



**Hanse- und Universitätsstadt
Rostock und Landkreis Rostock**

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan
Teil A
Hanse- und Universitätsstadt Rostock und
Landkreis Rostock**

24. Juli 2023

**Hanse- und Universitätsstadt Rostock
und Landkreis Rostock**

Gemeinsamer Nahverkehrsplan

**Teil A - Hanse- und Universitätsstadt Rostock
und Landkreis Rostock**

Auftraggeber:

**Hanse- und Universitätsstadt Rostock
und Landkreis Rostock**

Hauptauftragnehmer:

**Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult**

Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
Fon: 0561 – 988 349-65
Fax: 0561 – 988 349-68
info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

in Kooperation mit:

plan:mobil

Dipl.-Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14
34131 Kassel
Fon: 0561 - 7 08 41 02
Fax: 0561 - 7 08 41 04
info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de

KCW GmbH

Bernburger Str. 27
10963 Berlin
Fon: 030 – 4081768-60
Fax: 030 – 4081768-61
grischkat@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Kassel, 24. Juli 2023

Inhalt

1	Rahmenbedingungen und rechtliche Grundlagen	4
1.1	EU-Verordnung 1370/2007.....	4
1.2	Personenbeförderungsgesetz	5
1.3	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern	6
1.4	Behindertengleichstellungsgesetz	8
1.5	Landesbehindertengleichstellungsgesetz	9
1.6	Vorgaben der Landes- und Regionalplanung	10
1.6.1	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) (2016)	10
1.6.2	Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP)	11
1.7	Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)	13
2	Struktur des Nahverkehrsraums.....	16
3	Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung	18
3.1	Einfluss von Megatrends.....	18
3.2	Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends	19
3.3	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität.....	20
3.4	Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie.....	21
4	Schienenpersonennahverkehr im Nahverkehrsraum.....	23
4.1	Aufgabenträgerschaft	23
4.2	Eisenbahnverkehrsunternehmen	23
4.3	Produkte und Strecken.....	23
4.3.1	Produkte	23
4.3.2	Streckennetz	24
4.4	Zukünftiges Verkehrsangebot im Teilnetz „Warnow II“	27
5	Verkehrspolitische Zielsetzung „Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“	29
6	Grundsätze und Leitlinien zur Schaffung der „Vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV	38
6.1	Belange der Barrierefreiheit.....	38
6.2	Sicherstellung barrierefreier Wegeketten	41

6.3	Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen.....	43
6.4	Leitlinien der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock zur Schaffung der "vollständigen Barrierefreiheit" im ÖPNV	47
6.5	Umsetzung des Haltestellenausbaus	53
6.5.1	Hanse- und Universitätsstadt Rostock	53
6.5.2	Landkreis Rostock	56
7	Stadt-Umland-Verkehr	57
7.1	Definition Stadt-Umland-Verkehr.....	57
7.2	Anforderungsprofil.....	61
7.2.1	Angebotsqualität	61
7.2.2	Fahrzeuge	62
7.2.3	Fahrpersonal.....	65
7.2.4	Anforderungen an die Verkehrsführung	66
7.2.5	Kundenservice	68
7.2.6	Sauberkeit und Wartung	69
7.3	Konzept „Stadt-Umland-Verkehr“	69

Tabellen

Tabelle 1:	Zentralörtliche Gliederung der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock	17
Tabelle 2:	Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand Dezember 2021)	24
Tabelle 3:	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen.....	44
Tabelle 4:	Ausgewählte Pendlerrelationen.....	59
Tabelle 5:	Linien im Stadt-Umland-Verkehr und darüber hinaus (Fahrplanstand: August 2021)	59
Tabelle 6:	Standards Bedienungshäufigkeit Stadt-Umland-Verkehre	62

Abbildungen

Abbildung 1: SPNV-Streckennetz im Nahverkehrsraum (Status-Quo)	27
Abbildung 2: Hierarchie des ÖV-Systems im Nahverkehrsraum	32
Abbildung 3: Handlungsfelder zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit	40
Abbildung 4: Mobilitätskette im ÖPNV	42
Abbildung 5: Spaltbildung am Einstieg bei nicht optimaler Anfahrbarkeit der Haltestelle	51
Abbildung 6: Umsetzungsliste	54
Abbildung 7: Prozess des barrierefreien Haltestellenausbaus	55

1 Rahmenbedingungen und rechtliche Grundlagen

1.1 EU-Verordnung 1370/2007

Gegenstand des Gesetzes

Seite | 4

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 trat am 03.12.2009 in Kraft und hob damit die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf. Die Verordnung regelt die beihilfekonforme Finanzierung und Vergabe von Verkehrsleistungen durch die öffentliche Hand. Ohne diese Finanzierung könnten Verkehrsleistungen, die über das Maß hinausgehen, das Verkehrsunternehmen aus eigenem Antrieb (eigenwirtschaftlich) anbieten würden, nicht erbracht werden.

Artikel 1 der Verordnung definiert den Zweck und den Anwendungsbereich:

„Zweck dieser Verordnung ist es festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben werden.“

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet auch den Rahmen für die EU-konforme, wettbewerbsorientierte Ausgestaltung des ÖPNV. Bezogen auf den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr ist die VO 1370/2007 auf Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen anzuwenden, die Linienverkehre mit Unternehmerstatus nach dem Personenbeförderungsgesetz PBefG (Genehmigungsinhaber, Betriebsführer) durchführen.

Die Verordnung umfasst im Wesentlichen folgende Eckpunkte:

- Möglichkeiten zur Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA). Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (u. a. Verträge, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- Notwendige Inhalte eines ÖDA, u. a. Definition der durch Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie objektive und transparente Festlegung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden.
- Bedingungen, unter denen öffentliche Verkehrsdienste selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträgers befindlichen Betreiber übertragen werden können, u. a. sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen.
- Weitere Bedingungen, unter denen ÖDA direkt vergeben werden können, u. a. bei geringem Leistungsumfang.
- Laufzeit der ÖDA: So soll die Laufzeit für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre betragen. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen (wie über Straßenbahn und Bus in Rostock), ist auf 15 Jahre beschränkt¹. Die Laufzeit des ÖDA kann bei Erforderlichkeit unter bestimmten, in der Verordnung fixierten Voraussetzungen um höchstens 50 % verlängert werden.

1.2 Personenbeförderungsgesetz

Gegenstand des Gesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein Bundesgesetz und regelt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im öffentlichen Personennahverkehr sowie für das Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. Das PBefG wurde aktuell zum 01.01.2013 im Kontext mit der EU-Verordnung 1370/2007 novelliert. Die letzte wesentliche Änderung erfolgte zum 01.08.2021, mit der für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste und Geschäftsmodelle eine eigene Rechtsgrundlage geschaffen wurde². Diese Verkehre wurden vorher meist auf Grundlage einer Auffangvorschrift bzw. einer Experimentierklausel genehmigt.

¹ Voraussetzung: Die schienengestützten Verkehrsträger (hier Straßenbahn) machen mehr als 50 % des Werts der betreffenden Verkehrsdienste aus.

² siehe: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html>

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Das PBefG ist die übergeordnete nationale gesetzliche Grundlage für die Erstellung von Nahverkehrsplänen. In § 8 Abs. 3 sind die maßgeblichen Belange beschrieben, die im NVP definiert sein müssen. Der Aufgabenträger als zuständige Behörde definiert vor diesem Hintergrund im NVP *„die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“*.³

Der NVP definiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ und ist in der Konsequenz das Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Entwicklung des ÖPNV. Die Genehmigungsbehörde hat bei ihrem Wirken, insbesondere bei Entscheidungen zu Genehmigungsanträgen, den jeweils gültigen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, soweit dieser entsprechend §8, Abs. 3a „unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet“.

Das PBefG beinhaltet darüber hinaus modifizierte, weitreichendere Anforderungen an die Inhalte eines NVP hinsichtlich der Zielsetzungen der Barrierefreiheit. So fordert das Gesetz im § 8 die Zielsetzung, bis 2022 einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu schaffen (siehe auch Kapitel 6.1).

Bei der Aufstellung des NVP sind die im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind abzuwägen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

Gegenstand des Gesetzes

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) ist seit dem 01. Januar 1996 in Kraft. Durch den Artikel 2 des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Mecklenburg-Vorpommern (GVOBl. M-V S. 445) vom 29. Mai 2020 wurde der ÖPNVG M-V letztmalig (im § 8 Finanzierung) geändert.

Im § 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) wird der Rahmen für den öffentlichen Personennahverkehr festgelegt:

³ Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock sind laut Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern und im Verständnis des PBefG „Aufgabenträger“.

- Abwicklung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr durch Verkehrsmittel im Linienverkehr, die die gesamte Reiseweite von 50 Kilometern und Reisezeit von einer Stunde in den meisten Fällen der Beförderung nicht überschreitet (1)
- Bedienung auch mit Taxen und Mietwagen als Ersatz, Ergänzung oder Verdichtung der Verkehrsmittel im Linienverkehr (2)
- Entscheidungskraft über die Voraussetzungen (siehe Absatz 1) in unklaren Fällen hat das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit (3)

Die Ziele und Grundsätze für den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind, werden im § 2 ÖPNVG M-V definiert.

Bedeutung für den Aufgabenträger bzw. für den Nahverkehrsplan

Die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Diese Aufgabe wird vom Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit wahrgenommen (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG M-V) und von diesem auf die Verkehrsgesellschaft M-V übertragen.

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sind gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet.

Nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V liegt die Verantwortung für die Finanzierung des ÖPNV bei den jeweiligen Aufgabenträgern. Die Mittel unterliegen gemäß dem Regionalisierungsgesetz einer Zweckbindung (§ 8 Abs. 2 ÖPNVG M-V). Im § 8 Abs. 3 bis 8 ÖPNVG M-V werden weitere rechtliche Vorgaben und Rahmenbedingungen für die Finanzierung des ÖPNV definiert.

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind nach § 4 Abs. 3 ÖPNVG M-V die Verkehrsunternehmen zuständig. Im § 4 Abs. 4 ÖPNVG M-V heißt es zudem:

„Die Aufgabenträger haben auf eine Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im Interesse eines aufeinander abgestimmten ÖPNV-Angebotes und der Entwicklung und Förderung flächendeckender Verkehrskooperationen hinzuwirken. Als Verkehrskooperationen gelten insbesondere die tarifliche Zusammenarbeit in Form eines Übergangstarifs oder einer Durchtarifierung, die Bildung einer Verkehrsgemeinschaft oder die Bildung eines Verkehrs- oder Tarifverbundes.“

Außerdem sind die Aufgabenträger verpflichtet die geplanten Maßnahmen aufeinander abzustimmen. Ebenso sind Abstimmungen bei „verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Landesgrenzen hinaus erstrecken“ mit den benachbarten Aufgabenträgern erforderlich. (§ 4 Abs. 5 und 6 ÖPNVG M-V)

Das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit kann die Festsetzung eines Gebietes als Nahverkehrsraum veranlassen, wenn die verkehrlichen Verflechtungen des ÖPNV grundsätzlich „über das Gebiet eines Landkreises oder einer kreisfreien Stadt hinausgehen“. Diese Nahverkehrsräume sind bei der Entwicklung von Zweckverbänden zu berücksichtigen. (§ 5 ÖPNVG M-V)

Nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V haben die Aufgabenträger für ihre Bereiche, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen haben, einen NVP aufzustellen. Dieser Pflicht kamen die damaligen drei Gebietskörperschaften Hansestadt Rostock, Landkreis Bad Doberan und Landkreis Güstrow, die den damaligen Nahverkehrsraum „Mittleres Mecklenburg/ Rostock“ bildeten, letztmalig mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2005 nach (vgl. NVP MMR 2005, Kapitel 1. Grundlagen und Rahmenbedingungen).

Bei der Aufstellung des NVP ist der Inhalt des ÖPNV-Landesplans zu berücksichtigen (§ 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V). Wesentliche Vorgaben für den NVP ergeben gemäß § 7 Abs. 2 ÖPNVG M-V zu folgenden Themen:

- Bestand und künftige Entwicklung des ÖPNV-Angebotes,
- Bestand und Entwicklung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen,
- die Finanzierung des ÖPNV,
- die Organisation des ÖPNV.

Der § 7 definiert weiterhin, welche Kriterien ein NVP enthalten muss und welche Organisationen wie bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP zu beteiligen sind.

Die Bedeutung des NVP ist in den letzten Jahren zunehmend gestiegen. Er ist das Steuerungsinstrument, mit dem der Aufgabenträger

- seine Planungsvorstellungen zur Entwicklung des ÖPNV gestaltet,
- die ÖPNV-Qualität sowie die Verkehrsdurchführung lenkt und kontrolliert
- im Vorgriff auf die Vorabbekanntmachung die von ihm gewollte ÖPNV-Qualität definiert.

Somit dient der NVP insbesondere der politischen Willensbildung des Nahverkehrsraumes „Region Rostock“, darüber hinaus aber auch der Genehmigungsbehörde als Steuerungsinstrument für die Gestaltung und Berücksichtigung bei einer integrierten Verkehrsbedienung.

1.4 Behindertengleichstellungsgesetz

Neben dem PBefG und dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern sind im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)⁴ Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV festgesetzt.

Gemäß § 8 Abs. 2 des BGG vom 01. Mai 2002 ist die „Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ zu gewährleisten. Dort heißt es:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen

⁴ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) in der Fassung vom 01.05.2002.

Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."

Barrierefreiheit wird im § 4 BGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Seite | 9

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, sowohl Infrastrukturausbauvorhaben wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen und Anlagen. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen.

In den Nahverkehrsplänen sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

1.5 Landesbehindertengleichstellungsgesetz

Am 01. August 2006 trat das Landesbehindertengleichstellungsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern (LBGG M-V) in Kraft. Zuletzt wurde das LBGG M-V durch den Beschluss für das „Zweite Gesetz zur Änderung des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes“ vom 07. Februar 2014 geändert. Das LBGG M-V schreibt die möglichst weit reichende Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur vor. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen.

Das LBGG M-V ist in drei Abschnitte gegliedert. Der erste Abschnitt befasst sich mit den allgemeinen Bestimmungen. Im zweiten Abschnitt werden die Maßnahmen zur Gleichstellung, Teilhabe, Integration und Barrierefreiheit definiert. Der dritte und letzte Abschnitt des LBGG M-V befasst sich mit der Aufstellung eines Rates, welcher für die Integrationsförderung von Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen zuständig ist.

Barrierefreiheit wird gemäß § 6 Landesbehindertengleichstellungsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern (LBGG M-V) wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen, Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen

Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind."

Nach § 8 des LBG M-V ist die „Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr“ herzustellen. Dort heißt es:

„(1) Hinsichtlich der Herstellung der Barrierefreiheit von baulichen Anlagen und anderen Anlagen und Einrichtungen der in § 2 Abs. 1 genannten Stellen gilt § 50 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern.

(2) Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten."

1.6 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

1.6.1 Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) (2016)

Im Landesraumentwicklungsprogramm wird im Abschnitt 2.3 Leitlinien der Landesentwicklung das Leitbild „Verbesserung der Erreichbarkeiten – Qualifizierung der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur“ definiert. Das Leitbild beinhaltet die folgenden Punkte:

- Verbesserung der Erreichbarkeit Mecklenburg-Vorpommerns zu den nächstgelegenen Metropolregionen (Hamburg, Berlin, Kopenhagen/Malmö, Stettin) sowie der Oberzentren im Land zu den Oberzentren in benachbarte Bundesländer
- Verbesserung der Erreichbarkeit der ländlich geprägten Teilräume und deren Gemeinden und Städte
- angemessene Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau der inneren Verkehrerschließung, auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verfolgung innovativer Ansätze bei Verkehrsangeboten, Fahrzeugantrieben und der Nutzung erneuerbarer Energien soweit ökonomisch und ökologisch verträglich
- Schaffung einer leistungsfähigen Daten-Infrastruktur zur Entwicklung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftskraft

Die verkehrliche Erreichbarkeit bezieht sich im Rahmen des Leitbildes sowohl auf den Personen- und Güterverkehr auf der Straße und Schiene als auch auf den Luftverkehr und den Seeverkehr.

Grundsätzlich verfolgen die Planungsgrundsätze die Beseitigung von Erreichbarkeitsdefiziten im Land Mecklenburg-Vorpommern. Darüber hinaus lassen sich Ziele (siehe nachfolgende Auflistung) an ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr ableiten, wobei Schienen- und Busstrecken gleichermaßen Berücksichtigung finden.

- verkehrsträgerübergreifende Erreichbarkeit in angemessener Zeit ist ökonomisch vernünftig und ökologisch verträglich sicherzustellen
- Gliederung des funktionalen Netzes in Kategorien: international bedeutsamen Verbindungen, großräumigen Verbindungen und überregionalen Verbindungen (Schaffung einer Verbindungshierarchie)
- Sicherstellung einer angemessenen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen in ländlichen Räumen, teils durch innovative Lösungsansätze
- Konzeptionierung und Weiterentwicklung integrierter Mobilitätsangebote vor allem in Stadt-Umland-Räumen
- Weiterentwicklung des Straßennetzes durch Erhalt, durch Erhöhung der Verkehrssicherheit, durch Verkehrslenkung sowie durch Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Ausbau des ÖPNV als angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot. Dazu Weiterentwicklung von abgestimmten, attraktiven und serviceorientierten Gesamtkonzepten zwischen Bahn, Schnell- und Zubringerbussen sowie flexiblen Bedienformen.
- konsequente Weiterentwicklung und Optimierung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr (auf Basis des Nationalen Radverkehrsplans)
- sinnvolle Verknüpfung aller Verkehrsträger, um eine optimale Nutzung der jeweiligen Qualitäten zu erreichen
- angemessener Ausbau der notwendigen Infrastruktur zur Nutzung alternativer Antriebsstoffe

In der Praxis bedeutet dies, dass bei entsprechenden Neuausweisungen im Rahmen der Bauleitplanung (Flächennutzungspläne der Verbandsgemeinden, Bebauungspläne der Städte und Ortsgemeinden) die Belange der Verkehrssysteme, insbesondere des ÖPNV/ SPNV und des Radverkehrs in die Überlegungen einbezogen werden müssen (Integrierte Stadtentwicklung und Verkehrsplanung).

1.6.2 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP)

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm (RREP), beruhend auf dem Raumordnungsgesetz (ROG), dem Landesplanungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LPIG) und dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V), dient als Grundlage für eine geordnete räumliche Entwicklung in der Planungsregion. Ziel des 2011 veröffentlichten RREP ist das Aufzeigen und die Nutzung von Chancen und Potenzialen der Raumentwicklung respektive der Schaffung einer sich gegenseitig unterstützenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Entwicklung der Region, um Problemlagen entgegenzuwirken. Das RREP übernimmt die Verbindungsfunktion zwischen der Raumordnung auf Landesebene und der kommunalen Bauleitplanung und dient zur Konkretisierung der im LEP M-V festgelegten Ziele und Grundsätze.

Im Rahmen des RREP werden raumentwicklungstechnische Leitlinien einer nachhaltigen Regionalentwicklung und Ziele in unterschiedlichen Themenfeldern, u.a. im Bereich der Infrastrukturentwicklung, festgelegt. Mit Hilfe der Leitlinien wird das Leitbild „*Wachstumsregion an der Ostsee; innovativ-maritim-naturnah*“ verfolgt. Insgesamt sind 14 Leitlinien definiert worden, wobei nachfolgend insbesondere die mobilitätsrelevanten Leitlinien aufgelistet werden:

Seite | 12

- die günstige Lage Rostocks soll durch die verstärkte Anbindung des Flughafens Rostock-Laage und den Ausbau des Rostocker Seehafens aufgewertet werden. Daneben sind die drei landesweit bedeutsamen Gewerbe- und Industriegebiete Rostock – Laage, Rostock-Mönchhagen und Rostock-Poppendorf in den Mittelpunkt für Marketingstrategien zur Unternehmensansiedlung zu stellen.
- die Planungsregion soll als touristische und ökologische Schwerpunktregion profiliert werden
- Weiterentwicklung der interkommunalen Beziehungen im Stadt-Umland-Raum zwischen dem Oberzentrum und den Umlandgemeinden. Damit einhergeht die Stärkung der Verflechtungsbeziehungen und Vermittlung nachhaltiger Impulse für die kooperierenden Gemeinden
- Anforderungen des Klimawandels und des Klimaschutzes sind in der regionalen Entwicklung zu berücksichtigen
- Anpassung der Ausrichtung verkehrlicher, sozialer, medizinischer und kultureller Infrastruktur insbesondere unter der Berücksichtigung demografischer Entwicklungen.

