Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/Rostock

Teil C:

Nahverkehrsplan Landkreis Bad Doberan

Dezember 2005

Regionaler Planungsverband
Mittleres Mecklenburg /
Rostock

PTV
Planung Transport
Verkehr AG

Inhalt

Inhalt **1**

1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 1997 ..... **3**

1.1 ÖPNV-Angebote und ÖPNV-Infrastruktur 3

1.1.1 Regionalbus 3

1.1.2 Stadtverkehr 7

1.1.3 Alternative Bedienungsformen 8

1.1.4 Zugangsstellen 9

1.1.5 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen 10

1.1.6 ÖPNV-Betriebseinrichtungen 12

1.2 Bedienungsstandards und Erschließungsgrad 13

1.2.1 Bedienungsstandards 13

1.2.2 Erschließungsgrad 15

1.2.3 Ergebnis der Schwachstellenanalyse 16

1.3 Mobilitätsgerechter ÖPNV 17

1.4 Finanzierung ausgewählter Maßnahmen 17

1.4.1 Infrastruktur 17

1.4.2 Betriebskosten 18

2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 1997 – 2003 ..... **21**

2.1 Entwicklung des Schülerverkehrs 21

2.2 Entwicklung der Strukturdaten 21

2.3 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 22

3 Raumstruktur, Strukturdatenprognose 2010 ..... **23**

3.1 Zentralörtliche Funktionen 23

3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen 23

3.3 Strukturdatenprognose 2010 24

4 Nachfrageprognose 2010 ..... **25**

5 ÖPNV-Angebotskonzept **26**

5.1 Netzhierarchie 26
5.1.1 Konzeption 26
5.1.2 ÖPNV-Angebot auf Verbindungen 27
5.1.3 ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen 28
5.2 Verknüpfungen 29
6 Finanzierungskonzept 31
6.1 Infrastruktur 31
6.2 Betriebskosten 32
6.2.1 Entwicklung der Aufwendungen 32
6.2.2 Entwicklung der Einnahmen 32
6.3 Finanzierungsplan 33
7 Maßnahmen- und Handlungskonzept 34
Abkürzungen 37

Anlagen

1 Erfolgskontrolle Nahverkehrsplan 1997

1.1 ÖPNV-Angebote und ÖPNV-Infrastruktur

1.1.1 Regionalbus

1.1.1.1 Funktion

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

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

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

1.1.1.2 Angebotsumfang und Bedienungsqualität

Überblick über das Regionalbusangebot im Landkreis Bad Doberan

Das Regionalbusangebot (vgl. Anlage C-2) umfasst insgesamt 44 Regionalbuslinien (Fahrplan 2003/04), wobei 31 Regionalbuslinien neben lokalen Erschließungsfunktionen innerhalb des Landkreises Bad Doberan auch die gebietsübergreifenden Verbindungsfunktionen mit der Hansestadt Rostock sowie mit den angrenzenden Landkreisen übernehmen (vgl. Teil A, Abschnitt 3.2.2). Hinzu kommen sieben Schülerlinien sowie eine Linie im Stadtverkehr Bad Doberan.

Die Gesamtlänge des Liniennetzes im Kreis beträgt rund 2.000 Kilometer, die mittlere Verkehrsleistung an Schultagen 14.350 Fkm.

Die Hauptrelationen im Regionalbusverkehr verlaufen entlang der regionalen Siedlungsachsen bzw. verbinden die Seebäder entlang der Ostseeküste mit der Kreisstadt Bad Doberan und der Hansestadt Rostock:

- Relation Rostock – Ostseebad Nienhagen – Bad Doberan (Linien 119, 119a)
- Relation Rostock – Sievershagen/Hanstorf – Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn – Rerik (Linien 33, 104, 121, 128)
- Relation Rostock – Stäbelow – Satow (Linien 102/102a, 410)

- Relation Rostock – Kessin – Dummerstorf und weiter in Richtung Laage und Güstrow (Linien 113, 115, 116, 200, 210 und 230)
- Relation Rostock – Bentwisch / Nienhagen – Graal Müritz bzw. Bentwisch – Marlow (Linien 118 und 112)
- Relation Rostock – Broderstorf – Sanitz und weiter in Richtung Marlow, Bad Sülze und Tribsees (Linien 112, 120a, 123)

Der regionale ÖSPV ist weitgehend auf den Berufs-, Ausbildungs- und Versorgungsverkehr ausgerichtet. Die Bedienungszeiten umfassen i. d. R. den Zeitraum zwischen 5.00 und 18.00 Uhr, auf den Hauptrelationen von und nach Rostock ist die Bedienungszeit meist bis 20.00 bzw. 21.00 Uhr verlängert. Taktfahrpläne oder quasi starre Fahrpläne werden lediglich auf den Linien im Stadt-Umland-Verkehr mit Rostock angeboten (vgl. Teil A, Abschnitt 3.2.2).

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

Schülerlinien

Auf Relationen, die für die Schülerbeförderung innerhalb des Landkreises Bad Doberan bedeutsam sind, sind sieben Buslinien nach § 42 PBefG eingerichtet, deren Fahrtenangebot auf Beginn und Ende der Schulzeiten ausgerichtet ist. Das Angebot steht jedoch grundsätzlich allen Fahrgästen offen und wird auch im Fahrplan und an den Aushängen der Haltestellen aufgeführt. Zwei dieser Linien (136, 137) bedienen auch Schulstandorte innerhalb der Hansestadt Rostock.

Mollibus

Während die Bäderbahn „Molli“ zwischen Bad Doberan und Ostsseebad Kühlungsborn West während der Sommersaison (Anfang Mai – Ende Oktober) im 1-h-Takt verkehrt, wird das Angebot außerhalb der Sommersaison auf einen Zweistundentakt ausgedünnt. Das auf der Schiene entfallende Fahrtenangebot wird in dieser Zeit vom Mollibus in ähnlicher Fahrplanlage übernommen, so dass der 1-h-Takt in alternierender Bedienung erhalten bleibt. Ganzjährig verkehren früh und abends je zwei Fahrtenpaare als Mollibus (vgl. auch Teil A, Abschnitt 3.2.1).

Von allen im Landkreis Bad Doberan tätigen Regionalbusunternehmen stellt die Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) mit 3,73 Mio. Fkm im Fahrplanjahr 2004 die mit Abstand größte Betriebsleistung.

Darüber hinaus erbringen außerhalb des Landkreises Bad Doberan ansässige Verkehrsunternehmen entsprechend dem Jahresfahrplan 2004 im Landkreis eine Betriebsleistung von weiteren 0,40 Mio. Fkm.

Fahrplankilometer [T Fkm/a]				
RvK	OVG Güstrow	KVG Ribnitz-Damgarten	DVG Demmin	Schmidt & Co.
3.727,0	262,2	68,3	39,0	27,0

Tabelle 1: Betriebsleistungen der Regionalbusunternehmen im Landkreis Bad Doberan (2004)

1.1.1.3 Fahrzeuge

Alle eingesetzten Fahrzeuge der Küstenbus GmbH verfügen über Betriebsfunk. Die übrigen Unternehmen greifen auf Mobilfunk zurück. Ein zentrales rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) besteht derzeit noch nicht. Daher ist teilweise keine Kommunikation der Fahrer untereinander möglich, insbesondere nicht über Unternehmensgrenzen hinweg.

Im Regionalbusverkehr kommen unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz[1]:

- Niederflur-Überland- und Stadtlinienbusse (12-, 15-, 18-m-Ausführung)
- Standard-Überlandlinienbusse, Normalflur (12-, 15-, 18-m-Ausführung)
- Kombibusse, Normalflur (12-m-Ausführung)
- Niederflur-Midibusse (6-, 8-m- Ausführung)
- Midibusse, Normalflur (6-, 8-m- Ausführung)

Das Alter der von der RvK eingesetzten Fahrzeuge liegt bei durchschnittlich 8,1 Jahren und schwankt dabei zwischen einem und 18 Jahren.[2]

1.1.1.4 Organisation

Aufgabenträger für den regionalen ÖSPV ist der Landkreis Bad Doberan. Der weitaus überwiegende Teil der Verkehrsleistung auf den Regionalbus- und Schülerlinien wird von der seit 1993 bestehenden Verkehrsgesellschaft Regionalverkehr Küste GmbH RvK erbracht. In ihrer Funktion als Management- und Kooperationsgesellschaft übernimmt die RvK folgende Aufgaben:

[1] vgl. ÖPNV-Gesamtkonzept Großraum Rostock. TransTec. 2001
[2] gemäß Angaben der RvK (Stand 09/2003)

- Halten der Konzessionen der Regionalbus- und Schülerlinien im Landkreis Bad Doberan inklusive deren Linienabschnitte im Stadtgebiet Rostock
- Planen des Verkehrsangebots für den Landkreis Bad Doberan und der ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien in die Hansestadt Rostock in Abstimmung mit den Aufgabenträgern bzw. den entsprechenden Behörden
- Auftragsvergabe über die Verkehrsleistungen an die Mitgliedsunternehmen und entsprechende Finanzierung lt. Verkehrsbesorgungsvertrag
- Verteilen der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX (ehem. § 62 SchwBG) an die beteiligten Verkehrsunternehmen
- Poolung der Fahrscheineinnahmen beim Verkehrsverbund Warnow
- Betreuen der Kunden mittels der Service- und Informationseinrichtungen
- Gestalten und Betreuen der Haltestellenausrüstung
- Mitgliedschaft und Mitarbeit im Verkehrsverbund Warnow: Koordinieren des Verkehrsangebots mit den Mitgliedsunternehmen des Verkehrsverbunds Warnow und weiteren beteiligten Unternehmen, Erarbeiten des Fahrplans

Gesellschafter der RvK sind neben dem Landkreis Bad Doberan und der Hansestadt Rostock als kommunale Aufgabenträger fünf im Landkreis Bad Doberan ansässige Verkehrsunternehmen mit folgenden Anteilen:

20,8 %	Landkreis Bad Doberan
5,2 %	Hansestadt Rostock
25,0 %	Küstenbus GmbH
12,4 %	Joost's Linienverkehre GmbH, Rethwisch
12,2 %	Omnibusbetrieb Schröder GbR, Stäbelow (nur bis 1.1.2005)
12,2 %	Omnibusbetrieb Manfred Schubert, Tessin
12,2 %	Personenverkehr Hameister GmbH, Bad Doberan

Diese fünf an der RvK beteiligten Verkehrsunternehmen sind (wie oben dargestellt) mit dem Erstellen der Verkehrsleistung beauftragt (mit Ausnahme der alternativen Bedienformen). Dazu sind zwischen der RvK und den Verkehrsunternehmen Verkehrsbesorgungsverträge abgeschlossen worden. Die Bedienungsgebiete, in denen die RvK-Mitgliedsunternehmen die Verkehrsleistung erstellen, orientieren sich an der Lage der jeweiligen Betriebs- bzw. Verkehrshöfe.

Zusätzlich zum Angebot der RvK erbringen weitere Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im Landkreis Bad Doberan, die jedoch ihren Betriebssitz außerhalb haben. Hierbei handelt es sich meist um Verbindungen zwischen der Hansestadt Rostock und Gemeinden in den angrenzenden Landkreisen sowie um einen Teil der Regionalbusbedienung im Raum Schwaan, der im Zuge der Kreisgebietsreform dem Landkreis Bad Doberan zugeordnet wurde:

- Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) (Linie 33 – gemeinsam mit RvK)
- Omnibusverkehrsgesellschaft mbH Güstrow (OVG) (11 Linien)
- Peter Schmidt & Co Personenbeförderungs-GmbH, Dorf Mecklenburg (1 Linie)
- Kraftverkehrsgesellschaft Ribnitz-Damgarten mbH (KVG) (2 Linien)
- Demminer Verkehrsgesellschaft mbH (DVG) (1Linie).

1.1.1.5 Veränderungen seit 1996/97

Das Regionalbusangebot ist teilweise neu geordnet worden:

- Die Linie 130 ist entfallen, die Linien 110 und 114 sind bis Bad Doberan bzw. Sanitz verkürzt worden. Ihr Angebot wurde in die Linien 108 und 121 integriert bzw. an den SPNV herangeführt (Linie 114).
- Die Linie 453 der früher bestehenden Malchiner Verkehrsgesellschaft ist als Linie 220 der OVG neu eingeordnet, bis Tessin gekürzt und dort an den SPNV herangeführt worden.
- Die ehemalige Linie 27 der Rostocker Straßenbahn AG (Rostock Mensa – Kritzmow) wurde eingestellt, das Fahrplanangebot ist in die Linien 102, 102a aufgenommen.
- Hauptsächlich im Schülerverkehr gab es Linienverlängerungen entsprechend der veränderten Anforderungen (veränderte Schulstandorte und -einzugsbereiche) auf den Linien 109, 111, 114, 118, 119a, 121, 125 sowie auf einigen Schülerlinien.

Gegenüber dem Jahr 1996 hat die RvK ihr Angebot um rund 30 % ausgeweitet.

	1996	2004
Linienzahl	31 Linien	30 Linien (Regionalbus)
Linienlänge (mittlere Längen)	1.341 km	1.423 km (Auswertung aktueller Fahrplan)
Fahrplankilometer	2,874 Mio.	3,727 Mio.

