anzubieten

Achse Zeitlage	Mo - Fr		Sa		So	
	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt
vor 06.30	x		x		x	x
06.30 – 08.30	xx	(x)				
08.30 – 12.00	x	x	x	x		
12.00 – 14.00	x	x				
14.00 – 16.00	x	xx	x	x		
16.00 – 19.00	x	xx				
19.00 – 22.00	x	x				
nach 22.00		x				

XX: mehrfache Bedienung (mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr)
 X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt)
 (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrt nur bei hinreichender Nachfrage)

Tabelle 14: Mindestbedienungsstandard „Achse“

Soweit Achsen durch den SPNV bedient werden, ist gemäß ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2007 an allen Wochentagen ein Angebot im 1-h-Takt bzw. 2-h-Takt vorgesehen.

5.2.4.3 Verbindungen

Auf den **Verbindungen** soll ebenfalls eine mehrfache Bedienung vorhanden sein. In den Nebenverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende können allerdings vereinzelte Bedienungslücken auftreten. Bei einer Bedienung durch mehrere Linien ist eine Angebotsabstimmung anzustreben oder – soweit die Nachfrage dies rechtfertigt – ggf. auch eine Vertaktung des Angebots. Bei der Anbindung von Tourismusschwerpunkten sollte das Bedienungsmuster saisonal an die Bedürfnisse angepasst werden (vgl. auch Abschnitt 5.2.4.7).

Verbindung Zeitlage	Mo - Fr		Sa		So	
	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt
vor 06.30	x		(x)		(x)	(x)
06.30 – 08.30	xx					
08.30 – 12.00	x	x	x	x		
12.00 – 14.00	x	x				
14.00 – 16.00	x	xx	(x)	(x)		
16.00 – 19.00	x	xx				
19.00 – 22.00	(x)	x				
nach 22.00						

XX: mehrfache Bedienung (mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr)
 X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt)
 (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrt nur bei hinreichender Nachfrage)

Tabelle 15: Mindestbedienungsstandard „Verbindung“

5.2.4.4 Verflechtungen in der Region

Bei den **Verflechtungen in der Region** konzentriert sich die Bedienung zwar auf die nachfragestarken Zeiten im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Dennoch ist die Mindestfahrtenzahl bezogen auf die Ortsgrößenklasse so definiert, dass neben Schulen und Arbeitsstätten auch Gesundheitseinrichtungen, Verwaltungen sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen erreicht werden können. Bei der Netz- und Fahrplangestaltung ist darauf zu achten, dass die zum Lebensunterhalt notwendigen Fahrten in den entsprechenden Tageszeitlagen und an besonderen Wochentagen (Markttag, Behördentag) durchgeführt werden können.

Verflechtung Ortsgröße Zeitlage	Mo - Fr							
	< 200 Ew*)		≥ 200 Ew		≥ 500 Ew		≥ 1.000 Ew	
	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt	Hin-fahrt	Rück-fahrt
vor 06.30			x		x		x	
06.30 – 08.30	(x)		x		x		x	
08.30 – 12.00					x	x	x	x
12.00 – 14.00				x		x	x	x
14.00 – 16.00		(x)		x	x	x	x	x
16.00 – 19.00						x		x
19.00 – 22.00								x
*) Bedienungsstandard gilt bei der Erschließung von Orten, für die nach dem Erschließungsgrundsatz nicht in jedem Fall eine Bedienung sichergestellt werden muss. XX: mehrfache Bedienung (mehrere Fahrten bzw. Taktverkehr) X: Grundversorgung (mindestens eine Fahrt) (X): eingeschränkte Bedienung (Fahrt nur bei hinreichender Nachfrage)								

Tabelle 16: Mindestbedienungsstandard „Verflechtung in der Region“ nach Ortsgrößenklasse (Mo – Fr)

Aufgrund der Tatsache, dass die definierten Standards insbesondere für die Sicherung eines angemessenen Mindestangebots im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr definiert wurden, sollten diese Bedienungsstandards auf Verflechtungen grundsätzlich sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Wochentagen gelten.

Das ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen an Wochenend- und Feiertagen ist bedarfsabhängig zu gestalten. Dabei sollten zunächst die Einsatzmöglichkeiten von nachfragegesteuerten, alternativen Bedienungsformen geprüft werden, bevor an Schultagen kein Linienbusangebot angeboten wird. Konkrete Vorschläge zur Gestaltung des Fahrtenangebots an Wochenenden sind im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans auf der Grundlage der definierten Relationen, Netzgliederungen und Mindestbedienungsstandards in Detailuntersuchungen zu entwickeln.

5.2.4.5 Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock

Die **Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock** weisen ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen den Wohnstandorten in den Gemeinden im Nahbereich der Hansestadt Rostock, die raumordnerisch dem Siedlungskörper der Hansestadt zuzuordnen sind, und den Arbeits- oder Ausbildungsplätzen in der Hansestadt Rostock auf. Zudem übernimmt die Hansestadt für diese Gemeinden alle zentralörtlichen Funktionen.

Ein gegenüber den Verflechtungen in der Region höherer Bedienungsstandard gilt daher für Gemeinden im Nahbereich (bzw. im Umland) der Hansestadt Rostock

- ▶ mit mindestens 2.000 Einwohnern und
- ▶ einem Auspendleranteil in die Hansestadt Rostock von mehr als 40%.

Mit diesem Bedienungsstandard wird ein abgestufter Übergang zwischen den Bedienungsstandards in den Stadtrandbereichen von Rostock einerseits und auf Verflechtungen in der Region andererseits geschaffen.

	Verflechtung Nahbereich Rostock
1. HVZ	1-h-Takt
2. HVZ	1-h-Takt
NVZ	bedarfsgerecht, flexibel
SVZ	bedarfsgerecht, flexibel

Tabelle 17: Bedienungsstandard „Verflechtung im Nahbereich Rostock“

5.2.4.6 Bedienungsstandard der Stadtverkehre in Güstrow und Bützow

Für die Stadtverkehre in Güstrow und Bützow ist der Bedienungsstandard gemäß Tabelle 18 sicherzustellen. Ein- und ausbrechende Regionalbuslinien sind innerhalb des Stadtgebietes möglichst optimal in den Stadtverkehr zu integrieren.