Für den Bereich des Verkehrswesens bzw. des ÖPNV sind im Rahmen des RREP nachfolgende Grundsätze aufgeführt:

- Erhaltung und bedarfsgerechter Ausbau des Straßen- und Schienennetzes unter Beachtung der Verbindungsfunktion (insbesondere Erhaltung der Verbindungsfunktion der zentralen Orte untereinander)
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der regionalen ÖPNV-Angebot insbesondere zwischen den zentralen Orten. Die Verkehrsbedienungen zwischen dem Oberzentrum Rostock und den zentralen Orten im Oberbereich im Planungsraum sollen vorrangig durch den SPNV erfolgen, wobei tagsüber mind. eine stündliche Bedienung gewährleistet werden soll. Zwischen zentralen Orten ohne Bahnverbindung soll für den täglichen Berufs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr eine ausreichende ÖPNV-Bedienung erfolgen.
- Insbesondere in den Hauptzielgebieten des Fremdenverkehrs und im Stadt-Umland-Raum sollten Taktfahrpläne eingerichtet werden
- Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau des Rostocker Straßenbahnnetzes
- Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen des ÖPNV und des nichtmotorisierten Nahverkehrs (NMIV: Rad- und Fußverkehr) bei Ausbaumaßnahmen im Straßennetz. In Kernbereichen von zentralen Orten soll den Belangen des ÖPNV und des NMIV Vorrang vor den Belangen des MIV eingeräumt werden.

1.7 Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)

Der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V) ist nach einem ausgiebigen Beteiligungsprozess im November 2018 veröffentlicht worden. Der ILVP M-V übernimmt die Funktion eines landesweiten Mobilitätskonzeptes, das alle relevanten Verkehrssysteme und deren Verknüpfung thematisiert und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung aufzeigt. Gemäß §6 Abs. 1 ÖPNV-Gesetz M-V dient dieser zeitgleich als ÖPNV-Landesplan und ist somit nach § 7 Satz 3 ÖPNVG M-V bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne zu berücksichtigen.

Der ILVP M-V ist mit seinen Leitlinien und konkreten Maßnahmen als ein umsetzungsorientiertes Strategiepapier zu sehen. Dieser Fachplan ist mit dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) abgestimmt und an die Ziele der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz gebunden.

Das verkehrspolitische Leitziel des ILVP M-V sieht *„eine nachhaltige Mobilität, die ökonomische, soziale und ökologische Anforderungen soweit wie möglich in Einklang bringt“* vor. Aus dem übergeordneten Ziel sind strategische für den ÖPV relevante Leitlinien abgeleitet. Zur Sicherstellung eines zukunftsfähigen bedarfsgerechten Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) für alle Regionen im Land soll *„ein angemessenes Mobilitätsangebot bereitstehen, das den Individualverkehr, den Öffentlichen Personenverkehr oder eine Kombination beider umfassen kann“*. Die konkrete Zielsetzung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) beinhaltet einerseits die Integration in den Integralen Taktfahrplan Mecklenburg-Vorpommern und andererseits eine optimale Abstimmung zwischen straßengebundenem ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Des Weiteren soll der ÖPNV mit Hilfe der vorhandenen Finanzmittel effizient und attraktiv gestaltet werden. Demnach soll *„(e)in größerer Anteil der umweltfreundlicheren Verkehrsträger ... nicht durch staatliche Vorgaben, sondern insbesondere durch eine höhere Attraktivität des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Carsharing) und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel erreicht werden.“* Hierfür ist ein Umdenken beim bedarfsgerechten und zugleich flächendeckenden ÖPNV notwendig. Außerdem sollen durch attraktive und teils flexible sowie vitale ÖPNV-Angebote neue Kunden gewonnen werden. In diesem Fall soll ein besonderes Augenmerk auf die Nichtnutzer gerichtet werden.

In Bezug auf den ÖPNV haben sich für den Landkreis Rostock insbesondere folgende Punkte in der Stärken-Schwächen-Analyse herausgestellt:

- Defizite in der Erreichbarkeit von nächstgelegenen zentralen Orten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit an Werktagen (vor allem im Bereich südöstlicher Teilraum des Landkreises zwischen den zentralen Orten Güstrow – Laage – Tessin – Gnoien sowie Teterow) sowie in den Randbereichen des Landkreises
- starke Defizite in der Erreichbarkeit der nächstgelegenen zentralen Orte mit einem angemessenen Zeitrahmen am Wochenende im Großteil des Landkreises

- gute bis sehr gute Erreichbarkeit bei Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Pedelec) auch am Wochenende
- starke Konzentration der Verkehrsnachfrage im Schienenverkehr vor allem auf der Strecke Rostock – Schwerin
- die Frage des ÖPNV-Angebotes bei zunehmender demografischer Entwicklung (Verweis auf Grundlagenexpertise „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“)

Aus der vorangegangenen Analyse wurden anschließend für den ÖPNV konkrete Maßnahmen entwickelt. Folglich sind diese zusammengefasst aufgeführt:

- Langfristige SPNV-Konzeption mit landesweitem SPNV-Tarif sowie Ausbau der Infrastruktur
- Umsetzung des Bahnhofsprogramms zur barrierefreien Ausgestaltung der Bahnhöfe sowie Errichtung weiterer Bahnhaltepunkte
- Stärkung des Hauptnetzes sowie des Nebennetzes für Bus und Bahn (Fünf-Stufen-Modell)
 - Leistungsfähige Schnellverbindungen (via ÖPNV oder SPNV)
 - Vertaktete Busverbindungen auf Relationen mit stärkerer Nachfrage
 - Nachfrageorientierte Linienverkehre, v.a. im Schülerverkehr
 - ergänzende, flexible Bedienungsformen in dünn besiedelten Räumen
 - sonstige Gemeinschaftsverkehre in besonders dünn besiedelten ländlichen Räumen
- Verbesserung der Schnittstellen durch eine bedarfsgerechte Ausstattung der Haltepunkte mit Fahrrad- und Pkw-Abstellmöglichkeiten
- Verkehrsmittel aufeinander abstimmen
 - Weiterentwicklung integraler Taktfahrplan
 - frühzeitige Einbindung von Akteuren bei Fahrplanentwürfen
- Verbesserung von Service und Kommunikation
 - Weiterentwicklung Fahrplanauskunft (u.a. weiterführende Informationen zu Hinweisen der Barrierefreiheit sowie weiterführende Mobilitätsangebote)
 - Auflage in allen Fördermittelbescheiden für Projekte mit nennenswertem Besucherverkehr
 - Service-Initiative ÖPNV für die Bereitstellung von landeseinheitlichen Mobilitätsinformationen im ÖPNV
 - Einrichtung Mobilitätszentralen
 - Einrichtung einer Organisationsstruktur für einen landesweiten Erfahrungsaustausch
- Einheitliches Auftreten ÖPNV im Land

- einheitliches Erscheinungsbild, Werbung sowie gemeinsame Nutzung der Fahrplanauskunft
- Prüfung der Aufnahme Carsharing in Nahverkehrsplänen (unter Berücksichtigung möglicher Fahrgastverluste im ÖPNV)⁵

⁵ Die Einrichtung von Carsharing-Angeboten kann sowohl von privaten Unternehmen als auch von den einzelnen Gemeinden und Städten vorgenommen werden.

2 Struktur des Nahverkehrsraums

Der Planungsraum des gemeinsamen NVP umfasst sowohl die kreisfreie Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch den Landkreis Rostock, der die Stadt umschließt. Dabei grenzt der Untersuchungsraum im Nordosten an den Landkreis Vorpommern-Rügen, im Osten und Süden an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, im Südwesten an den Landkreis Ludwigslust-Parchim sowie im Westen an den Landkreis Nordwestmecklenburg an.

Die Hansestadt stellt mit ca. 209.000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31.12.2021) die bevölkerungsreichste Stadt in Mecklenburg-Vorpommern dar und ist eines der vier Oberzentren im Land. Der Landkreis Rostock ist wiederum mit ca. 218.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31.12.2021) und einer Fläche von knapp 3421 km² der viertgrößte Landkreis Deutschlands, wobei der Landkreis durch die Integration in die Regiopolregion Rostock, der Nähe zu den Metropolregionen Hamburg, Berlin und Kopenhagen-Malmö und der Nähe zum grenzübergreifenden Ballungsraum Stettin raumordnerisch profitiert.

Regiopolregion Rostock

Die Stadt Rostock bildet zusammen mit dem Landkreis Rostock sowie der Stadt Ribnitz-Damgarten und der Gemeinde Ahrenshoop die Regiopolregion Rostock. Die Regiopolregion Rostock besteht seit 2012 und ist die erste kooperative Vereinigung Deutschlands, die unter dem Namen der Regiopolregion wirkt. Mit dem Konzept der Regiopolregion verfolgt die Region Rostock eine enge Zusammenarbeit der regionalen Akteure auf wirtschaftlicher, wissenschaftlicher, sozialer und kultureller Ebene über die administrativen Grenzen hinweg und schafft dadurch einen gemeinsamen Verflechtungsraum. Aufgrund der Bündelung von Ressourcen, einer gleichberechtigten Zusammenarbeit von Stadt und Region und der Teilung des bestehenden Know-Hows in den einzelnen Bereichen ergeben sich für die Regiopolregion Chancen und Potenziale, die zu einer attraktiven und leistungsfähigen Standortentwicklung führen.

Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock (RREP)

Aufgrund des heterogenen Erscheinungsbildes der Planungsregion wurde im Rahmen des RREP eine Differenzierung räumlicher Entwicklungstendenzen nach ländlichen Räumen, Stadt-Umland-Raum, Tourismusräume und Landwirtschaftsräume vorgenommen. Vor allem die drei erst genannten Räume sind für die Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-/SPNV-Angebotes von Relevanz. Der Stadt-Umland-Raum spielt aufgrund der im RREP definierten Leitlinien hierbei eine besondere Rolle und wird im Kapitel 7 noch einmal eingehender betrachtet.

Neben der räumlichen Differenzierung der Planungsregion erfolgt als Ziel der Raumordnung die Zuordnung von Städten im zentralörtlichen System. Die für die Planungsregion getroffenen Festlegungen können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Tabelle 1: Zentralörtliche Gliederung der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock

Oberzentren	Mittelzentren	Grundzentren
Rostock	Bad Doberan Güstrow Teterow	Bützow Dummerstorf* Gnoien* Krakow am See* Kröpelin Laage Neubukow Rerik* Sanitz Satow* Schwaan Tessin
* gemäß Kreistagsbeschluss vom 12.07.2023 sind Maßnahmen die Grundzentren betreffen, die noch nicht an einen Schienenknotenpunkt angebunden sind, in die Prioritätenliste 1 zu stufen.		

3 Allgemeine Trends der Mobilitätsentwicklung

3.1 Einfluss von Megatrends

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung und damit die Gestaltung des Nahverkehrssystems im Nahverkehrsraum „Region Rostock“ werden nicht nur von den örtlichen Rahmenbedingungen geprägt. Auch Megatrends⁶ werden die Entwicklung beeinflussen. Strategische, längerfristig angelegte Planungen im Mobilitätssektor, wie der NVP, müssen die globalen Trends aufgreifen und berücksichtigen.

Ein prägender Megatrend ist die „**Urbanisierung**“. Immer mehr Menschen leben in der Stadt als auf dem Land. Städte erleben unübersehbar eine Renaissance. Sie werden zukünftig immer mehr die kulturellen, ökonomischen und kreativen Zentren sein. Die Landflucht hält weiter an, Fachkräfte ziehen in die Städte. Die Stadtfucht ist nicht verschwunden, aber wesentlich geringer ausgeprägt. Insbesondere vor dem Hintergrund steigender Mietpreise in den Großstädten nimmt der Bevölkerungsanteil in den Stadt-Umland-Bereichen zu.

Im Bereich „Mobilität“ gewinnt die „**Mixed Mobility**“ (kombinierte Mobilität) an Bedeutung, die sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln im Mobilitätsverhalten definiert. Dieser Trend zur multi- und intermodalen Mobilität prägt bereits seit einigen Jahren die Fachdiskussion.

Das Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch den Trend zur „**Flexibilisierung**“ geprägt. Dieser Trend bezieht sich auf die schrittweise Aufgabe bisher festgefügtter Strukturen, um sich einer neuen Situation (z.B. Arbeitsmarkt, Wohnungsmarkt) anzupassen. Der Trend zur „**24-Stunden-Gesellschaft**“ (auch „24/7-Gesellschaft“ genannt) bedeutet eine Veränderung hin zu flexiblen Arbeits- und Freizeitmodellen. Immer mehr Menschen gehen mittlerweile mehr oder weniger häufig an Sonn- und Feiertagen ihrer Arbeit nach. Dienstleistungen, auch passende Mobilitätsangebote, werden in der Konsequenz rund um die Uhr erwartet.

Aktuell im Frühjahr 2022 können wir nicht verlässlich einschätzen, wie sich die Auswirkungen der Pandemie-Situation in Zukunft auf die Mobilität und die ÖPNV-Systeme darstellen werden. Es ist aber eher wahrscheinlich, dass sich die hier benannten Trends nicht grundlegend ändern werden.

⁶ Megatrends sind Veränderungen, welche die Gesellschaft, die Wirtschaft, die Wissenschaft, die Kultur usw. über längere Zeiträume, mehrere Jahrzehnte, prägen. Aktuell wird, je nach Quelle, von mehreren Arten an Megatrends gesprochen, von „Globalisierung“, über „Mobilität“ bis „Silver Society“.
(siehe <https://megatrends.fandom.com/de/wiki/Mobilit%C3%A4t>)

3.2 Allgemeine Entwicklungen der Mobilität – Globaltrends

Aus bundesweiten, fundierten Studien, die letztmalig 2017 durchgeführt wurden und somit die Situation vor der Corona-Pandemie beleuchten, sind folgende, grundsätzlich auch heute noch gültige Globaltrends zur Entwicklung der Mobilität erkennbar⁷:

Seite | 19

- Die sogenannte „Mobilitätsquote“ (Anteil der Bürger, die an einem durchschnittlichen Tag unterwegs waren) und die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Person sind zwischen 2002 und 2017 erkennbar gesunken. Bemerkenswert ist, dass die Rückgänge in der „Mobilitätsquote“ ggü. früheren Jahren am Wochenende höher ausfallen als an Werktagen. Diese Veränderungen werden vordergründig durch eine geringere Mobilitätsquote bei Kindern und Jugendlichen und von Haushalten mit niedrigem ökonomischem Status hervorgerufen.
- Der ÖPNV war 2017 in seinem Modal-Split-Anteil in den vorherigen 15 Jahren von 8 % leicht auf 10 % gewachsen. Während in Metropolen der ÖPNV-Anteil 20 % beträgt, liegt er im ländlichen Raum (kleinstädtischer, dörflicher Raum) nur bei 5 %.
- Das Fahrrad steigt (leicht) nicht nur in seinem Anteil am Modal-Split, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird häufiger und auch auf längeren Strecken das Fahrrad bzw. E-Bike genutzt.
- Der Führerschein-Anteil wird vor allem in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen ggü. früheren Generationen leicht, aber signifikant geringer. Bei den Senioren überschreitet er dagegen inzwischen die 80-Prozent-Marke.
- Bei den Senioren wächst die Automobilität weiter, besonders erheblich in den höheren Altersgruppen. Im Gegensatz zu früheren Jahren fahren immer mehr ältere Frauen Auto.
- Die jüngeren Bevölkerungsgruppen weisen demgegenüber aktuell eine höhere ÖPNV-Affinität auf als noch vor einigen Jahren, es wird zumindest in den großen Städten eine weitere Orientierung zur Multimodalität erwartet.

⁷ Quellen:

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin und IVT Research GmbH Mannheim: Mobilität in Deutschland – Kurzreport; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2018.
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH Bonn; in Kooperation mit: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. Berlin, IVT Research GmbH Mannheim und infas 360 GmbH: Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2017; Studie für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Bonn 2019.

- Der Anteil des Berufsverkehrs ist ggü. 2008 durch ein Wachstum gekennzeichnet, was mit dem höheren Beschäftigungsniveau bei vergleichsweise gleichbleibender Gesamtbevölkerung zusammenhängt. Auch beruflich bedingte Wege zeigen einen deutlichen Zuwachs. Arbeitswege und beruflich bedingte Wege nehmen nunmehr einen Anteil von etwa einem Drittel aller Wege ein. Leicht zurückgegangen ist dagegen der Anteil der Freizeitwege und der Einkaufswege.

3.3 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird absehbar auch in den nächsten 10 bis 15 Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Für die Nahverkehrsplanung haben die nachfolgend erläuterten, aus heutiger Sicht erkennbaren Entwicklungen eine Bedeutung:

- Aus aktuellen Trendbetrachtungen wird augenfällig, dass die mobile Altersgruppe der jungen Erwachsenen (18-29-Jährige) sich durch einen rückläufigen Pkw-Besitz auszeichnet⁸. Dieser Effekt ist in den großen Städten ausgeprägter als auf dem Land. Dennoch ist es sinnvoll, dass sich der ÖPNV auch außerhalb der Metropolen auf diese zahlenmäßig kleine Gruppe einstellt, die überdurchschnittlich viele Wege pro Tag zurücklegt. Neben dem Ausbildungs- und Berufsverkehr ist der Freizeitverkehr, auch in den Abend- und Nachtstunden, in dieser Altersgruppe stark ausgeprägt.
- Durch die bereits heute schon bevölkerungsstarke Altersgruppe der über 60-Jährigen (generell hohe Pkw-Verfügbarkeit bei hoher Autoaffinität in der Mobilität; in sich sehr differenziert zu betrachtende Altersgruppe) wird auf der einen Seite der Freizeitverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, auf der anderen Seite muss sich der ÖPNV auf eine älter werdende Gesellschaft einstellen. Neben der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV werden auch in den Bereichen der Fahrplaninformationen und des Fahrscheinvertriebs, sowie bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots modifizierte Strategien notwendig werden.

Die Auswirkungen dieser soziodemographischen Prozesse auf das Mobilitätsgeschehen werden in der Regel nicht schlagartig auftreten, sondern verlaufen kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten (Ausnahmen sind beispielsweise Standortschließungen (Betrieb, Schulstandort) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort).

⁸ ebenda

Bezogen auf das Nachfragepotenzial der über 60-Jährigen für den ÖPNV, sind folgende generellen Aussagen festzuhalten:

- Das Fahrgastaufkommen der Senioren ist in den vergangenen Jahren – trotz demografischen Wandels und attraktiver Seniorentickets – zurückgegangen, weil Senioren länger den eigenen PKW nutzen. Nach Einschätzung der Verkehrswissenschaft wird die ältere Bevölkerung auch zukünftig durch eine höhere Autoaffinität als frühere Generationen gekennzeichnet sein. Hinzu kommen neue Mobilitätsangebote, wie E-Bikes, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. In der Konsequenz heißt dies für den ÖPNV, dass die in der Vergangenheit in der Branche häufig als „treue Stammkunden“ betrachteten Senioren gerade in städtischen Räumen stärker zu „wahlfreien Verkehrsteilnehmern“ werden. Diese haben auch höhere Ansprüche an den ÖPNV, nicht nur bezüglich der Barrierefreiheit, sondern auch im Hinblick auf Merkmale wie Komfort, Angebotstransparenz und Verfügbarkeit.
- Hochbetagte befriedigen ihre Mobilitätsbedürfnisse im Status Quo kaum/ nicht mit dem ÖPNV. Dies liegt jedoch oftmals am Wohnstandort und nicht am ÖPNV-Angebot (Wohnstandorte älterer Menschen (Hochbetagter) ausgerichtet an den Mobilitätseinschränkungen).
- Die Bereitschaft zur Veränderung des Wohnstandortes im Alter wird zukünftig möglicherweise weiter an Bedeutung gewinnen (Rückzug in Kern- und Innenstädte mit vielfältiger Infrastruktur).