Tabelle 2: Entwicklung verkehrlicher Kennzahlen der RvK - 1996 / 2004

1.1.2 Stadtverkehr

Im innerstädtischen Verkehr von Bad Doberan können grundsätzlich alle ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien genutzt werden. Sie bedienen alle Haltestellen im Stadtgebiet entlang ihrer jeweiligen Linienführung. Die zusätzlich verkehrende Stadtlinie 124 ergänzt dieses Angebot an Werktagen mit jeweils einer Fahrt am Morgen bzw. Vormittag und am Abend. Außerdem verkehren einige Fahrten der Linie 128 nur innerhalb des Stadtgebiets.

1.1.3 Alternative Bedienungsformen

Funktion

Zur Angebotssicherung in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage kann das klassische Buslinienangebot durch alternative (auch: flexible) Bedienungsformen ersetzt werden. Da sie meist als nachfragegesteuertes, d. h. vom Fahrgast bei Bedarf zu bestellendes, ÖPNV-Angebot und mit kleinen Fahrzeugen betrieben werden, kann gegenüber dem klassischen Linienverkehr eine kostengünstigere Betriebsführung erreicht werden.

Angebotsumfang und Bedienungsqualität

Im Landkreis Bad Doberan kommen zwei unterschiedliche Formen der alternativen Bedienung mit folgenden Merkmalen zum Einsatz:

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

LEF werden auf folgenden Linien eingesetzt:

Linie 102 (Rostock – Satow – Pustohl)	
Mo – Fr	jeweils 1 Fahrt am Morgen im Abschnitt Abzw. Pustohl – Satow jeweils 1 Fahrt am Abend im Abschnitt Satow – Abzw. Pustohl
Sa, So + Feiertag	ca. 50 % der Fahrten im Abschnitt Rostock – Satow und zurück
Linie 116 (Rostock – Kessin – Flughafen Laage (– Güstrow)) [1]	
Mo – Fr	alle Fahrten außerhalb der ALF-Bedienungszeit
Sa	
Linie 127 (Rostock – Flughafen Laage via Autobahn) [1]	
Mo – Fr	LEF-Fahrplan ist ausgerichtet auf Flugplan der Fluglinie Rostock – München
Sa	(Haus-zu-Haus Bedienung nur im Stadtgebiet Rostock

[1] Die LEF-Linien 116 und 127 haben eine gemeinsame Umlaufplanung.

Tabelle 3: LinienErsatzFahrzeug-Angebote (LEF) im Landkreis Bad Doberan (2004)

ALF-Angebote bestehen auf folgenden Linien:

Linie 106 (Rostock – Groß Bölkow – Satow)	
Di + Do	jeweils 1 Fahrt im Abschnitt Rostock – Gragetopshof
Linie 116 (Rostock – Kessin – Flughafen Laage (– Güstrow))	
Fr	jeweils 1 Fahrt außerhalb der LEF-Bedienungszeit ► am Morgen im Abschnitt Rostock – Güstrow ► am Vormittag im Abschnitt Güstrow – Flughafen Laage
Linie 123 (Rostock – Pastow/Kösterbeck – Broderstorf)	
Mo – Fr	alle Fahrten ab 20 h
Sa	alle Fahrten ab 17 h
So, Feiertag	ganztägig
Linie 127 (Rostock – Flughafen Laage via Autobahn)	
Mo – Fr	Bedienung der Charterflugverbindungen (Vorbestellung mind. 3 Tage) (Haus-zu-Haus Bedienung nur im Stadtgebiet Rostock)
Sa	
So, Feiertag	

Tabelle 4: AnrufLinienFahrzeug-Angebote (ALF) im Landkreis Bad Doberan (2004)

Die Betriebsleistung ist variabel und ergibt sich aus der Summe der aus dem Fahrplanangebot nachgefragten Fahrten.

Für den nachfragegesteuerten Betrieb ist eine Dispositionszentrale erforderlich, die über das Kundenzentrum der Regionalverkehr Küste GmbH (RvK) betrieben wird, da nur auf ihren Linien ALF zum Einsatz kommen. Diese nimmt die Bestellungen der Fahrtwünsche telefonisch entgegen und steuert den Fahrzeugeinsatz. Als Linien-Ersatz-Fahrzeuge kommen Kleinbusse zum Einsatz.

Die alternativen Bedienungsformen zählen zum sonstigen ÖPNV, deren Aufgabenträger der Landkreis Bad Doberan ist.

Alternative Bedienformen werden seit 1995 im Landkreis Bad Doberan eingesetzt. 1997 wurden lediglich die Rufbus-Linie (Linie 127 Rostock – Flughafen Rostock-Laage) sowie zwei Anruf-Sammel-Taxi-Linien (Linien 102/102a Bützow – Satow – Rostock, Rostock – Wilsen – Stäbelow) betrieben. Zwischenzeitlich wurde diese Betriebsform auf Fahrten weiterer Linien ausgeweitet.

1.1.4 Zugangsstellen

Der Zugang zum Regionalbusangebot im Landkreis Bad Doberan wird über 515 Haltestellen, davon 17 Haltestellen im Stadtgebiet Bad Doberan, sichergestellt. Dies entspricht einem mittleren Einzugsradius von 920 m bzw. einer durchschnittlichen Erschließungsdichte von 231 Einwohnern je Haltestelle. Die Zuständigkeit für die Haltestellen obliegt den jeweiligen Kommunen. Die Beschilderung und aktuelle Gestaltung der Aushänge und Informationen erfolgt durch die RvK bzw. in deren Auftrag.

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

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

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

1.1.5 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

1.1.5.1 Verknüpfungspunkte

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

Im ÖPNV-Gesamtkonzept für den Großraum Rostock[3] wurden entsprechende Verknüpfungspunkte festgelegt und in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung in vier Kategorien eingeteilt. Demnach sind auf dem Gebiet des Landkreises Bad Doberan zehn Verknüpfungspunkte ausgewiesen, die alle in Orten mit zentralörtlichen Funktionen liegen (vgl. Tabelle 5).

[3] ÖPNV-Gesamtkonzept für den Großraum Rostock. TransTec. 2001

Verknüpfungspunkt	Verkehrsmittel	Bemerkung
Kategorie 1		
Rostock, Hauptbahnhof und ZOB	SPFV, SPNV, Regionalbus, Straßenbahn, Stadtbus,	Der ZOB befindet sich im Kommunalvermögen des Landkreises Bad Doberan.
Kategorie 2		
Bad Doberan, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Sanitz, Bahnhof/ZOB	SPNV, Regionalbus	
Kategorie 3		
Kavelstorf, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Neubukow, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Rövershagen, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Schwaan, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	Derzeit keine Busbedienung; die im NVP 97 geforderte Einrichtung einer Bushaltestelle ist bisher nicht erfolgt.
Tessin, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Kategorie 4		
Graal-Müritz, Bahnhof	SPNV, Regionalbus	
Ostseebad Kühlungsborn	SPNV (Molli), Regionalbus	
Roggentin	SPNV, Regionalbus	

Tabelle 5: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Bad Doberan (nach ÖPNV-Gesamtkonzept Großraum Rostock)

Durch die enge Angebotsverflechtung im ÖPNV zwischen Landkreis Bad Doberan und der Hansestadt Rostock liegen wichtige Verknüpfungspunkte auch im Stadtgebiet von Rostock. Zentraler Verknüpfungspunkt (Kategorie 1) ist der Hauptbahnhof Rostock mit dem anliegenden ZOB. Seit seiner vollständigen Neugestaltung ist am Hauptbahnhof der bequeme und behindertengerechte Übergang zwischen allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Stadt- und Regionalverkehr sowie zum Fernverkehr (SPFV) möglich. Weitere wichtige ÖPNV-Verknüpfungspunkte zwischen Angeboten des städtischen und regionalen ÖPNV im Stadtgebiet Rostock sind in Tabelle 6 aufgeführt.

Verknüpfungspunkt	Kategorie	städtischer ÖPNV			regionaler ÖPNV	
		S-Bahn	Straßen-bahn	(Stadt-)Bus	SPNV / S-Bahn	Reg.-Bus
Rostock Hbf/ZOB	1	x	x	x	x	x
HP Lütten Klein	2	x		x	x	x
HP Warnemünde Werft	2	x		x	x	x
Steintor (IHK)	2		x	x		x
Dierkower Kreuz	2		x	x		x
HP Parkstraße	3	x	x	x	x	
Lütten Klein Zentrum	3		x	x		x
Reutershagen, Hamburger Str.	3		x	x		x
Markt Reutershagen	3			x		x
Schillingallee	3			x		x

Tabelle 6: Bedeutende Verknüpfungspunkte in Rostock im regionalem ÖPNV (2004)

1.1.5.2 Schnittstellen

Für die Verknüpfungen mit dem MIV (Schnittstelle) stehen derzeit an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im Großraum Rostock folgende P+R-Plätze zur Verfügung:

- Bad Doberan Bahnhof (direkter Übergang zu den Haltestellen, zusätzliche P+R-Anlage auf „Molli-Bahn“-Areal im Bau)
- Rostock Hauptbahnhof (direkter Übergang zum ZOB)
- Bahnhof Tessin (direkter Übergang zur Bushaltestelle)
- Haltepunkt Sanitz (direkter Übergang zum ZOB)
- Haltepunkt Neubukow (direkter Übergang zur Bushaltestelle)
- Haltepunkt Roggentin (direkter Übergang zur Bushaltestelle und P+R Anlage (3 – 4 Stellplätze))

Darüber hinaus gibt es Pkw-Parkstände an vielen kleineren SPNV-Haltepunkten wie Parkentin, Broderstorf, Groß Schwaß und Rostock Thierfelder Straße.

Im Landkreis Bad Doberan befinden sich weitere Parkstände, die als P+R-Anlagen genutzt werden können, jedoch nicht als solche ausgewiesen sind. Dort ist ein Übergang vom bzw. zum Regionalbus möglich, z. B. in Rerik. Allerdings ist der Einzugsbereich nicht groß, und die Beförderungsgeschwindigkeit der von dort abfahrenden Regionalbusse wird als zu niedrig und damit als zu unattraktiv eingeschätzt.

1.1.6 ÖPNV-Betriebseinrichtungen

Die im Landkreis Bad Doberan ansässigen Verkehrsunternehmen, die im Auftrag der RvK die Verkehrsleistung erbringen, verfügen über folgende Betriebs- bzw. Verkehrshöfe:

- Küstenbus GmbH in Bad Doberan und Rostock
- Joost’s Linienverkehre GmbH in Rethwisch
- Omnibusbetrieb Manfred Schubert in Tessin

Die Firma Hameister Personenverkehr GmbH unterhält in Rostock einen Standort.

Die Verkehrsunternehmen steuern die jeweils in Eigenverantwortung erbrachte Verkehrsleistung über unternehmenseigene Einsatzleitungen.

1.2 Bedienungsstandards und Erschließungsgrad

1.2.1 Bedienungsstandards

Taktfrequenzen

Der Nahverkehrsplan 1997 hat für die Bedienung der Hauptachsen in der Regel ein Taktangebot gefordert. Mit diesem Begriff sollten „... zeitliche Abstände zwischen zwei Abfahrten charakterisiert werden." Im Sinne des Nahverkehrsplans sind damit nicht (z. B. im Stadtverkehr zu findende) Taktfahrpläne, sondern quasi starre Fahrpläne[4] gemeint, die gegenüber dem Idealfall völliger Regelmäßigkeit Abweichungen in den Abfahrtsminuten bzw. der mittleren Fahrgeschwindigkeit, jedoch nur selten in der Haltestellenfolge, gestatten.

Solche quasi starren Fahrpläne konnten im Regionalbusangebot bisher nur vereinzelt[5] umgesetzt werden. Ein Grund hierfür ist u. a. die vollständige Integration des Schülerverkehrs in das allgemeine ÖPNV-Angebot und die damit verbundene Ausrichtung der Fahrpläne auf die Schulanfangs- und -endzeiten sowie die besonderen „Produktionsbedingungen" des Regionalbusverkehrs[6].

Im RvK-Netz sind Taktfahrpläne oder quasi starre Fahrpläne auf acht Linien zu finden (vgl. Abschnitt 1.1.1.2).

Bedienungshäufigkeit

Für die Hauptachsen wurden konkrete Fahrtenzahlen vorgegeben (Erfüllung vgl. Anlage C-1.1). Für das übrige Netz ist allgemein auf eine Angebotsanpassung an die Nachfrage hingewiesen worden. Bei besonders schwacher Nachfrage wird bisher erst vereinzelt (z. B. auf einem Ast der Linie 106 nach Gragetopshof) auf alternative Bedienungsformen (Anruf-Linien-Fahrzeug) zurückgegriffen, die nur nach Anforderung durch den Fahrgast verkehren.

Qualitätsangebot

Die hier geforderte Gestaltung der Haltestellen wird derzeit mit einem Programm des Landkreises Bad Doberan zur einheitlichen baulichen Gestaltung umgesetzt.

[4] 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.
[5] in der Regel auf den Hauptachsen: Linien 102, 118, 121 und 123
[6] weite Fahrstrecken für relativ wenige Fahrgäste bei begrenztem Umfang an Fahrzeugen

Anzahl von Zugängen zum ÖPNV

Mit dieser Kenngröße wird die Erschließung der Fläche gesteuert; sie hat zugleich Einfluss auf die Reisezeit. Einen geeigneten Kompromiss bietet die Netzhierarchisierung, d. h. die Aufteilung der Linien nach ihren Funktionen (Verbindung, Erschließung) einschließlich der Festlegung geeigneter Verknüpfungspunkte. Im Netz der RvK wird dies vielfach so umgesetzt, dass eine Linie im engeren Umkreis der Zentren vor allem Verbindungsfunktionen wahrnimmt[7] und erst in größerer Entfernung vom Zentrum hauptsächlich die Fläche erschließt.