	Stadtverkehr Güstrow		Stadtverkehr Bützow
	Hauptrelationen	Nebenrelationen	
1. HVZ	10-/20-min-Takt	bedarfsgerecht, flexibel	1-h-Takt
NVZ	20-/30-min-Takt		
SVZ	bedarfsgerecht, flexibel		-/-

Tabelle 18: Bedienungsstandard Stadtverkehre Güstrow und Bützow

5.2.4.7 Empfehlungen zur Ausgestaltung der Bedienungsstandards

Auf Achsen und nach Möglichkeit auch auf Verbindungen ist die Einrichtung von **Taktverkehren** ein wesentlicher Baustein zur Schaffung kundenfreundlicher Angebote. Das Taktsystem auf diesen Verbindungen soll sich grundsätzlich am Taktraster 30 - 60 - 120 Minuten orientieren. Zur optimierten Verknüpfung mit dem SPNV können Abweichungen vom Takt bei nicht (stündlich) vertakteten SPNV-Angeboten möglich sein. Sollte eine Vertaktung aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein, ist zumindest eine Angebotsabstimmung anzustreben.

Gemäß § 42 PBefG ist die **Schülerbeförderung** auch zukünftig in den Linienverkehr zu integrieren; dabei ist gegebenenfalls die Fahrtenhäufigkeit wegen besonderer schulischer Belange, sonstiger rechtlicher Belange oder aus Kapazitätsgründen entsprechend zu erhöhen (vgl. auch Abschnitt 5.3.3.2).

Die **Fremdenverkehrsorte und Tourismusschwerpunkte** sollten in einer für Gäste und Touristen akzeptablen Qualität im ÖPNV erreichbar sein. Auch touristisch interessante Ziele sollen für Tagestouristen an das ÖPNV-Angebot angebunden werden. Im Freizeitverkehr und für die Naherholung ist eine Mindestqualität zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele sowie eine Vernetzung von Tourismusgebieten mit dem Ziel, neue Fahrgäste zu gewinnen, anzustreben. Dabei ist auch hier grundsätzlich zu prüfen, ob auch in nachfrageschwächeren Zeiten eine akzeptable Angebotsqualität durch den Einsatz nachfragegesteuerter alternativer Bedienungsformen wirtschaftlich gestaltet werden kann.

Bei der Angebots- und Fahrplangestaltung ist zu beachten, dass

- ▶ saisonale Unterschiede ein zeitlich und räumlich unterschiedliches Angebot rechtfertigen können;
- ▶ auch in der schulfreien Zeit, am Wochenende und in den Abendstunden Bedienungsangebote in akzeptabler Qualität zur Verfügung stehen;
- ▶ eine leicht verständliche, transparente und zumindest während der Saisonzeiten kontinuierliche Fahrplangestaltung anzustreben ist, die dem orts- und systemunkundigen Fahrgast die Nutzung erleichtert.

Bei **größeren Veranstaltungen** ist eine ausreichende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV durch Angebote im Gelegenheitsverkehr anzustreben.

5.2.5 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung

Eine schwache Auslastung bei Regionalverkehren begründet sich zumeist darin, dass das Angebot nicht an den Nachfragewünschen ausgerichtet werden kann. Gebündelte Nachfrage tritt in den Zeiten der Schülerbeförderung auf, weswegen hier der Einsatz von Linienbussen i. d. R. auch wirtschaftlich sinnvoll ist. In den

übrigen Zeiten tritt die Nachfrage z. T. nur vereinzelt und zu unterschiedlichen Zeiten auf. Für diese Nutzer ist das Busangebot mit wenigen Fahrten über den Tag hinweg unattraktiv, da Hin- und Rückfahrten zu den gewünschten Zeiten nicht in ausreichender Zahl angeboten werden können. Als alternative Verkehrsmittel steht den potenziellen Fahrgästen oftmals ein privater Pkw zur Verfügung. Zudem haben Regionalbusverkehre in einwohnerschwachen Räumen aus Gründen des betrieblich günstigsten Einsatzes und aufgrund der unterschiedlichen Nachfragewünsche in vielen Fällen eine umwegige Linienführung und einen unübersichtlichen Fahrplan. Das ohnehin niedrige Fahrgastpotenzial kann somit auch nur in geringem Maße abgeschöpft werden.

Eine wirtschaftlichere Bedienung kann in vielen Fällen durch ein marktgerechtere Angebotsgestaltung erreicht werden, die den Anforderungen an den ÖPNV in diesen Gebieten gerechter wird und es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig ermöglicht, seiner Pflicht zur ÖPNV-Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Hierzu sind die Fahrten im Regionalbusverkehr zu identifizieren, die nicht oder nur gering nachgefragt werden, und diese nach Möglichkeit durch **nachfragegesteuerte alternative Bedienungsformen** zu ersetzen.

Wesentliche **Merkmale alternativer Bedienungsformen** sind:

- ▶ die zeitliche Flexibilisierung, d. h. der Einsatz erfolgt nachfragegesteuert, in der Regel nach Anmeldung eines Fahrtwunsches (auf Bestellung);
- ▶ die räumliche Flexibilisierung, d. h. es muss kein fester Linienweg bestehen (z. B. Richtungsbandbetrieb) oder aber ein fester Linienweg wird aufgrund der Fahrtwünsche nur abschnittsweise bedient; im Gegensatz zum Taxibetrieb erfolgt jedoch eine Bündelung der Fahrtwünsche, soweit dies möglich ist;
- ▶ die Fahrzeuggröße, die an die geringe Nachfrage angepasst ist (z. B. Einsatz von Kleinbussen oder Großraumtaxi);
- ▶ die wirtschaftliche Optimierung, da
 - ▶ nur die tatsächlich nachgefragten, d. h. bestellten, Fahrten des Fahrplanangebots realisiert werden,
 - ▶ nur die nachgefragten Punkte angefahren und damit nicht der gesamte Linienweg sondern oftmals nur ein Teilweg befahren werden muss,
 - ▶ die Fahrzeugkapazität auf die Fahrgastzahl abgestimmt werden kann.