3.4 Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie und deren Folgen haben seit 2020 das Mobilitätsverhalten in Deutschland merklich verändert. Der ÖPNV war zumindest bis Frühjahr 2022 der offensichtliche Verlierer dieser Veränderungen⁹. Im bundesdeutschen Durchschnitt hat sich der ÖPNV-Anteil am Mobilitätsverhalten von 10 % aus der Vor-Corona-Zeit auf 5 % im Mai 2020, auf 8 % im Oktober 2020 und auf 7 % im Mai 2021 vermindert¹⁰.

Der ÖPNV hatte dabei insbesondere bei den sog. „wahlfreien Mobilitätsteilnehmenden“ und in Haushalten mit hohem ökonomischem Status (2017: ÖPNV-Modal-Split 8%; Mai 2021: 2%) Anteile verloren. Für niedrige Einkommensgruppen hat der ÖPNV in der Pandemie-Zeit dagegen weiterhin eine hohe Bedeutung und verliert dort auch weniger an Fahrgästen.

⁹ siehe: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 03, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitästracking bis Ende Oktober, Ausgabe 15.12.2020, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

¹⁰ siehe: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB): Mobilitätsreport 05, Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitästracking bis Ende Juli, Ausgabe 16.08.2021, Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF

Fehlende Aktivitäten und daraus resultierende fehlende Mobilitätsbedarfe, aber auch die subjektiv empfundene Unsicherheit im ÖPNV, beispielsweise durch eine nicht sichergestellte Abstandswahrung, wurden als wichtige Gründe für den immensen Fahrgastrückgang gesehen. Es wurden seit Beginn der Pandemie nicht nur weniger Wege zurückgelegt, sondern diese Wege nun auch vermehrt mit dem eigenen Pkw oder zu Fuß bzw. mit dem Rad bewältigt.

„Darüber hinaus ist die Frage, welches Verkehrsmittel von der Krise des öffentlichen Verkehrs profitiert, noch eindeutiger als im Herbst des vergangenen Jahres zu beantworten: so steigen im Mai 2021 noch einmal mehr Menschen von Bus und Bahn auf das Auto um, als es im Oktober und Mai 2020 der Fall war.“¹¹

In mehreren veröffentlichten Untersuchungen wurde in 2021 eingeschätzt, dass der pandemiebedingte Trend, vermehrt zum eigenen Pkw und dem eigenen Fahrrad zu greifen, auch nach der Corona-Zeit bleiben wird¹². Zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch nicht belastbar prognostiziert werden, wie sich das Verhalten der früheren ÖPNV-Nutzenden, die ihre Nutzung in der Pandemie reduziert hatten, sich in Zukunft entwickeln wird. Inwieweit das im Sommer 2022 angebotene „9-Euro-Ticket“ mittel- und langfristig Wirkung zeigen wird, bleibt abzuwarten und hängt offensichtlich auch von einer passenden Anschlusslösung ab.

¹¹ ebenda

¹² ebenda
und Klodner, Hermann; Weghorn, Susanne; Kehnscherper, Knud; Rübisch, Franziska:
Renaissance des ÖPNV nach der Corona-Krise; in DER NAHVERKEHR, Heft 7+8/ 2021

4 Schienenpersonennahverkehr im Nahverkehrsraum

4.1 Aufgabenträgerschaft

Seite | 23

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Nahverkehrsraum obliegt dem Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Aufgabe nimmt das Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit wahr.¹³ Die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) wirkt an der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung mit und sorgt für die Sicherstellung von Verkehrsleistungen im SPNV. Die VMV übernimmt dabei die Planung, Organisation und Finanzierung der Verkehrsleistungen in Mecklenburg-Vorpommern.¹⁴

Der SPNV ist nicht unmittelbar Gegenstand dieses Nahverkehrsplanes. Er stellt jedoch das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs innerhalb des Nahverkehrsraums dar und sichert die überregionale Erreichbarkeit der Region. Somit bildet er eine wesentliche Grundlage für die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Nahverkehrsraum. Aus diesem Grund erfolgt eine komprimierte, nachrichtliche Darstellung des SPNV-Angebotes im Nahverkehrsraum.

4.2 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der SPNV im Nahverkehrsraum wird von folgenden Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- DB Regio AG Nordost (DB Regio)
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH
- ODEG – Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

4.3 Produkte und Strecken

4.3.1 Produkte

Im Nahverkehrsraum werden folgende Produkte im SPNV angeboten:

- S-Bahn (S)
- RegionalExpress (RE)
- RegionalBahn (RB)

¹³ Siehe: § 3, Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)

¹⁴ Siehe: <https://www.vmv-mbh.de/die-vmv.html>

Herauszustellen ist das Vorhandensein eines S-Bahn-Verkehrs, was im Vergleich zu Nahverkehrsräumen mit ähnlich großen Oberzentren nicht unbedingt als Standard zu bewerten ist.

4.3.2 Streckennetz

Seite | 24

Das Schienennetz im Nahverkehrsraum besteht aus folgenden Strecken:

- Hamburg – Schwerin – Rostock (Linie RE1)
- Warnemünde – Rostock Hbf. (Linie S1)
- Rostock - Schwaan – Güstrow (Linie S2; Durchbindung von/nach Warnemünde)
- Rostock - Laage – Güstrow (Linie S3; Durchbindung von/nach Warnemünde)
- Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz (Linie RB12)
- Wismar – Rostock – Tessin (Linie RB11)
- Bad Doberan – Kühlungsborn-West (Linie RB31, Bäderbahn Molli)
- Rostock – Stralsund – Sassnitz/ Binz (Linien RE9 und RE10)
- Rostock (Stralsund) – Neustrelitz - Berlin (Linie RE5)

Tabelle 2: Übersicht SPNV-Angebot im Nahverkehrsraum (Fahrplanstand Dezember 2021)

Linie	Produkt	Betreiber	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum	Bedienungsangebot im Nahverkehrsraum
RE1	RE	DB Regio	Rostock Hbf. – Schwerin (– Hamburg)	Rostock Schwaan Bützow	T120 (in HVZ zwischen Schwerin und Rostock mit RB17 stündlich)
RE5	RE	DB Regio	Rostock - Neustrelitz - Berlin	Rostock Güstrow Langhagen	T120
RE9	RE	ODEG	Rostock – Stralsund - Sassnitz / Binz	Rostock Rövershagen Gelbensande	T120
RE10	RE	ODEG	(Rostock-) Stralsund – Greifswald – Züssow	Rostock Rövershagen Gelbensande	2 Fahrtenpaare (alle anderen Fahrten beginnen in Stralsund)

Linie	Produkt	Betreiber	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum	Bedienungsangebot im Nahverkehrsraum
RB11	RB	DB Regio	Wismar – Rostock – Tessin	Teschow Neubukow Sandhagen Kröpelin Reddelich Bad Doberan Althof Parkentin Groß Schwaß Rostock, Thierfelder Str. Rostock Hbf. Roggentin Broderstorf Groß Lüsewitz Sanitz (bei Rostock) Tessin West Tessin	T60
RB12	RB	DB Regio	Rostock – Graal-Müritz	Rostock, Hbf. Rostock, Kassebohm Bentwisch Mönchhagen Rövershagen Rostock, Torfbrücke Graal-Müritz, Koppelweg Graal-Müritz	T60
RB31	RB	Bäderbahn Molln	Bad Doberan - Kühlungsborn	Bad Doberan Bad Doberan, Stadtmitte Bad Doberan, Goethestr. Heiligendamm Steilküste/ Wittenbeck Kühlungsborn Ost Kühlungsborn Mitte Kühlungsborn West	T60 (Apr. – Okt.) T120 (Nov. – Mrz.)
S1	S-Bahn	DB Regio	Rostock Hbf. – Warnemünde	Rostock Hbf. Rostock, Parkstraße Rostock, Holbeinplatz Rostock, Barnow Rostock, Marienehe Rostock, Evershagen Rostock, Lütten-Klein Rostock, Lichtenhagen	T7,5 (HVZ) T15 (NVZ)

Linie	Produkt	Betreiber	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte im Nahverkehrsraum	Bedienungsangebot im Nahverkehrsraum
				Warnemünde Werft Warnemünde	
S2	S-Bahn	DB Regio	Rostock – Schwaan – Güstrow	Rostock, Hbf. Papendorf Pölchow Huckstorf Schwaan Mistorf Lüssow (Meckl.) Güstrow	T60 T120 (Wochenende)
S3	S-Bahn	DB Regio	Rostock – Laage – Güstrow	Rostock, Hbf. Kavelstorf Scharstorf Kronskamp Laage Subzin-Liessow Plaaz Priemerburg Güstrow	T60 T120 (Wochenende)

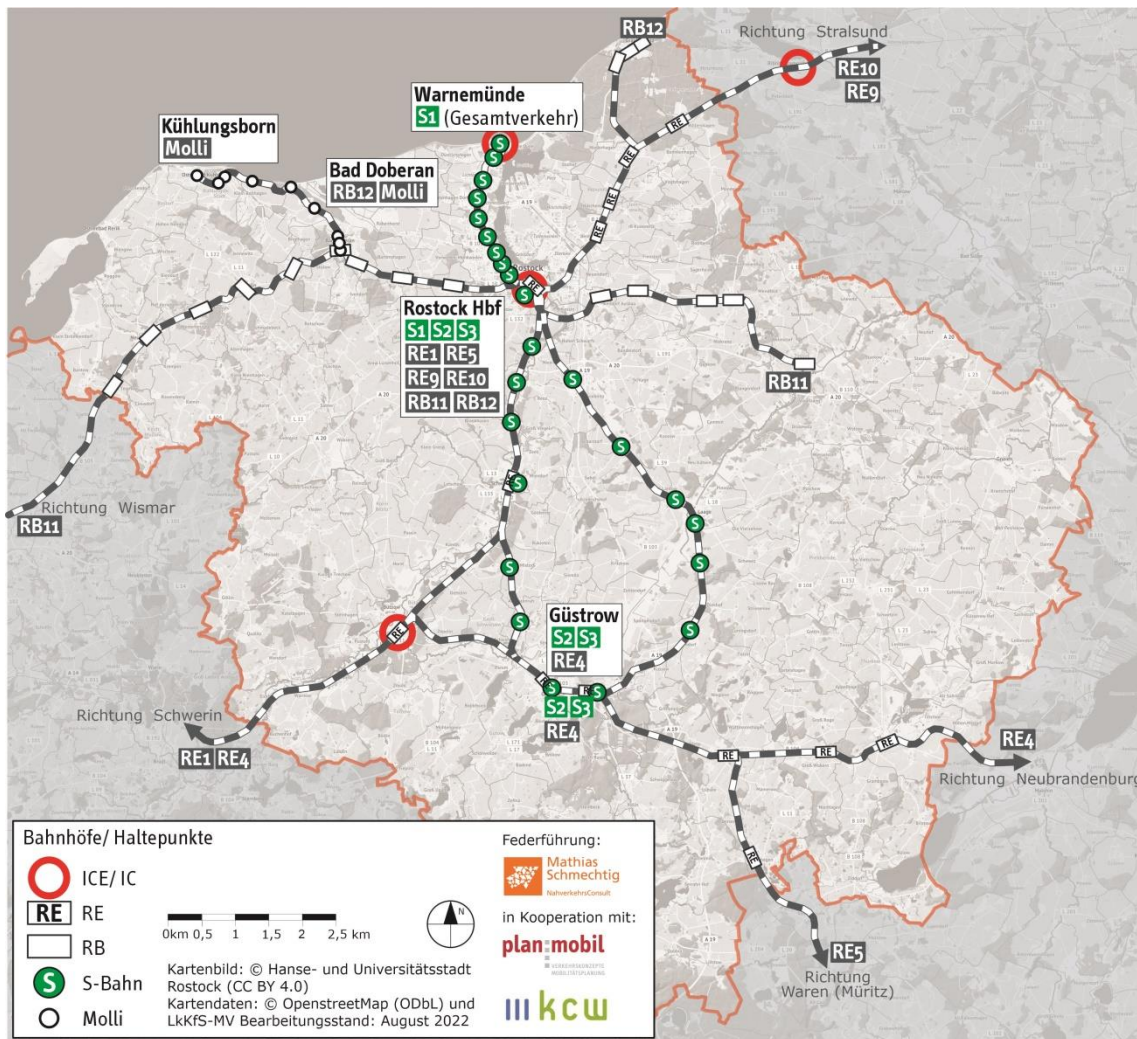


Abbildung 1: SPNV-Streckennetz im Nahverkehrsraum (Status-Quo)

4.4 Zukünftiges Verkehrsangebot im Teilnetz „Warnow II“

Die SPNV-Leistungen im Teilnetz „Warnow II“, welches aus den Linien S1 bis S3 der Rostocker S-Bahn in Elektrotraktion (sog. „E-Netz“) und den Linien RB11 und RB12 im Rostocker Umland in Elektro-Hybridtraktion (sog. „H-Netz“) besteht, wurde im Februar 2022 vom Land Mecklenburg-Vorpommern erneut an die DB Regio AG vergeben. Die Leistungserbringung wird ab 12/2024 (Jahresfahrplan 2025) für das E-Netz und ab 12/2026 (Jahresfahrplan 2027) für das H-Netz beginnen und im Dezember 2039 enden.¹⁵

Das neue S-Bahn-Konzept sieht wesentliche Angebotsverbesserungen vor. Die S1 wird zwischen Rostock Hbf. und Warnemünde an allen Verkehrstagen in einem 10-Minuten-Grundtakt verkehren, in der morgendlichen Hauptverkehrszeit weiterhin in

¹⁵ Quelle: <https://www.vmv-mbh.de/fuer-unternehmen/verkehrsvertraege/vergabe-2021.html>

einem 7,5-Minuten-Takt¹⁶. Die Fahrten der S2 und S3 werden weiterhin bis Warnemünde durchgebunden und fahren in einem Stundentakt, am Wochenende zweistündlich. Weiterhin wird auf der Linie S1 ein Nachtverkehr eingeführt, die S-Bahnen fahren hier durchgängig im Halbstundentakt.

Auf den Linien RB11 und RB12 werden batterieelektrische Neufahrzeuge (BEMU) vom Typ „FLIRT Akku“ zum Einsatz kommen¹⁷. Die klimatisierten und stufenlos begehbaren Fahrzeuge bieten Steckdosen, WLAN und ein modernes Fahrgastinformationssystem.

Die aktuell bereits im S-Bahn-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge vom Typ „TALENT 2“ sollen umfangreich modernisiert und redesignt werden. Die S-Bahn-Fahrzeuge sollen jeweils über eine Kapazität von 279 Sitzplätzen und 42 Fahrradstellplätzen verfügen. Vorgesehen ist weiterhin ein kostenloses, WLAN zugängliches Info- und Entertainment-Portal.

¹⁶ Quelle: <https://www.deutschebahn.com/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Klimafreundlicher-Elektroantrieb-und-modernere-S-Bahnen-Land-Mecklenburg-Vorpommern-vergibt-Streckennetz-Warnow-II-an-DB-Regio-7284642>

¹⁷ ebenda

5 Verkehrspolitische Zielsetzung

„Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“

Dem Öffentlichen Verkehr (ÖV¹⁸) kommt eine Schlüsselrolle bei der weiteren Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie zur Erfüllung umwelt- und klimapolitischer Zielsetzungen zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme im unmittelbaren Verdichtungsraum der Regiopolregion Rostock, zum anderen zur Sicherung der Mobilität in der Fläche und an der Peripherie der Region. Die konsequente und weitreichende Einbeziehung des ÖV in die Gesamtverkehrsplanung trägt in diesem Kontext maßgeblich zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus die Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und zu-Fuß-Gehen mit dem ÖV, sowie die Einbindung des MIV, zu berücksichtigen.

Neue Globalthemen – die im Kontext mit der verkehrspolitischen Zielsetzung der „Verkehrswende“ stehen – wie „Mobilitätswandel“, „Antriebswende“, „Inter- und multimodale Mobilität“, „Digitalisierung“ oder „On-Demand-Verkehre“, werden im Gemeinsamen NVP der Regiopolregion absehbar eine zunehmende Bedeutung gewinnen.

Die nachfolgend formulierten Zielsetzungen gelten grundsätzlich für den gesamten Nahverkehrsraum (Leitsatz jeweils **Gelb** hinterlegt). Im Leitsatz 4 werden die Zielsetzungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit in drei Teilräumen (bezogen auf die räumliche Orientierung der Verkehre) differenziert:

- Verkehre im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock; Leitsatz **Blau** hinterlegt),
- Stadt-Umland-Verkehr Rostock (gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock im ÖPNV sowie Land für SPNV; Leitsatz **Hellrot** hinterlegt),
- Verkehre im Gebiet des Landkreises Rostock (Aufgabenträger: Landkreis Rostock¹⁹; Leitsatz **Grün** hinterlegt).

¹⁸ ÖV besteht aus Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

¹⁹ Hinweis: Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien zu benachbarten Landkreisen im Nahverkehrsplan gesonderte Festlegungen zur Zuständigkeit.

Leitsatz 1: Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ ausrichten!

Das Motto „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ wird, wie bereits im NVP 2005 formuliert, weiterhin als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung verfolgt. Der Fahrgast muss im Mittelpunkt allen Handelns stehen.

Mit dem Gemeinsamen NVP soll der ÖV in der Regiopolregion Rostock in höherer Qualität weiterentwickelt werden. Der Verbundgedanke soll dazu zukünftig noch stärker im Mittelpunkt des Handelns stehen. Die Handlungsmöglichkeiten der Digitalisierung, wie das E-Ticketing und die digitale Fahrgastinformation, sind zur Stärkung des Verbundes bestmöglich zu nutzen.

Leitsatz 2: Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV in den potenzialstarken Räumen weiter verbessern!

Die beiden Aufgabenträger verfolgen, in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern als SPNV-Aufgabenträger, als strategische Zielsetzung eine signifikante Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split“). Die Realisierung der Modal-Split-Zielsetzung ist in der räumlichen Struktur des gesamten Nahverkehrsraums differenziert zu betrachten. Während im Stadtverkehr Rostock, in den Stadtverkehren des Landkreises, im Stadt-Umland-Verkehr Rostock und im SPNV-Netz zum Erreichen des Gesamtzieles eine wesentliche, gegenüber dem Wert für den Gesamttraum überdurchschnittliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils zu verfolgen ist, wird in den peripheren Räumen – im Kontext mit der Sicherung der Daseinsvorsorge – die Stabilisierung des heute erreichten Anteils bzw. das Verhindern eines merklichen Rückgangs im Mittelpunkt stehen.

Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale, eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit **Differenzierung des ÖV-Systems** in drei Stufen vorgesehen.

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage

- Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehr sowie radiale Achsen²⁰ aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (insbesondere SPNV)

In der Systemstufe 1 wird eine ÖV-Qualität vorgesehen, welche mit dem MIV realistisch konkurrenzfähig ist und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend abdecken kann. Dadurch kann durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖV eine Entlastung vom MIV ermöglicht werden.

²⁰ Mit „Achsen“ sind hier verkehrliche Achsen und ausdrücklich nicht raumordnerische Achsen gemeint.

Die Stärkung folgender Qualitäten steht im Mittelpunkt:

- SPNV: Reisezeit und Vertaktung,
- Straßenbahn: dichter Takt und Reisezeit,
- Regionale (hochwertige) Hauptbuslinien: dichter Takt und Reisezeit.

Da in den genannten Bereichen die negativen Auswirkungen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, ist der ÖV hier planerisch konsequent gegenüber dem MIV zu bevorzugen.