Die konkreten Vorgaben für die Hauptachsen sind im Allgemeinen erfüllt.

Maximale Zahl von Umsteigevorgängen

Die auf den Hauptachsen vorgesehene Umsteigefreiheit zwischen den zentralen Orten des Kreises wird durchgängig angeboten.

Tarifgestaltung

Hier ist mit der Einführung des Gemeinschaftstarifs im Verkehrsverbund Warnow ein großer Qualitätssprung geschafft worden, der weit über die Forderung im Nahverkehrsplan hinaus reicht. Damit gilt im gemeinsamen Verbundraum (Hansestadt Rostock, Landkreise Bad Doberan und Güstrow), teilweise auch im ein- und ausbrechenden Verkehr der angrenzenden Landkreise, ein einheitlicher ÖPNV-Tarif[8].

Folgende grundsätzlichen Anforderungen waren für die meist auf das Oberzentrum Rostock ausgerichteten Hauptachsen des RvK-Netzes konkret formuliert:

Die Achse **Rostock – Bad Doberan** wird sowohl im SPNV als auch im sonstigen ÖPNV bedient. Während der SPNV die Verbindungsfunktion zwischen den Zentren übernimmt, übernimmt der Regionalbus Erschließungsfunktionen für die Siedlungs-, Gewerbe- und Versorgungsstandorte entlang der Bundesstraße. Die Vorgaben zu Bedienungszeitraum und Reisezeit werden beim Regionalbus eingehalten. Im SPNV ist teilweise ein deutlich besseres Angebot vorhanden (zusätzliche Fahrten in der HVZ, Bedienung abends bis 22.30 Uhr). Der sonstigen ÖPNV ist hier inzwischen zur Linie 121 zusammengefasst.

Auf der Relation **Rostock – Sanitz – Tessin** besteht ebenfalls ein Angebot im SPNV (überwiegend Verbindungsfunktion) und im Regionalbus (überwiegend Erschließungsfunktion). Auch hier werden im SPNV die Anforderungen des NVP (2-h-Takt) mit dem bestehenden 1-h-Takt (zzgl. Verstärkerfahrten) deutlich übertroffen. Die RvK-Buslinie 120a bietet bis Sanitz ebenfalls mehr Abfahrten

[7] Die dichtere Besiedlung in diesem Bereich kann auch durch Linien mit Verbindungsfunktion effizient erschlossen werden.
[8] Ausnahmen: In der Molli-Bäderbahn Bad Doberan – Kühlungsborn gelten VVW-Fahrausweise nur eingeschränkt.

(10 statt 8) als gefordert, stellt den Verkehr aber zu früh am Abend ein. Die als Zubringer konzipierte Linie 114 erschließt zwar die umliegende Fläche, hat jedoch als Zubringer zur Schiene teilweise zu große Übergangszeiten.

Auf der Achse **Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz** können die Vorgaben seit der Wiederinbetriebnahme der SPNV-Strecke auf dieser Relation im Dezember 2004 erfüllt werden.

Für die beiden vorgenannten Achsen war im NVP vorgesehen, den jeweils letzten Zug in beiden Richtungen durch einen Bus zu ersetzen. Diese Forderung ist nicht zuletzt aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenträger für den SPNV (Land M-V) und den sonstigen ÖPNV (Lkr. Bad Doberan) sowie der bestehenden Finanzierungsproblematik nicht umgesetzt worden.

Die Verbindungen **Rostock – Schwaan** (Schiene) und **Bad Doberan – Schwaan** (Straße) werden entsprechend den Anforderungen des NVP bedient; letztere sogar doppelt so häufig wie gefordert (8 statt 3 Fahrtenpaare). Allerdings ist der Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und Regionalbus am Bahnhof Schwaan bislang nicht realisiert worden.

Die Verbindung **Bad Doberan – Kühlungsborn (– Rerik)** wird mit der „Molli-Bäderbahn“ (einschl. dem integrierten Busersatzverkehr in der Wintersaison und am Abend) sowie mit dem Angebot der Buslinie 121 gemäß der NVP-Anforderung bedient.

Mit der Realisierung der SPNV-Musterstrecke auf der Relation Tessin – Rostock – Wismar wird auch für die Verbindung **Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow** eine Verkehrsbedienung sichergestellt, die den Anforderungen des NVP entspricht.

Auch die Verbindungen **Bad Doberan – Satow** und **Rostock – Satow** werden hinsichtlich Fahrtenzahl und Reisezeit im vorgegebenen Umfang bedient.

1.2.2 Erschließungsgrad

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

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

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

Für folgende Orte/Ortsteile liegt die Erschließungsqualität unterhalb des angelegten Qualitätsstandards, verfügen jedoch auch nicht über eine Buswendemöglichkeit:

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

1.2.3 Ergebnis der Schwachstellenanalyse

Im Zuge der Erarbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans wurde auch eine Schwachstellenanalyse des ÖPNV-Angebots unter Berücksichtigung der zukünftig anzulegenden Qualitätsstandards durchgeführt. Detaillierte Ausführungen hierzu enthält die Anlage A-2.

Das Ergebnis der Schwachstellenanalyse lässt folgende Schlussfolgerungen zu:

- Der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Bad Doberan besitzt grundsätzlich ein vergleichsweise hohes Niveau. Mit abnehmender Einwohnerdichte außerhalb des Nahbereichs von Rostock reduziert sich jedoch das ÖSPV-Angebot für die meisten Orte auf durchschnittlich zwei bis drei Bedienungen an Werktagen.
- Ein attraktives Angebot wird insbesondere auf Achsen und Verbindungen geboten, wo entweder SPNV oder Bündel von Regionalbus-Linien auf Hauptstraßen kurze Fahrzeiten und häufige Abfahrten bieten.
- Die Flächenerschließung im Linienbusverkehr führt wegen der seltenen Abfahrten und der meist umwegigen Linienführungen häufig zu unbefriedigenden Ergebnissen. Selbst die in diesem Angebotssegment gewählten niedrigen Anforderungen können nicht immer eingehalten werden (zu hohe Reisezeiten, zu lange Wartezeiten beim Umsteigen auf Verbindungen, nur selten auch zu häufiges Umsteigen). Dieses Problem besteht im Westen des Landkreises (um Kröpelin und Neubukow) sowie östlich von Sanitz.
- Eine konsequent durchgesetzte Netzhierarchie bietet gute Voraussetzungen für ein nutzerfreundliches Angebot.
- Wo eine Funktionstrennung Verbinden/Erschließen gelingt (zwischen Linien oder auf verschiedenen Abschnitten derselben Linie[9]), werden nach den raumordnerischen Bewertungsmaßstäben gute Ergebnisse erzielt.
- Wo Linien mit Verbindungsfunktionen zu stark mit Erschließungsaufgaben betraut sind, leidet in erster Linie die Reisezeit für die durchfahrende Fahrgäste.
- Taktfahrpläne oder wenigstens quasi starre Fahrpläne erleichtern die Anschlussgestaltung. Bei nichtstarren Fahrplänen werden Anschlüsse „nur zufällig“ gesichert.

[9] Beispiel: Linie 113 – Verbindungsfunktion zwischen Rostock und Dummerstorf, Erschließungsfunktion südlich und westlich von Dummerstorf.

1.3 Mobilitätsgerechter ÖPNV

Von Einschränkungen in der Mobilität können ganz unterschiedliche Personengruppen betroffen sein, z. B. ältere Fahrgäste, Fahrgäste mit Kinderwagen oder sperrigem Gepäck, Fahrgäste mit Geh- oder Sehbehinderungen, gehörlose oder blinde Fahrgäste. Eine wichtige Voraussetzung für die uneingeschränkte Teilnahme von mobilitätseingeschränkten Menschen am öffentlichen Leben ist dabei die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums.

In den verkehrspolitischen Zielen im NVP 1997 ist gefordert, dass im ÖPNV die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen zu berücksichtigen sind. Dies bedeutet, dass das ÖPNV-Angebot behinderten-, d. h. mobilitätsgerecht, zu gestalten und auszubauen ist.

Soweit im Rahmen der Maßnahme zum „Bau von Haltestellen zur Verbesserung der Haltestellensituation im ÖPNV des Landkreises Bad Doberan nach einem Konzept des Landkreises“ auch neue Haltestellen angelegt wurden, wurden grundsätzlich behindertengerechte Verkehrslösungen realisiert bzw. angestrebt, um mobilitätsbehinderten Menschen den ÖPNV-Zugang zu gewährleisten.

Im ÖPNV-Angebot kommt z. T. eine moderne Fahrzeugflotte zum Einsatz, die den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Menschen entgegenkommt, z. B. durch

- vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen,
- Fahrzeuge mit ausreichend breiten mobilitätsgerechten Einstiegstüren.

1.4 Finanzierung ausgewählter Maßnahmen

1.4.1 Infrastruktur

Im Landkreis Bad Doberan wurden im Zeitraum 1997 bis 2003 mehr als 5,3 Mio. EURO in die Verbesserung der ortsfesten ÖPNV-Infrastruktur investiert; die Förderquote lag bei 75 %. Von dieser Summe flossen mehr als 3,7 Mio. EURO in neue ZOB als Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und sonstigem ÖPNV in der Kreisstadt Bad Doberan, in Sanitz und in Tessin.

Infrastrukturvorhaben 1997 – 2003 nach Maßnahmegruppen	Investitionen in Mio. €	davon Fördersumme in Mio. €
ortsfeste Infrastruktur	**5,3**	**4,1 (75%)**
davon:		
Sanierung SPNV-Strecken	0,5	0,5 (100%)
Neugestaltung / Neubau ZOB	3,7	2,6 (70%)
Haltestellen (-konzepte)	1,7	1,3 (76%)

Tabelle 7: Investitionen in die ortsfeste Infrastruktur im Landkreis Bad Doberan 1997 – 2003

Im LK DBR wurde 1997 eine Maßnahme zum „Bau von Haltestellen zur Verbesserung der Haltestellensituation im ÖPNV des Landkreises Bad Doberan nach einem Konzept des Landkreises (Projekt-Nr.: 1077/97)“ beschlossen. Bisher wurden im Rahmen dieser Konzeption die Haltestellenbeschilderung der RvK vereinheitlicht und dem VVW-Standard angeglichen. Gleichzeitig erhalten die Gemeinden die Möglichkeit unter Ausnutzung von Fördermitteln die Haltestellen (Wartefläche und/oder Fahrgastunterstände) zu erneuern bzw. neu anzulegen.

Bis zum Jahr 2003 wurden 175 Warteflächen erneuert und 152 neue Fahrgast-unterstände errichtet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 1,7 Mio. EURO, die mit 1,3 Mio. EURO gefördert wurden.

Im Zeitraum 1997 – 2003 haben die Verkehrsunternehmen auch neue Betriebshöfe errichtet.

Der Landkreis Bad Doberan ist nicht unmittelbar für die Finanzierung der Infrastrukturkosten der Verkehrsunternehmen verantwortlich, eine Beteiligung erfolgt jedoch in der Form der Abschreibungen bei den Betriebskosten.

Die Kosten für die Haltestellen und die Straßen tragen die jeweiligen Baulastträger. Die Kosten für die Betriebshöfe tragen die Verkehrsunternehmen, der ZOB in Rostock wurde durch die Küstenbus GmbH finanziert

1.4.2 Betriebskosten

Die Finanzierung des sonstigen ÖPNV im Landkreis Bad Doberan wird durch die RvK koordiniert und durch die fünf Verkehrsunternehmen[10], die Gesellschafter der RvK sind, realisiert. Zur Erfüllung dieser Aufgabe überweist der Landkreis Bad Doberan als zuständiger Aufgabenträger die Mittel aus den Zuweisungen für die Träger des ÖPNV nach § 10 b FAG. an die RvK. Darüber hinaus waren keine weiteren Zahlungen des Landkreises Bad Doberan für den sonstigen ÖPNV erforderlich.

[10] Küstenbus GmbH, Joost´s Linienverkehre GmbH, Omnibusbetrieb Schröder GmbH (am 31.01.05 ausgeschieden), Omnibus- und Transportbetrieb Manfred Schubert Hameister Personenverkehr GmbH

1.4.2.1 Entwicklung der Aufwendungen

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

	Fahrplankilometer im Jahr [T Fkm]		Betriebskosten im Jahr [T€]	
	1997	2003	1997	2003/
RvK - Regionalbus (gesamt)	2.874,0	3.596,7	6.191	7.082
davon Anteil im Stadtgebiet Rostock	*617,0*	*780,0*	*1.197*	*1.645*

Tabelle 8: Betriebsleistungen und -kosten der RvK– Vergleich 1997 zu 2003

Grundlage für die Zahlung der FAG-Mittel an die RvK ist eine „Rahmenvereinbarung zur Ausgleichzahlung bei Bestellung von Verkehrsleistungen für das Wirtschaftsjahr xy“. Diese Vereinbarung zwischen den beiden Gebietskörperschaften Hansestadt Rostock und Landkreis Bad Doberan auf der einen Seite und der RvK auf der anderen Seite wird .für jedes Kalenderjahr neu abgeschlossen.

Für die SPNV-Leistungen der Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB), die ausschließlich im Landkreis Bad Doberan durchgeführt wird, erfolgt die Finanzierung unmittelbar mit Landesmitteln auf der Grundlage eines Verkehrsvertrages zwischen der MBB und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern VMV.

