

## 6 Prognose der Nachfrage im SPNV und ÖPNV

Infolge der strukturellen und demografischen Veränderungen im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock ist zu erwarten, dass die Zahl der insgesamt im ÖPNV zurückgelegten Wege von ca. 59,6 Mio. im Jahr 2003 auf ca. 57,1 – 57,3 Mio. Wege im Jahr 2010 (bis zu -4 %) abnimmt.

- ▶ Der SPNV ist von dieser Entwicklung mit einem Rückgang zwischen 5 % und 6 % betroffen, womit sich die Zahl der Wege im SPNV von 7,7 Mio. (2003) auf 7,2 – 7,3 Mio. Wege (2010) reduziert. Mit der vollständigen Umsetzung der SPNV-Angebotskonzeption können jedoch wieder Nachfragezuwächsen erreicht werden (vgl. ÖPNV-Landesplan 2007 und Abschnitt 7.1).
- ▶ Der Nachfragerückgang im sonstigen ÖPNV fällt mit rund 3 % geringer aus und nimmt voraussichtlich von 51,7 Mio. ÖSPV-Wege (2003) auf rund 50,0 Mio. ÖSPV-Wege (2010) ab. Hier gleicht die konstante Nachfrage im Stadtverkehr Rostock und deren hoher Anteil an der Gesamtnachfrage im Nahverkehrsraum den Nachfragerückgang in der Region aus.

Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die in Abschnitt 0 beschriebene Abnahme der nachfragebestimmenden Strukturdaten in der Region. Dabei verlaufen die Entwicklungen lokal gesehen sehr unterschiedlich. Rostock profitiert von seiner Funktion als Oberzentrum und seinem attraktiven ÖPNV-Angebot. Die abnehmende Binnennachfrage im Stadtgebiet kann durch eine Zunahme bei Pendlern und Besuchern ausgeglichen werden. Auch im Nahbereich von Rostock bleibt die ÖPNV-Nachfrage stabil bzw. steigt leicht an, insbesondere durch die - gebremste - positive Entwicklung bei Einwohnern und Berufspendlern.

Eine stabile Nachfrage ist auch auf den ÖPNV-Achsen zwischen den Mittel- und Oberzentren zu erwarten. Auf den Verbindungen und Verflechtungen abseits der Achsen bzw. außerhalb des Nahbereichs von Rostock nehmen die ÖPNV-Wege infolge zurückgehender Nachfragepotenziale jedoch deutlich ab, vor allem im Schülerverkehr. Nur schwer abzuschätzen ist derzeit, ob eine Zunahme der Übernachtungszahlen im Tourismus die ÖPNV-Nachfrage positiv beeinflussen wird.

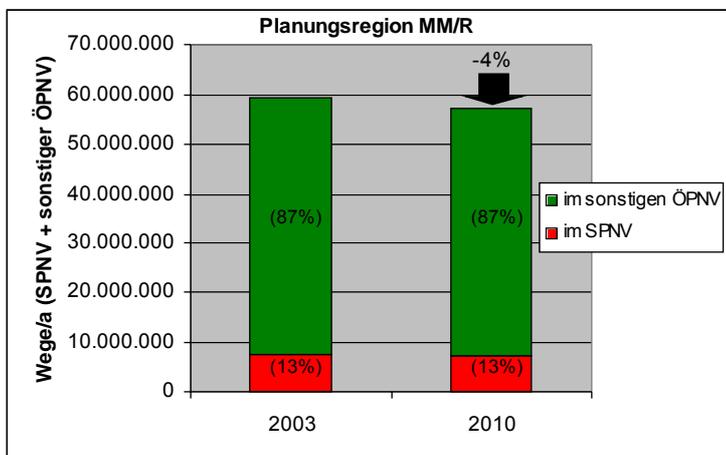


Abbildung 11: Entwicklung der SPNV-ÖPNV-Wege im Nahverkehrsraum MM/R 2003 – 2010

## 7 Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV/SPNV

### 7.1 Angebotskonzept SPNV / S-Bahn

Das ÖPNV-Angebotskonzept für den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock ist als integriertes Gesamtangebot zu gestalten. Die ÖPNV-Verkehrsmittel werden dabei unter Nutzung ihrer Systemvorteile eingesetzt, so dass sich eine hierarchische Netzgestaltung ergibt:

Das **Linienetz von SPNV und S-Bahn** übernimmt einen wesentlichen Teil des Grundangebots im regionalen ÖPNV. SPNV- bzw. S-Bahn-Angebote bedienen ausschließlich die Bedienungskategorien „Achse“ und „Verbindung“ und übernehmen dort die Funktion der schnellen Verbindung regionaler Siedlungsschwerpunkte untereinander und mit dem Oberzentrum Rostock. Hierzu zählen auch die Verkehrsleistungen im Schienenersatzverkehr (SEV) für SPNV-Angebote, die befristet oder dauerhaft abbestellt wurden.

Aufgabenträger für den SPNV ist das Land Mecklenburg-Vorpommern, das die Bestellung und Finanzierung der Verkehre übernimmt. Das Angebotskonzept für den SPNV ist im ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007 festgeschrieben. Ziel der SPNV-Angebotskonzeption ist es, dem befürchteten Nachfragerückgang im SPNV infolge der einwohner-, raum- und straßenbezogenen Veränderungen in den Jahren 2000 bis 2007 durch eine gezielte Ausweitung, insbesondere jedoch durch eine Qualitätsverbesserung des SPNV-Angebots entgegenzutreten (u. a. durch höhere Streckengeschwindigkeiten, Ausweitung der Taktangebote, Angebotsvernetzung) und so eine Nachfragesteigerung zu erzielen. Aufgrund der zeitlichen Überschneidung der Gültigkeitszeiträume von ÖPNV-Landesplan und gemeinsamen Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg / Rostock sind Maßnahmen der SPNV-Angebotskonzeption zwischenzeitlich bereits umgesetzt, z. B. die Angebotsverbesserung auf der Relation Bad Doberan – Rostock – Tessin.

Nach der Einführung des optimierten Integralen Taktfahrplans Mecklenburg-Vorpommern (Zielhorizont 2007) bildet Rostock Hauptbahnhof zur vollen Stunde den ITF-Taktknoten im Nahverkehrsraum. Hierdurch werden optimale Übergangsbedingungen zwischen allen vom SPNV bedienten Achsen und Verbindungen gewährleistet, die in Rostock Hauptbahnhof zusammentreffen. Zusätzlich besteht das räumliche Angebot für den Übergang zum regionalen und städtischen ÖPNV.

Das Bedienungsangebot von SPNV und S-Bahn auf den Achsen und Verbindungen im Nahverkehrsraum ist in den nachfolgenden Tabelle 23 und Tabelle 24 dargestellt. Alle Angaben sowie die Linienbezeichnungen sind nachrichtlich aus dem ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007 übernommen.

Achse im Nahverkehrsraum MM/R	Linien-Nr.	Taktangebot	
		Mo-Fr	Sa, So, Fe
Rostock – Bad Doberan - außerhalb Tagesrandzeiten (HVZ, NVZ) - Tagesrandzeiten, Sa, So, Ft (SVZ)	N7	30 min 1 h	- 1h
Bad Doberan (– Wismar)	N7	1 h	1 h
Rostock – Schwerin	R1	2 h <sup>1</sup>	2 h <sup>1</sup>
Rostock – Güstrow <sup>2</sup> - über Schwaan - über Laage	S2 S3	1 h 1 h	2 h 2 h
Rostock – Ribnitz-Damgarten (– Stralsund)	R1	2 h <sup>1</sup>	2 h <sup>1</sup>
Güstrow – Schwerin <sup>3</sup> - Abschnitt Güstrow – Bützow - Abschnitt Bützow – Schwerin	R5 / R6 R1	1 h 2 h <sup>1</sup>	1 h 2 h <sup>1</sup>
Güstrow – Teterow (– Neubrandenburg)	R5 / R6	1 h	1 h
Rostock – Teterow <sup>4</sup> - Rostock – Güstrow - Güstrow – Teterow	S2 / S3 R5 / R6	1h 1h	1 h 1 h
Güstrow – Waren	SPFV	2 h	2 h
<sup>1</sup> Taktangebot abhängig von SPFV-Angebot auf der Relation Hamburg – Rostock – Stralsund (i. d. R. 2-h-Takt) und Verdichtung zu Gesamtangebot im 1-h-Takt. <sup>2</sup> Der SPNV-Landesplan sieht den Ersatz der RE-Linie von Rostock – Berlin – Elsterwerda durch SPFV-Angebot im 2-h-Takt mit Halt in Rostock Hbf und Güstrow vor. <sup>3</sup> Das Land M-V prüft die Verlängerung der Linie R 6 bis Schwerin (Erhalt der Durchbindung bis Schwerin). <sup>4</sup> Aufgrund geringer Quelle-Ziel-Nachfrage kein umsteigefreies SPNV-Angebot.			

Tabelle 23: SPNV-Angebot auch Achsen (SPNV-Landesplan M-V 2002-2007)

Verbindung im Nahverkehrsraum MM/R	Linien-Nr.	Taktangebot	
		Mo-Fr	Sa, So, Fe
Kühlungsborn – Bad Doberan - Sommersaison (Mai - Okt): Molli Bahn - Wintersaison (Nov - Apr): Molli Bahn + Molli-Bus	N8	1 h 1 h	1h 1h
Neubukow – Kröpelin / Kröpelin – Bad Doberan	N7 <sup>1</sup>	1 h	1 h
Schwaan – Bützow	R1	2 h <sup>2</sup>	2 h <sup>2</sup>
Schwaan – Rostock	R1 S2	2 h <sup>2</sup> 1 h	2 h <sup>2</sup> 2 h
Schwaan – Güstrow	S2	1 h	2 h
Güstrow – Bützow	R5 / R6	1 h	1 h
Tessin – Sanitz – Rostock - HVZ - NVZ, SVZ	N7	30 min 1 h	- 1 h
Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz - Sommersaison (Jun - Sept) - Wintersaison (Okt - Mai):	N9	1 h 1 h	1 h 2 h

Verbindung im Nahverkehrsraum MM/R	Linien-Nr.	Taktangebot	
		Mo-Fr	Sa, So, Fe
Güstrow – Laage / Laage – Rostock <sup>4</sup>	S3	1 h	2 h
Bad Doberan – Schwaan <sup>5</sup>	N7 / S2	1 h	2 h
Güstrow – Lalendorf / Lalendorf – Teterow	R5 / R6	1 h	1 h
Teterow – Malchin	R5 / R6	1 h	1 h

<sup>1</sup> Entspricht dem SPNV-Angebot der Achse Rostock – Bad Doberan (– Wismar).  
<sup>2</sup> Taktangebot abhängig von SPNV-Angebot auf der Relation Hamburg – Rostock – Stralsund (i. d. R. 2-h-Takt) und Verdichtung zu Gesamtangebot im 1-h-Takt.  
<sup>3</sup> Integration des heutigen lokalen SPNV-Angebots Rostock- Rövershagen (RB) in die Linie N 9 integriert.  
<sup>4</sup> Einbeziehung in das S-Bahn-Angebot Rostock, Durchbindung bis Warnemünde.  
<sup>5</sup> Keine Verbindung i.S.d. NVP-Definition, aber Bad Doberan als Kreisstadt mit wichtiger Funktion für Schwaan.

Tabelle 24: SPNV-Angebot auch Verbindungen (SPNV-Landesplan M-V 2002-2007)

Die geplante Aufwertung der heutigen SPNV-Verbindung Rostock – Berlin über Güstrow und Neustrelitz in ein SPNV-Angebot setzt voraus, dass auf dieser Relation auch weiterhin ein attraktives SPNV-Angebot zur Verfügung steht. Im Erschließungskorridor zwischen Rostock und Güstrow ist das Taktangebot im SPNV derart ausreichend zu gestalten, dass der SPNV seiner Zubringerfunktion zum SPNV in den beiden Bahnhöfen gerecht wird.

Mit der vollständigen Umsetzung der SPNV-Angebotskonzeption werden die in den Qualitätsstandards festgelegten Mindeststandards (vgl. Abschnitt 5) zu Erreichbarkeit, Bedienungshäufigkeit, Schnelligkeit und Umsteigequalität auf den vom SPNV bedienten Achsen und Verbindungen im Nahverkehrsraum erreicht.

Auf den Relationen im Nahverkehrsraum wurden folgende Nachfrageentwicklungen für den Zeitraum 2000 – 2007 im Schienenverkehr (Personen je durchschnittlichem Werktag Montag – Freitag) prognostiziert<sup>25</sup>:

- ▶ Relation Schwerin – Rostock – Stralsund: Nachfragezuwächse von 1.100 P/d zwischen Schwerin und Rostock sowie von 700 P/d zwischen Rostock und Stralsund stehen Nachfrageverluste von ca. 200 P/d aufgrund von Verlagerungseffekten gegenüber.
- ▶ Relation Güstrow – Schwaan – Rostock: Kaum Nachfrageveränderungen, das sich Verlagerungseffekte zur Relation über Laage und Nachfragesteigerung (Verbindung Rostock – Berlin) kompensieren.
- ▶ Relation Güstrow – Laage – Rostock: Nachfragezuwächse von 450 – 600 P/d aufgrund von Verlagerungseffekten (von der Relation über Schwaan) und Neuverkehren.
- ▶ (Schwerin –) Bützow – Güstrow – Pasewalk: Nachfragezuwachs von 200 – 450 P/d mit abnehmenden Werten in Richtung Pasewalk.
- ▶ Graal-Müritz – Rostock: Nachfragezuwachs von ca. 200 P/d.

<sup>25</sup> Vgl. ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007. Bezugshorizont der Nachfrageentwicklung ist die Nachfrage im Jahr 2000.

## **7.2 Angebotskonzept gebietsübergreifender ÖPNV (Regionalbusverkehr)**

### **7.2.1 Vorbemerkung**

Der gebietsübergreifende Regionalbusverkehr ergänzt das Grundangebot im SPNV auf Relationen im Nahverkehrsraum ohne SPNV-Angebot. Auf regional bedeutsamen Relationen mit sehr geringem Nachfragepotenzial übernimmt er neben der Verbindungsfunktion zum Teil auch Erschließungsfunktionen. Parallelangebote von SPNV und sonstigem ÖPNV werden bei Berücksichtigung der räumlichen, zeitlichen und funktionalen Aufgabenteilung vermieden.

Die angestrebte Netzhierarchie wird durch eine Angebotsgestaltung erreicht, die

- ▶ auf den festgelegten Bedienungskategorien (Achsen, Verbindungen, Verflechtungen) basiert,
- ▶ die differenzierten Qualitätsstandards (vgl. Abschnitt 5.2) mit ihren Festlegungen u. a. zu Erreichbarkeiten, Bedienungshäufigkeiten und Taktverkehr, Direktverkehre und Umsteigequalitäten, Verknüpfungen und zum Beförderungskomfort berücksichtigt.

Im Angebotskonzept werden zudem die Maßnahmenvorschläge (vgl. Abschnitt 10) berücksichtigt, die zur Beseitigung der ermittelten Schwachstellen im bestehenden ÖPNV-Angebot beitragen und die angestrebten Qualitätsstandards gewährleisten.

### **7.2.2 ÖPNV-Angebot auf Achsen**

#### **Bad Doberan – Rostock (Stadtzentrum / Warnemünde)**

Das SPNV-Angebot im 30-min-Takt ist durch ein Angebot im sonstigen ÖPNV zu ergänzen, das sowohl die Verflechtungen zwischen Rostock und Bad Doberan bedient und zugleich eine umsteigefreie Verbindung für die Nachfrage zwischen Bad Doberan und Rostock-Warnemünde sicher stellt. Diese Achse besitzt eine große Bedeutung für Berufs- und Ausbildungspendler, aber auch im Versorgungs-, Freizeit- und Tourismusverkehr.

Bad Doberan ist über Bargeshagen – Sievershagen – Ostseepark Sievershagen direkt mit Rostock-Reutershagen bzw. der Innenstadt von Rostock zu verbinden. Die Relation ist an Werktagen im 1-h-Takt, an Wochenend- und Feiertagen – zumindest während der Tourismussaison – im 2-h-Takt zu bedienen. Heute wird diese Relation von der Linie 121 (bzw. von der Linie 128 über Parkentin) bedient.

Bad Doberan ist über Rethwisch und Ostseebad Nienhagen mit Rostock-Warnemünde zu verbinden. Das Angebot sollte insbesondere auch während der Saisonzeit auf die Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtet sein.

Für die Bedienung ist ein 1-h-Takt an Werktagen sowie ein 2-h-Takt an Wochenend- / Feiertagen vorzusehen. Die Relation entspricht heute der Linie 119.