Übliche **Betriebsformen von alternativen Bedienungsformen** sind:

- ▶ *Bedarfslinienbetrieb*: Fahrstrecke und Fahrplan liegen, wie im konventionellen Linienbetrieb, fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- ▶ *Richtungsbandbetrieb*: Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Der Ausstieg erfolgt entweder an Haltestellen oder vor

der Haustür. Der Richtungsbandverkehr erfolgt ebenfalls nach Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranzen). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwunschanmeldungen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.

- **Flächenbetrieb:** Unterschieden wird zwischen den Bedienungsformen Haltestelle-zu-Haltestelle und Haustür-zu-Haustür. Somit bilden alle bedarfsbedienten Haltestellen oder die Haustüren innerhalb eines definierten Gebiets eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche (Anmeldung!) ergibt. Ein fester Fahrplan existiert nicht.

Für die Angebote, die sich aus zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung kombinieren lassen, hat sich in der Praxis noch keine einheitliche Namensgebung (Produktname) durchgesetzt. Üblicherweise werden Alternative Bedienungsformen als „Anruf-Sammeltaxi“ oder „Anrufbus“ bezeichnet; im Landkreis Bad Doberan beispielsweise kommen „Anruf-Linien-Fahrzeuge“ zum Einsatz. Produktname und Betriebsform sind jedoch oftmals nicht identisch. Daher sollte zunächst (unabhängig vom späteren Produkt- bzw. Marketingnamen) auf die in Tabelle 19 gewählten Bezeichnungen zurückgegriffen werden, die sich hinsichtlich Bedienungsform, Fahrplanbindung, Anmeldung, Ein- und Ausstieg unterscheiden.

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linien-Bus (Bürgerbus)			
Bedarfslinie	mit	mit	L-Bus (Bürgerbus)			
Richtungsband	mit	mit	R-Bus			R-AST
			R-AST			
Fläche	ohne	mit			F-Bus	
					Taxi	

AST = Anruf-Sammel Taxi (R-AST entspricht *Anruf-Sammeltaxi* und *Anruf-Bus* gem. AltBedFRL M-V

■ = Kombination nicht existent oder relevant

Quellen: BMBF-Forschungsprojekt „AMABILE“ – Systematisierung von ABF. PTV. Karlsruhe, 2004. Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFLR) vom 05.01.2000.

Tabelle 19: Suchschema für Angebote Alternativer Bedienungsformen im ÖPNV

Faktoren, die die **Wirtschaftlichkeit von Alternativen Bedienungsformen** beeinflussen, ergeben sich sowohl aus der gewählten Betriebsform (realisierter Fahrtweg, Haustürbedienung, Fahrzeuggröße), der vorhandenen Nachfrage (Anzahl der abgerufenen Fahrten, Möglichkeiten zur Bündelung von Fahrtwünschen), den Tarifregelungen (z. B. Komfortzuschlag für Haustürbedienung) sowie den vertraglichen Regelungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen (Verkehrsmarkt, ortsübliche Taxitarife, Vergütung von Bereitschaftszeiten, Dispositionsregelungen). In der Praxis betragen die Kosten von Alternativen Bedienungsformen je realisierten Kilometer mit Fahrgastbesetzung ca. 40 – 70 % der Kosten je Fahrplankilometer im konventionellen Linienbetrieb. Unter

der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrplanangebot bei Alternativer Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr deutlich ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind.

Vor der Umstellung konventioneller Linienangebot auf alternative Bedienungsangebote ist daher differenziert zu untersuchen,

- ▶ ob und in welcher Größenordnung mit der Einführung alternativer Bedienungsformen das bestehende bzw. das zukünftige ÖPNV-Potenzial erreicht werden kann;
- ▶ welche der möglichen Betriebsformen aufgrund der jeweiligen Raum-, Verkehrsnetz- und Nachfragestruktur geeignet erscheinen, z. B. Integration in das verbleibende Angebot im konventionellen Linienverkehr;
- ▶ ob die Umstellung wirtschaftlich vertretbar ist.

Allgemeine Empfehlungen sind dabei nicht möglich. Bereits bestehende alternative Bedienungsformen sind zu berücksichtigen, abzustimmen und ggf. zu integrieren (z. B. bestehende Schülerbeförderung mit Taxifahrzeugen). Einen wesentlichen Einfluss auf ein Bedienungskonzept bzw. das „Zeitfenster“ für die alternative Bedienung hat dabei auch die Organisation der Schülerbeförderung im Linienverkehr, die sich unmittelbar aus der Schulentwicklungsplanung und den Schulanfangs- bzw. -endzeiten ergibt.

5.3 Qualitätsmerkmale der Beförderungsqualität

Grundsätzlich ist von annähernd gleichen Standards im Stadt- und Regionalbusverkehr auszugehen, da die Verkehrsleistung dem Fahrgast als koordiniertes Gesamtpaket anzubieten ist. Qualitätsbrüche zwischen dem Stadtverkehr und dem Regionalverkehr sind weitestgehend auszuschließen. Dies gilt für Fahrzeuge und Haltestellen und die Betriebsdurchführung gleichermaßen, wobei die Haltestellenausstattung innerhalb der VVW-Unternehmen geregelt ist. Zu beachten sind insbesondere die Rahmenbedingungen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG).