1.4.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Die Gesamteinnahmen der RvK zeigten zwischen 1997 bis 2003 einen deutlichen Aufwärtstrend und nahmen in diesem Zeitraum um rund 20 % zu. Diese Entwicklung ist vor allem auf gesteigerte Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf (Beförderungsentgelte) zurückzuführen, den zusätzlichen Mitteln für die Schülerbeförderung nach § 45a PBefG sowie den verbundbedingten Ausgleichszahlungen begründet. Der entfallende Betriebskostenzuschuss des Landkreises Bad Doberan wurde durch FAG-Mittel weitgehend kompensiert.

Finanzierungsquellen der RvK	**Einnahmen in T€** gesamtes Bedienungsgebiet	
	1997	**2003**
Betriebserlöse (Umsatzerlöse)	4.468	5.568
davon:		
Erlöse aus Beförderungsentgelten	*3.180*	*3.708*
Ausgleich verbundbedingter Verluste	*21*	*365*
gesetzliche Ausgleichszahlungen + Erstattungen	*1.266*	*1.496*
sonstige betriebliche Erträge aus GVFG und Landeszuschüssen für Invest.	64	250
sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn (inkl. FAG-Mittel)	1.448	1.409
Summe	**5.980**	**7.227**

Tabelle 9. Einnahmeentwicklung der RvK - Vergleich 1997 zu 2003

2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage 1997 – 2003

2.1 Entwicklung des Schülerverkehrs

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

Aufgrund des Einbruchs der Geburtenzahlen zu Beginn der 90er-Jahre nahm die Zahl der Schüler zwischen 1997 und 2003 sehr stark ab. So wurden zum Schuljahr 2002/03 nur noch 12.682 Schüler in den Schulen des Landkreises Bad Doberan gezählt, rund 3.700 Schüler weniger als noch im Jahr 1997. Mit den rückläufigen Schülerzahlen veränderten sich auch Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche, so dass die Zahl der Schulpendler, die über keine Schule am Wohnort verfügen, in weit geringerem Umfang gesunken ist. Hieraus ergibt sich ein weitgehend konstanter Bedarf in der Schülerbeförderung, der sich auch in den Angaben der RvK zum Schulamtsverkehr widerspiegelt.

2.2 Entwicklung der Strukturdaten

Der Landkreis Bad Doberan konnte in den Jahren 1997 bis 2002 einen Zuwachs von etwa 10.000 Einwohnern auf 119.220 Einwohner verzeichnen (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2). Die Entwicklung verlief damit gegensätzlich zur Einwohnerentwicklung in den anderen Gebietskörperschaften des Nahverkehrsraums, war jedoch auch im Landkreis Bad Doberan nicht einheitlich. Im unmittelbaren Umland von Rostock konnten fast alle Gemeinden[11] erhebliche Zuwächse verzeichnen, die im Wesentlichen auf Zuzüge aus der Hansestadt Rostock beruhen. Mit zunehmender Entfernung von Rostock fallen die Gewinne geringer aus. In den westlichen und östlichen Teilen des Landkreises (Neubukow, Amt Neubukow-Salzhaff und Amt Kröpelin bzw. Tessin und Amt Tessin-Land) ging die Bevölkerungszahl sogar tendenziell zurück.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Erwerbstätigen am Wohnort nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls zu, so dass zum Ende des Jahres 2002 42.743 Erwerbstätige mit einem Wohnort im Landkreis Bad Doberan gezählt wurden.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (entspricht der Anzahl Arbeitsplätze) blieb im Landkreis Bad Doberan zwischen 1997 und 2002 annähernd konstant und stabilisierte sich bei rund 33.000 Beschäftigten (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2). Analog zu den Einwohnerzahlen ist auch hier eine ungleiche Entwicklung im Landkreis zu beobachten. In den Umlandgemeinden von Rostock nahm die Zahl der Beschäftigten tendenziell zu, u. a. infolge der Gewerbeansiedlungen in Sievershagen, Roggentin, Broderstorf und Bentwisch.

[11] Nur in Gelbensande verringerte sich die Einwohnerzahl.

2.3 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Die RvK weist zwischen den Jahren 1998 und 2002 ein relativ stabiles Fahrgastaufkommen auf. Die Entwicklung ist in Tabelle 10 dargestellt.

	1998	2000	2001	2002
1. Schulamtsverkehr	4.175.800	3.927.000	4.058.000	4.037.000
2. Fahrgäste (außer 1.)	1.825.000	1.751.000	1.751.000	1.725.000
Fahrgäste gesamt	**6.000.800**	**5.678.000**	**5.809.000**	**5.762.000**

Tabelle 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen der RvK (Linienbeförderungsfälle)

Alle nachfragestarken ÖPNV-Beziehungen sind auf die Hansestadt Rostock ausgerichtet. Besonders hervorzuheben sind die Linien 33 (Rostock-Reutershagen – Ostseepark Sievershagen), 118 (Rostock ZOB – Graal-Müritz), 119 (Warnemünde/Lütten Klein – Bad Doberan), 121 (Rostock ZOB – Bad Doberan) und 123 (Rostock ZOB – Broderstorf). Eine weitere stark nachgefragte Relation ist Bad Doberan – Heiligendamm – Kühlungsborn („Molli-Bahn“ bzw. „Molli-Bus“).

Deutlich geringer ist die ÖPNV-Nachfrage zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis, die überwiegend auf die Kreisstadt Bad Doberan und auf Güstrow ausgerichtet ist. Im östlichen Kreisgebiet (Altkreis Rostock-Land) bestehen noch historische Nachfragebeziehungen in den Landkreis Nordvorpommern.

Die Nachfrage zwischen den Gemeinden im Binnenland und den Badeorten an der Ostseeküste ist von einem starken Freizeitverkehr geprägt, der allerdings überwiegend im MIV realisiert wird. Schwerpunkte des Freizeitverkehrs sind die Ostseebäder Kühlungsborn, Rerik, Heiligendamm und Graal-Müritz.

Touristische Bedeutung im ÖPNV hat vor allem die Mecklenburgische Bäderbahn „Molli“, die in den Sommermonaten eine deutlich stärkere Nachfrage verzeichnen kann. Einerseits bedient die Kleinbahn eine für den Fremdenverkehr attraktive Relation zu den Ostseebädern Kühlungsborn und Heiligendamm, andererseits stellt die dampfbetriebene Schmalspurbahn eine Touristenattraktion an sich dar.

3 Raumstruktur, Strukturdatenprognose 2010

3.1 Zentralörtliche Funktionen

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

Die Kreisstadt Bad Doberan ist auch weiterhin als Mittelzentrum ausgewiesen.

Über die Veränderungen, die sich aus der Überführung der bisherigen Unterzentren und ländlichen Zentralorten in das System der Grundzentren ergeben, liegen noch keine Informationen vor.

3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Laut Schulentwicklungsplan des Landkreises Bad Doberan 2001 – 2006 ist eine Reduzierung der derzeit 70 Schulstandort zumindest bis zum Schuljahr 2005/06 nicht vorgesehen, für die nachfolgenden Jahre jedoch nicht auszuschließen.

Der negative Trend der vergangenen Jahre bei der Entwicklung der Schülerzahlen wird voraussichtlich erst etwa 2007/08 zum Stillstand kommen. Die Prognosen im Schulentwicklungsplan gehen von einem sehr geringen Anstieg der Schülerzahlen nach 2008 aus. Insgesamt nimmt die Zahl der Schüler im Zeitraum 2003/04 bis 2009/10 jedoch von derzeit rund 13.000 um ca. 29 % auf rund 9.000 Schüler ab (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2).[12] Veränderungen sind auch bei den Schuleinzugsbereichen zu erwarten. Unter anderem soll die Zahl der nach Rostock pendelnden Schüler zugunsten von weiterführenden Schulen im Landkreis Bad Doberan reduziert werden, was zu einer Veränderung der Schulpendlerströme führt.

	2003	2010	Veränderung
Schüler mit Beförderungsbedarf	7.600	4.900 bis 6.000	-22 % bis -36 %

Tabelle 11: Entwicklung der Schülerbeförderung im Landkreis Bad Doberan 2003 – 2010

Aus dieser Entwicklung kann jedoch nicht auf eine Abnahme der Verkehrsleistung in der Schülerbeförderung in gleicher Höhe abgeleitet werden, da die Bedienung der Wohn-Schulstandort-Beziehungen auch bei abnehmenden Schülerzahlen sicherzustellen ist und der Neuzuschnitt von Schuleinzugsbereichen eine Zunahme der Reiseweiten bedingen kann. Zudem bilden die in ihrer Verkehrsmittelwahl oftmals freien Schüler der Berufsschulen und der Klassenstufen 11 bis 13 eine attraktive Kundengruppe für den ÖPNV.

[12] Angaben zu Schülern an allgemein bildenden Schulen ohne Berufschulen.

3.3 Strukturdatenprognose 2010

Einwohner und Erwerbstätige am Wohnort

Die differenzierte 3. Landesprognose[13] geht von einem leichten Bevölkerungsrückgang im Landkreis Bad Doberan auf ca. 115.500 Einwohner bis zum Jahr 2010 aus (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2). Betroffen sein werden vor allem die Gemeinden in den ländlich strukturierten Regionen des Landkreises.

Eine kontinuierliche Wirtschaftsentwicklung vorausgesetzt, wird sich die Anzahl der Erwerbstätigen am Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter orientieren. Demnach werden im Jahr 2010 voraussichtlich 42.500 Erwerbstätige im Landkreis gezählt werden. Infolge der demographischen Entwicklung ist der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung jedoch leicht rückläufig.

Beschäftigte am Arbeitsort

Bei der Prognose der Beschäftigten am Arbeitsort bzw. der Arbeitsplätze wurde unterstellt, dass sich der Trend der vergangenen Jahre in leicht abgeschwächter Form fortsetzt, so dass auch weiterhin mit einer geringfügigen Abnahme der Beschäftigtenzahlen zu rechnen ist. Für das Jahr 2010 werden rund 32.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte an einem Arbeitsort im Landkreis Bad Doberan erwartet (vgl. Teil A, Abschnitt 4.2).

Tourismus

Ein Ausbau der touristischen Infrastruktur ist u. a. in Graal-Müritz (Kurwesen, Freizeitbad), Bad Doberan (Ferienpark, Ferienwohnungen, Hotels, Golfplatz), Kühlungsborn (Jachthafen, Ferienhäuser, Hotels) und Rerik (Gästebetten, Golfplatz, Jachthafen) geplant. Damit wird eine weitere Zunahme bei den Gästeankünften verbunden sein.

Im Vergleich zur Küstenregion spielt der Fremdenverkehr in den übrigen Teilen des Landkreises eine untergeordnete Rolle.

[13] Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock: Vorstellung erster Ergebnisse der für die Planungsregion MM/R regionalisierten / kreislich differenzierten 3. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung M-V

4 Nachfrageprognose 2010

Infolge der strukturellen und demografischen Veränderungen im Landkreis Bad Doberan ist, ausgehend von ca. 4,6 Mio. ÖPNV-Wegen[14] (2003), ein Rückgang um 11 – 15 % auf ca. 3,9 – 4,1 Mio. SPNV-/ÖPNV-Wege (2010) zu erwarten:

- Der SPNV im Landkreis ist von dieser Entwicklung mit einem Rückgang von maximal 7 % betroffen, womit sich Zahl der Wege, die im SPNV zurückgelegt werden, von 1,5 Mio. Wegen (2003) auf 1,4 Mio. Wege (2010) reduziert.
- Der Nachfragerückgang im sonstigen ÖPNV beträgt voraussichtlich 16 – 19 %; die Zahl der Wege im sonstigen ÖPNV nimmt daher deutlich von 3,1 Mio. Wegen (2003) auf 2, 5 – 2,6 Mio. Wege (2010) ab.

Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung ist die Abnahme der nachfrage-relevanten Strukturdaten im Landkreis (vgl. Abschnitt 3). Während im Nahbereich von Rostock noch leichte Nachfragezuwächse zu erwarten sind, ist vor allem der Regionalbusverkehr im übrigen Landkreis vom Rückgang der Schulpendler betroffen. Die Neuordnung der Schuleinzugsbereiche wird ebenfalls zu Nachfrageverlagerungen auf einzelnen Relationen durch die Veränderung der Schulpendlerströme führen. Der SPNV im Landkreis ist aufgrund der geringeren Schüleranteile und dem hohen Berufspendleranteil von dieser Entwicklung weniger stark betroffen; die Bedeutung des SPNV nimmt damit weiter zu.

Mit der erwarteten Zunahme bei Gästeankünften (ÖPNV-Anreise) und der Ausnutzung der Aufenthaltsdauer (ÖPNV-Ausflüge) scheint eine bessere Ausschöpfung der Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr, vor allem an der Ostseeküste, und damit die positive Beeinflussung der Nachfrage erreichbar.