### **7.2.3 ÖPNV-Angebot auf Verbindungen**

#### **Rostock – Satow**

Aufgrund der vergleichsweise hohen Nachfrage vor allem auch im Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr sollte ein 2-h-Takt angeboten werden. Soweit der Bedienungsstandard für Verbindungen gesichert bleibt, können auch Erschließungsfunktionen auf Verflechtungen zwischen Satow und Rostock wahrgenommen werden. Die Relation entspricht den heutigen Linien 102 und 410.

#### **Rostock – Dummerstorf**

Die Verbindung sichert insbesondere für den ländlichen Zentralort Dummerstorf die Anbindung an das Oberzentrum Rostock. Das Angebot sollte 5 – 6 Fahrtenpaare umfassen, die vorwiegend auf die Bedürfnisse des Berufs- Ausbildungs- und Versorgungsverkehrs auszurichten sind. An Wochenend- und Feiertagen ist zu prüfen, ob die gewünschte Bedienungsqualität durch eine Anbindung von Dummerstorf an den 1-h-Takt im SPNV im Bahnhof Kavelstorf mithilfe alternativer Bedienungsformen erreicht werden kann. Die Relation entspricht den heutigen Linien 113, 210 und 230 sowie einzelnen Fahrten der Linie 115.

#### **Rostock bzw. Güstrow – Flughafen Rostock-Laage**

Die ÖPNV-Anbindung des Flughafens Rostock-Laage an die beiden größten Städte im Nahverkehrsraum bzw. an die Ostseebäder ist sicherzustellen. Die Angebotsgestaltung und die Wahl der geeigneten Betriebsform (Linienverkehr oder alternative Bedienungsform) ist abhängig vom Flugangebot sowie den damit verbundenen Nachfragepotenzialen und daher flexibel zu handhaben. Linienverkehre sind daher nur bei ausreichender Nachfrage einzurichten. Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass alle wichtigen Linien- und Charterflüge auch mit ÖPNV-Angeboten im Zu- und Abbringerverkehr erreicht werden können. Ein gebrochenes ÖPNV-Angebot mit Umsteigezwang ist zu vermeiden (Gepäcktransport). Bei der Fahrplangestaltung ist zu berücksichtigen, dass für Fluggäste eine ausreichende Vorlaufzeit bis zum Abflugzeitpunkt gewährleistet wird.

Die Relation nach Rostock wird heute durch die Linien 116 und 127, die Relation nach Güstrow durch die Linie 116 bedient.

#### **Graal-Müritz – Rostock (Zentrum / Warnemünde)**

Die Verbindungsfunktion zwischen Graal-Müritz und Rostock wird grundsätzlich vom SPNV-Angebot auf der Relation Graal-Müritz – Rövershagen – Rostock übernommen. Die Buslinie zwischen Graal-Müritz und Rostock über Nienhagen (heutige Linie 118), die in der Bestandsaufnahme die Verbindungsfunktion noch

teilweise mitübernommen hat, ist auf die Verkehrsbedürfnisse der Verflechtung auszurichten; dies betrifft vor allem:

- ▶ Berufspendler zwischen Graal-Müritz und den Gewerbestandorten in Rostock-Nienhagen bzw. Rostock-Hinrichsdorf und Bentwisch,
- ▶ Anbindung des Hanse-Centers in Bentwisch im Einkaufsverkehr in bzw. aus Richtung Graal-Müritz und Rostock.

Nach der Wiederinbetriebnahme der durchgehenden SPNV-Verbindung über Rövershagen und in Abhängigkeit von der Entwicklung der Fahrgastzahlen ist eine Anpassung im Regionalbusangebot zu prüfen, z. B. eine bedarfsgerechte Reduzierung der Fahrtenzahl oder eine Linienoptimierung unter Berücksichtigung betrieblicher und verkehrlicher Aspekte (Verknüpfung).

Die Relation Graal-Müritz – Markgrafenheide – Hohe Düne mit Anschluss an die Fähre nach Warnemünde ist von besonderer Bedeutung für den Schüler-, Freizeit- und Tourismusverkehr, z. T. auch für Berufspendler. Hier sollten täglich 2 – 3 durchgehende Fahrten angeboten werden. Weitere Fahrtmöglichkeiten sollten als Umsteigeverbinding angeboten werden, z. B. durch eine entsprechende Fahrplangestaltung mit Umsteigen in Rostock-Hinrichshagen zu den Stadtbuslinien in bzw. aus Richtung Hohe Düne. Das Angebot wird heute durch KVG-Linie 202 bzw. als Umsteigeverbinding Linie 118 / Stadtbus Rostock realisiert.

### **Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten**

Die Relation verbindet das Seeheilbad Graal-Müritz mit dem Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten im Landkreis Nordvorpommern. Hier besteht zugleich Anschluss an den SPNV in bzw. aus Richtung Stralsund. Neben ihrer Funktion für den Berufs- und Versorgungsverkehr kommt der Verbindung damit auch eine hohe Bedeutung im Freizeit- und Tourismusverkehr zu. Das Angebot sollte daher montags bis freitags bei 6 – 8 Fahrtenpaaren und an Wochenend- und Feiertagen bei 3 – 4 Fahrtenpaaren liegen. Eine Vertaktung oder Ausrichtung des Fahrplans auf gleiche Abfahrtsminuten ist anzustreben.

### **Sanitz – Marlow**

Zwischen den ländlichen Zentralorten Sanitz und Marlow (Landkreis Nordvorpommern) besteht nicht zuletzt aufgrund gewachsener historischer Bezüge ein Bedarf im ÖPNV. Aufgrund der geringen Nachfrage kann das Bedienungsangebot auf dieser Verbindung jedoch im Vergleich zum Mindestbedienungsstandard, wie er innerhalb des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg / Rostock gilt, abgesenkt werden.

Die Verbindung sollte montags bis freitags mit 3 Fahrtenpaaren bedient werden, die auf die Bedürfnisse des Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehrs ausgerichtet werden. Die Relation wird heute durch die Linie 120a bedient.

### **(Rostock –) Sanitz – Bad Sülze**

Die Relation erfüllt nicht nur Verbindungsfunktionen zwischen zwei ländlichen Zentralorten sondern hat auch touristische Bedeutung für die Anbindung des im Landkreis Nordvorpommern gelegenen Kurortes Bad Sülze an den SPNV und an das Oberzentrum Rostock (SPFV-Anschluss). Das Angebot sollte montags bis freitags 6 – 8 Fahrtenpaare und an Wochenend- und Feiertagen mindestens 3 Fahrtenpaare umfassen. Mit Blick auf die touristische Bedeutung der Linie sollte eine Angebotsvertaktung, zumindest aber eine Ausrichtung des Fahrplans auf gleiche Abfahrtsminuten angestrebt werden. Zudem sind die Anschlüsse<sup>26</sup> an den SPNV in Sanitz attraktiv zu gestalten. Die Relation entspricht heute der Linie 120a.

### **Tessin – Gnoien**

Diese Relation verbindet das Unterzentrum Tessin mit dem Unterzentrum Gnoien und sichert zugleich den Anschluss von Gnoien an das SPNV-Angebot in Richtung Rostock. Das Angebot ist auf den Berufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr auszurichten und liegt montags bis freitags bei 4 – 5 Fahrtenpaaren. An Samstagen sollten zumindest zwei Fahrtenpaare angeboten werden. Die Relation entspricht heute den Linien 220 und 304. Nach Möglichkeit sollte ein umsteigefreies Angebot mit der Verbindung Gnoien – Jördensdorf – Teterow (Teil D) eingerichtet werden.

### **Gnoien – Demmin**

Die Relation verbindet das Unterzentrum Gnoien mit der Kreisstadt Demmin. Aufgrund des geringen Nachfragepotenzials sind die in den Qualitätsstandards genannten Mindestbedienungsstandards für Verbindungen wirtschaftlich nicht vertretbar. Das Angebot ist daher nachfrageabhängig zu gestalten, sollte aber nach Möglichkeit 2 Fahrtenpaare an Wochentagen sowie jeweils ein Fahrtenpaar an Wochenend- und Feiertagen umfassen.

Die Fahrten sollten wie bisher bis Tessin weitergeführt werden, um eine ÖPNV-Anbindung der Kreisstadt Demmin an das Oberzentrum Rostock sicherzustellen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Integration der Fahrten in das Angebot der Verbindung Gnoien und Tessin erfolgt und in Tessin ein Übergang zum SPNV ermöglicht wird.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Wenn die Busanschlüsse auf den SPFV bzw. SPNV in Rostock (ITF-Knoten) ausgerichtet werden, ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrzeiten von Bus und SPNV in der Relation Sanitz – Rostock keine attraktive Anschlussgestaltung in Sanitz möglich.

<sup>27</sup> Die bisherige Weiterführung ab Tessin bis Rostock ist nicht mehr anzubieten, um Parallelverkehre zum SPNV zu vermeiden.

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

Ein Angebot auf dieser Relation umfasst einen 2-h-Takt an allen Wochentagen. Diese Leistungen wird als Schienenersatzverkehr für die aufgelassene SPNV-Strecke Güstrow – Meyenburg vom Land Mecklenburg-Vorpommern bestellt und finanziert. In Krakow ist der Anschluss in Richtung Plau am See / Meyenburg (im Land Brandenburg) zu sichern. Die Relation entspricht den heutigen Linien 250. Neben dem Berufs-, Schüler- und Versorgungsverkehr hat die Verbindung vor allem während der Sommersaison eine große Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr zum Krakower See und in den Naturpark Nossentiner-Schwinzer-Heide.

### **7.2.4 ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock**

Besondere Beachtung erfordern die Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock. Die Verkehrsbedürfnisse dort sind vergleichbar mit denen in den Stadtrandbereichen von der Hansestadt. Daher gilt für Umlandgemeinden, die größere ÖPNV-Nachfragepotenziale aufgrund ihrer Einwohner- und Erwerbstätigenzahl sowie der Pendlerbeziehungen aufweisen, ein Bedienungsstandard, der höher ist als in den Verflechtungen in der Region.

In den folgenden Gemeinden im Nahbereich von Rostock gilt der höhere Bedienungsstandard auf ÖPNV-Verflechtungen mit der Hansestadt (vgl. Abschnitt 5.2):

- ▶ Bentwisch
- ▶ Broderstorf / Pastow
- ▶ Elmenhorst-Lichtenhagen
- ▶ Kritzmow
- ▶ Lambrechtshagen / Sievershagen
- ▶ Papendorf / Sildemow
- ▶ Roggentin / Kösterbeck

Ein höherer Bedienungsstandard ist auch für die Gemeinde Admannshagen-Bargeshagen anzuwenden. Diese Gemeinde ist zwar dem Nahbereich von Bad Doberan zugeordnet, weist aber eine enge Verflechtung mit der Hansestadt Rostock, aufgrund der Pendlerbeziehungen, auf.

## 7.3 Stadtbahnkonzept für den Großraum Rostock

### 7.3.1 Einleitung

Um den steigenden Ansprüchen individueller Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und aus der Wirtschaft auch mittel- und langfristig im SPNV und ÖPNV in seiner Gesamtheit gerecht zu werden, ist eine stärkere Ausnutzung der Systemvorteile schneller, direkter und umsteigefreier Schienenverkehre zu fördern, so dass SPNV/ÖPNV mehr als heute eine zunehmende Alternative zum motorisierten Individualverkehr zwischen Stadt und Umland im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock darstellen.

Bevölkerungsstabilität und Wirtschaftswachstum können nur erreicht werden, wenn die infrastrukturellen Rahmenbedingungen im SPNV / ÖPNV auch eine positive Entwicklung erlauben.

In der Verkehrspolitischen Zielstellung zum Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg wird deshalb dazu verankert:

***„Die direkte Verflechtung und Vernetzung unterschiedlicher Schienenverkehrssysteme zu einem integrierten Stadtbahnsystem ist zu fördern.“***

Unter dieser Maßgabe wurde eine Machbarkeitsuntersuchung für einen gemeinsamen Stadtbahnbetrieb auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock und im Großraum Rostock durch die Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH mit Stand Februar 2004 vorgenommen.

Für die Umsetzung im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock stehen im Rahmen eines Stadtbahnkonzeptes folgende Maßnahmen im Vordergrund:

- ▶ Vernetzung der bestehenden regionalen Eisenbahn- und kommunalen Straßenbahninfrastruktur durch den Bau von Systemwechselstellen,
- ▶ Begrenzung der Investitionen durch Nutzung vorhandener Eisenbahn- und Straßenbahninfrastruktur,
- ▶ Verbesserung der Erschließung durch Bau zusätzlicher Stationen an bestehenden Eisenbahnstrecken,
- ▶ Verlängerungen bestehender Strecken über kurze Neubaustrecken in Siedlungsschwerpunkte, um die Erschließung zu verbessern,
- ▶ Einsatz von Stadtbahnwagen zur Reduzierung der Betriebskosten,
- ▶ Optimierung der Betriebsleistungen durch eine gemeinsame Angebotsstruktur,
- ▶ Anbindung von Buslinien an das Schienennetz, um die Wirtschaftlichkeit durch Vermeidung von Parallelverkehren zu erhöhen.

## 7.3.2 Beschreibung untersuchter Stadtbahnrelationen

Die einzelnen Strecken im Großraum Rostock wurden auf ihre Eignung für die Integration in ein Stadtbahnkonzept untersucht.

### **Straßenbahnnetz Rostock**

Das ausgeprägte Straßenbahnnetz in der Hansestadt Rostock mit rd. 35 km Streckenlänge (Doppelgleis) und 135 Haltestellen übernimmt eine gewisse Schlüsselfunktion in einem Stadtbahnkonzept Großraum Rostock, aufgrund des hohen Anteils an flächenerschließender Wirkung im Stadtgebiet.

### **SPNV-Strecken**

#### Rostock Hbf – Warnemünde

Die S-Bahnstrecke Rostock – Warnemünde ist die SPNV-Relation mit dem höchsten Fahrgastaufkommen. Sie verläuft im städtischen Bereich zwischen Hauptbahnhof und Warnemünde, jedoch ohne direkten Halt im Stadtzentrum. Die Haltepunkte sind den Stadtteilen im Nordwesten der Hansestadt zugeordnet, erfordern jedoch aufgrund überwiegender Randlage zusätzlich Zubringerverkehre mit Bus aus den Wohnsiedlungen. An den Haltepunkten Holbeinplatz, Parkstraße und Hauptbahnhof wird das Umsteigen zwischen S-Bahn und Straßenbahn ermöglicht. Als wesentliche Vorteile dieser S-Bahn-Verbindung sind kurze Fahrzeiten zur Überwindung längerer Reiseweiten sowie das hohe Platzangebot zu nennen.

Auf Grund des hohen Fahrgastaufkommens und der Erschließungsfunktion sowie der Verknüpfungsmöglichkeiten dieser Strecke mit dem Straßenbahnnetz in Lichtenhagen, in Marienehe sowie in Bramow eignet sich diese Strecke zur Integration in ein Stadtbahnsystem.

#### Rostock – Bad Doberan

Die Regionalstrecke nach Bad Doberan verbindet Rostock mit dem nächstgelegenen Mittelzentrum, das gleichzeitig Sitz der Kreisverwaltung des Landkreises Bad Doberan ist. Der Abschnitt Rostock – Bad Doberan ist im Regionalen Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock als Siedlungsachse ausgewiesen. Im Rahmen einer Stadtbahnverbindung können durch eine Direktanbindung an die Rostocker Innenstadt, über eine Verknüpfung mit dem Straßenbahnnetz im Bereich zwischen HP Thierfelder Straße – Platz der Jugend, sowie **durch eine Verlängerung in die Innenstadt von Bad Doberan**, Reisezeitvorteile auf dieser ÖV-Achse zwischen beiden Städten erreicht werden. Die Stadt Bad Doberan weist durch ihre Nähe zur Hansestadt Rostock und zu den

Seebädern Kühlungsborn und Heiligendamm eine günstige Lage für die weitere Entwicklung auf.

#### Rostock – Seehafen

Unter Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung des Fährverkehrs zwischen Rostock und Skandinavien sowie dem Baltikum ist neben der geplanten Verlängerung der Strecke zum Fährterminal die Schaffung einer direkten Stadtbahnverbindung zwischen Seehafen Fährterminal und dem Hauptbahnhof über die Innenstadt zu empfehlen. Eine Verlängerung der Strecke zum zukünftigen Fährterminal ist im Rahmen des ÖPNV-Landesplans vorgesehen.