Seite | 31

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage

- Mittelzentren, Hauptachsen innerhalb des Landkreises Rostock (insbesondere in Ausrichtung auf die Mittelzentren), nicht zur Stufe 1 gehörende Achsen mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Rostock, periphere Randbereiche im Stadtgebiet Rostock

In den Relationen, Achsen und Gebieten der Stufe 2 soll ein ÖPNV angeboten werden, der hinsichtlich seiner Attraktivität gegenüber dem MIV eine (für den Nutzer wahrnehmbare) Mobilitätsalternative darstellt. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive Erreichbarkeit der Mittelzentren, deren Verbindung untereinander und die Stadtverkehre in den Mittelzentren.

Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

- ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete)

Aufgrund der geringeren Personenverkehrsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier nur ein ÖPNV-Grundangebot (ggf. auch bedarfsgesteuert) vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV realistischerweise nicht konkurrenzfähig sein kann.

Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!

Das ÖV-System im Nahverkehrsraum ist in Ausrichtung auf die in Leitsatz 2 dargestellte Differenzierung als integriertes und hierarchisch abgestuftes Netz mit differenzierten Verkehrsaufgaben zu stärken und weiterzuentwickeln (siehe Abbildung 2).

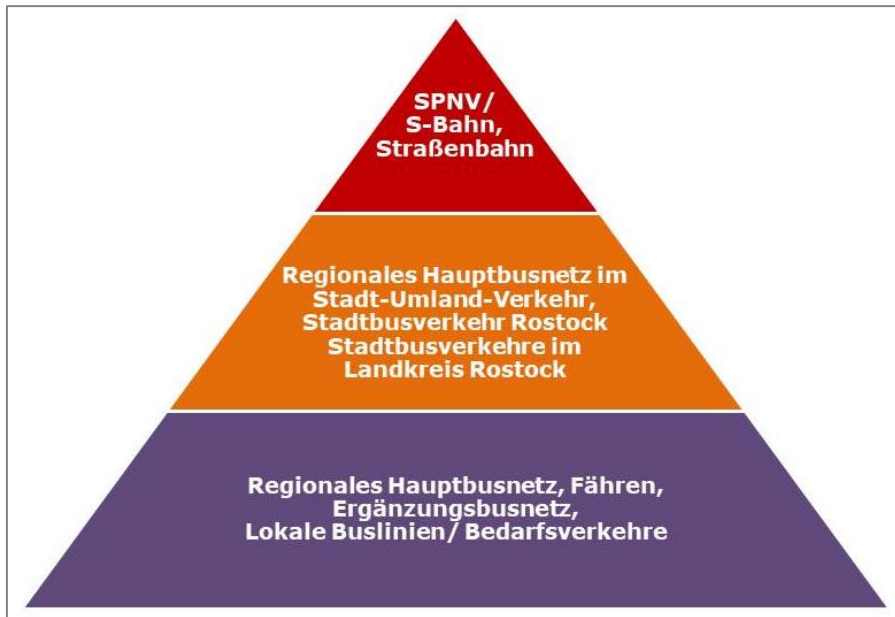


Abbildung 2: Hierarchie des ÖV-Systems im Nahverkehrsraum

Die Systemvorteile des schienengebundenen Verkehrs (SPNV und Straßenbahn) sind für die leistungsfähige, schnelle und komfortable Beförderung der Fahrgäste umfassend zu nutzen. Die Verknüpfungen zwischen den Angebotsebenen sind unter Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich zu gestalten. Nahverkehrsraum-übergreifende Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen und, wo sinnvoll, in Abstimmung mit den Nachbareaufgabenträgern auszubauen. Der Busbahnhof am Hauptbahnhof in Rostock ist in seiner Funktion als Verknüpfungspunkt des regionalen und städtischen ÖPNV zum Fernverkehr und SPNV zu sichern und zu stärken.

Leitsatz 4: ÖPNV räumlich differenziert in Ausrichtung auf die unterschiedlichen, auch gegensätzlichen Potenziale und Bedarfe entwickeln!

Entsprechend der in den Leitsätzen 2 und 3 formulierten Hierarchisierung des ÖV-Systems ist eine räumlich differenzierte Schwerpunktsetzung in der Entwicklung des ÖPNV-System erforderlich.

Leitsatz 4.1: Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Leistungsfähigkeit des ÖPNV sichern und Stadtentwicklung flankieren!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist zum Erreichen der Zielsetzungen die verkehrliche Wirksamkeit des Straßenbahnsystems weiter zu verbessern. Im Kontext dieser Zielsetzung ist ein regelmäßiger Abgleich zu technologischen Weiterentwicklungen von ÖPNV-Systemen vorzunehmen und entsprechend der Nahverkehrsplanung anzupassen.

Dabei soll der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock auf 20 % anvisiert werden.

Im Mittelpunkt stehen folgende Ziele und Grundsätze:

- **Priorität hat die Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems.** Unter „Leistungsfähigkeit“ werden insbesondere die Kriterien
 - Beförderungskapazitäten (Fahrzeuggröße und Taktdichte)
 - gesamte Tür-zu-Tür-Reisezeit zwischen Start und Ziel
 - Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systemsverstanden.
- Die Straßenbahn ist in der Entwicklung der Verkehrssysteme gegenüber dem MIV zu bevorzugen.
- Eine besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, bei der Entwicklung neuer, potenzialstarker Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu, um frühzeitig in diesen Gebieten das Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV gestalten zu können.
- Der vorsorgende Erhalt der Straßenbahn-Infrastrukturen hat weitgehend Investitionsvorrang vor dem Netzausbau. Bei Neubaustrecken in neue Stadtteile ist eine Abwägung dieses Grundsatzes vorzunehmen.
- Die Stadtverkehrsfunktion der S-Bahn und der Regionalbahn ist durch die Einrichtung von weiteren Haltepunkten zu stärken.
- Die Hauptlinien im Busnetz, die in ihrer Verkehrsfunktion und ihren Nachfragepotenzialen einer Straßenbahnverbindung nahekommen, sind als höherwertige Buslinien zu entwickeln.
- Im Stadtgebiet sind weitere Tangentiallinien zur Schaffung neuer Direktverbindungen zu prüfen.
- Der ÖPNV ist, unter Beachtung der in der Tourismuskonzeption 2022 verankerten Handlungsschwerpunkte, verstärkt auf die Tourismusbelange auszurichten.

Leitsatz 4.2: Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler sichern und ausbauen!

Der Stadt-Umland-Verkehr Rostock soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen. Im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung ist der Ausbau von Hauptbuslinien mit erkennbaren Wachstumspotenzialen als wahrnehmbares Qualitätsprodukt zu forcieren.

An den SPNV-Zugangsstellen sind Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Angebote sowie an den Hauptbuslinien Bike-and-Ride-Angebote angebotsorientiert auszubauen bzw. zu errichten. Vorzusehen sind nutzerfreundliche und leistungsfähige Anlagen in möglichst optimaler Lagegunst zu den ÖV-Angeboten.

Leitsatz 4.3: Im Landkreis räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern!

Im Gebiet des Landkreises Rostock kann der ÖPNV aufgrund der heterogenen Struktur, im aktuellen Finanzierungsrahmen des Landkreises, nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden. Aus diesem Grund ist hier eine differenzierte Ausgestaltung des ÖPNV erforderlich.

- Auf Korridoren mit hohen und sehr hohen Fahrgastpotenzialen soll ein angebotsorientierter und nutzergerechter Ausbau der Bedienung erfolgen (Taktverkehr, Ausdehnung Betriebszeiten usw.). Die bisher priorisierten Anforderungen des Schulverkehrs sind gegenüber den Anforderungen an eine transparente Angebotsgestaltung (Taktfahrplan, einheitliche Linienführungen) zukünftig verstärkt abzuwägen. Auf den Hauptbusachsen sind die Anforderungen der Transparenz zu präferieren.
- An den im Landkreisgebiet definierten Verknüpfungspunkten sind die Netzebenen (siehe Leitsatz 3) untereinander zu vernetzen. Hier sind insbesondere attraktive Übergänge zu den ÖV-Angeboten der Systemstufe 1 (Leitsatz 2), welche schnelle, leistungsstarke und komfortable Verbindungen in das Oberzentrum herstellen, zu sichern. Die Verknüpfungspunkte sollen perspektivisch als Mobilitätsstationen entwickelt werden (siehe auch Leitsatz 6).
- In Teilräumen mit geringerer Nachfrage außerhalb der Schülerbeförderung sind sinnvolle nutzergerechte und wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Angebote vorzusehen und ggf. durch Anpassung des Liniennetzes neue Anreize zu schaffen.
- In Teilräumen mit sehr geringer Nachfrage (Schulverkehrsanteil >90 %) ist ein Grundangebot außerhalb der Schülerbeförderung anzubieten. Der Landkreis Rostock unterstützt als zuständige Behörde in diesen Räumen verstärkt ergänzende Angebote auf ehrenamtlicher oder genossenschaftlicher Basis.
- In den Tourismusschwerpunkten sollen die Touristen verstärkt als Fahrgastpotenzial berücksichtigt und bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes integriert betrachtet werden. Dabei sind die besonderen Anforderungen der Nutzergruppe (z. B. Kurkartennutzung, umfangreiche Informationsbereitstellung oder die Mitnahme von Fahrrädern) zu beachten.

Leitsatz 5: Barrierefreiheit herstellen!

Als langfristig angelegte und kontinuierlich zu verfolgende Zielsetzung wird die Schaffung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ formuliert.

- Von diesen Maßnahmen partizipieren alle Fahrgäste („Design für alle“).
- Der Planungsanspruch ist die Gewährleistung durchgängiger, lückenloser und barrierefreier Mobilitätsketten, flankiert durch barrierefreie Informationsketten.

- Die weitgehend flächendeckende Umsetzung soll mit Priorisierung nachfrage-starker bzw. bedeutsamer Haltestellen verfolgt werden (unter Beachtung fest-gelegter Ausnahmetatbestände).
- Die Umsetzung erfolgt mit dem aktuellen Stand der Technik. Planerische Grund-lage für die Haltestellengestaltung sind die Richtzeichnungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. das Haltestellenkonzept im Landkreis Rostock.

Leitsatz 6: Die infrastrukturelle und digitale Vernetzung mit den an-deren Verkehrsträgern ausbauen und ergänzende öffentliche Mobili-tätsangebote stärken!

Die Vernetzung des ÖV mit den anderen Verkehrsarten ist weiter auszubauen. Dazu sind sog. „intermodale Verknüpfungen“, wie Bike-and-Ride und/ oder Park-and-Ride, an den verkehrsbedeutsamen Schnittstellen bereitzustellen. Der Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten soll als strategischer Ansatz möglichst nah am Wohnort der Fahrgäste/ Pendler verfolgt werden (d.h. außerhalb des Stadtgebietes Rostock).

Die auf die inter- und multimodale Mobilität ausgerichteten (öffentlichen) Mobili-tätsangebote, wie Carsharing und Fahrradausleihsysteme, sollen (bei ausreichen-dem Potenzial und Wirtschaftlichkeit) an den dafür definierten Verknüpfungspun-ten als Mobilitätsstationen angeboten werden. Hierbei ist zu beachten, dass der Er-folg solcher Angebote sehr stark vom Erreichen eines Netzcharakters anstelle von (isolierten) Einzellösungen abhängig ist.

Die Digitalisierung ist, unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Kriterien, bestmöglich zu nutzen. Der Verkehrsverbund in der Regiopoleregion Rostock soll in diesem Kon-text, um die Netzwirksamkeit von ergänzenden öffentlichen Mobilitätsangeboten etablieren und sichern zu können, konsequent zu einem „Mobilitätsverbund“ weiter-entwickelt werden. Er soll als „Mobilitätsplattform“ neben dem ÖV-Angebot als Kernaufgabe umfassend die Bereitstellung (Betrieb ggf. durch Dritte) und Buchung aller inter- und multimodalen Mobilitätsangebote „aus einer Hand“ organisieren. Die Verkehrsunternehmen sollen sich in diesem Kontext zu integrierten Mobilitäts-dienstleistern weiterentwickeln.

Leitsatz 7: Erfüllung der globalen und lokalen Umweltziele unter-stützen!

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind im Interesse der Umsetzung der von Bürgerschaft beschlossenen umweltpolitischen Zielvorgaben, wie dem „Master-plan 100 % Klimaschutz“ und den Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen, die vom Verkehr ausgehenden Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen zu minimieren. . Der ÖPNV soll insbesondere in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie auf den Hauptachsen in Richtung des Oberzentrums signifikante, messbare Anteile des MIV und auch Neuverkehre übernehmen.

Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu berücksichtigen. Dem elektrifizierten SPNV

und der Straßenbahn sind als Bestandteil der „E-Mobilität“ eine besondere Bedeutung beizumessen.

Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik“ und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen. Sobald ausreichend belastbare Erfahrungen und Erkenntnisse zu den realisierungsfähigen Technologien und den Realisierungsrandbedingungen vorliegen, ist eine Grundsatzstrategie differenziert in Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehre Rostock und Regional- und Stadtverkehre im Landkreis Rostock zur nachhaltigen Umsetzung und Finanzierung zu entwickeln und zu beschließen.

Leitsatz 8: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan zwingend wirkungsvoll verzahnen!

Eine ÖPNV-orientierte Siedlungspolitik unterstützt die Wirkung des ÖV und verbessert seine Marktchancen (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich von SPNV-Haltestellen oder an Straßenbahnachsen).

Um bereits in der Entwicklungsphase das Mobilitätsverhalten positiv zugunsten des ÖPNV beeinflussen zu können, müssen neue Siedlungs- und Nutzungsentwicklungen, insbesondere im Rostocker Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland des Oberzentrums, frühzeitig an das ÖV-System angebunden werden.

Leitsatz 9: Reisezeiten merklich verkürzen!

Die zur Systemstufe 1 (siehe Leitsatz 2) gehörenden ÖPNV-Achsen sind mit ganzheitlich angelegten Beschleunigungsprogrammen in ihrer Qualität, insbesondere hinsichtlich Reisezeit und Pünktlichkeit, zu verbessern.

Die im MOPZ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgesehene weitere ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf 25 km/h, erfordert die Bevorrechtigung des ÖPNV. Bei der Gestaltung der Verkehrsabläufe in den Kreuzungsbereichen sind die Abläufe insgesamt, speziell die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die im MOPZ definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten mit LSA für den ÖPNV (Orientierungswerte) sind zum Erreichen des Zielwertes konsequent einzuhalten.

Leitsatz 10: Finanzierung zum Erreichen der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele sichern und verstärken!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und im Stadt-Umland-Verkehr Rostock sind absehbar zusätzliche Finanzierungen erforderlich, damit der ÖPNV seinen erwarteten Beitrag zum Erfüllen der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Ziele leisten und die absehbare Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zielführend flankieren kann.

Seite | 37

Für die Finanzierung des ÖPNV sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Dafür werden nachfolgende Grundsätze formuliert.

- Zusätzliche Finanzierungen sind prioritär für den Ausbau der Bedienungsangebote und für die Infrastruktur vorzusehen. Diese sollen einen signifikanten Nutzen für den Fahrgast generieren, d.h. für die Schaffung der Barrierefreiheit, für den Netzausbau sowie für den Erhalt der Funktionsfähigkeit eingesetzt werden. Im Maßnahme- und Handlungskonzept sind Vorschläge zu erarbeiten, die eine Stabilität der Ticketpreise anstreben und strategisch auch Preissenkungen nicht ausschließen.
- Zu berücksichtigen sind ausreichende Finanzierungsmittel für die allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV (Stichwort: Dynamisierung der Mittel).
- Die Handlungsmöglichkeiten zum Ausbau der Beförderungskapazitäten infolge von Nachfragesteigerungen sind frühzeitig bzgl. der Kostenwirksamkeit zu bewerten.

Die Weiterentwicklung des ÖV-Systems und dessen Finanzierung ist konsequent am Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten. Priorität haben Maßnahmen mit optimalem Nutzen-Kosten-Effekt zum Erreichen der formulierten Zielsetzungen.

6 Grundsätze und Leitlinien zur Schaffung der „Vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV

6.1 Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist auf die Nutzergruppen der Rollstuhlnutzenden sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Um allen Nutzergruppen des ÖPNV gerecht zu werden, muss das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV jedoch weiter gefasst werden. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG, § 4; siehe auch Kapitel 1.4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Menschen, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)²¹.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren

- Auffindbarkeit,
- Zugänglichkeit und
- Nutzbarkeit

des ÖPNV in der allgemein üblichen Art und Weise zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.08.2021 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP (siehe auch Kapitel 1.2).

²¹ vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Der NVP muss mit den im PBefG geregelten gesetzlichen Vorgaben die zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen. Er muss daher aufzeigen

- in welchen Zeiträumen bzw. nach welcher Priorisierung die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll und
- wo aus welchen Gründen die Barrierefreiheit als Ausnahme noch nicht erreicht werden kann.

Zu beachten ist, dass die Aufgabenträger gemäß PBefG vordergründig für die Planung (Planungsgebot), nicht aber unmittelbar für die Umsetzung der „vollständigen Barrierefreiheit“ zuständig sind. Aus dem NVP ergibt sich kein subjektiver Anspruch zur Umsetzung von Maßnahmen.²²

Der Gesetzgeber hat im PBefG keine (neue) fachliche Qualität für Barrierefreiheit definiert. „Barrierefreiheit“ bleibt ein Prozess und wird sich auch in Zukunft mit dem Stand der Technik weiter entwickeln²³. Die Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ ist auch immer ein planerischer Kompromiss der verschiedenen Anforderungen der unterschiedlich mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (siehe Kapitel 6.3). Der Anspruch ist somit, ein Optimum für möglichst viele Menschen zu erreichen. Eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne einer absoluten Freiheit von Hemmnissen für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen ist dagegen auf absehbare Zeit (noch) nicht möglich. Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzergruppen mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen.

Die Herstellung und Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV umfasst ausdrücklich nicht nur die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern weitere Handlungsfelder (siehe Abbildung 3).

²² siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

²³ ebenda



Abbildung 3: Handlungsfelder zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit

Im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind für die Umsetzung im straßengebundenen ÖPNV in der städtischen Aufgabenträgerschaft (Stadtverkehr) in den genannten sechs Handlungsfeldern zuständig:

- **Handlungsfeld „Haltestellen – Straßenbahn“:** RSAG (die Steuerung erfolgt durch den Aufgabenträger über Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA))
- **Handlungsfeld „Haltestellen – Bus“:** unterschiedliche Zuständigkeiten:
 - für die bauliche Ausführung die Straßenbaulastträger (i. d. R. Stadt Rostock, d. h. Stadt gleichzeitig Aufgabenträger und Straßenbaulastträger; einzelne Haltestellen Land Mecklenburg-Vorpommern, RSAG und Dritte)
 - für die Ausstattung mit Fahrgastinformationen die Verkehrsunternehmen im Auftrag des Aufgabenträgers
 - für die Wartehallen eine Außenwerbefirma
- **Handlungsfeld „Fahrzeuge“:** RSAG (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)
- **Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“:** RSAG (die Steuerung erfolgt durch Aufgabenträger über den ÖDA) sowie der Verkehrsverbund Warnow (VWV)
- **Handlungsfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“:** die RSAG (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA) sowie bei den Haltestellen die Straßenbaulastträger und die Ordnungsbehörde
- **Handlungsfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“:** die RSAG (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)

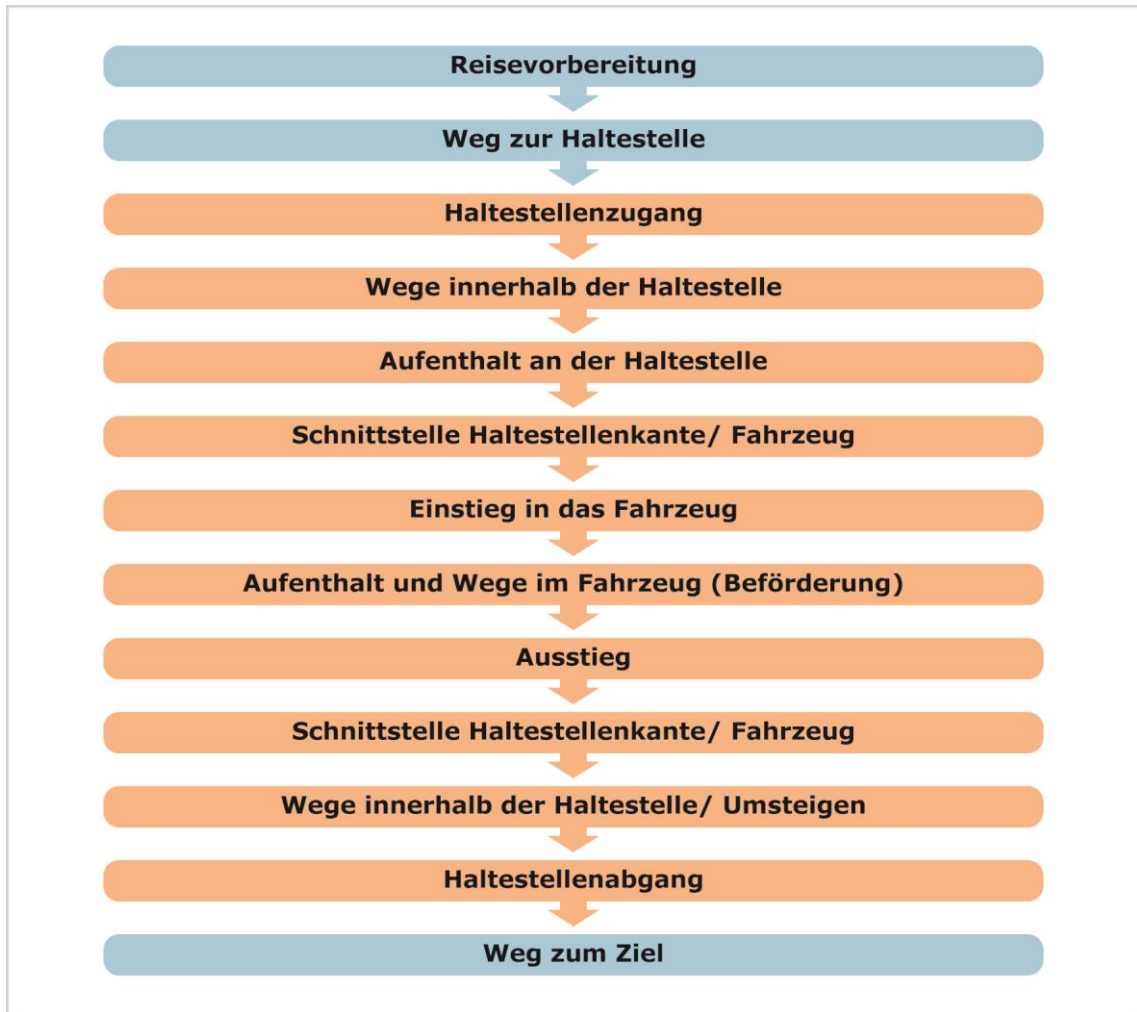
- **Handlungsfeld „Service/ Trainingsangebote“**: die RSAG (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)

Im Landkreis Rostock bestehen folgende Zuständigkeiten:

- **Handlungsfeld „Haltestellen“**: unterschiedliche Zuständigkeiten:
 - für die bauliche Ausführung die Straßenbulasträger (überwiegend Städte und Gemeinden, tlw. auch Landkreis, Land und Bund sowie Dritte)
 - für die Ausstattung mit Fahrgastinformationen rebus
- **Handlungsfeld „Fahrzeuge“**: rebus (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)
- **Handlungsfeld „Fahrgastinformation/ Vertrieb“**: rebus (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA) sowie der Verkehrsverbund Warnow (VVW)
- **Handlungsfeld „Betrieb/ Unterhaltung/ Störfallmanagement“**: rebus (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA) sowie bei den Haltestellen die Straßenbulasträger und die Ordnungsbehörden
- **Handlungsfeld „Fähigkeiten und Kenntnisse Personal“**: rebus (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)
- **Handlungsfeld „Service/ Trainingsangebote“**: rebus (Steuerung durch Aufgabenträger über ÖDA)

6.2 Sicherstellung barrierefreier Wegeketten

Die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird nur vollständig sichergestellt, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist, von der Reisevorbereitung am Startpunkt (z. B. Fahrgastinformation zu Hause) bis Ankunft am Zielpunkt (siehe Abbildung 4).



Kästchen in Orange: Abschnitte der Wegekette im Regelungsbereich des NVP

Abbildung 4: Mobilitätskette im ÖPNV²⁴

²⁴ eigene Darstellung Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult nach: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

6.3 Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, teilweise sogar gegensätzlich sein. Die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV hat sich vor diesem Hintergrund am Prinzip des „universellen Designs“ zu orientieren. Das bedeutet, die Infrastrukturen und Informationen sollen von allen Fahrgästen möglichst weitgehend ohne eigene Anpassung oder ein spezielles Design genutzt werden können. Weder Gesamtlösungen noch Einzellösungen dürfen zugunsten einzelner Personengruppen optimiert werden, wenn dies zu merklichen Nutzungsnachteilen für andere Fahrgäste führt²⁵.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Anforderungen, die bei der Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Optimalfall zu beachten sind, dargestellt. Im Einzelfall ist zu entscheiden, welche Anforderungen im Kontext mit dem Prinzip des „universellen Designs“ prioritär zu berücksichtigen sind.

²⁵ VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012.

Tabelle 3: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen (in fett besonders prägende Merkmale)

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung ²⁶	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe ²⁷
<p>Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
<p>Blinde und sehbehinderte Personen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeigtüren

²⁶ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

²⁷ nach:
ebenda;
Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>)
VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“²⁸)
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleicher, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahr-scheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, nahezu stufenfreie und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Aufzügen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Schwerhörige bzw. gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise

²⁸ Die Anforderung der barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV erfordert eine Informationsübermittlung, die mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten anspricht.

Nutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • leichtgängige Benutzbarkeit von Bedienelementen • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen • Erreichbarkeit/ Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltungsmöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Aufzügen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen²⁹ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen³⁰)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Aufzügen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache/ Schrift

Neben den in Tabelle 3 aufgeführten Mobilitätsbeeinträchtigungen im engeren Sinne können weitere ÖPNV-Nutzende als „mobilitätseingeschränkt“ im weiteren Sinne

²⁹ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

des Begriffs eingeschätzt werden, denen die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV die Nutzbarkeit wesentlich erleichtert, z. B.:

- ältere Personen,
- Fahrgäste mit Gepäck,
- Fahrgäste mit Kinderwagen,
- Fahrgäste mit Fahrrädern,
- Fahrgäste mit Einkaufstrolleys,
- Schwangere,
- ortsunkundige Personen und
- Personen mit temporären Einschränkungen (z. B. nach Operationen).

6.4 Leitlinien der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV

Mit den nachfolgend beschriebenen „Leitlinien“ legen die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock gemeinsam fest, welche Zielsetzungen sie selbst bei der Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV verfolgen und welche Grundsätze sie dabei anzuwenden beabsichtigen. Die „Leitlinien“ werden dabei als „bestimmende Grundregeln“ für das eigene Handeln und als richtungweisende Handlungsorientierung für die Realisierung durch Dritte, z.B. die RSAG oder die rebus, verstanden.

Die beiden Aufgabenträger verfolgen als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen „**vollständig barrierefreien ÖPNV**“. Zu diesem Personenkreis gehören ausdrücklich auch Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen gilt es die Zielsetzung kontinuierlich und sukzessive

- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs,
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten (insbesondere mit den zuständigen Behindertenbeauftragten),
- im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und
- unter Beachtung der technischen Standards

zu erreichen.

³⁰ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

Grundlage für die Zielerreichung bilden hierzu die im NVP festgelegten Anforderungen für die in Abbildung 3 dargestellten sechs Handlungsfelder (jeweils als Anforderungen an eine Optimallösung³¹).

Das politisch vom Gesetzgeber im PBefG für Ende 2021 formulierte Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ konnte im Stadtgebiet Rostock und im Landkreisgebiet, insbesondere im Haltestellenausbau, unter den bisherigen Rahmenbedingungen mit den eingeschränkten Finanz- und Personalressourcen nicht erreicht werden.

Zu beachten ist, dass im Stadtgebiet Rostock seit vielen Jahren großer Wert auf die barrierefreie Gestaltung³² des ÖPNV gelegt wird. Die Schnittstelle Haltestelle/ Fahrzeug ist im Straßenbahnnetz seit Längerem für Rollstuhlnutzende (auch noch nach heutigen Maßstäben) barrierefrei. Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgte dabei jedoch nach dem jeweils (damals) aktuellen „Stand der Technik“. Ältere Anlagen und Fahrzeuge entsprechen somit nach einigen Jahren häufig nicht mehr dem „Stand der Technik“. In Rostock zeigen deshalb viele Haltestellen Schwachstellen hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit, da ihre Gestaltung und Ausstattung nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen. Weiterhin spielt für die Zielerreichung eine Rolle, dass in früheren Jahren bei der Infrastrukturgestaltung einige Mobilitätseinschränkungen nicht unmittelbar im Fokus standen und deren Belange damals auch nicht immer umfassend beachtet wurden. Aus diesem Grund besteht an nicht wenigen Haltestellen, die auf den ersten Blick „behindertengerecht“ erscheinen, ein Handlungsbedarf zur Schaffung der hier im NVP neu angestrebten „vollständigen Barrierefreiheit“.

Folgende Leitlinien zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ werden von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dem Landkreis Rostock formuliert.

³¹ Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt stets nach dem jeweils aktuellen „Stand der Technik“, es handelt sich dann um die jeweilige Optimallösung. Mit der Weiterentwicklung des „Standes der Technik“ kann eine Anlage bzw. ein Fahrzeug den Status der Optimallösung verlieren. Insbesondere ältere Anlagen und Fahrzeugen entsprechen nach einigen Jahren nicht mehr den „Stand der Technik“. Die hier gemeinte „Optimallösung“ gilt somit grundsätzlich für Neubeschaffungen bzw. Neu- und Umbauten.

³² früher als „behindertengerecht“ bezeichnet und mit anderen Standards nach dem damaligen „Stand der Technik“ ausgebaut

1. Strategisches Ziel ist die Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock verfolgen in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich als Aufgabenträger³³ langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Die Erreichung des Ziels ist langfristig angelegt und soll kontinuierlich und ohne vermeidbare Verzögerungen erreicht werden. Hiermit verbunden ist die Schaffung und Sicherung

- einer barrierefreien Auffindbarkeit, eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit,
- für alle Benutzergruppen,
- entsprechend dem aktuellen „Stand der Technik“,
- mit einer weitgehend flächendeckenden Gewährleistung im Stadtgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für die Mobilität von Mobilitätseingeschränkten),
- flankiert mit barrierefreien Informationsketten.

2. Maßnahmen zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV dienen allen Fahrgästen („Design für alle“)

Die Schaffung eines barrierefreien ÖPNV beinhaltet mit dem Anspruch „Design für alle“ einen Gestaltungsprozess, welcher die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für möglichst alle Fahrgäste verbessert. Vorzusehen ist an den jeweiligen Infrastrukturen eine umfassende Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen und dass die jeweilige Maßnahme nicht zu wesentlichen Nachteilen für eine andere Nutzergruppe führt.

Die konsequente Schaffung der „Barrierefreiheit für Alle“ wird an den jeweiligen Infrastrukturen in diesem Kontext als längerfristiger Prozess verstanden. Aufgrund unterschiedlicher und tlw. widersprüchlicher Nutzungsanforderungen sind barrierefreie Lösungen meist auch als Kompromiss zwischen den Bedürfnissen verschiedener Nutzergruppen zu entwickeln. Es wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass der „Stand der Technik“ ggf. für einzelne Mobilitätsbeeinträchtigungen aktuell keine optimale Lösung ermöglicht, jedoch unabhängig davon die grundsätzliche Zielsetzung verfolgt wird³⁴. Bei Zielkonflikten zwischen den Anforderungen der Barrierefreiheit und anderen Nutzungsansprüchen sollen kreative, wirkungsvolle Kompromisslösungen angestrebt werden.

³³ Der Landkreis Rostock ist in seiner Funktion als Aufgabenträger nicht für die Umsetzung der Barrierefreiheit an den Haltestellen zuständig. Die Zuständigkeit liegt hier bei den Straßenbaulastträgern.

³⁴ siehe: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG; Handreichung, erstellt durch eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, September 2014.

3. Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten als Planungsanspruch

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten (siehe Abbildung 4) inkl. der zugehörigen Informationsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten. Die außerhalb des unmittelbaren Regelungsbereichs des NVP liegenden Abschnitte der Mobilitätsketten (insbesondere Fußwege zu/ von den Haltestellen) sind bei allen Planungen und Vorhaben zu berücksichtigen und Abstimmungen mit den betroffenen Maßnahmenträgern zur Schaffung barrierefreier Lösungen zu treffen. ÖPNV-Anlagen, -Fahrzeuge und -Angebote, die noch nicht barrierefrei auffindbar, zugänglich und/ oder nutzbar sind, müssen für die Betroffenen über eine Informationsquelle (z. B. VMV-Website oder landesweite Plattform) identifizierbar sein, damit diese Barrieren bereits vor Fahrtantritt als nicht barrierefrei erkennbar sind (z. B. Infos in der Fahrtauskunft oder auf der Homepage; sukzessive Realisierung des Grundsatzes entsprechend der technischen Machbarkeit). Zum „Umgehen“ von Barrieren sind barrierefreie Alternativlösungen zu kommunizieren (z.B. Wegweisung in und an den Verkehrsanlagen mit (auch längeren) barrierefreien Wegen).

4. Umsetzung mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen

Der Fokus des Infrastrukturausbaus liegt auf Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung und/ oder im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Prioritätenbildung und die Kategorisierung der Haltestellen erfolgt mit einem Punktesystem im jeweiligen Haltestellenkataster der beiden Aufgabenträger. Die konkrete Festlegung der Kriterien obliegt den beiden Aufgabenträgern in ihrem Wirkungsbereich.

5. Umsetzung mit regelmäßigem Abgleich der Prioritätenbildung mit den Straßenausbauprogrammen

Die Prioritätenreihung der Aufgabenträger zum Haltestellenumbau (siehe Leitlinie 5) ist regelmäßig/ turnusmäßig einer Revision zu unterziehen und mit dem festgestellten Straßenerneuerungsbedarf/ anstehenden Baumaßnahmen abzugleichen. Bei der Realisierung der Barrierefreiheit an Haltestellen ist eine höchstmögliche Flexibilität im Kontext mit anstehenden Tiefbaumaßnahmen zu gewährleisten. Haltestellen mit geringerer Priorität können ggf. bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen vorgezogen werden. Die mehrjährig anzulegende **Umsetzungsliste** ist ebenfalls einer turnusmäßigen Revision zu unterziehen.

6. Buskap bzw. Fahrbahnrandhaltestelle als Regelanwendung für barrierefreie Haltestellen zu bevorzugen

Haltestellenformen, deren Kante spaltarm³⁵ anfahrbar ist (Buskaps und Fahrbahnrandhaltestellen), sind in der Anwendung zu bevorzugen, da sie eine optimale Barrierefreiheit gewährleisten (siehe Exkurs).

³⁵ „spaltarm“ im Sinne der Barrierefreiheit: Restspalt < 5 cm; als „spaltfrei“ gilt ein Restspalt < 3 cm

Vorhandene Busbuchten sind, wenn diese baulich zu kurz für eine spaltarme Anfahrbare ausgebildet sind, insbesondere an den nachfragestarken Haltestellen sukzessive als Buskap/ Fahrbahnrandhaltestelle oder mit normgerechter Länge umzubauen. Busbuchten sollen als Neubau bzw. Umbau aus Sicht der Barrierefreiheit nur noch an Hauptverkehrsstraßen mit sehr hoher Verkehrsbelastung und/ oder Geschwindigkeiten von über 50 km/h vorgesehen werden und sind normgerecht auszuführen.

Exkurs: Busbucht/ Anfahrbare der Haltestellen

Busbuchten haben hinsichtlich der Herstellung der barrierefreien Nutzbarkeit einige Nachteile ggü. Fahrbahnrandhaltestellen. Busbuchten müssen bspw. für Standardlinienbusse eine Regellänge von mindestens 88,70 m aufweisen, um eine parallele, spaltarme Anfahrt an den Bordstein ermöglichen zu können. In der Praxis sind die Buchten häufig wesentlich kürzer und/ oder die nutzbare Länge wird durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge noch verkürzt. In der Folge können die Busse fahrdynamisch nicht optimal die Kante anfahren und die Fahrgäste müssen Spalte von deutlich über 10 cm überwinden.



Abbildung 5: Spaltbildung am Einstieg bei nicht optimaler Anfahrbare der Haltestelle

Busbuchten besitzen mit ihrer Regellänge und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren Platzbedarf als andere Haltestellentypen. Ihre Baukosten liegen wesentlich oberhalb von Buskaps/ Fahrbahnrandhaltestellen. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen Busbuchten schlechtere Ergebnisse. Untersuchungen belegen, dass im Vergleich der Haltestellentypen Haltestellen am Fahrbahnrand (einschließlich Kaplösungen) am sichersten sind³⁶. Weitere Nachteile besitzen Busbuchten hinsichtlich der Fahrdynamik und bezüglich des Winterdienstes (höherer Aufwand zum Freimachen nach Schneefall).

³⁶ siehe: BAIER, R., BENTHAUS, D., KLEMP, A., SCHÄFER, K.-H., MAIER, R., ENKE, M., SCHÜLLER, H.: (2007): Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 190, Bergisch Gladbach

7. Anforderung „Barrierefreiheit“ erfordert konsequente Absicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit der Infrastruktur im laufenden Betrieb

Die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV wird nicht nur durch die Schaffung baulicher und technischer Voraussetzungen alleine gewährleistet, sondern ist durch

- eine regelmäßige Reinigung,
- eine turnusmäßige Wartung,
- eine unverzügliche Schadensbeseitigung (insbesondere Aufzüge) und
- einen ausreichenden Winterdienst zu sichern.

Die Zuständigkeit für Reinigung, Wartung, Schadensbeseitigung und Winterdienst ist, soweit noch nicht erfolgt, bei den beiden Aufgabenträgern in ihrem Nahverkehrsraum operativ festzulegen.

8. Festlegung von allgemeinen Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“

Die Zielvorgabe des PBefG (Schaffung der Barrierefreiheit bis Ende 2021) erfordert, vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen und personellen Ressourcen, die Festlegung von (ggf. auch vorläufigen) Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“. Die festgelegten Ausnahmen müssen nachvollziehbar begründet sein.

Ausnahmen sind insbesondere in Erwägung zu ziehen:

- bei problematischen örtlichen Gegebenheiten,
- längeren Fristen für Planung der Maßnahmen bzw. Beschaffung der Fahrzeuge,
- unverhältnismäßig hohen Kosten im Einzelfall,
- (aktuell noch) fehlenden technischen Lösungen für die Schaffung der Barrierefreiheit.

Die Festlegung von Ausnahmen von der Barrierefreiheit erfolgt:

- für alle Mobilitätseinschränkungen
- oder auch eingeschränkt für einzelne Nutzergruppen (z. B. Rollstuhlnutzende)

Eine allgemeine Ausnahme von der Barrierefreiheit an Haltestellen kann festgesetzt werden, wenn als Ausnahmetatbestand:

- die Verkehrsbedeutung sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulkarwerktag; keine Einrichtung für Mobilitätseingeschränkte im Nahbereich)³⁷,

³⁷ gilt nicht für den Landkreis Rostock: Für den Landkreis Rostock hinaus werden gemäß eines sich in Erstellung befindenden Haltestellenkonzeptes (siehe Abschnitt 6.5.2.) zusätzlich diverse Kriterien in einer Nutzwertanalyse betrachtet. Eine allgemeine Ausnahme von der Barrierefreiheit an Haltestellen im Landkreis Rostock kann erfolgen, wenn die Verkehrsbedeutung der Haltestelle gemäß Definition durch das Haltestellenkonzept auf Grundlage mehrerer Kriterien als gering einzuschätzen ist.