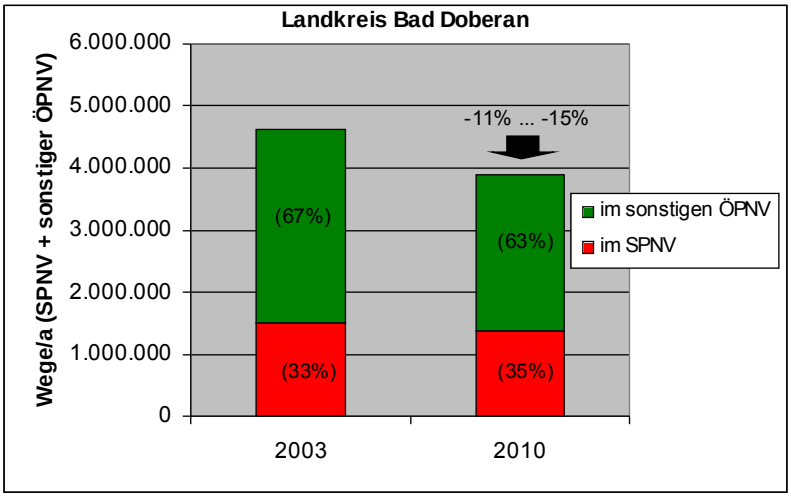

Abbildung 1: Entwicklung der SPNV-/ÖPNV-Wege im Landkreis Bad Doberan 2003 – 2010

[14] Der „ÖPNV-Weg“ bezieht sich auf eine mit ÖPNV-Verkehrmitteln zurückgelegte Quelle-Ziel-Relation unabhängig davon, wie oft im System umgestiegen wurde und mit welchen Verkehrsmittel gefahren wurde. Der Wert ist nicht vergleichbar mit den in der Statistik der Verkehrunternehmen ausgewiesenen „Beförderten Personen (= Linienbeförderungsfälle)“.

5 ÖPNV-Angebotskonzept

5.1 Netzhierarchie

5.1.1 Konzeption

Das gebietsübergreifende regionale Angebotskonzept im ÖPNV / SPNV für den Nahverkehrsraum Mittleres Mecklenburg / Rostock bildet das ÖPNV-Grundangebot im Landkreis Bad Doberan (vgl. Teil A – Regionaler Teil). Die ÖPNV-Verkehrsmittel werden dabei unter Nutzung ihrer Systemvorteile eingesetzt, so dass sich eine hierarchische Netzgestaltung ergibt.

Dieses Grundangebot wird ergänzt durch Angebotskonzepte für Relationen, die

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

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

Im Angebotskonzept werden zudem die Maßnahmenvorschläge (vgl. Abschnitt 8) berücksichtigt, die zur Beseitigung der ermittelten Schwachstellen im bestehenden ÖPNV-Angebot beitragen und die angestrebten Qualitätsstandards gewährleisten.

5.1.2 ÖPNV-Angebot auf Verbindungen

Rerik – Kühlungsborn – Bad Doberan (– Rostock)

Neben dem Berufs- und Versorgungsverkehr hat die Verbindung vor allem während der Urlaubssaison eine große Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr zwischen den Ostseebädern Rerik, Kühlungsborn und Heiligendamm sowie der Kreisstadt Bad Doberan und der Hansestadt Rostock (hier u. a. Übergang zum SPFV). Die Relation entspricht der heutigen Linie 121.

Der Abschnitt Rerik – Kühlungsborn ist daher während der Urlaubssaison an allen Wochentagen mindestens im 2-h-Takt zu bedienen. In Abhängigkeit von den Möglichkeiten zur Ausschöpfung touristischer Potenziale ist auch eine Taktangebotsverdichtung möglich. In Kühlungsborn, Bahnhof West, ist eine attraktive Anschlussgestaltung zur Molli-Bäderbahn zu berücksichtigen.

Im Abschnitt Kühlungsborn – Heiligendamm – Bad Doberan ist das SPNV-Angebot im 1-h-Takt (inkl. dem in der Wintersaison verkehrenden „Mollibus“) durch ein Regionalbusangebot bedarfsgerecht zu verstärken, das vornehmlich die Bedienung der Verflechtungen übernimmt.

Satow – Bad Doberan

Die Relation entspricht der heutigen Linie 107. Sie dient dem Ausbildungs-, Berufs- und Einkaufsverkehr zwischen Satow und Bad Doberan. Das Angebot an Werktagen sollte 6 Fahrtenpaare umfassen, die auch die Erschließungsfunktion für die Verflechtungen übernehmen können.

Bad Doberan – Schwaan

Auf der Relation steht ein attraktives SPNV-Angebot im 1-h-Takt mit Umsteigen im ITF-Knoten Rostock Hauptbahnhof zur Verfügung (vgl. Teil A, Abschnitt 7.1.2). Hauptsächliche Aufgabe der umsteigefrei verkehrenden Regionalbuslinie ist daher die Bedienung des Ausbildungs- und Versorgungsverkehrs auf den Verflechtungen zwischen Bad Doberan und Schwaan. Die Verbindungsfunktion zwischen den beiden Städten ist daher nur von untergeordneter Bedeutung. Soweit keine betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründe dagegen sprechen, sollten dennoch 3 durchgehende Fahrtenpaare angeboten werden. Die Relation wird heute von der Linie 125 bedient.

Sonstige Verbindungen

Die Verbindungen Kröpelin – Satow, Neubukow – Satow, Schwaan – Dummerstorf und Rövershagen – Sanitz werden aufgrund zu geringer Nachfrage nicht direkt bedient. Es bestehen jedoch Umsteigeverbindungen (in der Regel mit SPNV) über Bad Doberan oder Rostock Hauptbahnhof.

5.1.3 ÖPNV-Angebot auf Verflechtungen

5.1.3.1 Regionalbusangebot auf ÖPNV-Verflechtungen

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

Besondere Beachtung erfordern die Verflechtungen im Nahbereich der Hansestadt Rostock. Die Verkehrsbedürfnisse ähneln hier sehr stark denen in Stadtrandgebieten innerhalb der Stadtgrenzen von Rostock (Verkehrsgebiete III / IV), weshalb hier ein höherer Bedienungsstandard vorzusehen ist. Da es sich um gebietsübergreifende ÖPNV-Angebote handelt, sind sie dem Regionalen Teil des gemeinsamen Nahverkehrsplans zugeordnet (vgl. Teil A, Abschnitt 7.2.3).

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

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

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

Eine Darstellung, welche Verflechtungen bestehen und auf welche Orte mit zentralörtlichen Funktionen diese auszurichten sind, enthält Karte A-6 (Teil A).

5.1.3.2 Alternatives Bedienungsangebot auf ÖPNV-Verflechtungen

Nachfragegesteuerte alternative Bedienungsangebote sollten in Räumen und zu Zeiten zum Einsatz kommen, die einen wirtschaftlichen Linienbusbetrieb nicht zulassen, da die Nachfrage gering bzw. nur schwer zu bündeln ist. Ihr Einsatz bietet sich an, sobald der Mindestbedienungsstandard selbst bei einer vollständigen

Integration der Schülerverkehre nicht mehr gewährleistet werden kann, oder wenn trotz geringer Nachfragepotenziale gezielte Verbesserungen im ÖPNV-Angebot erreicht werden sollen.

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

- Nahbereich Neubukow; möglicher Übergangspunkt zum Linienbusverkehr in Neubukow
- Raum Kröpelin / Altenhagen / Rederank / Satow; mögliche Übergangspunkte zum Linienbusverkehr in Satow und Kröpelin
- Raum Dummerstorf / Kavelstorf / Prisannewitz; mögliche Übergangspunkte zum Linienbusverkehr in Dummerstorf und zum SPNV in Kavelstorf und Scharstorf
- Relation Nienhagen – Lütten Klein: ggf. saisonal beschränktes Spätangebot nach 21 Uhr; Übergangspunkt zum Linienverkehr und zur S-Bahn in Rostock-Lütten Klein

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

5.1.3.3 Stadtverkehr Bad Doberan

Mit der Bedienung der Haltestellen im Stadtgebiet Bad Doberan durch die ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien entlang ihres Linienverlaufs ist mindestens eine stündliche Bedienung für fast alle Stadtteile gewährleistet. Die damit verbundene Fahrtzeitverlängerung bei der heute durchlaufenden Linie 121 ist vertretbar, da für zahlreiche Fahrgäste Bad Doberan ohnehin Ausgangs- oder Endpunkt der Fahrt ist.

Um für den Stadtteil Buchenberg sowie die neuen Wohngebieten (z. B. Althof, Am Kolbruchweg usw.) auch zukünftig ein ausreichendes ÖPNV-Angebot sicherzustellen, sollte das Angebot auf den derzeit hier bedienenden Regionalbuslinien auch weiterhin durch Einzelfahrten der Citylinie 124 ergänzt werden. Eine weitere Angebotsverbesserung des innerstädtischen ÖPNV-Angebots erfordert jedoch die finanzielle Beteiligung der Stadt Bad Doberan.

5.2 Verknüpfungen

Systematische Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen. Im Landkreis Bad Doberan ergibt sich die Verknüpfungsfunktion bei den meisten Verknüpfungspunkten aus ihrer Bedeutung

für den regionalen (und damit gebietsübergreifenden) SPNV/ÖPNV. Diese Verknüpfungspunkte sind dem Regionalen ÖPNV-Angebot zuzuordnen und werden daher im Teil A (Regionaler Teil), Abschnitt 7.4 aufgeführt.

Darüber hinaus sind weitere Verknüpfungspunkte im Landkreis Bad Doberan vorzusehen, die sich aus der Netzhierarchie und der vorhandenen Infrastruktur ergeben, die jedoch von überwiegend lokaler Bedeutung sind (vgl. Tabelle 12).

Verknüpfungspunkt	**ÖPNV-Verkehrsmittel**	
	SPNV	**Regionalbus**
Broderstorf Bf	x	x
Neubukow Bf	x	x
Satow, Post		x

Tabelle 12: ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Landkreis Bad Doberan mit lokaler Bedeutung

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

6 Finanzierungskonzept

6.1 Infrastruktur

Zur Verbesserung der Infrastruktur beabsichtigt der Landkreis Bad Doberan, die Haltestellenerneuerung kontinuierlich fortzuführen. Im Zeitraum 2005 bis 2010 sollen hierfür weitere 2,8 Mio. EURO bereitgestellt werden; hierbei wird analog zu den vergangenen Jahren eine Förderquote von 90 % unterstellt, so dass für die Kommunen im Landkreis ein Eigenanteil von rund 300 TEURO verbleibt.

Die übrigen Investitionen in das ÖPNV-Angebot des Landkreises Bad Doberan erfolgen schwerpunktmäßig durch die Küstenbus GmbH.

So sollen im Zeitraum der Jahre 2005 bis 2008 und darüber hinaus Investitionen in Höhe von 700 – 800 TEURO jährlich getätigt werden. Diese Investitionsmittel fließen im wesentlichen in die folgenden Maßnahmen:

- kontinuierliche Erneuerung der Fahrzeugflotte (3 Linienbusse jährlich)
- Erweiterung / Erneuerung der Busausstattungen
- Betriebs- und Geschäftsausstattungen
- Waschanlage im Betriebshof Bad Doberan
- Gebäudesanierungen

Der Schwerpunkt der Investitionen bei der Molli GmbH liegt im Erhalt des rollenden Materials. Für den Zeitraum der Jahre 2005 bis 2008 sowie darüber hinaus sind hierfür Investitionen in Höhe von 0,9 – 1,1 Mio. EURO jährlich geplant.

Für die Verbesserung bzw. Erhalt der technischen Infrastruktur und der Gebäude sollen jährlich zwischen 215 – 800 TEURO aufgewendet werden.

Infrastrukturvorhaben 2005 – 2010 nach Maßnahmegruppen	Investitionen in Mio. €
kontinuierliche Investitionen in Fahrzeuge und Betriebsanlagen	2,8 – 3,2
Haltestellen (-konzepte)[1]	2,8
Fahrzeugpark Molli	3,6 – 4,4
technische Infrastruktur und Gebäude	0,8 – 3,2

[1] Zeitraum 2005 – 2008

Tabelle 13: Geplante Infrastrukturinvestitionen im Landkreis Bad Doberan 2005 - 2008

6.2 Betriebskosten

6.2.1 Entwicklung der Aufwendungen

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans wird erwartet, dass der Umfang der Betriebsleistung auf heutigen Niveau mit ca. 3,5 Mio. Fkm/Jahr bestehen bleibt.

Die RvK rechnet mit einem geringen Anstieg bei den betrieblichen Aufwendungen auf rund *7,5* Mio. EURO bis zum Jahr 2010; dabei stehen Einsparungen bei den Materialkosten vermutlich Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen gegenüber.

Unabhängig von diesen Entwicklungstendenzen obliegt es den mit der Leistungserbringung beauftragten Verkehrsunternehmen, im Rahmen ihrer betriebswirtschaftlichen Verantwortung alle Potenziale für eine Senkung der Betriebskosten bzw. eine Begrenzung der Kostensteigerung auszuschöpfen.

	Fahrplankilometer im Jahr [T Fkm]		**Betriebskosten im Jahr [T€]**	
	2003	**2010**	**2003**	**2010**
RvK - Regionalbus (gesamt)	3.596,7	3.488,0	7.082	7.500[1]
davon Anteil im Stadtgebiet Rostock	*780,0*	*780,0*	*1.645*	*1.725*

[1] Entwicklung ist abhängig von Kostensteigerungen (z.B. Kaftstoffpreis)

Tabelle 14: Prognostizierte Entwicklung der Betriebsleistungen und -kosten der RvK – 2003 / 2010

6.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Die Rvk erwartet bis zum Jahr 2010 einem Rückgang der Fahrgastzahlen um ca. 5 % auf rund 5,5 Mio. Fahrgäste/Jahr. Proportional zu der rückläufigen Entwicklung der Fahrgastzahlen aufgrund der prognostizierten Strukturentwicklung ist auch eine Abnahme der Umsatzerlöse aus den Fahrscheinverkäufen zu erwarten. Zur Stabilisierung und Verbesserung der Einnahmesituation müssen daher zusätzliche Fahrgäste aus anderen Nutzergruppen erreicht werden. Dieses Ziel ist durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot auf der Grundlage der Angebotskonzeption und der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan sowie dessen Begleitung durch ein konsequentes ÖPNV-Marketing zu erreichen. Eine weitere Verbesserung der Erlössituation ist ggf. durch angemessene Fahrpreisanpassungen zu erreichen.