5.3.1 Schnelligkeit (Reisezeitverhältnis IV/ÖV)

Neben der absoluten Reisezeit, wie sie bei der Erreichbarkeit der Zentren betrachtet wird, ist auch die Fahrzeit im Verhältnis zum Pkw für die Attraktivität und Qualität des ÖPNV wichtig. Die Funktionen des ÖPNV sind auf den einzelnen Relationskategorien unterschiedlich. Auf den Achsen steht eine schnelle Direktverbindung im Vordergrund, auf den Verflechtungen hingegen ist die Feinerschließung vorrangig, was größere Umwege der ÖPNV-Linien und damit längere Reisezeiten bedingen kann.

Daher soll die Reisezeit im ÖPNV auf Achsen nicht mehr als 50 % über derjenigen des Pkw liegen. Auf Verbindungen sollte die Reisezeit nicht mehr als das Doppelte und auf Verflechtungen nicht mehr als das 2,5 -fache der Pkw-Reisezeit betragen.

Relationskategorie	Achse	Verbindung	Verflechtung
Richtwert			
Reisezeit-Verhältnis ÖPNV¹ / MIV²	max. 1,5	max. 2	max. 2,5

¹ = Fahrzeit + Umsteigezeit + Zugangszeit + Abgangszeit

² = Fahrzeit (+ Parkplatzsuchzeit) + Zugangszeit + Abgangszeit

Tabelle 20: Grenzwerte für das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV

Die Schnelligkeit des sonstigem ÖPNV ist insbesondere auch abhängig vom Verkehrsfluss. Im Fall von Staubildung in der HVZ ist zu beachten, dass durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen oder ggf. Bevorrechtigungen des ÖPNV die Reisegeschwindigkeit verbessert wird.

5.3.2 Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und die zuverlässige Bedienung sind unerlässlich für eine hohe Beförderungsqualität. Hierfür sind folgende Punkte zu sichern (VDV: Beschreibung der Beförderungsqualität im Busverkehr, 1996):

- ▶ Reserve-Vorhaltung von Fahrzeugen
- ▶ Pufferzeiten bei der Umlaufplanung
- ▶ Funkverbindung zur Koordination bei Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf
- ▶ Störungsbehandlung und -behebung

Auf staugefährdeten Straßenabschnitten sind die Möglichkeiten zur Einrichtung und Freihaltung von Busspuren sowie Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen für Busse unter Beachtung der gesamten Verkehrssituation zu prüfen.

Für die Zuverlässigkeit des ÖPNV ist der Einsatz von zuverlässigem Wagenmaterial sowie eine hinreichende Fahrermotivation und Kontrolle durch die ausführenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Außerdem ist ein Störfallmanagement zu gewährleisten, welches Reaktionsausmaß und Reaktionszeit bei Umleitungen, Ersatzverkehr, vorübergehender Betriebs-einstellung bestimmt. In diesem Zusammenhang sollte die Störungsanfälligkeit des Bussystems und der Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten im täglichen Betrieb dokumentiert werden, um gezielt Gegenmaßnahmen definieren zu können (Beschleunigungsmaßnahmen, Abstimmung von Fahrplänen, Pufferzeiten, Maßnahmen zur Staureduzierung, etc.).

5.3.3 Beförderungskomfort

5.3.3.1 Gestaltung und Ausrüstung von Fahrzeugen

Allgemeine Anforderungen an Fahrzeuge im Regionalverkehr

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den „Annerkannten Regeln der Technik“, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Zusätzlich wird die Berücksichtigung der VDV-Mitteilungen „Kundenorientierter und behindertengerechter ÖPNV – Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)“ empfohlen.

Derzeit sind im VVW noch keine einheitlichen Qualitätskriterien für Fahrzeuge vorhanden, die den unterschiedlichen Anforderungen in verschiedenen Räumen des Verbundes gerecht werden. Bei der Neubeschaffung haben Fahrzeuge daher dem jeweiligen „Stand der Technik“ zu entsprechen. Daneben sollten insbesondere folgende Aspekte stärkere Beachtung finden:

- ▶ Verbesserung der passiven Sicherheit
- ▶ Verbesserung des Reisekomforts (Sitzplatzgestaltung, Mitnahmemöglichkeiten von Gepäck und Fahrrädern, Klimatisierung, Fahrkomfort)
- ▶ Reduzierung von negativen Umwelteinflüssen (Senkung des Rohstoff- und Energieverbrauchs, der Abgas-, Schall- und Erschütterungserzeugung)

Im Kontext der Einführung flexibler Bedienungsformen im Regionalverkehr ist zudem eine geeignete Aufteilung der Fahrzeugflotte in unterschiedliche Fahrzeuggrößen zu fördern.

Grundsätzlich ist bei der **Außengestaltung der Fahrzeuge** eine gute Erkennbarkeit auch unter ungünstigen Umgebungsbedingungen zu gewährleisten. Werbeaufdrucke dürfen die gute Wahrnehmbarkeit der Türbereiche nicht beeinflussen. Alle eingesetzten Fahrzeuge sind außen mit der Liniennummer zu kennzeichnen (vorne, seitlich und hinten). Zusätzlich ist das Fahrtziel anzuzeigen (vorne und seitlich).

Zur Verbesserung der **Einstiegs- und Innenraumgestaltung** werden folgende **Mindestvorgaben verbindlich** festgelegt:

- ▶ Omnibusse müssen mindestens einen breiten Einstieg besitzen, der einen schnellen Fahrgastwechsel ermöglicht und durch den ein Rollstuhl²³ oder ein Kinderwagen (möglichst ohne fremde Hilfe) geschoben werden kann. Zudem müssen auch Behinderte im Rollstuhl den Omnibus nutzen können. Gegebenenfalls sind die Fahrzeuge mit ausfahrbaren Rampen auszurüsten.