#### Rostock – Ribnitz-Damgarten

Die Stadt Ribnitz-Damgarten hat im Osten von Rostock eine ähnliche Funktion wie die Stadt Bad Doberan im Westen. Der Abschnitt Rostock – Rövershagen ist im Regionalen Raumordnungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock als Siedlungsachse vorgesehen. Deshalb wurde diese Strecke ins Stadtbahnkonzept einbezogen.

#### Rostock - Rövershagen – Graal-Müritz

Die Strecke Rövershagen – Graal-Müritz besitzt von den Strecken im Umland Rostocks heute noch eine vergleichsweise geringe Nachfrage und geringes Potenzial für Fahrten mit den Fahrtzwecken Arbeit, Ausbildung und Einkauf. Jedoch könnte vor allem das schwer quantifizierbare touristische Potenzial in der Sommersaison eine Stadtbahnverbindung rechtfertigen. Durch eine Kombination mit einer Stadtbahnverbindung Rostock – Ribnitz-Damgarten kann eine nachfrageorientierte Angebotsüberlagerung im Abschnitt Rostock – Rövershagen ermöglicht werden. Um zusätzliches Potenzial zu gewinnen bzw. auf die Schiene zu verlagern, ist die Notwendigkeit des z. T. parallel geführten Busangebotes der Regionallinie 118 differenziert zu prüfen.

#### Rostock – Tessin

Die Strecke Rostock – Tessin verbindet vor allem die Gemeinde Sanitz und die Stadt Tessin mit Rostock und durch die bestehende durchgehende RegionalExpressverbindung nach Wismar auch mit Bad Doberan. Die Berücksichtigung der Strecke als Stadtbahnstrecke erscheint nur dann sinnvoll, wenn eine Einbindung in die Rostocker Innenstadt erfolgen könnte. Die in den letzten Jahren vorgenommene Sanierung und Neuordnung der Gleis- und Bahnsteiganlagen sowie städtebauliche Entwicklungskonzepte für den südlichen Bereich des Rostocker Hauptbahnhofes ermöglichen keine Errichtung einer direkten Verknüpfung.

Mit Umgestaltung des Rostocker Hauptbahnhofes wurde eine optimierte Schnittstelle zwischen Bahn und Straßenbahn geschaffen, so dass diese Verkehrsrelation nur ein einmaliges Umsteigen erfordert.

### Rostock – Schwaan / Laage – Güstrow

Die Strecke Rostock – Schwaan wird derzeit von der S-Bahnlinie nach Güstrow sowie von RegionalExpresszügen nach Hamburg und Berlin bedient. Die Strecke Rostock – Laage – Güstrow wird derzeit von Dieseltriebwagen befahren. Eine Umstellung der bestehenden S-Bahnlinie Warnemünde - Güstrow über Schwaan auf Stadtbahnbetrieb bietet sich aus betrieblichen Gründen an, um die Betriebskosten zu senken und im Gesamtkonzept einer Stadtbahn die flexiblen Einsatzmöglichkeiten zu erhöhen. Im Rahmen eines Stadtbahnkonzeptes können durchgehende Verbindung Warnemünde – Rostock Hauptbahnhof – Güstrow sowohl über Schwaan und über Laage geschaffen werden.

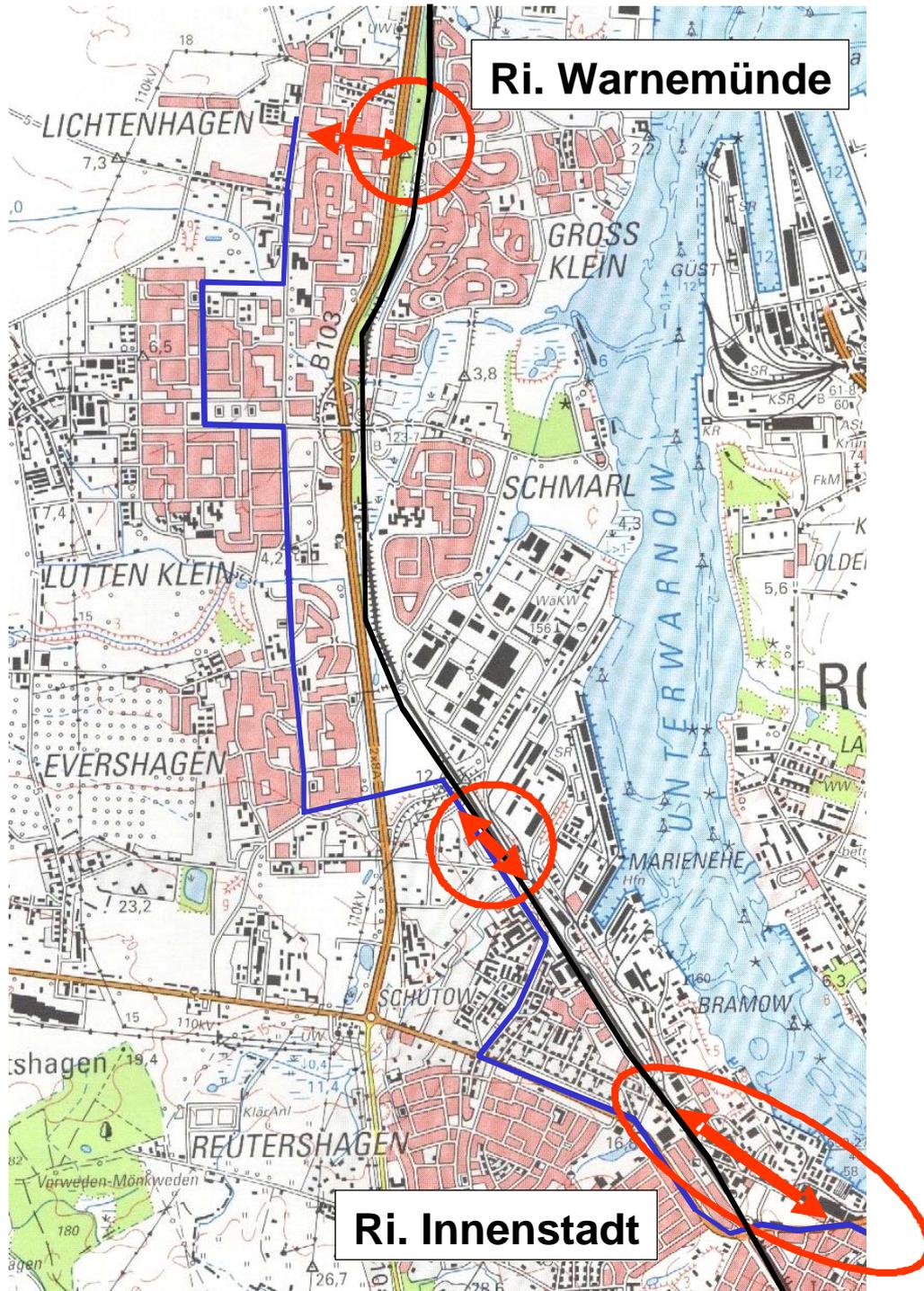
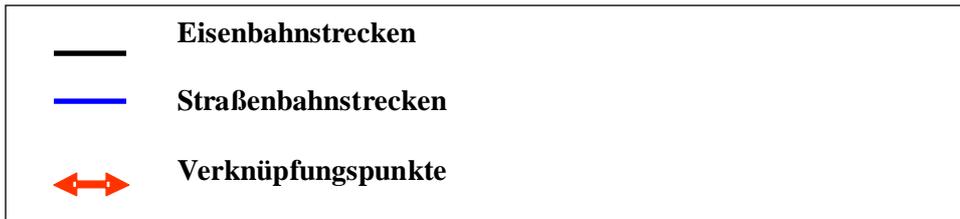
### **7.3.3 Auswahl Systemwechselstellen**

Für die Vernetzung der bestehenden regionalen Eisenbahnstrecken und der Straßenbahninfrastruktur in der Hansestadt ist die Errichtung von Systemwechselstellen erforderlich.

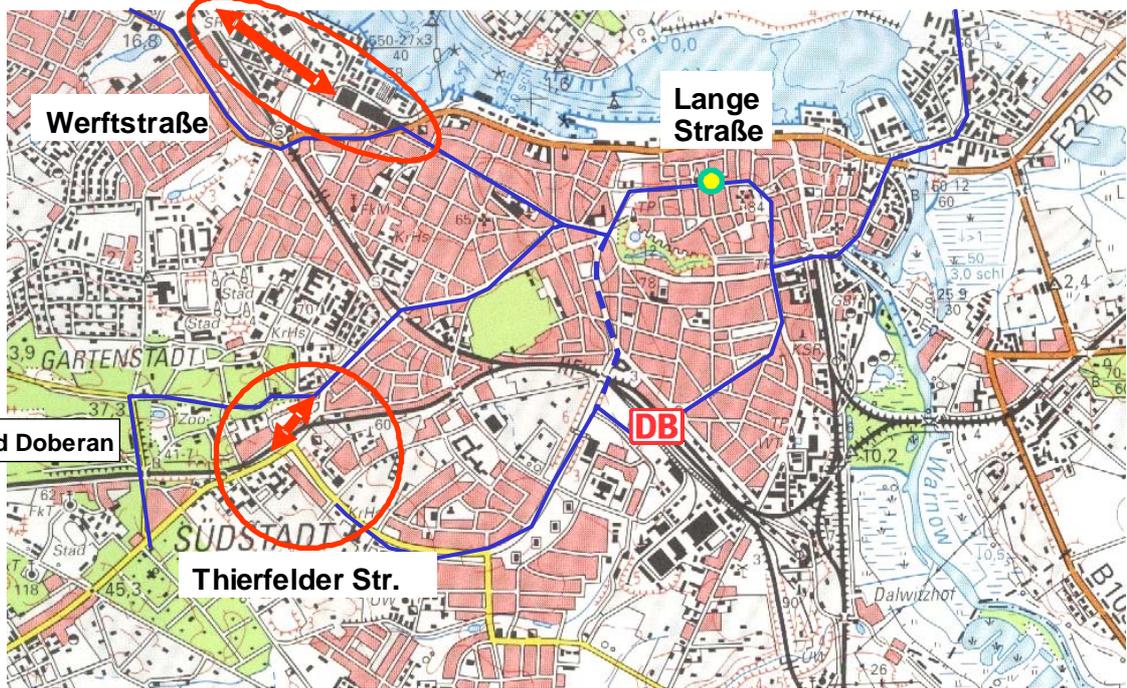
Die Wahl der so genannten Systemwechselstellen ist von den zu bedienenden Verkehrsrelationen und von den infrastrukturellen Gegebenheiten abhängig.

#### **Folgende Systemwechselstellen werden empfohlen:**

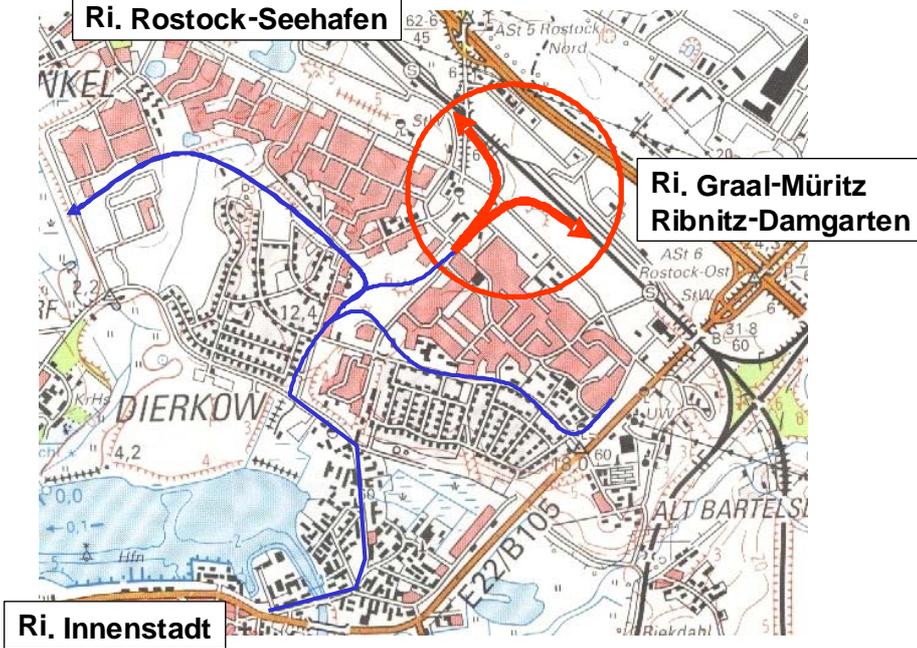
- ▶ Rostock HP Lichtenhagen / Mecklenburger Allee,
- ▶ Rostock HP Marienehe,
- ▶ Rostock HP Bramow / Werftdreieck,
- ▶ Rostock HP Thierfelder Straße / Platz der Jugend,
- ▶ Rostock Kurt-Schumacher-Ring / Seehafen,
- ▶ Rostock Kurt-Schumacher-Ring / Bentwisch.



**Ri. Marienehe/ Warnemünde**



**Ri. Rostock-Seehafen**



### 7.3.4 Verbesserung der Erschließung durch neue Haltepunkte

Neben den bereits im ÖPNV-Landesplan vorgesehenen Maßnahmen, wie z. B. die Errichtung der Haltepunkte Groß Klein und Schmarl, werden zusätzlich vorgeschlagen:

#### Rostock – Bad Doberan:

Zur Verbesserung der Erschließung des östlichen Bereichs von Bad Doberan wird der Bau einer Station „**Clara-Zetkin-Straße**“ als Stadtbahnstation vorgesehen.

#### Rostock – Ribnitz-Damgarten:

In **Bentwisch West** wird die Einrichtung einer Station vorgeschlagen. Sie dient der besseren Erschließung von Bentwisch.

Die Erschließung des Ortes **Mönchhagen** kann durch eine Verlegung der Station „Mönchhagen“ nach Norden verbessert werden.

Zur besseren Erschließung des Ortsteils Ribnitz werden im Rahmen des Stadtbahnkonzeptes die zwei zusätzlichen Stationen „**Neuhöfer Straße**“ und „**Gerhart-Hauptmann-Straße**“ vorgesehen und deren Bau als Maßnahme im Rahmen des Stadtbahnkonzeptes angenommen.

#### Rövershagen – Graal-Müritz:

Der Ortsteil Müritz liegt etwa 1,5 km vom früheren Bahnhof Graal-Müritz entfernt. Die Anbindung des Ortsteils Müritz durch Verlängerung der Strecke ist prinzipiell möglich. Diese Anbindung wäre wegen der Nähe zum Ostseestrand, insbesondere für Fahrten mit Fahrtzweck Freizeit und Tourismus, von Bedeutung.

#### Rostock – Laage – Güstrow:

Zur besseren Erschließung in Güstrow wird der Bau von zwei Stationen zwischen Güstrow und Priemerburg vorgeschlagen. Die Station „**Rostocker Straße**“ liegt in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt von Güstrow. Die Station „Güstrow Dettmannsdorf“ dient der Anbindung von **Dettmannsdorf**.

### 7.3.5 Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung „Stadtbahnkonzept für den Großraum Rostock“

Die vorliegende Machbarkeitsuntersuchung „**Stadtbahnkonzept** für den Großraum Rostock“ wurde nach den Grundsätzen der Standardisierten Bewertung (Version 2000) erstellt.

**Im Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung ist festzustellen, dass die volkswirtschaftliche Rentabilität für ein Stadtbahnsystem im Großraum Rostock**, durch Verknüpfung des Straßenbahnnetzes in der Hansestadt mit dem S-Bahn-Netz und den regionalen Schienenstrecken, **gegeben ist.**

**Positive Effekte „Stadtbahnkonzept für den Großraum Rostock“ werden erzielt durch:**

- ▶ Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste im öffentlichen Verkehr,
- ▶ Senkung von Reisezeiten und Umsteigenotwendigkeiten,
- ▶ Verbesserung der Erschließung durch zusätzliche Haltepunkte,
- ▶ Verbesserung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen,
- ▶ Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Angebotsoptimierung, durch Verknüpfung der heutigen Systeme von S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn und Bus.

#### **Einschätzung zur Entwicklung der Nachfrage**

Zusammenfassend wurde festgestellt, trotz Rückgangs an Bevölkerung, Erwerbstätigen und Schülern sowohl in der Hansestadt als auch für die Region im Großraum Rostock bis 2015, dass ein Zuwachs an ÖPNV-Fahrten durch Einführung eines Stadtbahnsystems erzielt werden kann.