In der nachfolgenden Tabelle 15 ist Einschätzung der RvK zur Entwicklung der Finanzierungssituation im ÖPNV bis zum Jahr 2010 dargestellt.

Finanzierungsquellen der RvK	Einnahmen in T€ gesamtes Bedienungsgebiet	
	2003	2010
Betriebserlöse (Umsatzerlöse)	5.568	6.050
davon:		
Erlöse aus Beförderungsentgelten	*3.708*	*3.770*
Ausgleich verbundbedingter Verluste	*365*	*0*
gesetzliche Ausgleichszahlungen + Erstattungen	*1.496*	*2.280*
sonstige betriebliche Erträge aus GVFG und Landeszuschüssen für Invest.	250	0
sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn (inkl. FAG-Mittel)	1.409	1.450
Summe	**7.227**	**7.500**

Tabelle 15. Prognostiziere Einnahmenentwicklung der RvK - Vergleich 2003 zu 2010

6.3 Finanzierungsplan

Das Finanzierungskonzept für den ÖPNV im Landkreis Bad Doberan ergibt sich aus den geplanten Infrastrukturausgaben (vgl. Abschnitt 6.1) und den erwarteten Betriebskostenentwicklung (vgl. Abschnitt 6.2). Es stellt somit einen Planungsrahmen dar.

Auf dieser Grundlage erfolgt eine Präzisierung im Sinne einer jährlichen Fortschreibung des Finanzierungsplans gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG des Landes Mecklenburg-Vorpommern, der über die Haushaltsplanung zu bestätigen ist. Grundsätzlich orientiert sich die konkrete Angebotsgestaltung an den im Finanzierungsplan ausgewiesenen Finanzmitteln.

Der Landkreis Bad Doberan geht davon aus, dass die FAG-Mittel auch im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans in der bisherigen Höhe zur Verfügung stehen, sofern die gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht verändert werden. Damit stehen im Zeitraum 2005 – 2010 voraussichtlich jährliche Finanzierungsmittel in Höhe von 1,05 Mio. EURO nach § 10 b FAG. zur Verfügung.

Der Landkreis beteiligt sich im Zeitraum 2006 bis 2009 mit 350,0 TEURO an den Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten, die der RvK im Rahmen des VVW entstehen (vgl. auch Teil A).

7 Maßnahmen- und Handlungskonzept

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

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

Angaben zu den Umsetzungszeiträumen der Maßnahmen:

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

Infrastrukturmaßnahmen

DBR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M1	Umgestaltung des ÖPNV-Verknüpfungspunktes Bahnhof Kühlungsborn Ost	Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Kühlungsborn/Ost (Mollibahn) in Zusammenarbeit mit der Stadt Kühlungsborn	x		
M2	Standardisierung der Haltestellenausstattung	laufende Maßnahmen	x	x	
M3	Fahrgastinformationssystem ZOB Rostock	Aufbau eines elektronischen Fahrgastinformationssystems am ZOB in Rostock	x	x	
M4	ÖSPV/SPNV-Verknüpfung am Haltepunkt Schwaan	Einrichtung einer Bushaltestelle am Haltepunkt Schwaan; Gewährleistung der ÖSPV/SPNV-Verknüpfung durch Regionalbus-Bedienung		x	

Maßnahmen Betrieb / Organisation

DBR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M5	Neuordnen des ÖSPV-Angebots im Nahbereich des UZ Neubukow	Neuordnung des Linienverkehrs und Einführung eines alternativen Bedienungsangebots	x		
M6	Neuordnen der Linie 110 im Bereich Kröpelin/Satow	Neuordnung des Linienverkehrs zur Erreichung der Qualitätsstandards in den Gemeinden der Nahbereiche		x	
M7	Verbesserung der Anbindung/Erschließung von Dummerstorf	Veränderung der Linienführung der Linie zur besseren Erschließung der Ortslage Dummerstorf; Ausrichtung des Fahrplans auf SPNV-Übergang am Haltepunkt Kavelstorf prüfen Alternatives Bedienungsangebot an Wochend- und Feiertagen zwischen Ortslage Dummertorf und Haltepunkt Kavelstorf		x	
M8	Anschlusskoordination ÖSPV/SPNV in Sanitz oder Tessin	Anschlussgestaltung und –sicherung zwischen SPNV und den Regionalbuslinien an den Bahnhöhen Sanitz und Tessin	x		
M9	Entflechten der Linie 112	Neuordnung des Linienangebots zur Verbesserung der Übersichtlichkeit für den Fahrgast		x	
M10	Angebotskoordination im ÖSPV-Linienbetrieb	Konzept zur Angebots-/Taktab-stimmung auf ÖSPV-Relationen, die von mehreren Linien bedient werden.	x		
M11	Schülerbeförderung mit dem SPNV	Untersuchung zu den Möglichkeiten einer optimalen Integration von SPNV-Angeboten in die Schülerbeför-derung und Finanzierungsmodellen.		x	
M12	Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangszeiten	Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten mit dem Ziel eine bessere Kapazitäts-auslastung zur erreichen, eine ausreichende Verkehrsbedienung zu sichern und Einsparpotenziale zu ermitteln.	x	x	
M13	Ausschöpfung der Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr	Untersuchung zu den Potenzialen im Freizeit- und Tourismusverkehr; Entwicklung von Strategien und konkrete Handlungskonzepte zu deren Ausschöpfung	x		

Maßnahmen Fahrzeuge

DBR	Maßnahmen	Beschreibung der Maßnahmen, Grundlagen und Abhängigkeiten	Umsetzungszeitraum		
			kurz	mittel	lang
M14	Kontinuierliche Erneuerung der RvK-Fahrzeugflotte	angestrebtes Durchschnittsalter: 6,5 Jahre	x	x	
M15	Kommunikation der RvK-Verkehrs-unternehmen	Umsetzung eines gemeinsamen Kommunikationsnetzes innerhalb der RvK zur Verbesserung der unternehmensübergreifenden Kommunikation	x	x	
M16	Ausstattung der RvK-Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen		x	x	

Abkürzungen

ABF ..... Alternative Bedienungsformen

B&R ..... Bike+Ride

Bf ..... Bahnhof

DBR ..... Landkreis Bad Doberan

DM ..... Landkreis Demmin

Fkm ..... Fahrplankilometer

Ft ..... Feiertag

GÜ ..... Landkreis Güstrow

Hbf ..... Hautbahnhof

Hp/HP ..... Haltepunkt (SPNV)

HVZ ..... Hauptverkehrszeit

ITF ..... Integrierter Taktfahrplan

k. A. ..... keine Angaben

KBS ..... Kursbuchstrecke der Deutschen Bahn AG

km ..... Kilometer

Lk. /Lkr. ..... Landkreis

LSA ..... Lichtsignalanlage

min ..... Minute

MIV ..... motorisierter Individualverkehr

MZ ..... Mittelzentrum oder Mittelzentrum (Teilfunktion)

N ..... lokaler Nahverkehr (Produkt im ÖPNV-LP M-V 2002-07)

NWM ..... Landkreis Nordwestmecklenburg

NVP ..... Nahverkehrsplan / Landkreis Nordvorpommern

NVZ ..... Nebenverkehrszeit

ÖPNV ..... Öffentlicher Personennahverkehr

ÖSPV ..... Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

OVG ..... Omnibusverkehrsgesellschaft Güstrow mbH

OZ ..... Oberzentrum

P+R ..... Park+Ride

PBefG ..... Personenbeförderungsgesetz

PCH ..... Landkreis Parchim

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

Anlagen

Anlage C-1-1 – NVP Lk. Bad Doberan1997 - Stand der Realisierung (Übersicht)

Anlage C-1-2 – NVP Lk. Bad Doberan1997 - Stand der Realisierung (Übersicht) Taktangebote auf Hauptachsen

Anlage C-2 – Linienangebot im Regionalbusverkehr Lk. Bad Doberan (gültig ab 04.01.2004)

Anlage C-3 – Darstellung ausgewählter Maßnahmenvorschläge

Anlage C-2: Linienangebot im Regionalbusverkehr Lk. Bad Doberan (gültig ab 04.01.2004)

Li-Nr	von	nach	VU	Fahrtenpaare		
				Mo – Fr	Sa	So, Fe
23	Pastow Nordwest	HRO-Brinkmansdorf (- ZOB)	RSAG	13	-	-
33	Ostseepark Sievershagen	Rostock, Markt Reutershagen	RSAG/RvK	22	13	–
101	Neubukow, Bahnhof	Russow, Hof	RvK	1	–	–
102	Pustohl/Bützow - Satow - Wilsen - Stäbelow	Rostock, ZOB	RvK	23	3	3
102a	Rostock, Reutershagen Markt	Rostock, ZOB	RvK	4	–	–
103	Bad Doberan, ZOB	Kühlungsborn, Bf Ost	RvK	5	–	–
104	Bad Doberan, ZOB	Rerik/Satow	RvK	12	4*	4*
105	Neubukow, Bahnhof	Meschendorf	RvK	10	3*	3*
106	Hohen Luckow - Ziesendorf - Satow	Rostock, ZOB	RvK	18	–	–
	Hohen Luckow, Wendeplatz	Satow, Post	RvK	4	–	–
	Gradetopshof (ALF)	Rostock, ZOB	RvK	4	–	–
107	Bad Doberan, ZOB	Pustohl, Abzweig	RvK	8	3	–
108	Bad Doberan, ZOB	Neubukow, Bahnhof	RvK	6	–	–
109	Bad Doberan, ZOB	Gorow	RvK	5	–	–
110	Bad Doberan, ZOB	Kröpelin, Markt	RvK	6	–	–
	Kröpelin, Markt	Kühlungsborn, Bf West	RvK	5	2	2
111	Neubukow, Bahnhof	Kirch Mulsow	RvK	2	–	–
112	Rostock, ZOB	Marlow, Markt	RvK	9	–	–
112a	Sanitz, ZOB	Ribnitz, Bahnhof	RvK	3	–	–
113	Hohen Schwarfs / Reez / Niex - Scharstorf	Rostock, ZOB	RvK	8	–	–
114	Sanitz, ZOB	Grammow/Wesselstorf/ Ehmkendorf	RvK	22	–	–
115	Tessin - Göldenitz / Cammin	Rostock, ZOB	RvK	13	–	–
116	FLG Rostock Laage - Güstrow	Rostock, ZOB	RvK	2	–	1
117	Bad Doberan, ZOB	Neubukow, Bahnhof	RvK	3	–	–
118	Graal-Müritz - Rövershagen	Rostock, ZOB	RvK	6	5	5
	Graal-Müritz - Nienhagen	Rostock, ZOB	RvK	6	2	2
	Hansecenter	Rostock, ZOB	RvK	16	13	-
119	Bad Doberan	Rostock, HP Warnemünde Werft	RvK	12	5	5
119a	Rabenhorst	Rostock, HP Lütten Klein	RvK	11	–	–
	Admannshagen - Nienhagen	Rostock, HP Lütten Klein	RvK	12	–	–
120a	Tribesees	Rostock, ZOB	RvK	14	5	3
121	Rerik - Bad Doberan - Kühlungsborn	Rostock, ZOB	RvK	44	20	17
123	Brodersdorf - Pastow - Kösterbeck	Rostock, ZOB	RvK	23	10	–
123	Brodersdorf - Pastow - Kösterbeck	Rostock, ZOB *ALF*	RvK	3	3	8
124	Bad Doberan,	Bad Doberan, ZOB	RvK	2	–	–
125	Bad Doberan, ZOB	Schwaan, ZOB	RvK	10	–	–
126	Sanitz - Teschendorf	Rostock, ZOB	RvK	5	–	–
127	Flughafen HRO-Laage	Rostock, ZOB	RvK	2	–	1
128	Bad Doberan - Parkentin - Lambrechtshagen	Rostock, Markt Reutershagen	RvK	13	–	–
131	Behnkenhagen	Behnkenhagen	RvK	9	–	–
132	Sanitz, Gymnasium	Kessin	RvK	11	–	–
133	Neubukow, Schule Gronau	Kl. Strömkendorf/ Westenbrügge	RvK	13	–	–
134	Neubukow	Bad Doberan, Förderschule	RvK	13	–	–
135	Satow	Reinshagen/Rosenhagen	RvK	4	–	–
136	Sanitz	Kösterbeck	RvK	13	–	–
136a	Sanitz	Tessin, Bahnhof	RvK	4	–	–
137	Rostock	Parkentin	RvK	4	–	–
137a	Papendorf	Ziesendorf	RvK	5	–	–
200	Güstrow - Laage	Rostock, ZOB	OVG	12	–	–
202	Ribnitz, Bahnhof	Hohe Düne Fähre	KVG	10	3	3
209	Ribnitz-Damgarten	Gelbensande / Gresenhorst	KVG	2	–	–
210	Güstrow - Sabel	Rostock, ZOB	OVG	9	–	–
220	Gnoien Busbahnhof	Tessin, Bahnhof	OVG	5	–	–
230	Malchin, ZOB	Rostock, ZOB	OVG	7	-	-
283	Bützow	Klein Bölkow	OVG	14	–	–
284	Bützow, Pferdemarkt	Schwaan, ZOB	OVG	8	–	–
	Schwaan, ZOB	Rostock, ZOB	OVG	1	–	–
290	Güstrow, Bahnhof	Bützow, Bahnhof	OVG	12	–	–
291	Güstrow, Bahnhof	Kankel	OVG	5	–	–
292	Bützow	Schwaan, ZOB	OVG	8	–	–
293	Schwaan, ZOB - Groß Grenz -	Schwaan, ZOB	OVG	4	–	–
294	Schwaan, ZOB - Rukieten/Wiendorf -	Schwaan, ZOB	OVG	5	–	–
304	Demmin - Gnoien	Rostock, ZOB	DVG	2	–	1
410	Wismar - Neukloster - Satow	Rostock, ZOB	Schmidt	2	1	1
432	Wismar - Boiensdorf	Rerik	Schmidt	2**	2**	2**