- wenn Anbindung an das Umfeld nicht barrierefrei (für einzelne Nutzergruppen) herstellbar ist,
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden
- oder es sich um Haltestellen im Probe- oder Baustellenbetrieb handelt.

6.5 Umsetzung des Haltestellenausbaus

6.5.1 Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Schlüsselstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist in Rostock der Ausbau der Haltestellen. Das Tempo beim Ausbau der Haltestellen wird maßgebend von vier Randbedingungen bestimmt:

- städtische Haushaltsmittel auch bei Kofinanzierung der Haltestellenförderung,
- personelle Ressourcen in der Stadtverwaltung zur Planung und Bauleitung der auszubauenden Haltestellen,
- Ressourcen bei den am Markt agierenden Baufirmen
- und Beeinträchtigung des städtischen Baugeschehens.

In den letzten fünf Jahren wurden in Rostock pro Jahr durchschnittlich vier Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut. In der weiteren Ressourcenplanung ist auch der Aufwand für die erforderliche Instandsetzung und auch für die Erneuerung bereits umgebauter Haltestellen zu berücksichtigen. Das langfristig angelegte Ziel eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Haltestellenausbau wird mit dem bisherigen Tempo erst weit nach dem Jahr 2100 erreichbar sein. Zur schnelleren Zielerfüllung bedarf es einer wesentlichen Aufstockung der finanziellen und der personellen Ausstattung!

Der Haltestellenausbau bedarf eines strategischen Instruments, damit eine kontinuierliche und systematische Umsetzung gesichert werden kann. Dazu werden zwei Teilinstrumente eingeführt:

- **Prioritätenliste:** gutachterlich erstellte und mit transparenten, anerkannten Kriterien durchgeführte Bewertung des „Handlungsbedarfes zur Schaffung der Barrierefreiheit“ an allen Haltestellen.
- **Umsetzungsliste:** von der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstellte und gepflegte Liste der zeitlichen Einordnung des konkreten Umbaus der Haltestellen (Liste berücksichtigt neben der Prioritätenliste auch die Belange des städtischen Straßenausbauprogramms und die Wünsche/ Anregungen des Behindertenbeirates.



Abbildung 6: Umsetzungsliste

Für den Einsatz der beiden Teilinstrumente wird folgendes Verfahren vorgesehen (siehe Abbildung 7):

- Die Prioritätenliste mit Festlegung der Ausbauprioritäten und -kategorien wird von der Stadtverwaltung im Rahmen des NVP-Prozesses erarbeitet und in der Bürgerschaft als Bestandteil des NVP beschlossen.
→ Instrument mit verbindlicher Verankerung im NVP
- Die Umsetzungsliste wird als Mehrjahres-Programm angelegt (z. B. „4-Jahres-Pläne“, 1. Plan ab 2022); es soll zum Ende des 4-Jahres-Zyklus eine turnusmäßige Revision im Abgleich mit dem Stand des städtischen Straßenbauprogramms erfolgen; die Revision umfasst auch die Prüfung der festgelegten Standards anhand des „Standes der Technik“; bei Bedarf erfolgt eine Anpassung der Umsetzungsliste
→ Instrument der operativen Umsetzung

Prozess zum barrierefreien Haltestellenausbau

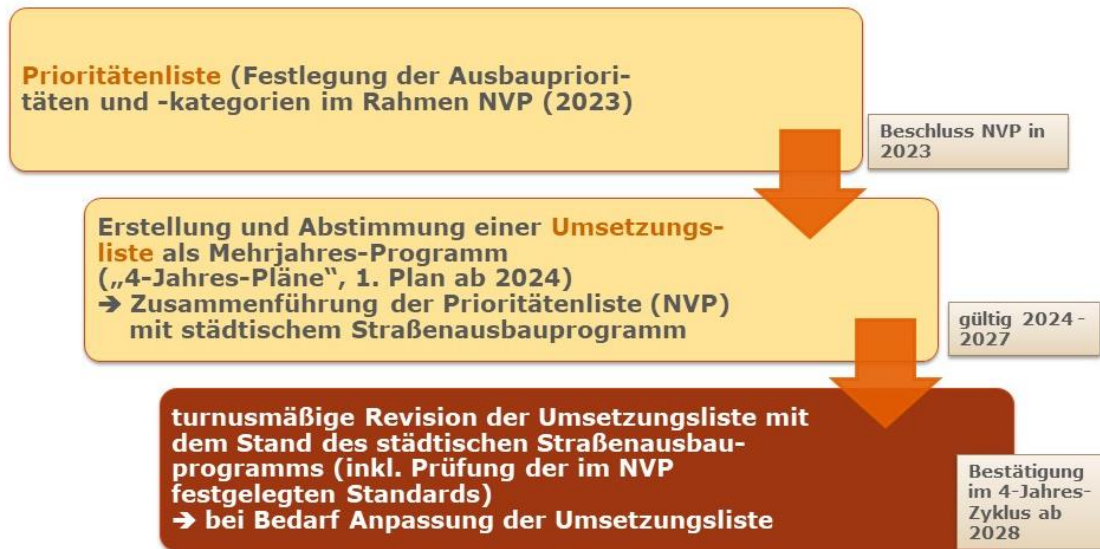


Abbildung 7: Prozess des barrierefreien Haltestellenausbaus

6.5.2 Landkreis Rostock

Die Schlüsselstelle zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV ist im Landkreis Rostock ebenfalls der Ausbau der Haltestellen. Im Gegensatz zur Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist der Landkreis nur in wenigen Fällen Baulastträger für die Haltestellen, dies sind in den allermeisten Fällen die Städte und Gemeinden. In ihrem Zuständigkeitsbereich liegt damit auch der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur.

Bei der Zielsetzung zur Erreichung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand insbesondere bei der Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung des Ausbaus erforderlich ist.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern (Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern) erstellt aktuell einen Leitfaden „Barrierefreie Verkehrsräume“. In diesem werden die Planungsgrundsätze zur Barrierefreiheit, Musterlösungen und Beispiele definiert. Der Landkreis Rostock bringt sich aktiv in diesen Prozess mit ein, sodass der hierüber dargestellt Sachverhalt auch unmittelbar für den Landkreis gelten wird.

Aufbauend auf dem Leitfaden „Barrierefrei Verkehrsräume“ wird der Landkreis Rostock ein landkreisweites Haltestellenkonzept erstellen lassen, welches einen Handlungsrahmen für die Auswahl, Vorplanung und Förderung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen im Landkreis Rostock darstellt. Das Haltestellenkonzept wird nicht nur die Analyse der vorhandenen Daten und die Schlussfolgerung eines zu planenden barrierefreien Ausbaus je Bushaltestelle enthalten, sondern auch eine Referenzierung der Ausbauempfehlungen gemäß landesweitem Leitfaden. Die aus der Analyse der Haltestellen gewonnene Priorisierung wird eine Wichtigkeits-Reihenfolge des Ausbaus im gesamten Landkreis und für jeden kommunalen Teilbereich geben.

Eine enge Abstimmung vor dem Umbau oder Neubau der Haltestellen mit den jeweiligen Baulastträgern, Verkehrsunternehmen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste wird dabei durch den Landkreis Rostock ausdrücklich unterstützt.

Die Prioritätensetzung, der Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit sowie die Kriterien zur Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus können dem sich in Erstellung befindenden Haltestellenkonzept (Stand März 2022) entnommen werden.

7 Stadt-Umland-Verkehr

Für die Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock ist die Betrachtung der verkehrlichen Verflechtung der Regiopole mit den Umlandgemeinden essentiell. Dies begründet sich in ausgeprägten Pendlerverflechtungen zwischen Stadt und Umland, dem suburbanen Charakter der umliegenden Gemeinden sowie den damit einhergehenden Entwicklungen der Umlandgemeinden als attraktive Gewerbe- und/ oder Wohnstandorte. Die verkehrlichen Verflechtungen Rostocks und seines Umlandes werden dabei zukünftig zunehmen und somit an Bedeutung gewinnen.

Ebenfalls in den Beteiligungsformaten im Rahmen der NVP-Erarbeitung (z. B. Beteiligung der Gemeinden des Landkreises Rostock, NVP-Forum der Hanse- und Universitätsstadt Rostock) wurde ein Ausbau der Umlandverbindungen im ÖPNV-Netz gewünscht und werden im Zuge der NVP-Ausgestaltung aufgegriffen.

Unter Vorgabe des Leitsatzes 4.2 der Verkehrspolitischen Zielsetzung (siehe Kapitel 0) wird nachfolgend der Stadt-Umland-Verkehr eingehender betrachtet und Qualitätsstandards sowie Maßnahmen angeführt.

7.1 Definition Stadt-Umland-Verkehr

Für die Definition des Stadt-Umland-Verkehrs wird sich an dem raumplanerisch festgesetzten Stadt-Umland-Raum Rostock orientiert (raumordplanerischer Ansatz). Gemäß des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Mittleres Mecklenburg/ Rostock (2011) sowie dessen Fortschreibung im Jahr 2019 ist der Stadt-Umland-Raum Rostocks in Anlehnung an den Inhalten des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommerns (2016) wie folgt definiert:

Das Oberzentrum Rostock bildet zusammen mit den dazugehörigen Umlandgemeinden nach Programmsatz 3.3.3 (1) Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern den Stadt-Umland-Raum Rostock. Für diesen Raum ist das Stadt-Umland-Konzept bei Bedarf fortzuschreiben und thematisch zu ergänzen.³⁸

Die räumliche Abgrenzung des Stadt-Umland-Raumes Rostock ist in der Grundkarte der räumlichen Ordnung festgelegt. Der Stadt-Umland-Raum Rostock setzt sich aus den in Abbildung 14 des Landesraumentwicklungsprogrammes Mecklenburg-Vorpommern definierten Gebietskörperschaften zusammen und ist untergliedert in die Kernstadt, d.h. das Stadtgebiet des Oberzentrums Rostock, und in einen Umlandbereich, der die Gemeindegebiete der Umlandgemeinden Admannshagen-Bargeshagen, Bentwisch, Broderstorf, Dummerstorf, Elmenhorst/Lichtenhagen, Kritzmow, Lambrechtshagen, Mönchhagen, Nienhagen, Papendorf, Pölchow, Poppendorf, Roggentin, Rövershagen, Stäbelow und Ziesendorf umfasst (Gebietsstand 31.01.2019).

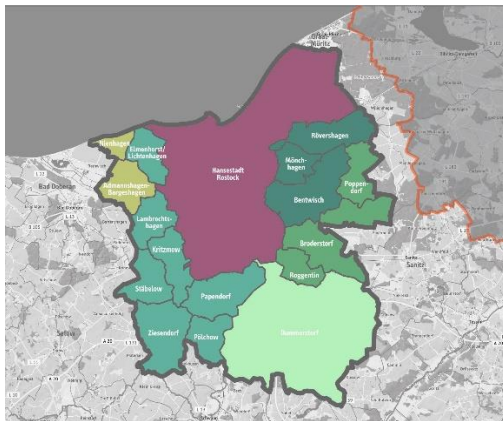
³⁸ Planungsverband Region Rostock (2019): Raumentwicklungsprogramm Region Rostock. Fortschreibung des Kapitels 3.1.2 – Stadt-Umland-Raum (Stand: April 2019).

Hinsichtlich der Bestimmung des Stadt-Umland-Verkehrs wird im Vergleich zum Stadt-Umland-Raum eine achsenbezogene und verkehrsplanerisch begründete Betrachtungsweise herangezogen (verkehrsplanerischer Ansatz).

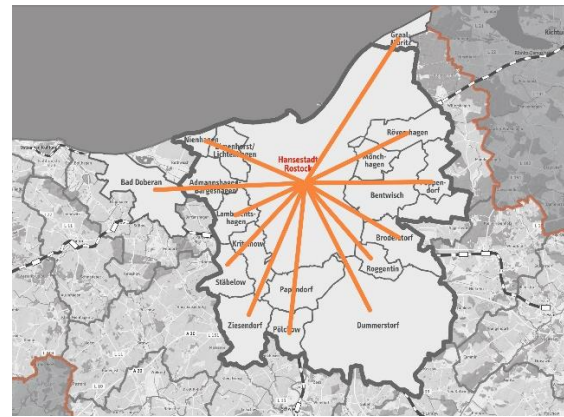
Anhand von drei Bewertungskriterien werden die Achsen bzw. die konkreten Linien des **Stadt-Umland-Verkehrs**, für die eine gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock angedacht ist, festgelegt:

- Linien des öffentlichen Verkehrs, welche im definierten Stadt-Umland-Raum verkehren und in das Stadtgebiet der Hansestadt Rostock hineinführen,
- relevante Linien des öffentlichen Verkehrs, welche Start- und Endpunkt außerhalb des definierten Stadt-Umland-Raumes aufweisen, aber eine ausgeprägte Verkehrsfunktion im Zulauf auf die Hansestadt Rostock übernehmen,
- Linien des öffentlichen Verkehrs, welche eine ausreichende Angebotsqualität zur Ansprache der Fahrgäste im Jedermannverkehr besitzen.

Stadt-Umland-Raum



Stadt-Umland-Verkehr



Stadt-Umland-Raum

- Umriss Stadt-Umland-Raum Rostock (nach LEP 2016 mit Fortschreibung 2019)
- Gemeinden von Amtsverwaltungen
- Kreisgrenze

Stadt-Umland-Verkehr

- Umriss Stadt-Umland-Raum Rostock (nach LEP 2016 mit Fortschreibung 2019)
- Achsen Stadt-Umland-Verkehr
- Kreisgrenze

So umfasst der Stadt-Umland-Verkehr neben den SPNV- und ÖPNV-Linien, welche im definierten Stadt-Umland-Raum verkehren, auch Achsen zu der Stadt Bad Doberan sowie zur Gemeinde Graal-Müritz. Die aus der Perspektive des ÖPNV getroffene Erweiterung des Stadt-Umland-Raumes begründet sich vor allem aus der zunehmenden verkehrlichen Verflechtung zwischen den genannten Gemeinden und dem Oberzentrum Rostock. Beide Gemeinden weisen einen über 40%-igen Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf, die täglich in die Kernstadt Rostocks pendeln (vgl. nachfolgende Tabelle). Zudem bestehen zu den Gemeinden wichtige verkehrliche SPNV- und/ oder ÖPNV-Achsen, welche teils auch überregionale Bedeutung aufweisen (z. B. SPNV-Achse von Rostock nach Wismar über Bad Doberan).

Tabelle 4: Ausgewählte Pendlerrelationen

Stadt/ Gemeinde	EW (Dez. 2017)	Auspendler (Stand: 2019)			Auspendler HRO/ EW (%)
		gesamt	nach HRO (abs.)	nach HRO (%)	
Bad Doberan	12.518	2.972	1.269	42,7	10,1
Graal-Müritz	4.136	781	363	46,5	8,8
Sanitz	5.964	2.047	959	46,8	16,1
Satow	5.651	1.854	878	47,4	15,5

Aktuell besteht im Untersuchungsgebiet eine kombinierte Bedienung des Landkreises und der Hansestadt Rostock durch neun Regionalbuslinien (siehe Tabelle 5). Die Regionalbuslinien binden die Umlandgemeinden überwiegend im Taktverkehr an das Oberzentrum an und bedienen im Stadtgebiet der Hansestadt Rostock wichtige Verknüpfungspunkte, wie bspw. Dierkower Kreuz oder Hauptbahnhof. An den Verknüpfungspunkten bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn-Linien sowie auf die Straßenbahn- und Stadtbuslinien der Hansestadt Rostock.

In der nachfolgenden Tabelle werden die im definierten Stadt-Umland-Raum Rostock verkehrende SPNV- und ÖPNV-Linien sowie das jeweilige Bedienungsangebot aufgelistet (im Folgenden T60 = 60-Minuten-Takt; T120 = 120-Minuten-Takt etc.)

Tabelle 5: Linien im Stadt-Umland-Verkehr und darüber hinaus (Fahrplanstand: August 2021)

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
SPNV-Linien				
S2	Rostock – Schwaan – Güstrow	T60	T120	
S3	Rostock – Laage (Meckl) – Güstrow	T60	T120	
RB11	Wismar - Bad-Doberan – Rostock - Tessin	T60 (vereinzelte Fahrten SVZ nur bis Rostock)		
		In HVZ zusätzliche Verstärkerfahrten zwischen Bad Doberan - Rostock		
RB12	Rostock – Rövershagen – Graal-Müritz	~ T60		

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
RE9	Rostock – Stralsund – Bergen auf Rügen – Sassnitz/ Ostseebad Binz	T120		
ÖPNV-Linien				
102	Rostock – Stäbelow – Satow – Jürgenshagen/ Pustohl	~ T60 mit Verstärkerfahrten in HVZ	4 Fahrten pro Richtung (ab/ bis Satow bzw. Stäbelow)	
113	Rostock – Dummerstorf (-Laage) ³⁹	Hin 20 Fahrten, Rück 19 Fahrten mit teils unterschiedlichen Linienwegen plus Schulfahrten	Rostock - Dummerstorf 5 Fahrten pro Richtung	
118	Rostock – Bentwisch – Rövershagen - Graal-Müritz	~T120 mit Verstärkerfahrten nachmittags	5 Fahrten pro Richtung	T180
	Rostock - Bentwisch	T60	~ T60	/
119	Lütten Klein – Elemenhorst – Bad Doberan	T20 (zus. T60 bis Elemenhorst)	T120	T120
	Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan	T60		
120	Rostock – Sanitz – Bad Sülze	9 Fahrten je Richtung	3 Fahrten pro Richtung	
121	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik	T60	T60 mit Lücken	
	Rostock – Bad Doberan	T20 HVZ T30 NVZ	T60	/
122	Lütten Klein – Bargeshagen (-Bad Doberan)	T60 mit Lücken	/	/

³⁹ Nur Betrachtung Linienverläufe bis/ab Dummerstorf

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
		3 Fahrten pro Richtung ab/bis Rabenhorst		
123	Rostock – Kösterbeck – Pastow - Broderstorf	~ T60 mit VSF	T120	/
128	Rostock – Sievershagen – Parkentin – Hanstorf – Bad Doberan	Hin 6 Fahrten, Rück 5 Fahrten	/	/
	Rostock - Ostseepark	T30 vormittags 3 EZF nachmittags	/	/

7.2 Anforderungsprofil

Die im Folgenden formulierten Qualitätsstandards für den Stadt-Umland-Verkehr beziehen sich auf die Laufzeit des NVP. Die Verkehrsleistungen der Busverkehrsdienste sowohl im Landkreis Rostock als auch in der Hanse- und Universitätsstadt werden zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) festgelegt.

7.2.1 Angebotsqualität

Anforderungen Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten.

Grundsätzlich ist ein Unterschreiten der Standards nur zulässig, wenn nachweislich bei Angebotseinführung und entsprechender Laufzeit von ca. zwei bis drei Jahren keine ausreichenden Potenziale vorhanden sind. Eine Unterschreitung der vorgenannten Mindestbedienungshäufigkeiten ist zudem an den Linienenden der Achsen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zulässig. Dies gilt ebenso für jahreszeit- und schulferienbedingte Anpassungen an den Bedarf.

Sollten auf einzelnen Linien Anpassung erforderlich werden, hat dies in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu erfolgen.

Tabelle 6: Standards Bedienungshäufigkeit Stadt-Umland-Verkehre

	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)		
	Verkehrszeiten		
	HVZ*	NVZ*	SVZ*
	<u>Mo-Fr:</u> 06:00 – 08:00 Uhr 15:00 – 19:00 Uhr	<u>Mo-Fr:</u> 08:00 – 19:00 Uhr (außerhalb HVZ) <u>Sa:</u> 07:30 – 14:00 Uhr	<u>Mo-Fr:</u> vor 06:00 Uhr nach 19:00 Uhr <u>Sa:</u> vor 07:30 Uhr nach 14:00 Uhr <u>So:</u> ganztägig
Stadt-Umland-Verkehre	T30 oder 2 Fahrtenpaare	T60	T120
Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit. Die dargestellten Bedienungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden. * hier Definition und Benennung der Verkehrszeiten gemäß NVP Teil C			

Weiterführend gelten die allgemeinen festgelegten Qualitätsstandards des Landkreises Rostock gemäß Kapitel 3 im Berichtsband C.