#### **Infrastrukturmaßnahmen**

Die Umsetzung eines Stadtbahnkonzeptes im Großraum Rostock erfordert im Vergleich mit anderen Schienenprojekten geringe Investitionen, weil z. B.:

- ▶ vorhandene Gleisanlagen von Straßenbahn und Eisenbahn die gleiche Spurweite aufweisen, so dass ein Stadtbahnfahrzeug beide Netze befahren kann,
- ▶ der Fernverkehr der DB AG auf den für die Stadtbahn vorgeschlagenen Gleistrassen nur eine verhältnismäßig geringe Fahrtenhäufigkeit aufweist, so dass betriebstechnologisch keine besonderen Anforderungen erforderlich werden,

- ▶ die Verknüpfungsstellen zwischen den Gleisanlagen Straßenbahn und Eisenbahn z. T. nur Gleisverknüpfungen von 300 bis 400 m erfordern:
  - ▶ am HP Marienehe (zwischen Straßenbahn und S-Bahn),
  - ▶ zwischen HP Thierfelder Straße (Regionalbahn Bad Doberan/Wismar) und Haltestelle Platz der Jugend (Straßenbahn),
  - ▶ zwischen Dierkow - K.-Schumacher-Ring (Straßenbahn) und S-Bahn Richtung Seehafen (Fähre) bzw. Richtung Bentwisch zur Weiterführung nach Graal-Müritz / Ribnitz-Damgarten,
- ▶ zur Verbindung von Straßenbahn und S-Bahn an zwei weiteren Verknüpfungspunkten in Rostock, zwischen Bramow und Werftdreieck und in Lichtenhagen zwischen HP Lichtenhagen und Mecklenburger Allee, vorhandene bzw. freigehaltene Verkehrsflächen genutzt werden können,
- ▶ die Niveauanpassungen an den Haltepunkten der S-Bahn und den Haltestellen Straßenbahn zur behindertengerechten Bedienung nur geringfügige bauliche Anpassungen erfordern,
- ▶ neu anzuschaffende Stadtbahnfahrzeuge es ermöglichen, die zwei unterschiedlichen Stromversorgungsnetze der Straßenbahn und Eisenbahn zu nutzen.

### 7.3.6 Zusammenfassung und Ausblick

Die Förderung eines integrierten Stadtbahnsystems ist Bestandteil der verkehrspolitischen Zielstellung. Voraussetzung dafür ist, dass bei den Landkreisen und der kreisfreien Stadt Rostock infolge der Einführung des Stadtbahnsystems keine finanzielle Mehrbelastung für das insgesamt sicher zu stellende Nahverkehrsangebot entsteht.

Aufgrund der zu erwartenden positiven Entwicklung an Nachfrage im ÖPNV / SPNV und positiver Impulse für den Wirtschaftsstandort des Nahverkehrsraumes soll die schrittweise Einführung eines integrierten Stadtbahnsystems im Großraum Rostock vorangetrieben werden. Als Grundvoraussetzung für ein integriertes Stadtbahnsystem sind die infrastrukturellen Maßnahmen gemäß "Maßnahmen- und Handlungskonzept Stadtbahn Großraum Rostock" (vgl. Abschnitt 10) schrittweise mit Unterstützung des Bundes und des Landes umzusetzen.

Die rechtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für ein Betreiberkonzept – Stadtbahnsystem im Großraum Rostock – sind zwischen dem Land, Aufgabenträger für den SPNV, und den drei Gebietskörperschaften abzustimmen (vgl. Abschnitt 8).

Zielstellung ist es, die schrittweise Aufnahme des Stadtbahnbetriebes in den Jahren 2010 bis 2015 vorzunehmen.

## 7.4 Verknüpfungen

Systematische Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Dabei ergibt sich die Zuweisung der Verknüpfungsfunktion für den regionalen SPNV / ÖPNV aus

- ▶ dem Zusammentreffen regional bedeutsamer und gebietsübergreifender Bedienungskategorien (Achsen, Verbindungen) bzw. der Netzhierarchie,
- ▶ der Erschließung im Nahbereich der Hansestadt Rostock,
- ▶ der regionalen Bedeutung der Verkehrsangebote (SPNV bzw. S-Bahn, sonstiger ÖPNV, Stadtverkehre),
- ▶ der vorhandenen Infrastruktur.

Bei der baulichen und organisatorischen Gestaltung der Verknüpfungspunkte sind die festgelegten Qualitätsstandards zu berücksichtigen (vgl. Abschnitt 5.2).

In der nachfolgenden Tabelle 15 sind wichtige Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock zusammengefasst:

Verknüpfungspunkt	Kategorie <sup>1</sup>	ÖPNV-Verkehrsmittel				Stellplätze		Bemerkung
		S-Bahn/ SPNV	Regional- bus	Straba	Stadtbus	Pkw	Rad	
Rostock Hbf / ZOB	1	x	x	x	x	x	x	ITF-Knoten, Übergang zum SPNV
Bad Doberan Bf. / ZOB	2	x	x		x	x	x	Fahrplanabstimmung Bus → SPNV
Bützow Bf	2	x	x		x			
Güstrow Bf / ZOB	2	x	x		x			
Sanitz Bf / ZOB	2	x	x			x	x	Bus → SPNV Ri. Rostock ggf. alternativ zu Tessin
Kavelstorf HP	3	x	x					Verbesserung des Zugangs, ggf. besseres Busangebot Ri. Dummerstorf
Laage HP	3	x	x					
Neubukow HP	3	x	x					Fahrplanabstimmung Bus → SPNV Ri. Wismar
Rövershagen HP	3	x	x					
Schwaan HP	3	x	x					Einrichten einer Bushaltestelle am Bahnhof
Tessin Bf	3	x	x			x	x	Bus → SPNV Ri. Rostock, Umstieg am gleichen Bstg.
Graal-Müritz Bf	4	x	x					nach Betriebsaufnahme, Neubau geplant
Kühlungsborn (Bf Ost/ West)	4	x (Molli)	x					Fahrplanabstimmung Bus Ri. Rerik → SPNV
Roggentin HP	4	x	x		x (RSAG)	x	x	
Teterow Bf	-/-	x	x					

<sup>1</sup> Die Einordnung in die Kategorie erfolgt in Anlehnung an das ÖPNV-Gesamtkonzept Großraum Rostock, 2000.

Tabelle 25: Verknüpfungspunkte im regionalen SPNV / ÖPNV

Bei der Umsetzung zusätzlicher alternativer Bedienungsangebote ist der Übergang zum Linienverkehr an bereits bestehenden Verknüpfungspunkten einzurichten.

Im Stadtgebiet von Rostock werden die folgenden zentrale Verknüpfungspunkte mit definierten Anschlussbeziehungen zwischen städtischen und regionalen Verbindungen festgeschrieben:

- ▶ Rostock Hbf mit Zentralem Omnibusbahnhof (ZOB)
- ▶ Dierkower Kreuz
- ▶ HP Lütten Klein

Neben diesen Verknüpfungspunkten sollen auch weiterhin Haltestellen im Stadtgebiet bedient werden, die von wesentlicher Bedeutung für den regionalen Quelle-Ziel-Verkehr und die Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV sind. Dies betrifft insbesondere langlaufende Regionalbuslinien mit einem größerem Anteil an Fahrgästen aus Orten der weiteren Region. Buslinien, die Gemeinden im Nahbereich der Hansestadt Rostock erschließen, sollten nach Möglichkeit in das Stadtverkehrsangebot eingebunden werden. Gering ausgelastete Busse sind dabei am nächsten Verknüpfungspunkt zu brechen, der im Stadtgebiet Rostock erreicht wird, um Parallelangebote zu vermeiden.

Verknüpfungspunkt	Kategorie <sup>1</sup>	ÖPNV-Verkehrsmittel				Stellplätze		Bemerkung
		S-Bahn/ SPNV	Regional-- bus	Straba	Stadtbus	Pkw	Rad	
Rostock Hbf / ZOB	1	x	x	x	x	x	x	ITF-Knoten, Übergang zum SPNV
HP Lütten Klein	2	x	x		x	x	x	
HP W'-münde Werft	2	x	x		x	x		
Steintor (IHK)	2		x	x	x			
Dierkower Kreuz	2		x	x	x	x	x	
Lütten Klein Zentrum	3		x	x	x	x		
Mensa	3		x	x	x		x	
Südblick (Nobelstraße)	3		x	x	x	x	x	
Reutershagen, Markt bzw. Hamburger Str.	3		x	x	x	x		
Brinckmansdorf	4		x		x			
Hohe Düne Fähre	4		x		x	x		Übergang von / zur Fähre
Neuer Friedhof	4		x	x	x	x	x	
Schröderplatz	4		x	x	x			

<sup>1</sup> Die Einordnung in die Kategorie erfolgt in Anlehnung an das ÖPNV-Gesamtkonzept Großraum Rostock, 2000.

Tabelle 26: Bedeutende Verknüpfungspunkte für den regionalen ÖPNV im Stadtgebiet von Rostock

Wichtige Verknüpfungspunkte außerhalb des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg / Rostock:

- ▶ Bahnhof Ribnitz-Damgarten West mit dem angegliederten ZOB:  
Hier besteht die Übergangsmöglichkeit zwischen den SPFV- und SPNV-Angeboten in / aus Richtung Rostock und Stralsund einerseits und den Regionalbusangeboten Richtung Graal-Müritz sowie nach Dierhagen, Fischland, Darß und Zingst andererseits. Der Verknüpfungspunkt besitzt eine besondere Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr in der Region.
- ▶ ZOB Tribsees:  
Hier besteht Anschluss an die Regionalbusverkehre in Richtung Grimmen.

## 7.5 Tarif

Mit der Umsetzung des gemeinsamen VVW-Tarifs ist die wesentliche Forderung nach einem einheitlichen Fahrschein- und Tarifsystem im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock bereits umgesetzt. Auf der erreichten Grundlage ist das Tarifangebot im VVW zu sichern und bei Bedarf weiter auszubauen. Besondere Berücksichtigung sollten hierbei vor allem die Mobilitätsbedürfnisse der Berufs- und Ausbildungspendler sowie der Touristen erhalten, da einerseits auch zukünftig eine weitere Zunahme der Pendlerwege zu erwarten ist und andererseits die zunehmende Touristenzahl in der Region für den ÖPNV gewonnen werden soll.

Für die Freizeit- und Tourismuskonsum bieten sich u. a. die verstärkte Nutzung der bereits vorhandenen Kombi-Tickets für themenbezogenen Tarifangeboten an, z. B. Kombinierte Tickets aus ÖPNV-Fahrschein für An-/Abreise und Eintrittskarte für Veranstaltungen, Sehenswürdigkeiten oder touristisch interessante Einrichtungen. Bei der Gestaltung von Zeitfahrtscheinen sollten die Aufenthaltsdauer und die Reisegewohnheiten von Freizeitausflüglern und Urlaubern (Wochenendtourismus) berücksichtigt werden.

Bei der Tarifgestaltung ist die Überschaubarkeit des Tarifangebots zu gewährleisten. Bei notwendigen Fahrpreiserhöhungen zur Verbesserung der Kostendeckung ist zu berücksichtigen, dass wahlfreie Verkehrsteilnehmern, die über ein Individualverkehrsmittel verfügen, unterschiedliche Preiselastizitäten bei der Nutzung von MIV- und ÖPNV-Verkehrsmittel aufweisen.

Darüber hinaus ist der sogenannte „Umweltverbund“, d. h. die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV-Verkehrsmittel, zu fördern. Die im Stadtgebiet Rostock mögliche Fahrradmitnahme in ÖPNV-Verkehrsmitteln sollte daher weiterhin möglich sein. Aber auch der Fahrradtourismus in der Region sollte durch die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Regionalbusverkehr durch geeignete Angebote auf touristisch interessanten Relationen gefördert werden, z. B. durch das Angebot von Fahrradtickets oder den Einsatz von „Radlbussen“ im Linienverkehr, die mit Vorrichtungen zur Fahrradmitnahme (z. B. „Fahrradrucksack“) ausgerüstet sind.

Tarifkooperationen, die über das Verbundgebiet des VVW hinausgehen, sind ebenfalls weiter auszubauen und auch auf den Regionalbusverkehr auszudehnen.

Einer Teilnahme an dem vom Land Mecklenburg-Vorpommern angestrebten landesweit einheitlichen Tarifsysteem stehen die Aufgabenträger im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock positiv gegenüber. Das Ziel eines solchen Tarifsystems darf jedoch nicht ein landesweit identisches Tarifangebot sein, sondern muss in einer Vereinheitlichung der Grundlage für die Tarifermittlung bestehen. Hierbei sind das Angebot des Landes zur Förderung und Bezuschussung von finanziellen Aufwendungen und Nachteilen bei der Umsetzung eines landesweiten Tarifsystems (z. B. die Bezuschussung von Durchtarifizierungsverlusten) zu nutzen.

## **7.6 Linienbündelungskonzept**

Ein Linienbündelungskonzept für den gesamten sonstigen ÖPNV Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock ist derzeit nicht vorgesehen. Eine Entscheidung über ein Linienbündelungskonzept für den Regionalbusverkehr wird in Abhängigkeit von der Entscheidung über die zukünftige Organisationsstruktur im Nahverkehrsraum zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.

## **8 Vorschläge zur zukünftigen ÖPNV-Organisation**

### **8.1 Rechtliche Rahmenbedingungen<sup>28</sup>**

Mit einer organisatorischen Neugestaltung wird das Ziel verfolgt, sowohl der zunehmenden Verflechtung im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock durch eine gebietsübergreifende Planungs- und Koordinationsinstanz zu begegnen, als auch den übergeordneten Anforderungen, die sich aus der Aufgabenträgerschaft, der Finanzierungssicherung und dem Wettbewerb im ÖPNV ergeben, durch eine zukunftsfähige Organisationsstruktur gerecht zu werden. Hierbei sind entsprechende Rechtsnormen zu beachten.

#### **8.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen zur Organisationsstruktur**

Die nachfolgend aufgeführten Rechtsnormen bestimmen den Handlungsspielraum der Gebietskörperschaften bei der Bildung eines regionalen Aufgabenträgerverbunds. Neben Festlegungen zu den möglichen Kompetenzen und Funktionen eines solchen Aufgabenträgerverbunds machen sie auch Aussagen und Empfehlungen zu möglichen bzw. zweckmäßigen Organisationsformen.

##### Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

Die Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Teil 4) enthält Regelungen zur kommunalen Zusammenarbeit bei der Erfüllung von öffentlichen Aufgaben, die über die Grenzen von Gemeinden, Ämtern und Landkreisen hinauswirken. Als mögliche Organisationsformen sind hier der Zweckverband, die öffentlich-rechtliche Vereinbarung und die Verwaltungsgemeinschaft genannt.

##### ÖPNV-Gesetz Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)

Das ÖPNVG M-V setzt auf dem Regionalisierungsgesetz (RegG) des Bundes auf und regelt im wesentlichen die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung für den SPNV und den ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern. Danach obliegt die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit SPNV-Leistungen dem Land. Die Zuständigkeit für SPNV-Leistungen von lokaler Bedeutung können jedoch auf Gebietskörperschaften auf Antrag hin übertragen werden (ÖPNVG M-V, § 3 (2)), sofern überregionale Verkehrsbelange und

---

<sup>28</sup> Inhaltlich z. T. übernommen aus der Stellungnahme der Hansestadt Rostock zur Vorbereitung der Gründung eines gemeinsamen Aufgabenträgerverbundes vom 3.6.2004.

wirtschaftliche Erwägungen dem nicht entgegenstehen. Die Übertragung der SPNV-Aufgabenträgerschaft ist in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zu regeln.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat die VMV Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH mit der Wahrnehmung der mit der Funktion als Aufgabenträger des SPNV verbundenen Aufgaben beauftragt. Zu den Aufgaben zählen neben der Ausübung der Funktion der Bestellerorganisation (Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV), die Fahrplankoordinierung, die Wettbewerbsführung, die Qualitätssicherung und das Marketing.

Der sonstige ÖPNV ist Aufgabe der Landkreise und der kreisfreien Städte im eigenen Zuständigkeitsbereich.

Zur Rechtsform eines Aufgabenträgerverbundes wird im § 5 Abs. 2 ÖPNVG M-V die Bildung eines Zweckverbandes genannt.

### ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007

Im aktuellen ÖPNV-Landesplan befürwortet das Land nachdrücklich verbesserte und flächendeckende ÖPNV-Kooperationen in Mecklenburg-Vorpommern. In diesem Zusammenhang werden klare Vorstellungen zu deren Weiterentwicklung bzw. Neugründung formuliert. Das Ziel aller Verkehrskooperationen „muss dabei ein abgestimmter, verkehrsmittelübergreifender und angebotsorientierter ÖPNV sein, der ein für alle Verkehrsunternehmen gültiges preisgünstiges Tarifangebot aufweist und sehr kundenorientiert arbeitet.“ Die klare Trennung zwischen der Bestellerfunktion auf der Aufgabenträgerseite und der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen ist dabei eine notwendige Bedingung.