* nur Sommerfahrplan

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

(c) PTV AG 05/05

Anlage C-1.1: NVP Lk. Bad Doberan 1997- Stand der Realisierung (Übersicht)

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert		Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T./ nein	
Mindesterschließungsstandard			
Sicherung einer ausreichenden Erschließung durch die Vorgabe der Haltestellenzahl auf Relationen (keine Nennung von Richtwerten)	x		Haltestellenzahl und -verteilung entspricht der Raum- und Siedlungsstruktur
Sicherung einer ausreichenden Erschließung durch Einrichtung von Zubringerlinien zu den ÖPNV-Verknüpfungspunkten an Hauptachsen (auch mit Alternativen Bedienungsformen)	(x)		
Bedienungsstandards			
Hierarchischer Aufbau des ÖPNV-Liniennetzes: ► Zubringerlinien zur Flächen-erschließung ► Hauptachsen im Verlauf von nachfragestärkeren Relationen ► Vernetzung über Verknüpfungspunkte	x		ÖPNV-Liniennetz ist weitgehend hierarchisch aufgebaut: ► fünf Hauptrelationen entlang regionaler Siedlungsachsen ► Ausrichtung von Zubringerlinien auf zentralen Orte/Verknüpfungspunkte mit SPNV
Möglichkeit zur Nutzung von Einrichtungen zur ÖPNV-Bevorrechtigung (Busspur, LSA-Bevorrechtigung) im Stadtgebiet Rostock durch den Regionalbus	x		Die Möglichkeit besteht und wird teilweise genutzt.
Vertaktung der Regionalbusangebote und Vorgabe von Bedienungshäufigkeiten für Bedienungsrelationen in Abhängigkeit zur Verkehrsnachfrage (nachfragestarke und -schwache Zeiten, 1-/2-/3-h-Takt)	(x)	x	Quasi starre Taktfahrpläne bestehen nur auf 6 von 43 Linien.
Konsequente Einhaltung der Taktzeiten ab 2-h-Takt und dichter → bessere Merkfähigkeit für Fahrgäste	(x)	x	s. o.
Vorgabe bzw. Verdichtung von Takt-verkehren insbesondere auf folgenden Hauptachsen/Linien: ► Rostock – Bad Doberan ► Rostock Sanitz – Tessin ► Rostock – Graal-Müritz ► Bad Doberan/Rostock – Schwaan ► Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik ► Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow ► Bad Doberan/Rostock – Satow			vgl. Anhang C-1.2

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert		Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T./ nein	
Vermeidung von reinen Parallelverkehren SPNV/ÖSPV, aber: Zulässigkeit streckenparalleler Angebote SPNV/ÖSPV bei unterschiedlichen Angebotsformen (Produkten), z. B. SPNV als Schnellverbindung und ÖSPV zur Flächenbedienung	x		
Einsatz alternativer Bedienungsformen (Rufbus, AST) in verkehrsschwachen Zeiten			
Verkürzung der Umsteigezeiten durch abgestimmte Taktangebote von SPNV und Regionalbus			
Vorgabe der maximalen Anzahl von Umsteigevorgängen auf ÖPNV-Relationen in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung: ► zwischen zentralen Orten: Direktverbindung ► zwischen ländlichem Ort und Oberzentrum: max. 2 x Umsteigen	x		Zwar bestehen nicht zwischen allen zentralen Orten (Mittel- und Unterzentren) Direktverbindungen, z. B. Schwaan – Tessin; über die Verknüpfungspunkte Bad Doberan und Rostock Hbf/ZOB jedoch ein gutes Umsteigeangebot.
Qualitätsstandards			
lesbare und verständliche Fahrplanaushänge	x		Festlegungen zur einheitlichen Gestaltung innerhalb des VVW
Einsatz fahrgastfreundlicher Verkehrsmittel	(x)		
Berücksichtigung der Belange von ► Kindern ► alten Menschen ► Personen mit Behinderungen ► Frauen und deren spezifischem Mobilitätsverhalten ► Touristen	(x)		z. B. Fahrzeugausstattung nicht durchgängig behindertengerecht
Festlegungen zur Gestaltung und Ausstattung von ÖPNV-Verknüpfungs-punkten	x		vgl. Verknüpfungspunkte
SPNV			
Ausbau der durchgehenden Verbindung Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin/ Graal-Müritz: ► beträchtliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ► Verkürzung der Haltezeit in Rostock Hbf auf max. 10 min	(x)		Ausbau der Strecke Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin zur „Musterstrecke“ des Landes Mecklenburg-Vorpommern: ► Erhöhung der Streckengeschwindig-keit auf 80 km/h ► Ausweitung des Bedienungs-angebotes (1-h-Takt + V) ► Sanierung der Bahnhöfe/Haltepunkte

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert		Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T./ nein	
Fortsetzung: Ausbau der durchgehenden Verbindung			► Haltezeit in Rostock Hbf: 17 min (Fahrplan 2003/04) Bedienung der Strecke Rövershagen – Graal-Müritz weiterhin im SEV
Zielwerte für max. Reisezeiten im SPNV:			Erreichte Reisezeiten im SPNV (2003/04):
► Rostock – Bad Doberan: 20 min	x		► Rostock – Bad Doberan: 19 min
► Rostock – Neubukow: 40 min		x	► Rostock – Neubukow: 44 min
► Rostock – Tessin: 35 min	x		► Rostock – Tessin: 29 min
► Rostock – Rövershagen: 15 min	x		► Rostock – Rövershagen: 13 min
► Rostock – Graal-Müritz: 35 min (via Rövershagen)		x	► Rostock – Graal-Müritz: 43 min (via Rövershagen)
► Rostock – Schwaan: 15 min	x		► Rostock – Schwaan: 12 min
► Rostock – Laage: 20 min		x	► Rostock – Laage: 24 min
► Rostock – Güstrow: 30 min (via Schwaan)	x		► Rostock – Güstrow: 23 min (via Schwaan)
► Rostock – Güstrow : 45 min (via Laage)		x	► Rostock – Güstrow : 51 min (via Laage)
► Bad Doberan – Bad Kühlungsborn West: 40 min	x		► Bad Doberan – Bad Kühlungsborn West: 40 min
Ersatz der jeweils ersten und letzten Fahrt auf den SPNV-Strecken Rostock – Tessin und Rostock – Graal-Müritz durch Regionalbus		x	Vom Aufgabenträger SPNV (Land M-V) nicht bestellt.
Regionalbus			
Einbeziehung der nicht im Landkreis Bad Doberan ansässigen VU in das Fahrplanangebot des Regionalbusses	x		Fahrplankoordination und -information wird über VVW gewährleistet.
Alternative Bedienungsformen			
Erarbeiten weiterer Vorschläge der RvK zum Einsatz alternativer Bedienungsformen auf dem Gebiet des Landkreises Bad Doberan	x		Der Einsatz alternativer Bedienformen wurde ausgeweitet: ► Linien-Ersatz-Fahrzeug (LEF) ► Anruf-Linien-Fahrzeug (ALF)
Verknüpfungspunkte			
Vernetzung von Hauptachsen und Flächen-bedienung über Verknüpfungspunkte im hierarchischen ÖPNV-System	x		
Gestaltung von ÖPNV-Verknüpfungspunkten: ► witterungsgeschützte Umsteigewege ► Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder ► Abstellplätzen für Pkw (P+R) ► fahrgastfreundliche Wartebereiche	(x)		Haltestellenkonzept des VVW zur Sicherstellung einer einheitlichen Ausstattung und eines einheitlichen Informationssystems → Vereinbarung von Mindestandards

Maßnahmen im NVP 1997	realisiert		Bemerkung/Bewertung
	ja	z. T./ nein	
Tarif			
Anforderungen an das Tarifangebot: ► überschaubar, leicht verständlich ► konkurrenzfähig gegenüber dem MIV ► ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrausweis ► gültig für eine über die Landkreisgrenzen hinausgehende Region	x		Umgesetzt im Rahmen des VVW-Tarifs.
Schrittweise Einführung eines Gemeinschaftstarifes (Flächenzonentarif) unter Einbeziehung aller ÖPNV-Verkehrsunternehmen (ÖSPV+SPNV) im Planungsraum (Lk Bad Doberan, Hansestadt Rostock , Lk Güstrow): ► Schritt 1: Umsetzung im Stadt-Umlandbereich Rostock ► Schritt 2: Umsetzung im Planungsraum, Einteilung in Tarifzonen	x		Umgesetzt im Rahmen des VVW-Tarifs.

Anlage C1-2: Stand der Realisierung Nahverkehrsplan 1997 (Hauptachsen, Auswertung Fahrplan 04.01.2004)

	Achse	Linienzahl		Bedienzeiten		Bedienhäufigkeit		Fahrzeit		Umsteigen		Zugangs-stellen		Anmerkung im NVP 97
		SPNV	ÖSPV	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	
1	Rostock – Bad Doberan	1		4.00 – 21.00	4.00 – 22.30	1-h-Takt (18 Abfahrten/Ri)	1-h-Takt + V	max. 20 min	19 min	0 x	0 x	3	3	• Neugestaltung ZOB Bad Doberan • Neugestaltung der SPNV-Zugangsstellen • Umfeldverbesserung Bf Bad Doberan (P+R, B&R, neue Bussteige)
	Rostock – Bad Doberan		3	4.00 – 21.00	4.00 – 21.00	1-h-Takt (18 Abfahrten/Ri)	1-h-Takt	max. 40 min	40 min	0 x	0 x	8	8	
2	Rostock – Sanitz – Tessin	1		5.00 – 20.00	5.00 – 22.30	2-h-Takt (8 Abfahrten/Ri)	1-h-Takt	max. 35 min	29 min	0 x	0 x	5	5	• 2-h-Takt für Gemeinde Horst ausreichend, wenn Ausrichtung der Zubringerlinien auf Sanitz und Tessin • max. Aufenthaltszeit in HRO Hbf: 10 min • Erschließung der Fläche durch Zubringerlinien mit Zugangs-/ Verknüpfungspunkten zum SPNV in Tessin und Sanitz / zum ÖSPV entlang der B 110 (max. 1 x Umsteigen zw. ländl. Ort und Rostock) • Neugestaltung HP Sanitz (witterungsgeschützte Umsteigemöglichkeit, P+R, Übergangsmöglichkeit zu ABF und Taxi, Fahrplaninfo, Fahrscheinwerb
	Rostock – Sanitz - Tessin		1	5.00 – 20.00	6.00 – 18.30	2-h-Takt (8 Abfahrten/Ri)	Einzelfahrten	max. 40min	35 min	0 x	0 x	11	13	

© PTV AG 05/05

	Achse	Linienzahl		Bedienzeiten		Bedienhäufigkeit		Fahrzeit		Umsteigen		Zugangs-stellen		Anmerkung im NVP 97
		SPNV	ÖSPV	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	
3	Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz	2		5.00 – 22.00	4.00 – 22.30	2-h-Takt (8 Abfahrten/Ri)	1-h-Takt	max. 15 min (Röv) max. 35min (G-M)	13 min (Röv)	0 x (HRO) 0 x (DBR)	0 x (HRO) 1 x (DBR)	5	3	• Alternierendes, zeitversetztes Angebot von SPNV und ÖSPV • Einbeziehung der KVG-Linie 202 • Neuregelung der Bedienung des Gewerbegebietes Bentwisch (Hanse-Center) • Neugestaltung des Verknüpfungspunktes Rövershagen (Übergang zum SPFV, Verknüpfung SPNV/ÖSPV, P+R, B&R)
	Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz		1	5.00 – 22.00	6.00 – 20.00	2-h-Takt (8 Abfahrten/Ri)	2-h-Fahrtfolge + V	max. 30 min (Röv) max. 50 min (G-M)	45 min 70 min	0 x (HRO) 1 x (DBR)	0 x (HRO) 1 x (DBR)			
4	Rostock – Schwaan	2		5.00 – 22.00	5.30 – 22.30	1-h-Takt (+ V)	1-h-Takt (+ V)	max. 15 min	max 16 min	0 x	0 x	3	3	
	Bad Doberan – Schwaan		1	k. A.	6.00 – 17.30	3 Fahrten/Ri.	8 Fahrten/Ri.	max. 40 min	min 32 min max. 54 min	0 x	0 x	20	11	• Neugestaltung der Haltestelle Schwaan/Bahnhof
5	Bad Doberan – Kühlungsborn (– Rerik)	1	1	5.00 – 21.00	6.30 – 19.30	2-h-Takt (Wi) / 1-h-Takt (So)	2-h-Takt (Wi)/ 1-h-Takt (So)	max. 40 min	40 min	0 x	0 x	7	7	• Alternierendes, zeitversetztes Angebot von SPNV und ÖSPV
	Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik		2	5.00 – 21.00	5.30 – 20.30	2-h-Takt	2-h-Fahrtfolge + V	max. 30 min	41 min	0 x	0 x	15	17	