²³ Anforderung aus dem Behindertengleichstellungsgesetz BGG

- ▶ Omnibusse müssen mindestens eine Steh- bzw. Mehrzweckfläche besitzen, auf der ein normaler Kinderwagen, ein Rollstuhl kleineres Gepäck oder ggf. ein Fahrrad Platz findet. Türöffner müssen visuell gut wahrnehmbar und mit Fingern gut ertastbar sein.
- ▶ Omnibusse, die ausschließlich im Stadtverkehr eingesetzt werden, müssen dem Niederflurstandard (mit Kneeling) entsprechen, wenn dem nicht wichtige Gründe (z. B. besonders schlechter Straßenzustand oder andere bauliche Zwänge) entgegenstehen.
- ▶ In Omnibussen sind mindestens Liniennetz- und Tarifinformationen erkennbar auszuhängen. Bei neubeschafften Omnibusse sind darüber hinaus Einrichtungen zur optischen und akustischen Fahrgastinformation vorzusehen (Anzeige von Fahrtziel, nächster Haltestelle und Uhrzeit, Ansage von nächster Haltestelle und Anschlussmöglichkeiten).
- ▶ Alle eingesetzten Fahrzeuge sollten regelmäßig und in kurzen Intervallen innen und außen gepflegt werden (Voraussetzung für Zertifizierung nach ISO 9002).

Ausnahmen von den festgelegten Kriterien sind zulässig für Kleinbusse und Pkw, die in der alternativen Bedienung eingesetzt werden. Die Beförderung behinderter Personen muss mittelfristig, die Mitnahme von Kinderwagen sollte möglich sein.

Fahrzeuge, die auf touristisch bedeutsamen Relationen zum Einsatz kommen sollte über eine erweiterte Mehrzweckfläche / Gepäckraum verfügen (derzeitige Linien 118, 119, 120, 121, Stadtverkehre Güstrow und Bützow) bzw. den Transport von mehreren Fahrrädern ermöglichen (derzeitige Linien 118, 119, 121).

Neben diesen Grundsätzen sind prinzipiell Fahrzeuge mit breiten Türen, niedrigen Einstiegen und einem breiten Mittelgang zu bevorzugen, um einen schnellen und bequemen Fahrgastwechsel zu ermöglichen. Auf diesem Wege können durch die Reduzierung der Reisezeiten die Umlaufzeiten optimiert und unter Umständen die Betriebskosten gesenkt werden.

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugflotten hinsichtlich Barrierefreiheit und Mobilitätsgerechtigkeit (Niederflurfahrzeuge) kann nur im Zusammenhang mit einer Anpassung der Haltestellen stehen. Niederflurfahrzeuge sollten also vor allem auf Linien eingesetzt werden, deren wichtigste Haltestellen einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Umgekehrt muss sich auch der Haltestellenausbau auf den betrieblich sinnvollen Einsatz der Niederflurfahrzeugen orientieren. In dieser Frage sind immer die Spezifika der einzelnen Verkehrsmittel zu beachten.

Vornehmliches Einsatzgebiet von Niederflurfahrzeugen im Regionalverkehr sollten daher zunächst die Buslinien im Verflechtungsbereich sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr der Hansestadt Rostock sein (insbesondere bei gemeinsamer Bedienung von Haltestellen im Stadtgebiet). Auf Linien, die eine überdurchschnittlich hohe Zahl an mobilitätseingeschränkten Personen befördern, z. B. bei Bedienung der Reha- und Kurkliniken, Sanatorien und Krankenhäusern in

Bad Sülze, Graal Müritz, Bad Doberan, Waldeck bei Schwaan, sollten Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die über eine Hubeinrichtung verfügen.

Zur **technischen Ausstattung der Omnibusse** bestehen im VVW derzeit noch keine einheitlichen Qualitätskriterien, die den unterschiedlichen Anforderungen in verschiedenen Räumen des Verbundes gerecht werden. Daher werden folgende **Mindestvorgaben verbindlich** festgelegt:

- ▶ Die Omnibusse müssen mindestens mit einem elektronischen Fahrscheindrucker und einem elektronischem Fahrscheinentwerfer ausgerüstet sein.
- ▶ Die Erreichbarkeit der Omnibusse über geeignetes Sprechfunksystem (z. B. Betriebsfunk, Mobilfunk) muss gewährleistet sein.

Ausnahmen von den festgelegten Kriterien sind zulässig für Kleinbusse und Pkw, die in der Alternativen Bedienung zum Einsatz kommen.

Der verstärkte Einsatz von Bordelektronik zur Fahrgastinformation, zur Steuerung der Entwerfer und Fahrscheindrucker sowie zum Datenaustausch mit rechnergestützten Betriebsleitsystemen erfordert eine Standardisierung. Als Grundausstattung wird eine Basisverkabelung nach IBIS-Standard und gegebenenfalls eine Ausstattung mit IBIS-Bordrechner empfohlen, wobei Komponenten verschiedener Hersteller verwendbar sind.

Im Zusammenhang mit der Einführung alternativer Bedienungsformen soll darüber hinaus eine Standardisierung der Funksysteme unter Einbeziehung der bestehenden Systeme oder alternativ eine Anknüpfung an bereits vorhandene rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) erfolgen. Dadurch kann sowohl der Austausch von Daten als auch die verbale Kommunikation zwischen Fahrzeug und Zentrale sowie zwischen den Fahrzeugen ermöglicht werden. Zudem ist die Integration der vorhandenen Funktechnik der Taxiunternehmen empfehlenswert.

Besondere Anforderungen an Fahrzeuge im gebietsübergreifenden Verkehr

Bei der Bedienung im gebietsübergreifenden ÖPNV auf Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock gelten die in Abschnitt 5.2.4.5 festgelegten Qualitätsstandards. Für die Gestaltung und Ausrüstung von Fahrzeugen sind folgende Merkmale für Linienfahrzeuge (KOM) verbindlich:

1. Ausstattung mit Kommunikationssystemen zur Anschlusssicherung / Schnittstellen untereinander.
2. Mobilitätsgerechte Ausstattung, die Zugänglichkeit zum Fahrzeug ist für Personen mit eingeschränkter Mobilität mittelfristig sicherzustellen.
3. Mehrzweckfläche für Kinderwagen / Rollstuhl
4. Fahrradmitnahme sollte möglich sein.
5. Sachgerechte Sitzplatzanordnung und -ausstattung, die die Belange des Stadtverkehrs und des Überlandverkehrs berücksichtigt.