Im ÖPNV-Landesplan wird ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen, auf der Bestellerebene sogenannte Aufgabenträgerverbünde zu bilden, die die Zuständigkeit für den ÖPNV im Verbundgebiet (und auf Antrag auch für den SPNV mit lokaler Bedeutung) einschließlich der Vergabe- und Gestaltungsrechte, der Bereitstellung der Leistung durch die Verkehrsunternehmen sowie die Leistungs- und Qualitätskontrolle übernehmen. Auf der nachgeordneten Ebene der Verkehrsunternehmen (Erstellerebene) wird ebenfalls eine Bildung von Kooperationen (Unternehmensverbund) angeregt, die für die Koordination der Verbundunternehmen verantwortlich sind.

### Privatrechtliche Handlungsformen

Neben den durch die Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern benannten Organisationsformen stehen den Gebietskörperschaften die privatrechtlichen Handlungsformen vom schuldrechtlichen Vertrag bis zur Kapitalgesellschaft zur Verfügung. Der Vertrag und die GmbH wären als realistische Formen der Zusammenarbeit einzuschätzen.

## 8.1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen zum ÖPNV-Wettbewerb

Der Gestaltungsspielraum im ÖPNV wird sowohl vom europäischen als auch vom nationalen Recht bestimmt. Die wesentlichen rechtlichen Rahmenbedingungen im ÖPNV werden nachfolgend in einem kurzen Überblick dargestellt:

### EU-Verordnung 1191/69 F 91 („Marktöffnungsverordnung“)

Regelt die **wettbewerbliche Vergabe** von Verkehrsdienstleistungen, die

- ▶ öffentlich finanziert werden,
- ▶ durch ein exklusives Recht vergeben werden.

Ziel ist es, ein europaweites System des „kontrollierten Wettbewerbs“ bei Verkehrsdiensten zu schaffen. Die EU-Verordnung sieht sogenannte „Teilbereichsausnahme“ für Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr vor, über deren Anwendung die einzelnen Mitgliedsstaaten der EU zu entscheiden haben.

Eine Novellierung der EU-Verordnung 1191/69 F 91 ist aktuell in der Diskussion, wobei umstritten ist, ob auch weiterhin mögliche Ausnahmen vom Wettbewerb (Teilbereichsausnahmen) zulässig sein sollen.

### EuGH-Urteil vom 23.07.2003

Der EuGH bestätigte am 23.07.2003 im seinem Urteil in Sachen „Altmark-Trans“ grundsätzlich, dass sowohl die Finanzierung des ÖPNV als auch die Vergabe von Liniengenehmigungen im sonstigen ÖPNV den Anforderungen der EU-Verordnung 1191/69 F 91 unterliegen. Demnach wird der wettbewerblichen Vergabe von ÖPNV-Leistungen zwar grundsätzlich der Vorrang eingeräumt, jedoch bestätigte der EuGH in seiner Entscheidung auch, dass die Verordnung 1191/69 F 91 eine Teilbereichsausnahme zulässt und der deutsche Gesetzgeber mit der Novellierung des PBefG am 01.01.1996 hiervon möglicherweise Gebrauch gemacht hat, indem er eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen von der EU-Verordnung 1191/69 F 91 und damit von einer wettbewerblichen Vergabe ausgenommen hat. Eine solche Teilbereichsausnahme hat nach Auffassung des EuGH jedoch nur unter der Voraussetzung Bestand, dass „*der Grundsatz der Rechtssicherheit gewahrt ist*“<sup>29</sup>. Die Frage, ob diese Rechtssicherheit in der Abgrenzung von gemein- und eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehren im deutschen Recht jedoch besteht, konnte vom EuGH nicht abschließend geklärt werden und wurde an das Bundesverwaltungsgericht als vorlegendes Gericht zurückverwiesen. Damit bleibt die Rechtsunsicherheit zur Gültigkeit einer Teilbereichsausnahme auch weiterhin bestehen.

Soweit eine Teilbereichsausnahme von der Ausschreibungspflicht jedoch Bestand hat bzw. bis die bestehende Unsicherheit im deutschen Recht geklärt ist, müssen

<sup>29</sup> vgl. EugH-Urteil v. 23.07.03, RN 64

gemäß EuGH bei der Vergabe und Finanzierung von Verkehrsleistungen **vier Voraussetzungen** erfüllt werden, um den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts in der EU gerecht zu werden:

- (1) formelle Betrauung des Verkehrsunternehmens mit klarer Gemeinwohlverpflichtung
- (2) Vorab-Festlegung objektiver und transparenter Ausgleichsparameter (Verkehrsvertrag)
- (3) Ausschluss von Überkompensation
- (4) bei Nicht-Ausschreibung: Zugrundelegung des Kostenmaßstabs eines „durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens“

#### Personenbeförderungsrecht (PBefG)

Grundsätzlich wird der Vergabe von Liniengenehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im ÖPNV (§ 8) der Vorrang gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen (§13a) eingeräumt. Ist eine ausreichende Verkehrsbedienung unter diesen Voraussetzungen nicht gegeben, ist die VO 1191/69 in der Anwendung maßgebend. Eine Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehren muss mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit verbunden sein.

#### Nationales Vergaberecht (GWB / VgV / VOL/A)

Das nationale Vergaberecht ist verpflichtend von öffentlichen Auftraggebern anzuwenden und enthält Regularien zur Gestaltung des Wettbewerbs sowie für eine **transparente und diskriminierungsfreie Ausschreibung und Vergabe** von öffentlichen Leistungen.

### **8.1.3 Schlussfolgerung aus den Rechtlichen Rahmenbedingungen**

Aus den Zielvorstellungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern der Forderung nach einem EU-weiten kontrollierten Wettbewerb im ÖPNV ergeben sich grundlegende Anforderungen an die Gestaltung der Organisationsstrukturen im ÖPNV:

- (1) Die Bildung von Aufgabenträgerverbänden wird vom Land Mecklenburg-Vorpommern befürwortet und ist rechtlich möglich. Für die Form der Organisation stehen mehrere Möglichkeiten zur Verfügung.
- (2) Gebietskörperschaften (bzw. deren Zusammenschlüsse) haben die Möglichkeit, die Aufgabenträgerschaft für den lokalen SPNV vom Land zu übernehmen.
- (3) Mit der Umsetzung eines „**kontrollierten Wettbewerbs**“ im ÖPNV soll
  - ▶ eine gezielte **Entlastung der öffentlichen Haushalte** erreicht werden (Vermeidung von Überkompensation durch Nutzung von Marktmechanismen);
  - ▶ die **wirtschaftliche Freiheit der Marktteilnehmer innerhalb der EU** ohne staatliche Eingriffe verwirklicht werden (Amsterdamer Vertrag).

- (4) Bei einer **Direktvergabe** von eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Leistungen kann auf die Teilbereichsausnahme der EU-Verordnung 1191 F 91 zurückgegriffen werden. Voraussetzung hierfür ist die Anwendung der **vier EuGH-Kriterien**:
- ▶ formelle Betrauung des Verkehrsunternehmens
  - ▶ Abschluss von Verkehrsverträgen mit objektiven und transparenten Vereinbarungen zu Leistungsbezug und Finanzierung
  - ▶ Ausschluss von Überkompensation
  - ▶ Zugrundelegung des Kostenmaßstabs eines „durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens“
- (5) Für die erforderliche **Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzips** ist eine klare personelle und institutionelle Trennung der Verantwortlichkeiten notwendig.

## 8.2 Mögliche Organisationsmodelle im ÖPNV

### 8.2.1 Das Zwei-Ebenen-Modell

Das Zwei-Ebenen-Modell entspricht der bis heute in der Regel praktizierten ÖPNV-Organisation. Die zukunftsorientierte Ausgestaltung dieses Modells setzt allerdings die strikte funktionale und personelle Trennung der Ebenen sowie Regelungen zu Leistungserbringung und Leistungsbezug in Form eines Verkehrsvertrags voraus.

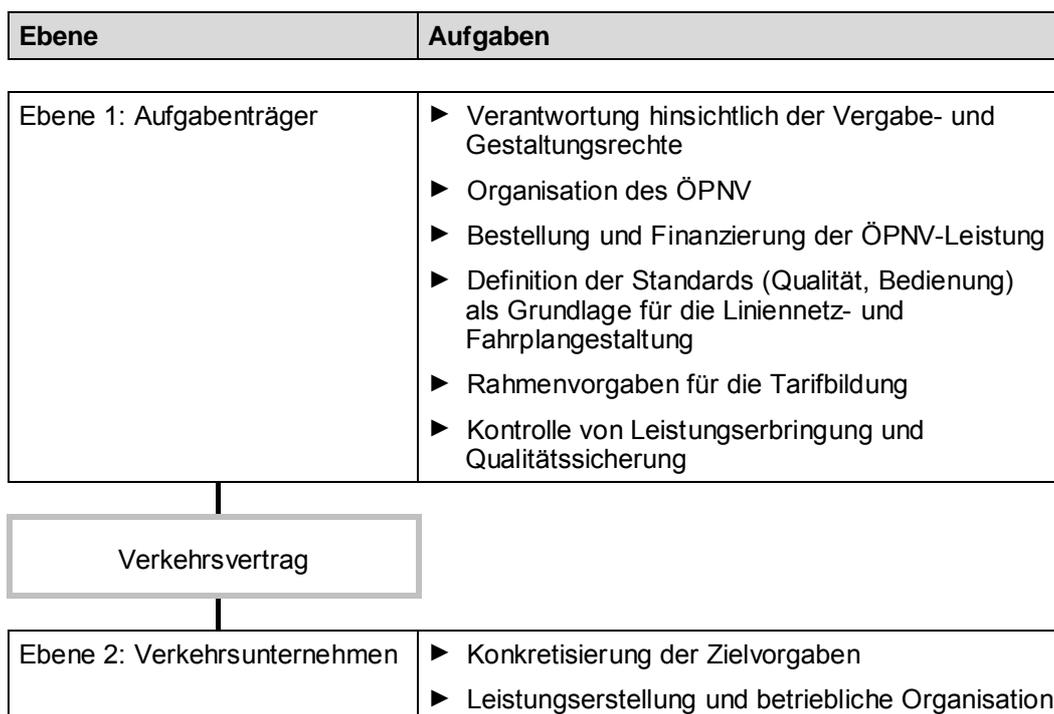


Abbildung 12: Zwei-Ebenen-Modell

Vorteile des Zwei-Ebenen-Modells sind:

- ▶ Eine klare Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzip ist möglich.
- ▶ Der Aufgabenträger bleibt für „seinen“ ÖPNV allein verantwortlich.
- ▶ Die fachliche Kompetenz des Verkehrsunternehmens wird bei der Konkretisierung der Zielvorgaben (ggf.) und bei der Angebotsplanung genutzt.

Nachteile des Zwei-Ebenen-Modells sind:

- ▶ Die fachliche und personelle Basiskompetenz muss auch weiterhin bei den Aufgabenträgern für das jeweilige Zuständigkeitsgebiet vorgehalten werden (Verwaltung), u. a. für wettbewerbliche Vergabe, Verkehrsvertrag, Vertrags- bzw. Qualitätskontrolle und ggf. auch die Konkretisierung der Zielvorgaben. Dabei ist die auch Größe des Wirkungsraums zu berücksichtigen.

- ▶ Das Modell ist nicht geeignet, wenn ein Aufgabenträgerverbund gebildet werden soll, da für die Ausführung der gemeinsamen Aufgaben lediglich die Fachverwaltungen der einzelnen Gebietskörperschaften zur Verfügung stehen, weil eine gemeinsame „Ausführungs- bzw. Managementebene“ nicht vorgesehen ist. Synergieeffekte erwachsen jedoch nur aus einer Bündelung der Basiskompetenzen.

## 8.2.2 Das Drei-Ebenen-Modell

Im Drei-Ebenen-Modell übernimmt eine Management- bzw. Regieebene unternehmerische Funktionen im Auftrag eines oder mehrerer Aufgabenträger (Aufgabenträgerverbund). Um das Besteller-Ersteller-Prinzip zu gewährleisten, ist die Managementebene als eine reine Aufgabenträgergesellschaft ohne Beteiligung der Verkehrsunternehmen zu organisieren. Auch hier sind Regelungen zu Leistungserbringung und Leistungsbezug erforderlich (Verkehrsvertrag). Da jedoch der Begriff „Managementgesellschaft“ nicht eindeutig definiert ist, sind heute oft noch Mischgesellschaften aus Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen anzutreffen.

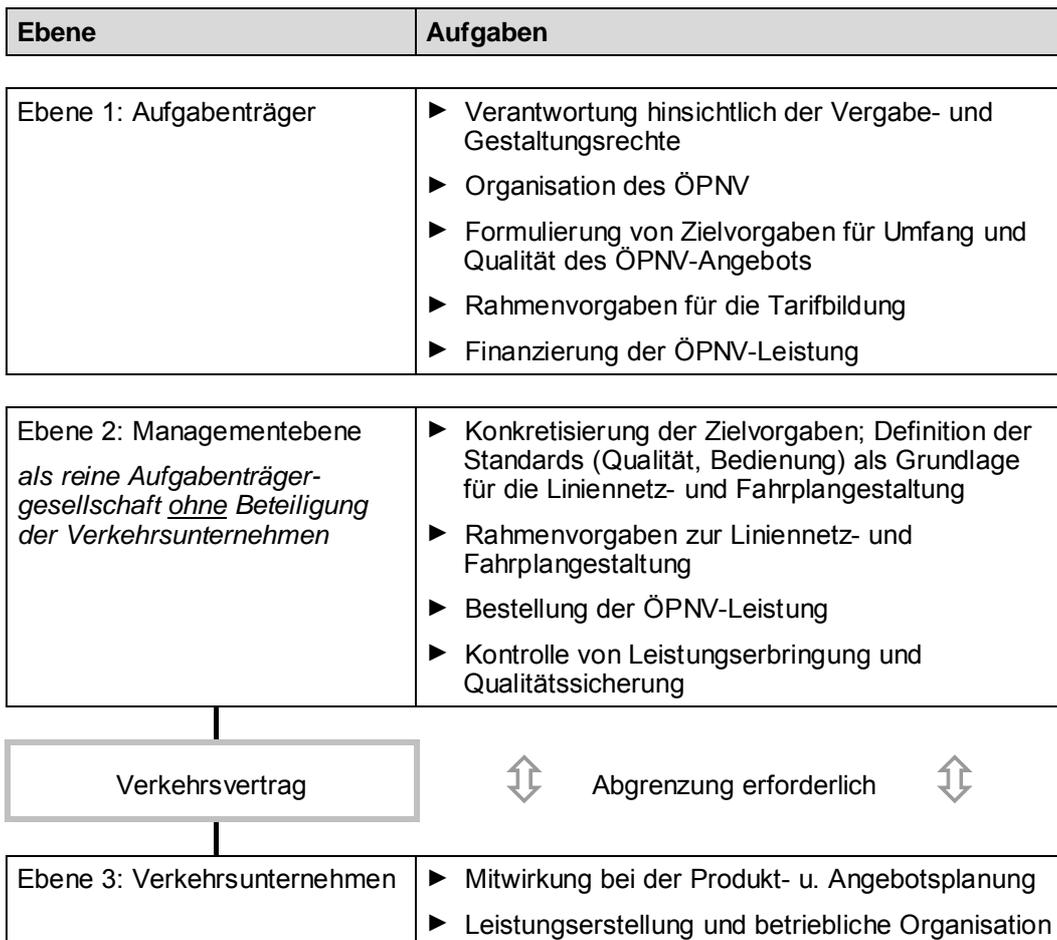


Abbildung 13: Drei-Ebenen-Modell

Vorteile des Drei-Ebenen-Modells sind:

- ▶ Eine klare Umsetzung des Besteller-Ersteller-Prinzip ist möglich.
- ▶ Der Aufgabenträger kann sich auf hoheitliche Aufgaben beschränken; dies ermöglicht eine schlanke Verwaltungsstruktur.
- ▶ Das Modell ist für eine gebietkörperschaftsübergreifende Organisation (Aufgabenträgerverbund) geeignet. Die bislang getrennte fachliche Kompetenz in den Verwaltungen der einzelnen Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen kann in e i n e r (Management-) Ebene gebündelt werden, was zu Synergieeffekten führt.
- ▶ Eine unternehmerische Ausrichtung der Managementebene ist möglich.