7.2.2 Fahrzeuge

Die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge stellen ein wichtiges Merkmal für die Beförderungsqualität dar, da hier sowohl eine direkte Schnittstelle zum Kunden besteht als auch durch Investitionsentscheidungen der Unternehmen in diesem Bereich langfristige Festlegungen zum Qualitätsniveau getroffen werden.

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den anerkannten Regeln der Technik und bei Neubeschaffung dem Stand der Technik, den geltenden nationalen und internationalen Normen (DIN/ISO, EN, StVZO), den Anforderungen nach BOKraft sowie den hierzu erlassenen Richtlinien zu entsprechen. Einzusetzen sind saubere, moderne, ansprechende und komfortable Fahrzeuge

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 einzuhalten. Darüber hinaus sind bei Neubeschaffungen die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte sowie Beschaffungsquoten einzuhalten (insbesondere Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive)).

Kriterien der Barrierefreiheit

Folgende Kriterien sind **mindestens** zu erfüllen:

- Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bei Neu- und Ersatzbeschaffungen Busse mit Niederflurtechnik oder Low-Entry-Fahrzeuge vorzusehen. Es gilt ein Zwei-Stufen-Modell.
 - Stufe eins: im stadtnahen Bereich bei Übernahme städtischer Erschließungsfunktionen 100 % Niederflurtechnik
 - Stufe zwei: in Bereichen, in denen der Regionalverkehr überwiegt, ist auch Low-Entry zulässig
- Niveauregulierung: Das Fahrzeug muss beim Fahrgastwechsel gehalten werden. Bei stehendem Fahrzeug an der Haltestelle (3 km/h-Stillstandshalter) muss das Fahrzeug an der Türseite einseitig um ca. 80 mm abgesenkt werden können. Zur Bewältigung unterschiedlicher topografischer Verhältnisse muss ein gleichmäßiges Anheben des Fzg. um 60 mm in gehobenem Zustand bis max. 15 km/h durchzuführen sein.
- Richtlinien für fremdkraftbetätigte Einstiegshilfen in Kraftomnibussen § 35d StVZO; Rampe an Tür mit Mehrzweckflächen (≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge; Betriebslast ≥ 300 kg)
- Einstiegshöhe
 - Einstiegshöhe (vorn) = 320 mm;
 - Einstiegshöhe (hinten) = 320 mm + 20 mm
- Mehrzweckfläche / Sondernutzungsfläche: gegenüber dem Einstieg an Tür II ist eine Sondernutzungsfläche mit einer Länge von ca. 3 Sitzreihen vorzusehen mit flg. Kriterien:
 - Größe der Manövriertfläche 150 cm x 150 cm
 - Größe des Rollstuhlstellplatzes ≥ 130 cm x 75 cm
 - Sicherungsvorrichtung für Rollstühle
 - Ausstattung der Sondernutzungsfläche für Fahrrad- Kinderwagen- und Rollstuhlbeförderung mit Gurten für Fahrradmitnahme
- Fahrgastinformationssysteme außen (ausreichend kontrastierend). Es gilt ein Zwei-Stufen-Modell.
 - Stufe eins: im stadtnahen Bereich bei Übernahme städtischer Erschließungsfunktionen Frontanzeiger, Linienanzeiger rechts, Heckanzeiger, Linienanzeiger links sowie an Tür eins (Durchsage von Liniennummer und Fahrtziel)
 - Stufe zwei: in Bereichen, in denen der Regionalverkehr überwiegt, Heckanzeiger nur mit Liniennummer
- Fahrgastinformationssysteme innen:
 - digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen;

- Kontrast hell / dunkel
- Taster außen: visuell kontrastreicher Außentaster an Tür 2 für Rampenanmeldung mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen (ca. 85 cm über Bussteigniveau)
- Haltewunschtasten innen
 - gut erreichbare, kontrastierende Haltewunschtasten
 - Haltewunschtaster mit Türöffnungsfunktion für Kinderwagen /Rollstuhl im Fahrzeuginnenbereich an Mehrzweckfläche und den Zugangstüren; Erreichbarkeit auch für Rollstuhlfahrende und Kleinwüchsige
 - akustische und visuelle Rückmeldefunktion der Halтанforderung
- Haltestangen
 - ausreichende Anzahl von Haltestangen
 - mindestens am Einstieg in gelb

Technische Anforderungen

- Obergrenze Fahrzeugalter: max. 14,00 Jahre
- Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte, jedoch mindestens EEV-Standard der gesamten Fahrzeugflotte⁴⁰
- Der Einsatz von Fahrzeugen mit Umweltstandards, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, ist wünschenswert. Dabei sind alternative Antriebsformen (z. B. Dieselhybrid, Brennstoffzellenhybrid oder vollständig elektrisch) hohen Umweltstandards bei reinen Dieselbetrieben vorzuziehen.
- zwei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Gelenkbus für einen schnellen Fahrgastwechsel
- Klimaanlage
- Vertriebstechnik (Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf aller Fahrscheine im Tarif des Verkehrsverbundes und der Übergangstarife ermöglicht; mit bargeldloser Bezahlung) sowie Fahrscheinautomat im Bereich der zweiten Tür (wodurch insbesondere im Stadtgebiet Rostock ein störungsfreier Gesamtbetrieb des Busverkehrs gewährleistet werden kann)
- Bordrechner inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung. Sicherstellung der Vereinheitlichung und Kompatibilität der eingesetzten Systeme zwischen den Verkehrsunternehmen
- Darstellung der Liniennummer (von außen erkennbar)
- Liniennetzplan im Fahrzeug

⁴⁰ Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, so dass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkrete Bestimmungen sind Gegenstand der ÖDA-Regularien.

- Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk oder Handy mit der Leitstelle
- Erkennbarkeit der Verbundunternehmen
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung prinzipiell zu ermöglichen
- Die Mitnahme von E-Scootern wird über die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbund Warnow (VWV) geregelt.

Auch beim Einsatz von Kleinbussen muss die Beförderung von Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ermöglicht werden. Beim Einsatz kleinerer Fahrzeuge (z. B. 9-Sitzer oder Pkw bei bedarfsgesteuerten Bedienungsformen) soll die Möglichkeit vorgesehen werden, zusammenklappbare Rollstühle und Kinderwagen transportieren zu können.

7.2.3 Fahrpersonal

Die Qualitätsstandards für das Fahrpersonal dienen dazu, eine einheitlich hohe Qualität im Kontakt mit den Fahrgästen zu gewährleisten, da der direkte und persönliche Umgang ein zentrales Element der Dienstleistung im ÖPNV darstellt. Die Verkehrsunternehmen haben daher bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass es den Anforderungen und Ansprüchen an einen attraktiven ÖPNV mit umfassender Kundenorientierung entspricht.

Folgende Qualitätsmerkmale sind durch regelmäßige Qualitätskontrollen durch die jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen sicherzustellen:

- Das Fahrpersonal soll über ausreichende sprachliche und fachliche Kenntnisse verfügen⁴¹, um Fahrgästen Informationen zum Fahrplan, Liniennetz und relevanten Anschlussbeziehungen, zum Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. öffentliche Verwaltungsstandorte, Freizeit- und Kultureinrichtungen) geben zu können.
- Das Fahrpersonal ist in der Lage, die Vertriebstechnik im Fahrzeug sowie die Fahrzeugkomponenten eines RBL bedienen zu können.
- Über kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigebeziehungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und möglichst umfangreich zu informieren.

⁴¹ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens:

„Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“. Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und weiteren Verkehrsteilnehmern stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aussprechen von Verweisen aus dem Fahrzeug, ggf. Hinzuziehung der Polizei).
- Das Fahrpersonal übermittelt beschwerdeführenden Fahrgästen die Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens sowie des Aufgabenträgers (z. B. mittels Visitenkarten mit den entsprechenden Kontaktdaten).
- Die Verkehrsunternehmen gewährleisten über regelmäßige Schulungen des Fahrpersonals die vorgenannten Kompetenzen. Dem Aufgabenträger werden hierzu jährlich entsprechende Bestätigungen zur Teilnahme des Fahrpersonals an diesen Schulungen vorgelegt.

7.2.4 Anforderungen an die Verkehrsführung

Betriebshöfe

Sämtliche Fahrzeuge sind sicher in Betriebshöfen bzw. Betriebsanlagen oder mindestens auf abgezaunten Grundstücken abzustellen.

Ersatzverkehr/ Störfallmanagement

Störfall- und Umleitungsmanagement

Die ausführenden Verkehrsunternehmen sind für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Straßensperrungen auf den Linienwegen zuständig. Es besteht die Pflicht zur Information der VU durch Baulastträger/AT/Genehmigungsbehörde.

Die Verkehrsunternehmen haben dazu Umleitungsinformationen, bei langanhaltenden Maßnahmen auch Ersatzfahrpläne zu erstellen. Bei absehbaren Betriebsstörungen/ Betriebsabweichungen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrgäste rechtzeitig im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung über die Art und Ursache der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkungen sowie insbesondere über alternative Bedienungen in geeigneter Form zu informieren (Fahrplanaushang an den betroffenen Haltestellen, Internetseite, Presseinformation, Newsletter).

Im Fall einer Störung sind Ersatzverkehre, Störungsdienste etc. möglichst umgehend zu erbringen. Bei Abweichungen vom Regelfahrplan sind die Fahrgäste unverzüglich zu informieren.

Geplante Betriebsabweichungen

Bei planbaren bzw. geplanten Betriebsunterbrechungen (Baustellen etc.) gilt ein Ersatzverkehr nach vorher kommuniziertem Fahrplan.

Seite | 67

Ziel der Ersatzverkehre ist es, eine dem Regelangebot vergleichbare Angebotsqualität anzubieten. Dabei können abweichende Fahrzeugstandards zum Tragen kommen, die bestimmte Mindestanforderungen erfüllen müssen:

- Niederflurtechnik, Low-Entry zulässig,
- adäquate Be- und Entlüftung,
- grundlegende Fahrgastinformation Außen und Innen (Fahrziel, Liniennummer),
- technisch angemessene Kommunikationsmöglichkeit mit der Leitstelle.

Ungeplante Betriebsabweichungen

Bei ungeplanten Betriebsabweichungen bzw. Störungen des Regelverkehrs (durch plötzliche Ereignisse etc.) sind zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre bereit zu stellen.

Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen muss ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) eingesetzt werden.

Das RBL/ ITCS-System muss mindestens folgende Funktionen erfüllen:

- Ansteuerung der LSA im Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung sowie
- nachträgliche Auswertung reisezeitbezogener Daten im Rahmen QMS (Pünktlichkeit).

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt.

Disposition Bedarfsverkehre

Bei alternativen Betriebsformen, die eine Bestellung der Fahrt durch den Fahrgast erfordern, sollte zusätzlich unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit (Inklusion) zusätzlich zur telefonischen Bestellung auch die Option einer elektronischen Bestellung z. B. per E-Mail, Online-/ App-Lösungen oder sonstigem Nachrichtendienst, möglich sein, um auch gehörgeschädigten bzw. gehörlosen Fahrgästen die Nutzung von alternativen Bedienungsformen zu ermöglichen.

7.2.5 Kundenservice

Garantieleistungen im Stadt-Umland-Verkehr

Pünktlichkeitsgarantie

Die Pünktlichkeitsgarantie tritt bei einer Abweichung von der fahrplanmäßigen Abfahrt des zur Fahrt geplanten Nahverkehrsmittels von mehr als 15 Minuten in Kraft. Der Fahrgast erhält dann sein Geld zurück.⁴²

Anschlussgarantie

Können im Fahrplan ausgewiesene Anschlüsse nicht eingehalten werden, werden Taxifahrten bis zu einem Wert von 20€ erstattet (gilt nur innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock).⁴²

Sauberkeitsgarantie

Erstattung von Reinigungskosten bis zu einem Wert von 20€, bei im Fahrzeug verschmutzter Kleidung.⁴³

Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen. Die Kunden müssen rund um die Uhr (24 h/Tag/Jahr) die Möglichkeit haben, Hinweise zu geben (hierzu zählen auch digitale Möglichkeiten).

Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen. Wenn möglich sollten auch alle weiteren eingesetzten Personale Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.

Die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind – unabhängig vom Kommunikationskanal – EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.

⁴² Ausgenommen sind unvorhergesehene Ereignisse wie z. B. Unfälle, Demonstrationen, höhere Gewalt, Streik und weitere nicht durch das VU zu vertretende Gründe

⁴³ Ausgenommen sind durch andere Fahrgäste verschmutzte Kleidung z. B. durch Kaffee, Fahrräder oder Ähnliches

Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von fünf Arbeitstagen, in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides, zu reagieren. Eine endgültige Antwort soll möglichst umgehend erfolgen.

Fundsachen

Ein Fundbüro ist an einem für Fahrgäste gut erreichbaren Standort vorzuhalten oder durch einen geeigneten Partner zu betreiben.

Sichergestellte Fundsachen sind sorgfältig aufzubewahren und bei Nichtabholung unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften zweimal jährlich zu versteigern.

7.2.6 Sauberkeit und Wartung

Die Sauberkeit des ÖPNV-Systems trägt stark zum Wohlbefinden der Fahrgäste bei und ist somit ein wichtiges Entscheidungskriterium für die ÖPNV-Nutzung.

Die Sauberkeit der Anlagen ist durch regelmäßige Reinigung sicherzustellen, um das Erscheinungsbild des ÖPNV zu verbessern.

Die Fahrzeuge sind außen grundsätzlich sauber und schadensfrei zu halten, so dass insgesamt ein ansehnlicher und gepflegter Eindruck vermittelt wird.

- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein.
- Grobe Verunreinigungen (z. B. Zeitungen und Getränkebehälter) sind während des Betriebes durch das Fahrpersonal (z. B. in den Wendezeiten) zu entfernen.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Grobe Vandalismusschäden sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.
- Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden.

7.3 Konzept „Stadt-Umland-Verkehr“

Die Konzeption für den Stadt-Umland-Verkehr richtet sich vor allem auf die Stärkung und den Ausbau des aktuellen ÖPNV-Angebotes auf den in Kapitel 7.1 angeführten Regionalbuslinien gemäß dem avisierten Leitziel 4.2 der verkehrspolitischen Zielsetzung sowie den definierten Qualitätsstandards aus.

Im Konkreten werden nachfolgende Maßnahmen zur Stärkung des Stadt-Umland-Verkehres verfolgt:

- konsequente Taktverdichtung und Schaffung eines tagesdurchgängigen Taktangebotes auf den definierten Stadt-Umland-Relationen

- Ausbau des Angebotes zu nachfrageschwächeren Zeiten
- Vereinfachung der Linienwege und Führung entsprechend der innerstädtischen Funktion
- Verlängerung der Linienwege, insbesondere zu zentralen Zielen (bspw. Hauptbahnhof, Innenstadt, Universität etc.) im Rostocker Stadtgebiet
- verbesserte Verknüpfung und optimierter Übergang bspw. zum Schienenverkehr
- Berücksichtigung von touristischer Nachfrage mit ggf. saisonaler Verstärkung des Angebotes oder Anpassung der Betriebszeiten
- Ergänzung und Verbesserung der Infrastruktur (bspw. B+R- und P+R-anlagen)

Nachfolgend werden die detaillierten Angebotsausweitungen für die einzelnen Buslinien des Stadt-Umland-Verkehrs chronologisch nach Liniennummerierung tabellarisch zusammengefasst.

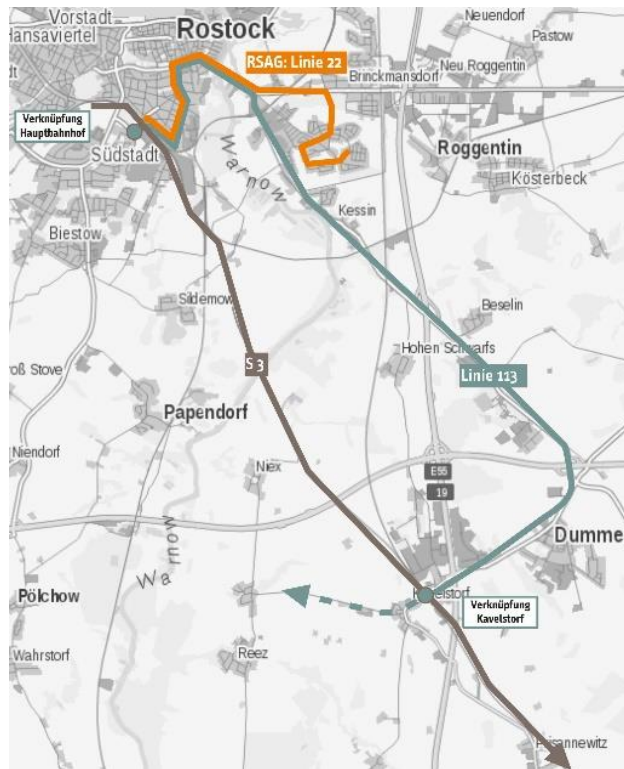
Linie 102: Verlängerung Linienweg und Verdichtung Bedienungsangebot

The map shows the proposed route for Line 102, which is highlighted in green and orange. The route starts at Satow (direction Satow) and goes through Stäbelow, Fritzmow, and Rostock. Key stops include Doberaner Platz, Tierfelderstr./Platz der Jugend, and various locations in the city center like Gärtnersiedlung and Biestow. The map also shows other bus lines and landmarks.