6. Optische bzw. akustische Informationssysteme im Bus.
7. Liniennetzplan in jedem Fahrzeug.
8. Fahrausweiserwerb:
 - a) ländlicher Raum – Erwerb der Fahrausweise im Bus ist sicherzustellen;
 - b) Stadtgebiet HRO – Erwerb der Fahrausweise ist sicherzustellen über
 - ▶ stationäre Automaten
 - ▶ sonstige Vertriebswege; wenn Nutzung nicht möglich
 - ▶ im Fahrzeug
9. Erkennbarkeit der Verbundunternehmen
10. Höchstalter der Busse: 12 Jahre
11. Geeignete Möglichkeiten der Fahrausweisentwertung

Ausnahmen von den festgelegten Kriterien sind für Kleinbusse sowie für (Großraum-) Pkw bei alternativen Bedienungsformen in Absprache mit dem Aufgabenträger zulässig. Die Beförderung behinderter Personen sowie die Mitnahme von Kinderwagen muss mittelfristig in jedem Fall möglich sein.

5.3.3.2 Platzangebot

Die Kapazität der ÖPNV-Fahrzeuge sollte so bemessen sein, dass

- ▶ in der HVZ nicht alle gesetzlich zulässigen Stehplätze belegt sind und auf langen Strecken Sitzplätze zur Verfügung stehen;
- ▶ außerhalb der HVZ in der Regel nur die Sitzplätze belegt sind;
- ▶ eine Sitzplatzgarantie bei langen Strecken über 30 min Fahrzeit besteht.

Der VDV empfiehlt folgende Richtwerte für die Spitzenstunde in der HVZ, die in der Regel nicht überschritten werden sollen:

- ▶ als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % Auslastung des Gesamtangebots (Sitz- und Stehplätze);
- ▶ höchstens 65 % Auslastung des Gesamtplatzangebots (Sitz- und Stehplätze) am höchstbelasteten Querschnitt in der Spitzenstunde.

Die Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge sollte entsprechend dimensioniert sein, ggf. müssen in der HVZ Verstärkerfahrzeuge eingesetzt werden.

Gemäß einer Vereinbarung zwischen dem Landkreis Bad Doberan und der RvK dürfen in Fahrzeugen, die in der Schülerbeförderung zum Einsatz kommen, maximal 90 % der gesetzlich zugelassenen Personenzahl befördert werden. Grund hierfür ist der zusätzliche Platzbedarf durch Ranzen, Sporttaschen usw.

5.3.4 Umsteigequalität

5.3.4.1 Anschlusssicherung an wichtigen Umsteigepunkten

An den Verknüpfungspunkten insbesondere zwischen dem SPNV- und dem Busnetz, aber auch innerhalb des Busnetzes, sollen attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu ist bei der baulichen Gestaltung auf bequeme und kurze Fußwege zu achten. Zur Sicherung der Anschlüsse sollte zwischen Busfahrer und Zugführer bzw. zwischen Busfahrern untereinander Sichtkontakt herrschen oder aber gleichwertige technische Vorrichtungen vorhanden sein (Funk, Lichtsignal).

An wichtigen Umsteigepunkten sollte die Übergangszeit vor allem auf Verbindungen mit hohem Fahrgastpotenzial optimal abgestimmt sein. Bei der Gestaltung der Fahrpläne ist daher auf eine Koordination zwischen den Linien zu achten, vor allem bei nachfragestarken Beziehungen oder in Schwachverkehrszeiten mit geringem ÖPNV-Angebot. Hierfür sollte die Übergangszeit maximal 10 Minuten betragen.

Bei der Fahrplangestaltung im Regionalbusverkehr sind auch die Übergänge zur den zur halben und zur vollen Stunde ankommenden Zügen im ITF-Taktknoten Rostock Hauptbahnhof zu berücksichtigen, insbesondere morgens und abends.

Festlegungen von Anschlussbeziehungen mit Anschlusssicherung dürfen nicht zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Reisezeit führen. Die erforderlichen Anschlussbeziehungen sind daher für die jeweilige Fahrplanperiode zu prüfen und entsprechend zu definieren; die sicherzustellenden Anschlussbeziehungen werden zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen vereinbart. Bei der Ausgestaltung der Anschlusssicherung ist zu berücksichtigen, welche Möglichkeit für den verspätet beförderten Fahrgast am jeweiligen Umsteigepunkt bestehen, seine Fahrt zeitnah mit nachfolgenden ÖPNV-Angeboten fortzusetzen, und ob vor Ort die Kommunikation mit den Unternehmen von Alternativverkehren (z. B. Taxiunternehmen) möglich ist, beispielsweise durch eine Telefonzelle vor Ort.

5.3.4.2 Umsteigehäufigkeit, Direktverbindungen

Jede Fahrbeziehung innerhalb einer Kategorie soll direkt erfolgen. Umsteigevorgänge können jedoch erforderlich werden, wenn zwischen verschiedenen Kategorien umgestiegen wird (z. B. bei Bedienung mit verschiedenen Verkehrssystemen), aber auch hier sind Umsteigezwänge weitgehend zu vermeiden. Für Wege, die zwischen Quelle und Ziel sowohl Verflechtungen als auch Verbindungen und Achsen nutzen, sind höchstens ein bzw. zwei Umsteigevorgänge akzeptabel. Noch häufigeres Umsteigen ist nicht zumutbar.

Relation	innerhalb Achse oder Verbindung oder Verflechtung	aus Verbindung nach Achse	aus Verflechtung nach Achse
maximale Umsteigevorgänge	0 ¹	1	2

¹ In der HVZ und bei Schülerbeförderung; nicht zwingend bei geringem Besetzungsgrad.