© PTV AG 05/05

	Achse	Linienzahl		Bedienzeiten		Bedienhäufigkeit		Fahrzeit		Umsteigen		Zugangs-stellen		Anmerkung im NVP 97
		SPNV	ÖSPV	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	NVP 97	Ist	
6	Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow (Rerik)	1		4.00 – 21.00	4.00 – 21.00	1-h-Takt (18 Abfahrten/Ri)	1-h-Takt	max. 20 min	18 min	0 x (Neub) 1 x (Rerik)	0 x (Neub) 1 x (Rerik)	4	3	• Neugestaltung des Verknüpfungspunktes Kröpelin (Übergang zum SPFV, Verknüpfung SPNV/ÖSPV, P+R, B&R)
	Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow (Rerik)		2	4.00 – 21.00	6.00 – 16.00	Verdichterfahrten	Einzelfahrten	max. 30 min	30/40 min	0 x	0 x	10	9	
7	Bad Doberan – Satow		1	5.00 – 21.00	5.00 – 17.30	2-h-Takt	8 Fahrten/Ri.	max. 30 min	27 min	0 x	0 x	14	14	
	Rostock – Satow		2	5.00 – 21.00	5.00 – 17.30	2-h-Takt	2-h-Fahrtfolge + V	max. 30 min	30/35 min	0 x	0 x	13	19	

© PTV AG 05/05

Anlage C-3: Darstellung ausgewählter Maßnahmenvorschläge

Infrastrukturmaßnahmen

M 4-DBR ÖSPV/SPNV-Verknüpfung am Haltepunkt Schwaan

Maßnahmen:

Im Umfeld des Haltepunktes ist eine Bushaltestelle sowie eine Wendemöglichkeit für Busse, ggf. unter Wegfall bestehender Pkw-Stellplätze, einzurichten. Alternativ zur Anlage eines Wendehammers sollte die Möglichkeit einer Blockumfahrung und die Einrichtung von Busaufstellplätzen im Seitenbereich der Fahrbahn geprüft werden. Um Behinderungen in der Wendemöglichkeit durch unzulässig parkende Pkw zu verhindern, sollten zusätzliche Pkw-Parkstände ausgewiesen werden.

Die Bedienung des Haltepunktes sollte durch Angebotsveränderungen bei folgenden Buslinien gewährleistet werden:

- Linie 125 (Schwaan – Bad Doberan): Verlängerung ab dem ZOB Schwaan bis zum SPNV-Haltepunkt
- Linie 284 (Bützow – Schwaan – Rostock): Linienführung über den SPNV-Haltepunkt
- Linie 293 (Schwaan – Groß Grenz – Schwaan): Verlängerung ab dem ZOB Schwaan bis zum SPNV-Haltepunkt
- alternativ: betriebliche Verbindung der Linien 293 und 294 (Schwaan – Rukieten/ Wiendorf – Schwaan) und Linienführung über den SPNV-Haltepunkt
- Ausrichtung der Busfahrpläne auf den Übergang zum SPNV in/aus Richtung Rostock

Eine gemeinsame Lösung unter Mitwirkung des Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern, der DB AG, der Stadt Schwaan sowie der RvK und der OVG nach dem Vorbild des Bahnhofs Tessin wird angestrebt.

Aufwand:

- Infrastrukturausbau (Straßenbau, Haltestelle, ggf. zusätzl. Pkw-Parkstände)
- geringfügig höhere Betriebsleistung (Fplkm)

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen in Schwaan
- Angebotsverknüpfung und -verbesserung, vor allem in / aus Richtung Rostock

Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und Bedienung

M 5-DBR Neuordnen des ÖSPV-Angebots im Nahbereich des UZ Neubukow

Maßnahmen:

Das Linienbusangebot wird auf die Schülerbeförderung beschränkt, soweit die Nachfrageentwicklung dies rechtfertigt. Außerhalb der Schülerverkehrszeit wird auf den Linien bzw. Linienabschnitten 101, 108, 111 und 117, soweit diese im Verflechtungsbereich Neubukow[1] liegen, ein alternatives Bedienungsangebot im 2-h-Takt angeboten. Am Bahnhof Neubukow sollte der Fahrplan im Linienbusangebot (auch Linie 105) und bei im alternativen Bedienungsangebot auf SPNV in bzw. aus Richtung Wismar abgestimmt werden.

Aufwand:

- Einführung eines flächenhaften alternativen Bedienungsangebots

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen in Neubukow/Kröpelin und Neubukow
- reduzierte Betriebsleistung Linienbusverkehr (Fplkm)
- Angebotsverbesserung insbesondere durch Verkürzung der Fahrzeiten
- bessere Anbindung von Rerik an SPNV-Angebot in/aus Richtung Wismar

M 6-DBR Neuordnen der Linie 110 im Bereich Kröpelin/Satow

Maßnahmen:

Die Neuordnung der Linie 110 im Bereich Kröpelin / Satow ist abhängig von der Gestaltung der Schülerbeförderung in dieser Region und kurzfristig nicht umsetzbar. Mögliche alternative Lösungen, die zur Beseitigung der Schwachstellen führen, bedürfen einer differenzierten Betrachtung, möglichst auf der Grundlage einer Nachfrageerhebung und sind abhängig von der Entwicklung des Schülerverkehrs in den kommenden Jahren.

Aufwand:

- abhängig von Lösungsalterantiven

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen in Kröpelin und Satow:
  - fehlende Direktverbindungen aus den Orten im Nahbereich
  - z. T. unzureichendes Fahrtenangebot

[1] Auswertung Nachfrage ergibt sehr hohen Anteil für Fahrtzweck „Besuch/Freizeit/Urlaub“ – hierfür breitere Verteilung über den Tag; „Arbeit/Beruf/dienstlich“ kommt kaum vor.

- neues Angebot für die Relation Retschow / Reinshagen – Satow (bessere Erreichbarkeit von Kröpelin; Veränderungen im Schülerverkehr zu erwarten)
- bessere Ausschöpfung der Potenziale in Jürgenshagen (≈ 1.200 Einwohner)

M 7-DBR	Verbesserung der Anbindung/Erschließung von Dummerstorf

Maßnahmen:

Zur bessere Erschließung der Ortslage sollte die Linienführung der Linie 113 verändert werden[2]. Hierbei wäre zunächst zu prüfen, ob die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine neue Linienführung zwischen Ärztehaus und Kavelstorf über Neubau, Amt[3] und Gut (Gustav-Fröhlich-Allee – Wilhelm-Stahl-Allee – Parkweg) gegeben sind. Eine Angebotsverdichtung, z. B. durch zusätzliche Fahrten, ist nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch eine bessere Anbindung von Dummerstorf an das vorhandene SPNV-Angebotes[4] in Kavelstorf in bzw. aus Richtung Rostock möglich.

An Wochenend- und Feiertagen kann zwischen Dummerstorf (Gut – Amt – Neubau) und dem SPNV-Haltepunkt Kavelstorf anstelle des Linienangebotes ein alternatives Bedienungsangebot eingerichtet werden.

Sofern die Busfahrpläne auf den SPNV am Haltepunkt Kavelsdorf ohne größeren betrieblichen Aufwand abgestimmt werden können, sollte dies berücksichtigt werden. Voraussetzung für eine attraktive Übergangsgestaltung ist jedoch, dass der SPNV-Haltepunkt mit dem Bus bzw. den Fahrzeugen der alternativen Bedienung besser erreichbar wird. Derzeit ist die Zufahrtsstraße in einem schlechten baulichen Zustand und die Fußwege zwischen der Straße (neue Bushaltestelle) und Bahnsteig sind vergleichsweise lang; zudem fehlen Pkw-Parkstände (P+R) sowie eine B&R-Anlage; hierbei wäre die Anbindung an den vorhandenen Radweg zwischen Dummerstorf und Kavelstorf zu gewährleisten.

Aufwand:

- (geringfügig) höhere Betriebsleistung (ohne Wochenend-ABF)
- ggf. Neueinrichtung von zwei Haltestellen

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen in Dummerstorf
- bessere räumliche und zeitliche Erschließung bisher nicht genutzter Potenziale in Dummerstorf

[2] Ggf. auch Führung der Linien 200, 210 und 230 über Dummerstorf; für die Linie 230 ist jedoch sicherzustellen, dass eine SPNV-Übergang in Laage gesichert ist.
[3] benachbart: neue Wohnviertel am Meiereiweg
[4] Mehrangebot gegenüber ÖSPV: Fahrten nach 19 Uhr / am Wochenende (2-h-Takt)

M 8-DBR Anschlusskoordination ÖSPV/SPNV in Sanitz oder Tessin

Maßnahmen:

Da eine attraktive Übergangsgestaltung ÖSPV / SPNV derzeit nicht besteht, sind die Busfahrpläne im Raum Sanitz / Tessin an den Bahnhöfen Tessin bzw. Sanitz auf den Übergang zum SPNV in bzw. aus Richtung Rostock auszurichten. Sowohl in Tessin als auch in Sanitz ist eine Bus-Schiene-Verknüpfung am gleichen Bahnsteig möglich, wobei in Tessin zusätzlich Busse aus den Landkreisen Güstrow und Demmin erreicht werden. Dies gilt insbesondere für die Linie 120 (Rostock – Sanitz – Marlow / Bad Sülze – Tribsees):

- Im Abschnitt Rostock – Sanitz übernimmt die Linie die Bedienung der Verflechtungen entlang der Bundesstraße B 110. In Sanitz ist der SPNV-Anschluss sicherzustellen.
- Im Abschnitt Sanitz – Marlow / Bad Sülze – Tribsees übernimmt die Linie Verbindungsfunktionen. Hier ist insbesondere für die touristische Nachfrage in / aus Richtung Bad Sülze eine Übergangsmöglichkeit zum SPNV in Sanitz durch eine Ausrichtung der Regionalbusse auf den SPNV-Fahrplan zu gewährleisten, da über das SPNV-Angebot der Anschluss an den ITF-Knoten Rostock-Hauptbahnhof gesichert ist.

Aufwand:

- ggf. höherer Fahrzeugeinsatz

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen in Tessin
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen SPNV und ÖSPV

M 9-DBR Entflechten der Linie 112

Maßnahmen:

Das Angebot auf der Linie 112 wird neu geordnet, wobei die Linienäste über Bentwisch und über Broderstorf entflochten werden:

- Linie 112a bzw. 112 (neu): Der Linienast wird ab Rostock über Bentwisch – Klein Kussewitz nach Rövershagen oder Marlow geführt. Fahrten bis Baumkate werden nach Blankenhagen – Behnkenhagen – Rövershagen verlängert, wobei die Linienführung nach Möglichkeit vollständig über Klein Kussewitz erfolgen sollte. Der Linienast ist bis zum Verknüpfungspunkt Bahnhof Rövershagen (Übergang zum SPNV und anderen Regionalbuslinien) durchzubinden.

- Linie 112b bzw. 129 (neu): Dieser Linienast wird ab Rostock über Broderstorf – Schule an der Carbäk – Thulendorf – Gresenhorst nach Sanitz geführt. Neben den Schulpendlern von Steinfeld und Thulendorf zur Schule an der Carbäck bedient der Linienast auch Siedlungen entlang der Straße Steinfeld – Mandelshagen (Baumkate, Rothbeck, Billenhagen).

Aufwand:

- höhere Betriebsleistung (Fahrtenzahl, Fplkm)
- Bei einer Integration der Linie S 1 werden keine zusätzlichen Fahrten erforderlich.

Nutzen:

- Beseitigung von Schwachstellen im Nahbereich Rostock
- bessere Erschließung des Nahbereichs Rövershagen und der Ortschaft Klein Kussewitz
- übersichtlichere Angebotsgestaltung der Linie 112

M 10-DBR Angebotskoordination im ÖSPV-Linienbetrieb

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

M 11-DBR Schülerbeförderung mit dem SPNV

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

M 12-DBR Untersuchung zur Staffelung der Schulanfangszeiten

Der Schülerverkehr stellt die größte Nachfragegruppe im ÖPNV dar. In den Morgen- und Nachmittagsstunden müssen von den Verkehrsunternehmen verstärkte Kapazitäten bereitgestellt werden, um das Schülerverkehrsaufkommen zu bewältigen. Die für diese Spitzenzeiten benötigten Fahrzeugkapazitäten (Anzahl Fahrzeuge, Größe der Fahrzeuge) können aber nicht über den gesamten Tag genutzt werden. Vor dem Hintergrund eines abnehmenden Beförderungsbedarfs

infolge rückläufiger Schülerzahlen kommt hinzu, dass eine wirtschaftlich und verkehrlich vertretbare ÖPNV-Erschließung im ländlichen Raum nur durch eine gleichmäßigere zeitliche Verteilung der Schülerverkehre gesichert werden kann.

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

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

M 13-DBR Ausschöpfung der Potenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr

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

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