Nachteile des Drei-Ebenen-Modells sind:

- ▶ Die zusätzliche Schnittstelle ist ggf. mit „Reibungsverlusten“ verbunden. Diese können jedoch durch eine eindeutige Kompetenz- und Aufgabenverteilung minimiert werden.
- ▶ Die bei den Verkehrsunternehmen verbleibende planerische Kompetenz ergibt sich aus den Aufgaben der Managementebene und deren Abgrenzung zu den Verkehrsunternehmen. Im Extremfall beschränkt sich die Kompetenz der Verkehrsunternehmen weitgehend auf die Gestaltung der Betriebsführung.

### 8.3 Bewertung der heutigen Organisationsstrukturen

Derzeit noch alleiniger **Aufgabenträger für den SPNV** im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock ist das **Land Mecklenburg-Vorpommern**. Hierzu zählen auch die ausschließlich im Stadtgebiet von Rostock erbrachten S-Bahn-Leistungen sowie die SPNV-Leistungen der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH. Die MBB Molli ist mehrheitlich im kommunalen Besitz (Landkreis Bad Doberan, Städte Bad Doberan und Ostseebad Kühlungsborn); die Finanzierung wird über einen Verkehrsvertrag zwischen der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern VMV und dem Verkehrsunternehmen geregelt. Zur Erfüllung der Regie- und Managementaufgaben greift das Land auf die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH VMV zurück. Im SPNV ist damit ein **3-Ebenen-Modell** bereits umgesetzt.

In der **Hansestadt Rostock** besteht ein **2-Ebenen-Modell**. Die Hansestadt übernimmt in ihrem Stadtgebiet die **Aufgabenträgerschaft für den wasser- gebundenen ÖPNV (Fähren) sowie für das Straßenbahn- und Stadtbus- angebot** mit ausschließlich städtischer Verkehrsfunktion, nicht jedoch für den in das Stadtgebiet ein- und ausbrechenden Regionalbusverkehr. Eine Regieebene besteht nicht.

Der ÖPNV im **Landkreis Bad Doberan** ist derzeit **in Anlehnung an ein 3-Ebenen-Modell** aufgestellt. Die **RvK in ihrer Funktion als Managementgesellschaft** bildet die Regieebene und ist als Mischgesellschaft aus den Aufgabenträgern Landkreis Bad Doberan und Hansestadt Rostock einerseits sowie den in der RvK zusammengeschlossenen, lokal tätigen Verkehrsunternehmen andererseits organisiert.

Im **Landkreis Güstrow** wiederum besteht ein **2-Ebenen-Modell**. Dabei ist der Aufgabenträger Landkreis Güstrow mit der privatrechtlich organisierten Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH (OVG) über einen Gesellschaftervertrag verbunden und zugleich deren alleiniger Gesellschafter.

Die **Aufgabenträgerschaft für gebietsübergreifende Busverkehre** im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock obliegt den **Landkreisen Bad Doberan und Güstrow** für die jeweils in ihrem Zuständigkeitsgebiet erbrachte Verkehrsleistung. Die Planung und Finanzierung der ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien innerhalb des Stadtgebietes von Rostock übernimmt dabei die Gebietskörperschaft, die die ÖPNV-Verbindung in das Oberzentrum bei einem Verkehrsunternehmen „bestellt“ hat, sowie das Land Mecklenburg-Vorpommern, das über die Finanzierung der Schülerbeförderung beteiligt ist. Die gebietskörperschaftsübergreifenden Regionalbusverkehre zwischen der Hansestadt Rostock und dem Landkreis Bad Doberan werden auf Grundlage der Gesellschafterbeteiligung an der RvK durch beide Aufgabenträger gemeinsam finanziert.

Ebene	SPNV / S-Bahn		sonstiger ÖPNV	
<b>Aufgabenträger</b>	Land M-V	Hansestadt Rostock	Lk Bad Doberan	Lk Güstrow
<b>Regie + Management</b>	VMV	-/-	RvK <sup>1</sup>	-/-
<b>Verkehrsunternehmen</b>	DB AG, OME, MBB Molli GmbH	RSAG, antaris, Weiße Flotte  regional tätige VU im ein-/ ausbrechenden ÖPNV: RVK <sup>3</sup> , OVG, KVG, DVG, Peter Schmidt & Co	RvK <sup>2,3</sup>  regional tätige VU im ein-/ ausbrechenden bzw. durchlaufenden ÖPNV mit Sitz außerhalb des Landkreises: OVG, KVG, DVG, Schmidt & Co	OVG  regional tätige VU im ein-/ ausbrechenden bzw. durchlaufenden ÖPNV mit Sitz außerhalb des Landkreises: DVG
----- VVW (als unternehmensübergreifender Ansprechpartner)				

<sup>1</sup> In der Funktion als Managementgesellschaft.

<sup>2</sup> In der Funktion als Halterin der Linienkonzessionen im Landkreis Bad Doberan.

<sup>3</sup> In der Funktion als Kooperationsgesellschaft der fünf beteiligten Verkehrsunternehmen (Gesellschafter).

Bewertung:

Die **heutigen Organisationsmodelle** entsprechen nicht den Anforderungen an eine transparente und wettbewerbskonforme Marktgestaltung im ÖPNV und bergen langfristig gesehen z. T. hohe **rechtliche und ökonomische Risiken**:

- ▶ Die geforderte klare personelle und institutionelle Trennung von Besteller- und Erstellerebene ist in den Landkreisen nicht umgesetzt:
  - ▶ Der Landkreis Güstrow ist alleiniger Gesellschafter der OVG; bei einer Beteiligung der OVG an der Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Landkreis bestünde ein Diskriminierungsverdacht.
  - ▶ Im Landkreis Bad Doberan ist die „Managementebene RvK“ als Mischgesellschaft aus Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen konzipiert; neben der fehlenden institutionellen Trennung besteht auch hier ein Diskriminierungsverdacht bei Beteiligung der RvK oder ihrer Gesellschafter an Ausschreibungen.
- ▶ Die Verkehrsunternehmen werden sich zukünftig verstärkt auf das Erbringen der Fahrleistung konzentrieren müssen, um wettbewerbsfähig zu sein. Gleichzeitig sind die Aufgabenträger gefordert, in stärkerem Maße ihren Planungs-, Vertrags- und Kontrollaufgaben gerecht zu werden, die bisher z. T. noch von den Verkehrsunternehmen wahrgenommen werden. Die Landkreise als lokalen Aufgabenträger sind auf diese Entwicklung personell und fachlich nur unzureichend vorbereitet; rechtlich untersetzte und fachkompetente Regieebenen bestehen faktisch nicht.
- ▶ Bei der Koordinierung der Planungs- und Finanzierungsaufgaben im Nahverkehrsraum MM/R bestehen heute noch zahlreiche Reibungsverluste, da die ÖPNV-Kooperation auf Aufgabenträgerebene bislang nicht institutionalisiert ist. Dabei kann der VVW die Funktion der Regieebene für den Aufgabenträger in seiner heutigen Organisation nicht übernehmen, da er als Unternehmensverbund organisiert ist.
- ▶ Eine Vergabe von Verkehrsleistungen im Ausschreibungswettbewerb bzw. nach den vier EuGH-Kriterien ist bislang nicht erfolgt. Die Diskriminierungsfreiheit bei Ausschreibungen wäre bei einer Durchführung zumindest in den Landkreisen aufgrund der fehlenden personellen und institutionellen Trennung von Vergabestelle und Bietern nicht gewährleistet, sofern sich die örtlichen Verkehrsunternehmen an der Ausschreibung beteiligen.
- ▶ Insbesondere die Verkehrsbesorgungsverträge zwischen der RvK und den Verkehrsunternehmen entsprechen vermutlich nicht in allen Aspekten den Anforderungen der vier EuGH-Kriterien, sondern sind reine Subunternehmerverträge. Die vertraglichen Regelungen zwischen der Hansestadt Rostock bzw. dem Landkreis Bad Doberan und den jeweiligen Verkehrsunternehmen wären ggf. unter diesem Gesichtspunkt neu zu bewerten.
- ▶ Bei einem Zusammenschluss der drei Gebietskörperschaften im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock in der Form eines

Aufgabenträgerverbunds, was mit einer Trennung von Besteller- und Erstellerfunktionen verbunden sein müsste, ist die RvK in ihrer heutigen Funktion nicht mehr haltbar. Da hierbei die bisherigen Gesellschafter Landkreis Bad Doberan und Hansestadt Rostock entfallen würden, wäre die RvK dann ausschließlich ein Zusammenschluss der lokalen Busunternehmen.

- ▶ Ähnlich verhält es sich mit dem Verkehrsverbund VVW in seiner heutigen Form, da der Gesellschaftsgegenstand weitestgehend Aufgaben enthält, die nach dem 3-Ebenen-Modell auf der Managementebene durch eine Gesellschaft ohne Unternehmensbeteiligung zu erfüllen wäre.

## 8.4 Perspektiven für ein zukünftiges Organisationsmodell<sup>30</sup>

### 8.4.1 Struktur eines zukünftigen Organisationsmodells

Empfohlen wird eine Neuordnung der Organisationsstruktur nach dem Drei-Ebenen-Modell mit einer klaren Trennung der Ebenen „Besteller“ und „Ersteller“ sowie unter Berücksichtigung der engen Verflechtungen und der Synergieeffekte im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock:

- ▶ Der Zusammenschluss der drei Gebietskörperschaften (Landkreise Bad Doberan, und Güstrow, Hansestadt Rostock) zu einem Aufgabenträgerverbund, auch vor dem Hintergrund einer möglichen Verwaltungsreform (Fusion).
- ▶ Die Bildung einer Regie- bzw. Managementebene als ausführendes Organ des Aufgabenträgerverbunds mit den Aufgaben Planung, Bestellung und Qualitätskontrolle. Eine allein auf die Aufgaben einzelner Gebietskörperschaften zugeschnittene Managementgesellschaft ist unter den Aspekten „Struktur- und Verkehrsverflechtung im Nahverkehrsraum“ und „Synergieeffekte“ nicht zu empfehlen.
- ▶ Die Rechtsform der GmbH wird für den Aufgabenträgerverbund als geeignet angesehen. Daneben befürwortet das Land Mecklenburg-Vorpommern derzeit noch die Bildung von Aufgabenträgerverbund in Nahverkehrsräumen in der Rechtsform eines Zweckverbands (§ 5 ÖPNVG M-V). Weniger empfehlenswert ist die Zusammenarbeit in einer informellen Arbeitsgemeinschaft oder auf der Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung, da im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock eine enge Kooperation der Gebietskörperschaften bei Planung und Finanzierung erforderlich ist.

---

<sup>30</sup> [vgl. KRETSCHMANN, C / WERNER, J.: Modelle künftiger ÖPNV-Strukturen. In: Der Nahverkehr, 20 (2002)]

- ▶ Folgende Vorgaben sollten für die Bildung der GmbH gelten:
  - ▶ Gesellschafter werden die drei Gebietskörperschaften des gemeinsamen Nahverkehrsraumes zu gleichen Anteilen.
  - ▶ Die Gesellschaft bildet einen Aufsichtsrat, der neben den vom GmbH-/Aktienrecht vorgesehenen Rechten bei der Festlegung der Rahmenbedingungen für die Vergabe und bei der Festlegung des Wirtschaftsplans mit zu entscheiden hat. Bei der Besetzung des Aufsichtsrats ist auf die personelle Trennung von Kontrollfunktionen bei den kommunalen Verkehrsunternehmen und der Managementgesellschaft zu achten.
  - ▶ Die Besetzung des Aufsichtsrates sollte proportional zur Einwohnerzahl erfolgen.
  - ▶ Die Gesellschaft sollte in Abhängigkeit von der Aufgabendefinitionen (vgl. Abschnitt 8.4.2) nur aus einem kleinen Mitarbeiterkreis bestehen, damit die beschriebenen Aufgaben bei geringen Kosten erfüllt werden können.
- ▶ Für die im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock tätigen Verkehrsunternehmen besteht die Option zur Organisation in einem Unternehmensverbund zur Koordination verkehrlicher, betrieblicher und tariflicher Aspekte, z. B. als gemeinsame Verkehrsgesellschaft oder im Rahmen des VVW. Die damit verbundenen Synergieeffekte bei Planung, Betrieb und Marktauftritt der Verkehrsunternehmen ermöglichen eine effiziente und damit marktgerechte Leistungserstellung mit folgenden Zielen:
  - ▶ Sicherung der Wettbewerbsposition im regionalen ÖPNV-Markt für die örtlichen Verkehrsunternehmen (defensive Marktstrategie);
  - ▶ Keimzelle für eine langfristig auch überregional anbietende Verkehrsgesellschaft (offensive Marktstrategie).

Die Ausgestaltung der zukünftigen Organisation der Aufgabenträgerschaft und die damit verbundene Zuordnung von Regiefunktionen (Angebotsplanung, Vertragsgestaltung und -kontrolle, Tarif und Kommunikation) ist differenziert zu betrachten. Maßgebliche Einflussfaktoren sind z. B. der gewählte Marktrahmen, der Netzzuschnitt und die gewünschte Vertragsart. Entscheidend zu berücksichtigen sind auch steuerliche Aspekte (u. a. Ertrags- und Umsatzsteuer, Querverbünde wie z. B. in Rostock). In diesem Zusammenhang ist zu entscheiden, ob und in welchem Umfang der Verbund die Aufgabenträgerschaft für lokale SPNV-Leistungen vom Land in die kommunale Verantwortung übernehmen werden will und andererseits welche lokale Aufgabenträgerfunktionen auf einen Aufgabenträgerverbund übertragen werden sollen oder können. So würde eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr von der Hansestadt Rostock auf den Aufgabenträgerverbund vermutlich die Einbeziehung der heutigen RSAG-Leistungen in ein regionales ÖPNV-Leistungsvolumen zur Folge haben, welches dann, abhängig von der Zielsetzung des Verbundes, auch ggf. gemeinsam mit den regionalen Busverkehren im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe

auszuschreiben wäre. Der bestehende Querverbund in Rostock kann unter diesen Rahmenbedingungen nicht erhalten werden, was ohne eine grundlegende Änderung der heutigen in Deutschland üblichen Finanzierungspraxis mit einschneidenden steuerlichen, finanziellen sowie ggf. vermögensrechtlichen Nachteilen für die Hansestadt Rostock verbunden ist.

Auch die Möglichkeiten für eine entgeltliche und diskriminierungsfreie Überlassung von Verkehrsinfrastruktur oder -ressourcen ist in diesem Kontext zu klären.

Die Managementgesellschaft des Aufgabenträgerverbunds sollte so gestaltet werden, dass sie auch beratende / unterstützende Funktion für lokale Aufgabenträger (Landkreise) und Kommunen im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg übernehmen kann (Beispiel: Nahverkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen). Damit wird die Möglichkeit offen gehalten, Managementaufgaben für den lokalen ÖPNV, die zunächst nicht auf den Verbund übertragen werden, mittel- bis langfristig ebenfalls von der Managementgesellschaft des Aufgabenträgerverbundes wahrnehmen zu lassen, sofern sich die Organisationsstruktur bewährt hat und der lokale Aufgabenträger sich hiervon Synergieeffekte verspricht.

Das in den Verkehrsunternehmen vorhandene fachplanerische Know-How ist auch weiterhin zu nutzen. Dies kann beispielsweise durch die personelle Übernahme der heute noch bei den Verkehrsunternehmen angesiedelte Planungskompetenz in die Managementebene erfolgen. Darüber hinaus können aber auch Aufgabenbereiche, die die Planung des lokalen ÖPNV betreffen und wenn die Aufgabenträgerschaft hierfür nicht auf den Aufgabenträgerverbund übertragen wird, weiterhin bei den Verkehrsunternehmen verbleiben. Aus Sicht der Hansestadt Rostock betrifft dies folgende Aufgabenbereiche:

- ▶ Vorgaben für die Produktplanung
- ▶ Erarbeitung von Konzepten zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV /  
Strategische Angebotsplanung
- ▶ standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen

### 8.4.2 Mögliche Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten

Die genaue Ausgestaltung von Aufgabenträgerschaft und Regiefunktionen ist abhängig vom gewählten Marktrahmen, dem Netzzuschnitt, sowie steuerlichen Aspekten. Die Vertreter der Gebietskörperschaften Hansestadt Rostock, Landkreis Bad Doberan und Landkreis Güstrow haben sich bereits im regionalen Planungsausschuss darüber verständigt, dass sie die Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haft (GmbH) als geeignet ansehen. In Tabelle 27 ist eine aus heutiger Sicht mögliche Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten dargestellt. Die abschließende Entscheidung hierüber treffen die zuständigen Aufgabenträger Hansestadt Rostock, Landkreis Bad Doberan und Landkreis Güstrow.