Tabelle 21: Maximal zulässige Zahl von Umsteigevorgängen

5.3.5 Fahrgastinformation

Die rechtzeitige bedarfsgerechte Information sowohl von potenziellen Nutzern als auch von regelmäßigen ÖPNV-Kunden ist wichtig. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- ▶ Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sollte Informationsmedien wie das Fahrplanheft des VVW und das Internet genutzt werden. Zur Sicherstellung umfassender Informationen in besonderen Situationen (z. B. Ausfälle bzw. Änderungen) sind auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen (z. B. Radio).
- ▶ Die Fahrplanhefte und die erforderlichen Ergänzungshefte sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Inhalt: Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), Fahrpläne, Liniennetzplan, Informationen zu Angebot / Nutzung alternativer Bedienungsformen; optional: P+R-Standorte, B&R-Standorte²⁴.
- ▶ Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- ▶ Für ein gezieltes Marketing sind Aktionen wie Plakatierungen, Ausstellungen, Befragungen, Kooperation mit Beiräten, Verbänden, Vereinen, Bürgerinitiativen sowie Einzelgespräche (z.B. an Informationsständen) denkbar.
- ▶ Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche / Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden. Die Information sollte zweisprachig sein (deutsch / englisch).
- ▶ Kundenbüros / Servicestellen vor Ort dient der Mobilitätsinformation aus einer Hand und erspart dem Kunden zeitaufwendiges Suchen nach Informationen.
- ▶ Eine regelmäßige (positive) Pressearbeit im redaktionellen Teil der Zeitungen ergänzt die konventionellen Werbemaßnahmen. Anlass für Presseartikel können z. B. der Einsatz neuer Fahrzeuge, neue Haltestellen oder Tarifangebote sein, aber auch Freizeittipps (z. B. Wandervorschläge), die gut mit dem ÖPNV durchgeführt werden können.
- ▶ Über den Kontakt zu größeren Firmen können maßgeschneiderte Angebote für Berufspendler gestaltet und auch vermarktet werden.

²⁴ Der VVW plant perspektivisch die Übernahme dieser Informationen in den Fahrplan.

Die Verständlichkeit des ÖPNV-Systems erleichtert dem Fahrgast die Benutzung. Daher sind klare Linienführungen mit weitgehend gleichem Linienweg der Fahrten anzustreben, der Fahrplan soll übersichtlich und leicht merkbar sein. Wo immer es möglich ist, ist eine Angebotsvertaktung bzw. gleiche Abfahrts-/Ankunftsminuten vorzusehen. Für Linien, die die Verbundgrenze überschreiten, sind ausreichende Informationen für den Fahrgast über weiterführende Fahrpläne und Fahrtmöglichkeiten sicherzustellen.

5.3.6 Kundenbetreuung / Service

Das Image des ÖPNV bei den Bürgern ist durch eine erkennbare Produktpolitik, ein gezieltes Marketing und das Corporate Design der Verkehrsunternehmen bzw. des VVW zu stärken.

Die Verkehrsunternehmen bzw. der VVW sollten Kundenbüros oder Servicestellen vor Ort betreiben, da diese eine wichtige Kommunikationsschnittstelle zwischen den Fahrgästen und dem Unternehmen bilden. Die Einrichtung bzw. die Weiterentwicklung eines Beschwerde- oder Eingabemanagements wird empfohlen.

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Personal mit Kundenkontakt sollte ein einheitliches (Uniformen) und ordentliches Erscheinungsbild aufweisen, die deutsche Sprache beherrschen und über Orts- und spezifische Kenntnisse (Tarife u. ä.) verfügen. Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastssicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.

5.3.7 Tarif- und Vertriebssystem

Der weitere Ausbau des Verbundtarifs im VVW soll gefördert werden. Dabei ist die Tarifstruktur für den Kunden verständlich und leicht handhabbar aufzubauen. Die Gewährleistung eines kundenfreundlichen Vertriebssystems trägt dazu bei, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

5.3.8 Gestaltung und Ausstattung der Infrastruktur

Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen sind Visitenkarten des ÖPNV, an denen Nutzer und potenzielle Kunden die Qualität und Attraktivität des ÖPNV-Systems messen. Deshalb ist der Zugang zum System einfach und attraktiv einzurichten. Haltestellen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie dem Kunden einen angenehmen, der Funktion entsprechenden Aufenthalt bieten. Die Grundsätze der Gestaltung der Infrastruktur sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten umzusetzen.

5.3.8.1 Haltestellengestaltung

Bei der Haltestellengestaltung gilt der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherung, der mobilitätsgerechten Gestaltung und dem Wetterschutz besondere Beachtung.

Haltestellen sind möglichst einheitlich zu gestalten (Wiedererkennungswert, z. B. durch einheitliche Farben, Pflasterung, Möblierung, Logos), soweit dies die örtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zulassen. Gemäß den abgestimmten VVW-Standards stehen dem Fahrgast grundsätzlich die Basisinformationen zur ÖPNV-Nutzung zur Verfügung (Haltestellenname, Linie, Fahrplanangebot und Linienverlauf, Tarife, Sonderinformationen und ausgewählte touristische Zusatzinformationen).

Die Ausstattung der Haltestelle ist jedoch grundsätzlich von ihrer Bedeutung im Netz abhängig. Die geforderten Ausstattungsmerkmale sollen aus den Festlegungen des VVW übernommen werden (vgl. Anlage A 3). Haltestellen an touristisch wichtigen Punkten sind mit entsprechend umfangreicheren Informationen auszustatten. Für eine regelmäßige Reinigung und die Beachtung von Sicherheitsaspekten hinsichtlich der Gefahr von Unfällen (Querungshilfen, ggf. Absperrgitter an Schulen, etc.) und von kriminellen Übergriffen (einsehbare Wetterschutzhäuschen, Beleuchtung) ist zu sorgen.

5.3.8.2 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Grundlage für eine hohe Angebotsqualität sind neben einer guten Fahrplanabstimmung und der umfassenden Fahrgastinformation auch bauliche Aspekte bei der Gestaltung von Verknüpfungspunkten. Die Einrichtung neuer oder der Umbau vorhandener Anlagen sollte sich an folgenden Grundsätzen orientieren:

- ▶ Umsteigewege sollten kurz – möglichst unter 150 Metern – sein, niveaugleiche Lösungen sind zu bevorzugen. Busse halten nahe am Bahnsteig, dabei sollte Sichtkontakt bestehen. Vorzugsweise sind kombinierte Bahnsteiganlagen Bahn-Bus bzw. Bus-Bus zu errichten. Eine entsprechende Wegeleitung und Ausschilderung ist sicherzustellen.
- ▶ Verknüpfungspunkte zwischen den Linien des sonstigen ÖPNV sind vorrangig in Unterzentren oder Orten mit Sitz einer Verwaltungsgemeinschaft zu schaffen.
- ▶ Aufgrund des meist erhöhten Fahrgastaufkommens sollte vornehmlich an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten auch die Einrichtung von P+R- bzw. B&R-Anlagen geprüft werden.

Der Ausstattungsgrad der Verknüpfungspunkte ist in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Bedeutung auszubilden. Hierbei ist die Kategorisierung nach dem „ÖPNV-Gesamtkonzeptes für den Großraum Rostock“ zugrunde zu legen. Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung verfügen demnach über einen höherwertigen Ausstattungsstandard.

Schnittstellen zwischen ÖPNV und MIV (P+R)

Bei der Einrichtung neuer oder dem Umbau vorhandener P+R-Anlagen sollten folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- ▶ Die Fußwege zwischen Stellplätzen und Haltestelle sollten nicht länger als 150 m sein, bei höheren Werten lässt die Attraktivität erheblich nach.
- ▶ P+R-Anlagen sind in einem besonders hohen Qualitätsstandard hinsichtlich Sicherheit und Sauberkeit der Anlagen auszuführen und in einer angemessenen Taktzeit zu bedienen.
- ▶ P+R-Angebote sind in die Straßenwegweisung zu integrieren; hierzu sind Konzepte für Leitsysteme zu entwickeln.

Es empfiehlt sich, P+R-Angebote mit Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in den Innenstädten zu koppeln, um dort eine Entlastung vom Parkraumdruck zu erreichen und die Akzeptanz der P+R-Angebot zu erhöhen.

Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr (B&R)

Die B&R-Anlagen sind der Zugangsstelle unmittelbar zuzuordnen, um eine ausreichende Akzeptanz durch die Nutzer zu erreichen. Der Zugangsweg sollte daher nicht mehr als 100 m betragen. Bei der Neuanlage von B&R-Anlagen sind die jeweils aktuellen Empfehlungen zur Gestaltung und Ausstattung zu berücksichtigen, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

5.3.8.3 Belange mobilitätseingeschränkter Personen

Zum Kreis der mobilitätseingeschränkten Personen gehören ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- und wahrnehmungsbehinderte Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Gemäß § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist die **Barrierefreiheit** zu gewährleisten:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie

andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Um der Gruppe der zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Bevölkerung die ungehinderte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV zu ermöglichen, sind Zugangsstellen im ÖPNV behindertengerecht und unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Neuanlagen haben den im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Standards sowie den geltenden Richtlinien der Barrierefreiheit zu entsprechen und die Verbindung zwischen den Komponenten Fahrzeugtechnik, Infrastruktur, Betrieb und Service zu berücksichtigen. Hierbei sind auch die Empfehlungen der VDV-Mitteilungen „Kundenorientierter und behindertengerechter ÖPNV – Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)“ soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Die Anpassung bestehender Haltestellen hat sukzessive entsprechend den finanziellen Möglichkeiten zu erfolgen. Sofern Haltestellen an Linien, die Rehabilitations- bzw. Kurkliniken, Sanatorien und Krankenhäusern bedienen, noch nicht angepasst sind, sollten möglichst Fahrzeuge mit einer Hubeinrichtung zum Einsatz kommen.

Bei Alternativen Betriebsformen, die eine Bestellung der Fahrt durch den Fahrgast erfordern, sollte zusätzlich zur telefonischen Bestellung auch die Option einer schriftlichen / elektronischen Bestellung z.B. per SMS oder Email, möglich sein, um auch gehörgeschädigten bzw. gehörlosen Fahrgästen die Nutzung von alternativen Bedienungsformen zu ermöglichen.

5.3.9 Umweltstandards

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient der Allgemeinheit durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation und des Klimaschutzes und entspricht den Vorgaben der Europäischen Union. Die Ausrichtung der Strategie der Verkehrsunternehmen an Umweltschutzziele wirkt imagesteigernd für den ÖPNV.

Eine Zusammenstellung der Umweltstandards enthält Tabelle 22.

Umweltsektor	Handlungsfeld	Rechtsgrundlagen EU-/Bundesrecht	vorgeschlagene Umweltstandards
Luftreinhaltung, Abgasemissionen	Busbeschaffung	Richtlinien 96/62/EG 1999/30/EG 2000/69/EG 22. BImSchV	Dieselbusse ab dem Baujahr 2004 sind mit Abgasnachbehandlungssystemen auszurüsten.
Lärminderung, Lärmemissionen	Busbeschaffung	EU-Richtlinie 2002/49/EG BImSchG (§ 47a)	Busse, die im Rahmen neuer Ausschreibungen beschafft werden, sollen, wenn es technisch realisierbar ist, einen Geräuschgrenzwert von ≤ 78 dB(A) aufweisen.
Klimaschutz, Energieeinsparung	Betrieb, Personalschulung	Klimaschutzprogramm der Bundesregierung	Mit dem Ziel der Senkung des CO ₂ -Ausstosses sind die Fahrer der Verkehrsunternehmen hinsichtlich umweltfreundlicher Fahrweise zu schulen.

Tabelle 22: Umweltstandards