Aufgaben	Zuständigkeiten			
	BESTELLER		ERSTELLER	
	lokaler AT	regionaler AT	VU	
	politische Ebene	Kommune	AT-Verbund	
	Regieebene		Managementgesellschaft	
Definition lokaler Qualitäts- und Bedienungsstandards	x			
Definition regionaler Qualitäts- und Bedienungsstandards		x		
Angebotsplanung: Definition des Rahmens f. lokalen ÖPNV	x			
Angebotsplanung: Definition des Rahmens f. regionalen ÖPNV/ SPNV		x		
gebietsübergreifende Planung der Schülerbeförderung		x		
Erstellen des lokalen (Teils zum) NVP	x			
Erstellen des regionalen (Teils zum) NVP		x		
Bestellung / Ausschreibung / Vergabe von Verkehrsleistungen	(x)	x		
Vertragsmanagement	(x)	x		
Angebotsplanung/ Ausgestaltung des Angebot				x
Erstellen der Verkehrsleistung				x
Vorhaltung / Bereitstellung / Instandhaltung der Anlageninfrastruktur	x <sup>1</sup>			x
Beschaffung / Instandhaltung der Fahrzeuge				x
Kontrolle der Leistungserbringung / der Qualitätssicherung	(x)	x		
Finanzierung der lokalen ÖPNV-Leistungen	x			
Finanzierung der regionalen ÖPNV- / SPNV-Leistungen		x		
Rahmenvorgaben für die Tarif / Abstimmung der Verbundtarife auf AT-Ebene		x		
Abstimmung der Verbundtarife auf VU-Ebene				x
Einnahmeaufteilung, Beantragung von Ausgleichzahlungen				x
Marketing aus AT-Sicht / Abstimmung mit VU		x		
Marketing und Vertrieb				x

<sup>1</sup> z. B. durch eine Infrastrukturgesellschaft des Aufgabenträger (diskriminierungsfreier Infrastrukturzugang).  
 (..) = optionale Umsetzung

Tabelle 27: Übersicht zur möglichen Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten

## Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft in die regionale Verantwortung

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern ermöglicht den Gebietskörperschaften die Übernahme der Aufgabenträgern für regional bedeutsame SPNV-Angebot in die regionale Verantwortung. Die Struktur des Nahverkehrsraums MM/R, der Umfang des bestehenden SPNV-Angebots sowie die engen verkehrlichen Verflechtungen sind vergleichbar mit Zweckverbänden und Verkehrsverbänden in anderen Regionen, die bereits seit längerem erfolgreich die SPNV-Aufgabenträgerschaft in ihrem Zuständigkeitsbereich praktizieren.

**Eine mittel- bis langfristige Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft im Nahverkehrsraum MM/R durch die lokalen Aufgabenträger wird daher empfohlen.**

Für die Auswahl geeigneter SPNV-Angebote zur Übernahme in die regionale Verantwortung besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine territoriale oder eine funktionale Zuordnung vorzunehmen. Im Allgemeinen wird die territoriale Zuordnung praktiziert, wobei die gebietsübergreifenden Mobilitätsbedürfnisse und die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes zu berücksichtigen sind. Das ÖPNVG M-V hingegen legt hingegen eine funktionale Zuordnung nahe. Hier wären die Rahmenbedingungen mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern im Vorfeld einer Entscheidung zur Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft abzuklären.

Bei der Angebotsplanung sollte auf das im aktuellen ÖPNV-Landesplan und den ITF 2007 enthaltenen Angebotskonzept zurückgegriffen werden. Im Vergleich mit anderen Regionen ergeben sich sehr gute Angebotskennziffern. Schwachstellen oder Optimierungspotenziale lassen sich nur an wenigen Stellen erkennen und können mittel- bis langfristig in Angriff genommen werden. Seine eigentliche Wirkung entfaltet eine Aufgabenträgerschaft in regionaler Verantwortung aber erst bei einer Umsetzung des Stadtbahnkonzepts.

Wesentliche Voraussetzungen für eine Übernahme der SPNV-Aufgabenträgerschaft sind jedoch die Gründung eines Aufgabenträgerverbands im Nahverkehrsraum sowie klare und eindeutige Vereinbarung mit dem bisherigen Aufgabenträger, dem Land Mecklenburg-Vorpommern, zu Umfang und Finanzierung der Aufgabenträgerschaft.

### **8.4.3 Finanzierung des Aufgabenträgerverbands**

Für die Finanzierung des Aufgabenträgerverbands und die durch ihn gesicherte Verkehrsbedienung stehen folgende Finanzierungsquellen zur Verfügung:

#### Regionalisierungsmittel

Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes stehen dem Land Mecklenburg-Vorpommern für den ÖPNV und insbesondere für den SPNV Finanzierungsmittel aus dem Bundeshaushalt zu. Diese sind zur Sicherstellung einer ausreichenden

ÖPNV-Bedienung im Rahmen der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen auf Basis der EU-Verordnung 1191/69 i. d. a. F. durch vertragliche Vereinbarung oder Auferlegung mit einem Verkehrsunternehmen zu verwenden.

Mit der Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den lokalen SPNV auf den Aufgabenträgerverbund und der damit verbundenen Zuständigkeit für den Abschluss von Verträgen sind die Regionalisierungsmittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern innerhalb des Nahverkehrsraums Mittleres Mecklenburg an den Aufgabenträgerverbund durchzureichen.

### Umlage

Für die gebietskörperschaftsübergreifenden Regionalbusleistungen, die einer gemeinsamen Kofinanzierung bedürfen, ist ein angemessener Aufteilungsschlüssel für die Finanzierung zu entwickeln. Dabei ist zu berücksichtigen, welche Ausgleichsregelung im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen greifen soll (Kostensatzparameter, Anreizregelungen, Betriebsregelungen o.ä.). Die gebietskörperschaftsübergreifenden Regionalbusverkehre zwischen der Hansestadt Rostock und dem Landkreis Bad Doberan werden durch beide Aufgabenträger bereits gemeinsam finanziert. Die rechtliche Grundlage ist durch die Gesellschafterbeteiligung der Aufgabenträger bzw. in der Vereinbarung zur gemeinsamen Planung der gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehre fixiert.

### Querverbund Hansestadt Rostock

Die Finanzierung von Fehlbeträgen, die dem kommunalen Verkehrsunternehmen der Hansestadt Rostock (RSAG) aus der Leistungserstellung erwachsen, erfolgt vorrangig im Querverbund der Rostocker Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH (RVV) auf der Grundlage eines gesellschaftlich begründeten Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags. Eine formelle Leistungsbestellung des Stadtverkehrs durch den Aufgabenträgerverbund bewirkt, dass der als Entgelt zu zahlende Ausgleich für nicht kostendeckende Verkehrsleistungen handelsrechtlich und steuerrechtlich bei der RSAG als sonstiger Ertrag, und nicht wie bisher als Verlust, gewertet wird. Die damit mangelnde steuerrechtliche Verrechnungsmöglichkeit von Verlusten der RSAG mit Gewinnen der Stadtwerke führt dazu, dass der Steuerbetrag, der auf die Gewinne der Stadtwerke zu zahlen ist, an den Fiskus abgeführt werden muss und nicht als Ausgleichszahlung für die nicht gedeckte Verkehrsleistung zur Verfügung steht. Der zwischen der RVV und der RSAG bestehende Gewinnabführungsvertrag würde bei der Umsetzung einer Leistungsbestellung also nicht zum Tragen kommen. Durch die Nutzung der steuerlichen Vorteile ist die Hansestadt Rostock jedoch in der Lage, ein wesentlich höheres Qualitätsniveau im innerstädtischen ÖPNV anzubieten, als dies alleine auf der Grundlage der übrigen Finanzierungsquellen möglich wäre. Im Interesse der Fahrgäste sind für den Erhalt dieses Angebotsniveaus die Möglichkeiten zum Verlustausgleich innerhalb des Querverbunds unter Ausnutzung der vorhandenen Rechtslage so lange wie möglich zu erhalten.

### 8.4.4 Bewertung der möglichen ÖPNV-Organisation

Vorteile	Risiken
<u>(1) Klare Trennung von Besteller und Ersteller:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ politischer Forderung nach wettbewerbskonformen Strukturen wird entsprochen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ komplexe Thematik → klare Aufgabenzuordnung und Definition von Schnittstellen nötig</li> </ul>
<u>(2) gebietskörperschaftsübergreifende ÖPNV-Kooperation:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bessere Berücksichtigung der Belange der Raumordnung und Regionalplanung</li> <li>▶ einheitliche Ziele und Festlegungen für den gesamten Nahverkehrsraum MM/R</li> <li>▶ Knowhow-Transfer zwischen den Aufgabenträgern (Gebietskörperschaften) im Nahverkehrsraum wird institutionalisiert</li> <li>▶ Synergieeffekt durch die Bündelung von planerischen und organisatorischen Aufgaben im ÖPNV (Verringerung von Schnittstellen, Vermeidung von parallelen Prozessen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verlust bestehender Finanzierungsquellen (Querverbund), falls bei der Aufgabenverteilung nicht berücksichtigt</li> </ul>
<u>(3) Managementgesellschaft in Form einer GmbH:</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Voraussetzungen für eine unternehmerische Führung und Steuerung nach leistungs- und marktorientierten Prinzipien</li> <li>▶ selbständiges und gleichberechtigtes Auftreten als Vertragspartner gegenüber dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Unternehmensebene</li> <li>▶ Gewinnung motivierter und unternehmerisch denkender Mitarbeiter für Regie-/Bestelleraufgaben (auch aus Verkehrsunternehmen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aufbrechen bestehender Strukturen erforderlich → Widerstände sind zu erwarten</li> </ul>
<u>(4) schrittweise Umsetzung des AT-Verbundes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ kurzfristig: vordringlich erforderliche Abstimmung der gebietskörperschaftsübergreifenden Verkehre wird möglich</li> <li>▶ kurz- bis mittelfristig: Verlustausgleich im Rahmen von Querverbänden kann weiterhin genutzt werden</li> <li>▶ mittelfristig: Abbau bestehender Vorbehalte gegen eine weitere Kompetenzübertragung des lokalen ÖPNV bei erfolgreicher Arbeit des AT-Verbundes / der Managementgesellschaft</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ bei ausschließlicher Beschränkung auf regionalen ÖPNV:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ personeller / finanzieller Aufwand für AT-Verbund vergleichsweise hoch</li> <li>▶ mögliche Synergieeffekte sind nur eingeschränkt nutzbar</li> </ul> </li> <li>▶ Beihilferechtliche Risiken bei Querverbänden / Direktvergaben bleiben bis zu deren abschließenden rechtlichen Klärung bestehen</li> </ul>
<u>(5) Optionen der Gebietskörperschaften zur Nutzung von AT-Verbund / Managementgesellschaft</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beibehaltung der Aufgabenträgerschaft für den lokalen ÖPNV → Nutzung der Managementgesellschaft als Dienstleistungsanbieter</li> <li>▶ freiwillig Übertragung weitere bzw. alle AT-Funktionen für den lokalen ÖPNV auf den AT-Verbund möglich → Entlastung</li> </ul>	
<u>(6) Neupositionierung der Verkehrsunternehmen erforderlich</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ schrittweise Vorbereitung der VU auf den Wettbewerb im ÖPNV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ sozial- und arbeitsmarktpolitischen „Sprengstoff“ bei fehlender sozialverträglicher Gestaltung durch flankierende Maßnahmen</li> </ul>

## 8.4.5 Umsetzungsmaßnahmen und Ausblick

### Umsetzungsmaßnahmen

1. Grundsatzbeschluss entsprechend des ersten Schrittes zur Umsetzung des Aufgabenträgerverbundes für die Schaffung eines gemeinsamen Aufgabenträgerverbunds mit Regieebene.
2. Eindeutige vertragliche Vereinbarungen zu den Verantwortlichkeiten, Aufgaben und zur Finanzierung des Aufgabenträgerverbunds bzw. der zu bildenden regionalen Managementgesellschaft.
3. Freiwillige Übertragung von Aufgabenträgerfunktionen für den regionalen ÖPNV durch die Gebietskörperschaften auf den Aufgabenträgerverbund.
4. Optional: Antrag zur Übernahme der Aufgabenträgerfunktion für den regionalen SPNV gem. § 3 ÖPNVG M-V beim Land durch die Gebietskörperschaften und Wahrnehmung dieser Aufgabenträgerschaft durch den Aufgabenträgerverbund.
5. Eindeutige Vereinbarung zur Kompetenzübertragung vom Aufgabenträgerverbund auf die regionale Managementgesellschaft, Wahl der geeigneten Organisationsform für die Managementgesellschaft (GmbH).
6. Bildung einer regionalen Managementgesellschaft, wobei nach Möglichkeit vorhandenes personelles und fachliches Knowhow aus den Verkehrsunternehmen, dem VVW und den Verwaltungen genutzt werden sollte.
7. Optional: Weiterentwicklung des VVW als Unternehmensverbund und Partner der Managementgesellschaft.
8. Optional: Neupositionierung der bisher im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen (im Landkreis Bad Doberan der in der RvK zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen) in Form einer Kooperations- oder Verkehrsgesellschaft (Unternehmensverbund). Die damit verbundenen Synergieeffekte bei Planung, Betrieb und Marktauftritt ermöglichen eine effiziente und damit marktgerechte Leistungserstellung:
  - ▶ Sicherung der Wettbewerbsposition im regionalen ÖPNV-Markt für die örtlichen Verkehrsunternehmen (defensive Marktstrategie)
  - ▶ Keimzelle für eine überregional anbietende Verkehrsgesellschaft (offensive Marktstrategie)

## Ausblick

Mittel- bis langfristig und sofern sich das Organisationsmodell bewährt, besteht die Möglichkeit für die lokalen Aufgabenträger, durch eine Übertragung weiterer bzw. aller Aufgabenträgerfunktionen auf den regionalen Aufgabenträgerverbund,

- ▶ das Knowhow und die (voraussichtlich stärkere) Position der regionalen Managementgesellschaft auch für die Gestaltung des lokalen ÖPNV-Angebots zu nutzen,
- ▶ die eigene Verwaltung durch die Übertragung von Planungs-, Organisations- und Arbeitsabläufe zu entlasten und damit Kosten zu reduzieren,
- ▶ einen reibungslosen Übergang bei der Organisation des ÖPNV im Falle des angedachten politischen Zusammenschlusses der Gebietskörperschaften vorzubereiten.

## 9 Finanzierung des ÖPNV

### 9.1 Grundlagen der Finanzierung

Den Aufgabenträgern obliegt nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V die Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV im Zuständigkeitsbereich. Diese sind

- ▶ das Land Mecklenburg-Vorpommern für den SPNV inklusive der Ersatzleistungen im sonstigen ÖPNV bei abbestellten SPNV-Leistungen;
- ▶ die Landkreise und kreisfreien Städte für den sonstigen ÖPNV in lokaler Verantwortung.

Im Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock übernimmt der Landkreis Bad Doberan zusätzlich zum sonstigen ÖPNV auch die Aufgabenträgerschaft für die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB).

Dem Land Mecklenburg-Vorpommern stehen nach § 5 RegG zur Finanzierung des ÖPNV Mittel aus dem Mineralölsteuereinnahmen des Bundes zur Verfügung.

- ▶ Der in § 8 Abs. 1 RegG festgelegte Betrag (in 2004: ca. 149,5 Mio. EURO) ist dabei zur Finanzierung der SPNV-Zugleistungen (auf Basis Fahrplan 1993/94) aufzuwenden.
- ▶ Von dem darüber hinaus zur Verfügung stehenden Betrag erhält das Land gemäß § 8 Abs 2 RegG nach festgelegter Quotierung einen Anteil von 3,33 % (in 2004: ca. 76,8 Mio. EURO)

Zu den Regionalisierungsmitteln treten noch weitere weitere Finanzierungsquellen für den ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern:

- ▶ Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- ▶ Mittel nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG)
- ▶ weitere Landesmittel

Der Einsatz der Landesmittel hat nach § 8 Abs. 2 ÖPNVG M-V zweckgebunden zu erfolgen. Neben der Zuschussung von SPNV-Leistungen (§ 8 Abs. 1 RegG) werden weitere Mittel für die Bestellung zusätzlicher SPNV-Leistungen sowie für Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur, zusätzlich aber auch für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des gesamten ÖPNV verwendet. Letzteres betrifft insbesondere auch Zuwendungen an Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV für ÖPNV-Investitionen als Ausgleich für die Reduzierung der GVFG-Mittel (§ 8 ÖPNVG M-V).

Für die Finanzierung des ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und der Hansestadt Rostock stehen folgende Finanzierungsquellen zur Verfügung:

1. Erlöse der Verkehrsunternehmen aus Beförderungsentgelten (Verkauf von Fahrscheinen im Linienverkehr und von Schülerfahrausweisen).
2. Bundesgesetzlich vorgeschriebene Ausgleichszahlungen
  - a) nach § 45 a PBefG als Ausgleich von Mindereinnahmen bei Beförderung von Personen mit Zeitausweisen des Ausbildungsverkehrs, auf Antrag des Verkehrsunternehmens;
  - b) nach § 148 SGB IX (früher § 62 SchwbG) zur Erstattung der Fahrgeldausfälle bei der unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten.
3. Ausgleichszahlungen für Sozialhilfeempfänger.
4. Ausgleichszahlungen des Landes für verbundbedingte Verluste (Durchtarifizierungsverluste).
5. Mittel nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Weitergabe über Aufgabenträger an Verkehrsunternehmen)
  - a) Zuweisungen für die Träger der Schülerbeförderung in den Landkreisen nach § 10 a FAG auf der Grundlage eines Fahrtkostennachweises für das vorgegangenen Haushaltsjahr (2004: 11,2 Mio. EURO für M-V);
  - b) Zuweisungen für die Träger des ÖPNV nach § 10 b FAG (2004: 20,4 Mio. EURO).
6. Sonstige betriebliche Erträge aus Zuwendungen nach GVFG und Landeszuschüssen (z. B. aus Regionalisierungsmitteln):
7. Mittel aus dem Haushalt der Aufgabenträger und Gebietskörperschaften
8. Erträge aus Verlustübernahmen:
9. Mittel aus Verträgen der Verkehrsunternehmen:

Die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf der Verkehrsunternehmen fließen zunächst in den Einnahmepool des VVW. Der Rückfluss der Beförderungsentgelte und der Ausgleichszahlungen für verbundbedingte Verluste erfolgt dann auf der Grundlage eines festgesetzten Einnahmearbeitungsschlüssels im VVW.

Ende des Jahres 2003 wurde das Haushaltsbegleitgesetz 2004 verabschiedet. Dieses sieht eine Reihe einschneidender Veränderungen auch für die Finanzierung des ÖPNV vor. Im Gesetz ist ein Rahmen für die Mittelreduzierung des Bundes festgeschrieben worden, der in der Ausführung durch die Länder zu untersetzen ist.

In der Summe wirkt das Haushaltsbegleitgesetz auf folgende Finanzierungen:

- ▶ Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)
- ▶ Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)
- ▶ Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

- ▶ Änderung im Steuerrecht (div. Gesetze und Verordnungen)
  - ▶ Mineralölsteuergesetz (MinöStG)
  - ▶ Stromsteuergesetz (StromStG)

Die Veränderungen werden in den kommenden Jahren vermutlich erhebliche Auswirkungen auf die Finanzierungsmöglichkeiten der Aufgabenträger und auf die mit der Leistungsbereitstellung verbundenen Kosten der Verkehrsunternehmen haben.

## 9.2 Finanzierung des SPNV

Das Land Mecklenburg-Vorpommern übernimmt im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistungen für den regionalen SPNV und für die S-Bahn in Rostock. Hierfür stehen dem Land Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2005 und 2007 Regionalisierungsmittel in Höhe von mindestens 230 bis 237 Mio. EURO zur Verfügung.

Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. den Verkehrsunternehmen, die Schienenersatzleistungen erbringen, schließt das Land Verkehrsverträge ab.

## 9.3 Finanzierung gebietsübergreifender Busverkehre

Die Finanzierung von gebietskörperschaftsübergreifenden Regionalbusleistungen, die einer gemeinsamen Kofinanzierung bedürfen, erfolgt auf der Basis eines angemessenen Verteilungsschlüssels. Dieser berücksichtigt auch Ausgleichsregelungen im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen (Kostensatzparameter, Anreizregelungen, Betriebsregelungen o. ä.).

Durch die Hansestadt Rostock und den Landkreis Bad Doberan werden die gebietskörperschaftsübergreifenden Busverkehre bereits gemeinsam finanziert. Die rechtliche Grundlage ist durch die Gesellschafterbeteiligung der Aufgabenträger fixiert. Die Finanzierung ist dann an die neuen Bedingungen anzupassen.

Für den Zeitraum 2005 – 2009 sieht eine Vereinbarung der zuständigen Aufgabenträger die in Tabelle 28 aufgeführten Ausgleichsleistungen für die Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste (DHV) des VVW vor.

Aufgabenträger	DHV-Ausgleichleistungen des VVW [T€]				
	2005	2006	2007	2008	2009
Land Mecklenburg-Vorpommern	2.450	2.300	2.200	2.100	2.000
Hansestadt Rostock	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000 <sup>1</sup>
Landkreis Bad Doberan	0	25	50	75	100
Landkreis Güstrow	0	25	50	75	100

<sup>1</sup> optional, da Mittelfristplanung nur bis 2008

Tabelle 28: DHV-Ausgleichsleistungen des VVW für den Zeitraum 2005 - 2009

## 10 Maßnahmen- und Handlungskonzept

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

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

Benennung und zeitliche Einordnung der Maßnahmen bilden zusammen das Maßnahmen- und Handlungskonzept für den gebietsübergreifenden ÖPNV.

Angaben zu den Umsetzungszeiträumen der Maßnahmen:

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

Planungsgrundlage Für die Maßnahmen zur Stadtbahn Großraum Rostock ist die Machbarkeitsstudie (stand Februar 2004). Die Realisierung ist abhängig von der Klärung der Rahmenbedingungen.



### Maßnahmen Betrieb / Organisation

MMR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>Stadtbahnbetrieb Großraum Rostock ab 2010</b>					
M7	Ersatz des S-Bahn-Angebots und Angebotsverflechtung zwischen SPNV und Straßenbahnbetrieb in der Hansestadt Rostock	<ul style="list-style-type: none"> <li>Warnemünde – Rostock Hbf – Schwaan – Güstrow</li> <li>Rostock Hbf – Laage – Güstrow</li> <li>Warnemünde – Bramow – Werft-dreieck – Stadtzentrum Rostock</li> </ul>		x	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Rostock Hbf – Stadtzentrum – K.-Schumacher-Ring – Seehafen Fähre</li> <li>Lichtenhagen – Marienehe – Rostock Hbf</li> </ul>		x	
<b>Stadtbahnbetrieb Großraum Rostock nach 2010</b>					
M8	Angebotsverflechtung zwischen SPNV und Straßenbahnbetrieb in der Hansestadt Rostock	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadtzentrum HRO – Platz d. Jugend / Thierfelder Straße – Bad Doberan Bf. – Stadtgebiet Bad Doberan</li> <li>Rostock Stadtzentrum – K.-Schumacher-R. – Bentwisch – Rövershagen - Ribnitz Damgarten</li> <li>Rostock HBF – Rövershagen – Graal Müritz / Müritz</li> <li>Rostock -Lichtenhagen – Warnemünde</li> </ul>			x
<b>Sonstige Maßnahmen</b>					
M9	Angebotskoordination und -verknüpfung SPNV/ÖSPV	Anschlussgestaltung und -sicherung an den Verknüpfungsstellen von SPNV und ÖPNV durch geeignete Maßnahmen	x		
M10	Differenzierter Angebotsstandard im Nahbereich Rostock	HVZ-Angebot im 1-h-Takt für Gemeinden im Nahbereich Rostock, mit ausreichendem ÖPNV-Potenzial	x		

MMR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M11	Angebotsverbesserung im westlichen Nahbereich von Rostock	<p>Neuordnung der Linie 119a zur Verbesserung der Übersichtlichkeit des Angebots</p> <p>Bedienungszeitverlängerung auf der Relation Nienhagen – Elmenhorst – Lütten Klein in den Abendstunden</p> <p>Verdichtung des Linienangebots auf der Relation Diedrichshagen– Elmenhorst – Lütten Klein Zentrum durch Verlängerung der Linie 37 (RSAG) ab Diedrichshagen, Integration in das Angebot der Linie 119a (ggf. Einsatz alternativer Bedienungsformen; neue Haltestelle Lichtenhäger Chaussee</p> <p>(Die Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme während der Laufzeit des NVP sind noch differenziert zu prüfen; Ausnahme: Haltestelle Lichtenhäger Chaussee)</p>	x		
M12	Bessere Verknüpfung der Stadt- und Regionalbuslinien nach Graal Müritz , Markgrafenheide / Hohe Düne und Rostock (Angebotsanpassung) (gemeinsam mit M6)	<p>nach Betriebsaufnahme der SPNV-Strecke Rostock – Graal-Müritz::</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• z. T. Veränderung Linienführung der Linie 118, Einkürzung auf den Abschnitt Graal-Müritz – Dierkower Kreuz</li> <li>• Abstimmung von Fahrten der Linie 17 und von Schülerfahrten der Linie 118 in Hinrichshagen (Endpunkt Rostocker Heide)</li> <li>• Angebotsanpassung der Linie 118 an die veränderte Nachfrage unter Berücksichtigung der Stadtbuslinien 16, 17 und 18; Angebotsverknüpfung in / aus Richtung Hohe Düne und Graal Müritz</li> </ul>	x		
M13	Untersuchung zum Einsatz alternativer Bedienungsformen	Untersuchung zu den Potenzialen und Einsatzmöglichkeiten für alternative Bedienungsformen und zu den geeigneten Betriebsformen.	x		

### Maßnahmen Fahrzeuge

MMR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>Stadtbahn Großraum Rostock</b>					
<b>M14</b>	<u>Stadtbahn Großraum Rostock:</u> Beschaffung von 32 neuen Stadtbahnwagen	(Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie - Stadtbahnkonzert Großraum Rostock – Stand Februar 2004)		x	x
<b>Sonstige Maßnahmen</b>					
<b>M15</b>	Kommunikation der Verkehrsunternehmen im VVV	Konzept zur unternehmensübergreifenden Kommunikation und für die technische Ausstattung zur Verständigung des Fahrpersonals (geeignetes Sprechfunksystem).		x	

### Maßnahmen Organisation / Tarif / Marketing

MMR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
<b>M16</b>	Umsetzung eines Organisationskonzepts	3-Ebenen-Modell	x	x	
<b>M17</b>	Weiterentwicklung Tarifkonzept im VVV	Berücksichtigung der Gesichtspunkte Marktpotenzialausschöpfung, Nutzerfreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit	x	x	
<b>M18</b>	Weiterentwicklung der Marketingkonzeption im VVV	Erhöhung der Marktpotenzialausschöpfung durch erfolgsorientierte Vermarktung des ÖPNV		x	x

## Abkürzungen

ABF .....	Alternative Bedienungsformen
AT .....	Aufgabenträger
B&R.....	Bike+Ride
Bf.....	Bahnhof
BOStrab.....	Betriebsordnung Straßenbahn
DB AG .....	Deutsche Bahn AG
DBR.....	Landkreis Bad Doberan
DM.....	Landkreis Demmin
EBO.....	Eisenbahnbetriebsordnung
EU .....	Europäische Union
EuGH.....	Europäischer Gerichtshof
Fkm .....	Fahrplankilometer
Ft.....	Feiertag
GÜ.....	Landkreis Güstrow
Hbf.....	Hauptbahnhof
Hp/HP .....	Haltepunkt (SPNV)
HVZ .....	Hauptverkehrszeit
ITF .....	Integraler Taktfahrplan
k. A. ....	keine Angaben
KBS .....	Kursbuchstrecke der Deutschen Bahn AG
km.....	Kilometer
Lk. /Lkr.....	Landkreis
LSA.....	Lichtsignalanlage
min.....	Minute
MIV .....	motorisierter Individualverkehr
MZ .....	Mittelzentrum oder Mittelzentrum (Teilfunktion)
N.....	lokaler Nahverkehr (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
NWM .....	Landkreis Nordwestmecklenburg
NVP .....	Nahverkehrsplan / Landkreis Nordvorpommern
NVZ .....	Nebenverkehrszeit
ÖPNV .....	Öffentlicher Personennahverkehr

ÖSPV .....	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
OVG .....	Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH
OZ .....	Oberzentrum
P+R .....	Park+Ride
PBefG.....	Personenbeförderungsgesetz
PCH.....	Landkreis Parchim
Pers. ....	Personen
Pkm .....	Personenkilometer
Plr .....	Planungsraum
R.....	Schneller Regionalverkehr (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
RB .....	Regionalbahn (DB AG)
RBL .....	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE .....	Regionalexpress (DB AG)
Reg.-Bus .....	Regionalbus
Ri .....	Richtung
RSAG .....	Rostocker Straßenbahn AG
RvK.....	Regionalverkehr Küste GmbH
S .....	S-Bahn (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)
SEV .....	Schienenersatzverkehr
SPFV.....	Schienenpersonen-Fernverkehr
SPNV.....	Schienenpersonen-Nahverkehr
SrV .....	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
sv-pflichtig .....	sozialversicherungspflichtig
SVZ .....	Schwachverkehrszeit
T .....	Tausend
T€ .....	Tausend Euro
Tkm .....	Tausend Kilometer
UZ .....	Unterzentrum oder ländlicher Zentralort
V .....	Verstärkerfahrt (SPNV)
VDV .....	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VU .....	Verkehrsunternehmen
ZOB .....	Zentraler Omnibusbahnhof

## Definitionen

### Achse

Raumordnerische Wegekategorie: Achsen verlaufen zwischen Oberzentren und Mittelzentren bzw. Mittelzentren mit Teilfunktion.

### Nichtstarrer Fahrplan

Fahrplanangebot aus Einzelfahrten mit deutlichen Abweichungen bei Haltestellen- bzw. Fahrtenfolge (Linienverläufe) sowie bei den Fahrgeschwindigkeiten. Im Regionalbusverkehr werden meist nichtstarre Fahrpläne angeboten, da in aller Regel eine Ausrichtung auf die Schulpendingler besteht.

### Quasi starrer Fahrplan

Fahrplanangebot, das sich den Qualitätsmerkmalen des Taktfahrplans annähert, diese jedoch nicht erreicht. Gegenüber einem Taktfahrplan gibt es Abweichungen in den Abfahrtsminuten, in der Haltestellenfolge und ggf. bei der Fahrgeschwindigkeit.

### Taktfahrplan

Ein Fahrplanangebot, das über den Tag oder über einen längeren Abschnitt des Tages hinweg einen starren Fahrplan mit

- ▶ einheitlicher Haltestellenfolge (Fahrtweg),
- ▶ gleichbleibender Fahrgeschwindigkeit (Beförderungszeit) und
- ▶ auf dem ganzen Weg einheitlicher Fahrtenfolgezeit (Taktzeit)

bietet. Die Taktzeit hat Werte, die zu einem leicht merkbaren Fahrplan führen (z. B. 10 min, 20 min, 30 min, 1 Std., 2 Std.). Die Abfahrtsminuten lassen sich für alle Haltestellen aus Haltestellenfolge und Taktzeit ableiten.

Taktfahrpläne sind vor allem im Stadt- und im Eisenbahnverkehr zu finden.

### Verbindung

Raumordnerische Wegekategorie: Verbindungen verlaufen zwischen Unterzentren (oder Ländlichen Zentralorten) und höherrangigen Zentren oder verbinden Unterzentren untereinander.

### Verflechtung

Raumordnerische Wegekategorie: Verflechtungen binden alle nichtzentralen Siedlungsplätze an die zugehörigen Unterzentren (oder Ländlichen Zentralorte) an. Verflechtungen können Bestandteile von Verbindungen oder Achsen sein.

# Anlagen

- |            |   |
|------------|---|
| Anlage A-1 | Linienangebot im gebietsübergreifenden Regionalbusverkehr<br>(gültig ab 04.01.2004) |
| Anlage A-2 | Haltestellenkonzept des VVW (Stand 08.06.1998)                                      |
| Anlage A-3 | Bewertung des regionalen SPNV-/ÖPNV-Angebots /<br>Schwachstellenanalyse             |
| Anlage A-4 | Darstellung ausgewählter Maßnahmenvorschläge  |

# Karten

- Karte A-1 Nahverkehrsraum MM/R: Einwohnerdichte (2003)
- Karte A-2 Nahverkehrsraum MM/R: SPNV-Angebot (2003)
- Karte A-3 Nahverkehrsraum MM/R: ÖPNV-Verkehrsmittel im  
Stadt-Umland-Verkehr Rostock (2003)
- Karte A-4 Nahverkehrsraum MM/R: Fahrtenangebot im ÖPNV (2003)
- Karte A-5 Nahverkehrsraum MM/R: ÖPNV-Nachfrage (2003)
- Karte A-6 Nahverkehrsraum MM/R: Netzhierarchie 2005 – 2010