- Verlängerung des Linienwegs bis Rostock, Doberaner Platz über Rostock, Parkstraße und Rostock, Saarplatz sowie gleichzeitig Einkürzung des Linienweges ab Satow (keine Bedienung der Ortschaften Radegast und Jürgenshagen über die Linie 102)
- Ausweitung des Bedienungsangebotes auf dem Abschnitt Rostock – Stäbelow gemäß dem Anforderungsprofil (Stadt-Umland-Verkehr) montags bis freitags zu einem 20-Minuten-Takt

<ul style="list-style-type: none"> • im Zusammenhang mit Ausweitung des Bedienungsangebotes Schaffung eines tagesdurchgängigen stündlichen Taktangebotes montags bis freitags zwischen Rostock – Satow (T60) • Ausbau der Haltestelle Thierfelder Str./ Platz der Jugend und Parkstraße im Stadtgebiet Rostock als Verknüpfungspunkt für einen verbesserten Übergang zwischen Stadt-Umland-Linien und RSAG-Linien sowie dem SPNV 			
Linienweg			
Rostock – Kritzmow – Stäbelow – Satow			
Bedienungsangebot			
<u>Rostock – Kritzmow – Stäbelow</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T20, NVZ T20, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 			
<u>Rostock – Kritzmow – Stäbelow – Satow</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ 60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Rostock, Doberaner Platz	städtisches ÖPNV-Angebot (RSAG)		Priorität 1
• Rostock, Parkstraße	städtisches ÖPNV-Angebot (RSAG) S-Bahn		Priorität 2
• Rostock, Thierfelder Straße	RB11 Rostock – Wismar		Priorität 3
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • Alternative zur Linienführung des Ortsbus Südstadt und zur Darstellung in der Karte: Weiterführung „Campus Linie“ (siehe Maßnahme I-B.3, NVP Teil B) von Hbf. über Erich-Schlesinger-Straße, Schwaaner Landstraße, Tychsenträße, Nobelstraße, Südstadt Center, Südring, Robert-Koch-Straße und Weidengrund zum Südblick 			
<p>Da Satow als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist diese Linie mit Priorität 1 umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)</p>			

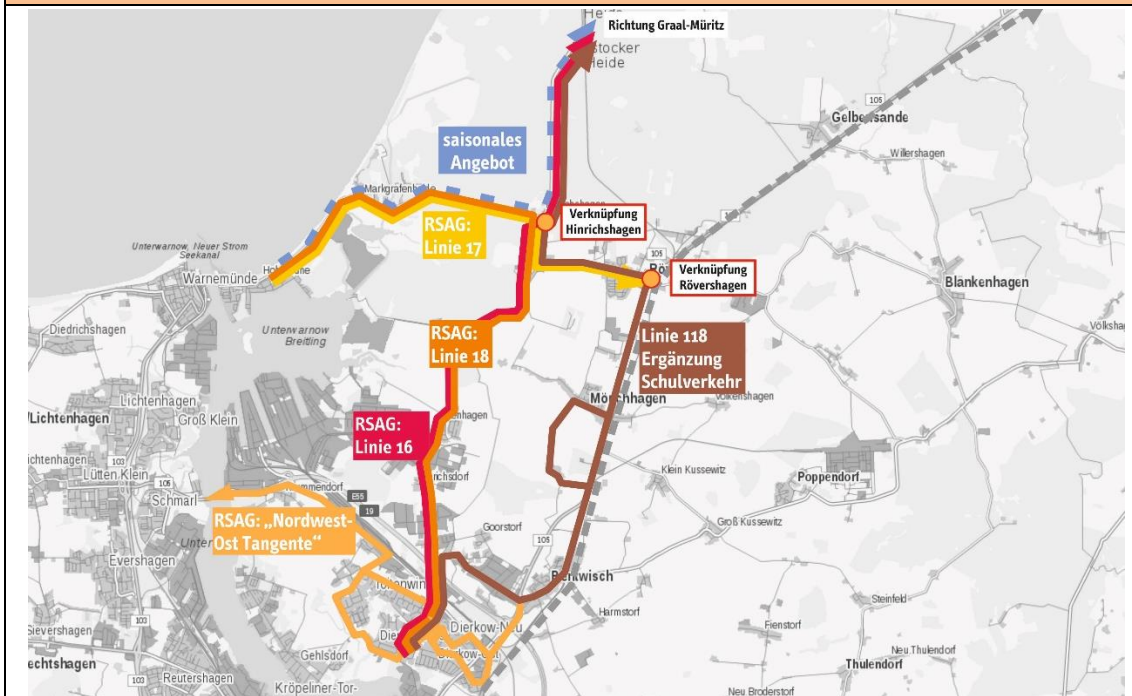
Linie 113: Verdichtung des Bedienungsangebotes und Entflechtung des Linienvorlaufs



- kurzfristig: Einrichtung vertaktetes Angebot gemäß Anforderungsprofil (Stadt-Umland-Verkehre) unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes der S3 zwischen Rostock – Laage - Güstrow (Mo-Fr: Bedienung im 20-Minuten-Takt)
- mittel- bis langfristig: Errichtung/ Ausbau SPNV-Haltestellen Kavelstorf (S3) und Kessin (RB11) → Gewährleistung Anbindung der Linie 113 an die SPNV-Halte
- Einkürzung des Linienvorgangs: nur Bedienung der Relation Rostock, Hbf. Süd – Dummerstorf - Kavelstorf
- entfallene Liniengliederungen werden durch erweitertes Angebot der Linie 132 aufgenommen (siehe Flächenerweiterung: Ausweitung der Linie 132); dies betrifft insbesondere die folgenden Relationen/ Ortsverbindungen:
 - Niex/ Groß Vieheln
 - Bandelstorf – Petschow – Göltenitz
- Linienvorgang zwischen Dummerstorf und Laage entfällt aufgrund Parallelangebot über die S-Bahn-Linie (S3 Rostock – Laage – Güstrow)
- unter Berücksichtigung der Gewerbeflächenentwicklung in Dummerstorf Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Dummerstorf (bereits erfolgt)
- Einrichtung/ Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Rostock notwendig:
 - Beibehaltung HST Neubrandenburger Straße und Neueinrichtung Haltestelle südlich des Bahnübergangs

<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Einrichtung/ Verlegung Haltestelle Kavelstorf an S-Bahn-Station zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV-Angebot der S3 zwischen Rostock – Laage 			
Linienweg			
Rostock – Dummerstorf – Kavelstorf			
Bedienungsangebot			
<u>Rostock – Dummerstorf – Kavelstorf</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T20, NVZ T20, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T60 • So+Fei: T120 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Kavelstorf	S3	Rostock – Laage – Güstrow	Priorität 1
• Rostock Hbf.		städtisches wie (über-)regionales SPNV-/ÖPNV-Angebot	Priorität 2
• Rostock Steintor		städtisches ÖPNV-Angebot	Priorität 2
• Kessin	RB11	Wismar – Tessin	Priorität 3
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit S3 und RB11 • Fahrzeit Rostock – Kavelstorf unter 30 Minuten (Wirtschaftlichkeit in der Umlaufbildung) 			
Da Dummerstorf als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist diese Linie mit Priorität 1 umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)			

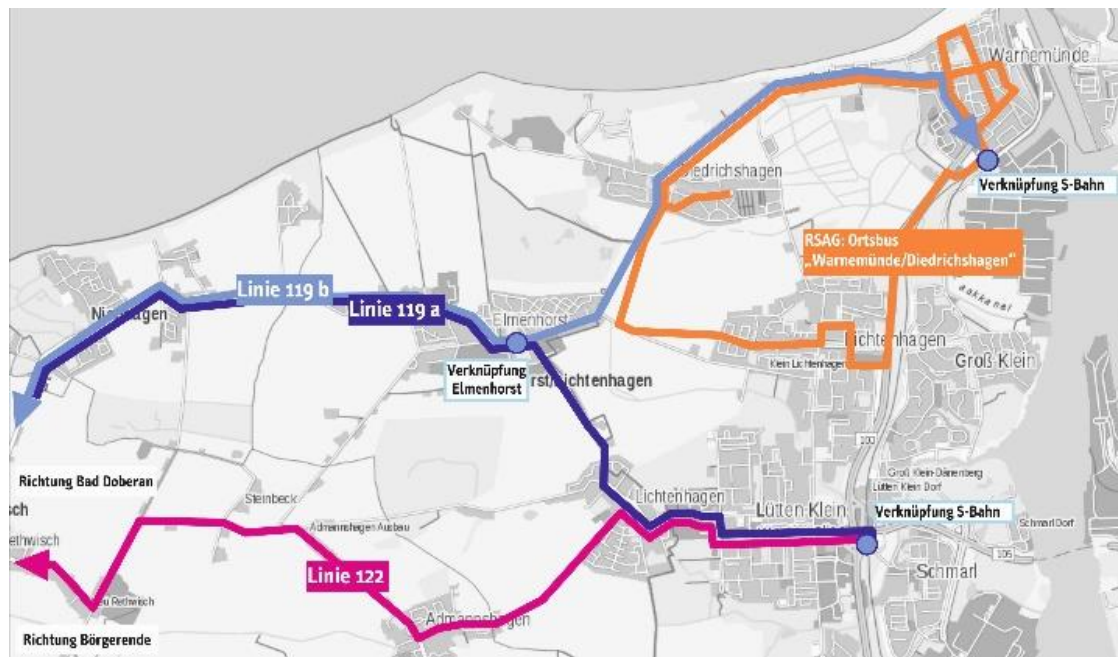
**Linien 16/17/18: Verdichtung Bedienungsangebot u. Linienverlaufsänderung
Linie 118: Ergänzung Schulverkehr**



- Neuordnung des Bedienungsangebotes östlicher Teilbereich Rostock mit verbesserter Anbindung Rövershagen und Graal-Müritz an die Hansestadt
- Integration des Bedienungsangebotes der heutigen Linie 118 (außerhalb des Schulverkehrs) in das Angebot der zukünftigen RSAG-Linie 16
- Stündliches Taktangebot (T60) auf der Linie 16 zwischen Rostock, Dierkower Kreuz und Graal-Müritz und Schaffung einer einheitlichen Bedienung an allen Wochentagen (Ausweitung Bedienungsangebot)
- durch Überlagerung der Bedienungsangebote der Linie 16 und der Linie 18 Schaffung eines integrierten halbstündlichen Taktangebotes (T30) auf der Relation Hinrichshagen – Rostock, Dierkower Kreuz
- Linie 118: Sicherstellung der schulverkehrsrelevanten Bedarfe insbesondere in den Bereichen Mönchshagen, Häschendorf und Bentwisch
- Anbindung Rövershagen an die Hansestadt Rostock wird über die RSAG-Linie 17 auf der Relation Rövershagen – Rostock, Hohe Düne stündlich sichergestellt (T60)
- Verkehrlich und fahrplanseitige Verknüpfung der RSAG-Linie 16, 17 und 18 am Verknüpfungspunkt Hinrichshagen (entsprechender Ausbau der Haltestelle als Verknüpfungspunkt gemäß Anforderungsprofil Teil C)
- Anbindung Graal-Müritz an Rostock, Hohe Düne erfolgt über Umstieg auf die RSAG-Linie 17 bzw. die RSAG-Linie 18 in Hinrichshagen;
- Ausweitung der Wochenendbedienung gemäß der Qualitätsstandards im Anforderungsprofil

<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Einrichtung eines saisonalen landkreisübergreifenden Zusatzangebots durch Verlängerung der VVR-Linie 202 (Ribnitz-Damgarten – Graal-Müritz) ab Graal-Müritz bis Rostock, Hohe Düne, ggf. auch als saisonale Direktverbindung Rostock – Fischland Darß. In Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen (siehe potenzielle neue Verbindungen). 									
Linienweg									
<p>RSAG-Linie 16: Rostock, Dierkower Kreuz – Rostock, Stuthof – Hinrichshagen – Graal-Müritz RSAG-Linie 17: Rostock, Hohe Düne – Hinrichshagen – Rövershagen RSAG-Linie 18: Rostock, Dierkower Kreuz – Hinrichshagen – Rostock, Hohe Düne Linie 118: Rostock, Dierkower Kreuz – Bentwisch – Mönchhagen – Rövershagen – Graal-Müritz</p>									
Bedienungsangebot									
<p><u>Rostock – Nienhagen – Hinrichshagen – Graal Müritz (über Linie 16):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 (+ Ergänzungen im Schulverkehr) • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: 2 bis 6 Fahrtenpaare 									
Verknüpfung und Anschlussbildung									
<table border="0"> <tr> <td>• Rostock, Dierkower Kreuz</td> <td>RSAG Bus-Linie/ Tramlinien</td> <td>Priorität 1</td> </tr> <tr> <td>• Hinrichshagen</td> <td>RSAG-Linie 17/18 Hohe Düne</td> <td>Priorität 2</td> </tr> <tr> <td>• Graal-Müritz, Ostseering</td> <td>RB12 Rostock – Graal-Müritz</td> <td>Priorität 2</td> </tr> </table>	• Rostock, Dierkower Kreuz	RSAG Bus-Linie/ Tramlinien	Priorität 1	• Hinrichshagen	RSAG-Linie 17/18 Hohe Düne	Priorität 2	• Graal-Müritz, Ostseering	RB12 Rostock – Graal-Müritz	Priorität 2
• Rostock, Dierkower Kreuz	RSAG Bus-Linie/ Tramlinien	Priorität 1							
• Hinrichshagen	RSAG-Linie 17/18 Hohe Düne	Priorität 2							
• Graal-Müritz, Ostseering	RB12 Rostock – Graal-Müritz	Priorität 2							
Bemerkung									
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit weiteren RSAG-Linien am Dierkower Kreuz in Richtung Rostock Stadtzentrum • betriebliche Verknüpfung mit RB12 • betriebliche Verknüpfung mit RSAG-Linie 17 bzw. Linie 18 am Verknüpfungspunkt Hinrichshagen • Klärung der Tarifproblematik bei zu prüfender Kreisgrenzen übergreifender Linie (auch unter Beachtung der besonderen Anforderungen des Tourismus muss ein durchgängiges Ticket ermöglicht werden) 									

Linie 119: Entflechtung des Linienvverlaufs und Verdichtung des Bedienungsangebotes



- Entflechtung der Linienvverläufe:
 - 119a: Rostock, Lütten Klein – Elmenhorst – Bad Doberan
 - 119b: Rostock, Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan

Linie 119a: Rostock, Lütten Klein – Elmenhorst – Bad Doberan:

- Ausweitung Bedienungsangebot zu einem 20 – Minuten-Takt (Mo-Fr) zwischen Rostock, Lütten Klein – Bad Doberan

Linie 119b: Rostock, Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan:

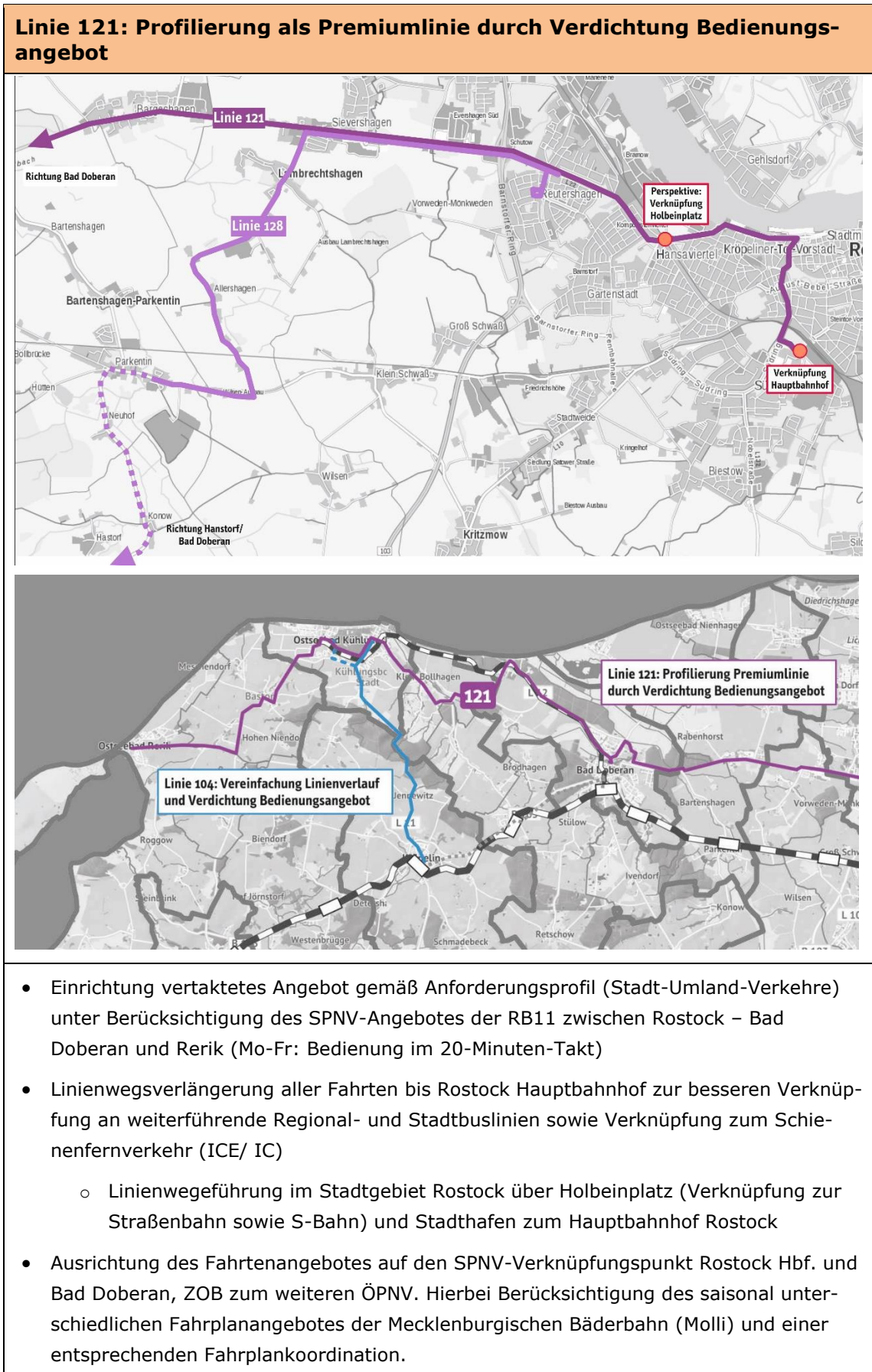
- Einrichtung eines stündlichen Taktangebotes Mo-Fr (T60) auf der Relation
- durch Überlagerung des Bedienungsangebotes der Linie 119a und 119b besteht auf dem Abschnitt Bad Doberan – Elmenhorst Mo-Fr im Tagesverkehr ein Fahrtenangebot von 4 Fahrten/ Stunde
- Verknüpfung der Linien 119a und 119b erfolgt in Elmenhorst Höhe HST Feuerwehr; Einrichtung eines geeigneten Verknüpfungspunktes in Elmenhorst Ortsmitte ist zu empfehlen
- zukünftige Bedienung des Haltestellenpaares Gedser Str./ Osloer Str. im Stadtgebiet Rostock
- Berücksichtigung der angestrebten Netzerweiterung und Ausweitung des Fahrtenangebotes der Bäderbahn (Molli) gemäß Kapitel 5.1.1 Teil C

Linienweg

Linie 119a: Rostock, Lütten Klein – Elmenhorst – Bad Doberan

Linie 119b: Rostock, Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan

Bedienungsangebot			
<u>Rostock, Lütten Klein – Elmenhorst – Bad Doberan</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T20, NVZ T20, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T60 • So+Fei: SVZ T60 			
<u>Rostock, Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T60 • So+Fei: SVZ T60 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Bad Doberan Bhf.	RB11	Rostock – Wismar	Priorität 1
• Rostock, Lütten Klein	S-Bahn;	RSAG-Linien	Priorität 2
• Elmenhorst	RSAG-Linien		Priorität 2
• Rethwisch	Linie 122,	Linie 130	Priorität 3
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit Bedienungsangebot der RB11 in Bad Doberan • betriebliche Verknüpfung der Linie 119a und 119b in Elmenhorst, Ortsmitte • zukünftige Bedienung des Haltestellenpaares Gedser Str./ Osloer Str. im Stadtgebiet Rostock • Prüfung einer zusätzlichen Haltestelleneinrichtung auf Höhe des Kreisels an der Doberaner Landstraße südlicher Ortsausgang Diedrichshagen 			



<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung/Ausbau von Haltestellen im Landkreis Rostock notwendig: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Bad Doberan, Gewerbegebiet Eikboom (an der B105) • Einrichtung/ Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Rostock notwendig: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Deutsche-Med-Platz oder Schröderplatz (Lösung für stadtauswärtige Richtung) ◦ KTC, Höhe Grünes Tor ◦ Am Kabutzenhof (optional) ◦ Holbeinplatz, als Verknüpfungspunkt zu den S-Bahnlinien S1 bis S3 ◦ Reutershagen/ B105 • bis zur Fertigstellung der Haltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet Rostock Beibehaltung der derzeitigen Linienwegeführung 		
Linienweg		
Rostock – Sievershagen – Bargeshagen – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik		
Bedienungsangebot		
<u>Rostock – Sievershagen – Bargeshagen – Bad Doberan (SUV)</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T20, NVZ T20, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T60 • So+Fei: SVZ T60 		
<u>Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-So+Fei: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60 		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
<ul style="list-style-type: none"> • Rostock, Hbf. • Kühlungsborn Ost • Bad Doberan, ZOB • Bad Doberan, ZOB • weitere räumliche Verknüpfungspunkte mit verkehrsbetrieblicher Bedeutung sind die in der Maßnahmenbeschreibung angeführten Haltepunkte sowie insbesondere Reutershagen 	<ul style="list-style-type: none"> städtisches wie (über-)regionales SPNV-/ÖPNV-Angebot Linie 104 Linie 119 (Stadt-Umland-Verkehr) Linie 124, Stadtverkehr Bad Doberan 	<ul style="list-style-type: none"> Priorität 1 Priorität 1 Priorität 2 Priorität 2
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag zur Bedienungsausweitung der Bäderbahn „Molli“ im Sommerfahrplan auf halbstündiges Fahrtenangebot (T30) vorliegend 		
<p>Da Rerik als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist diese Linie mit Priorität 1 umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)</p>		

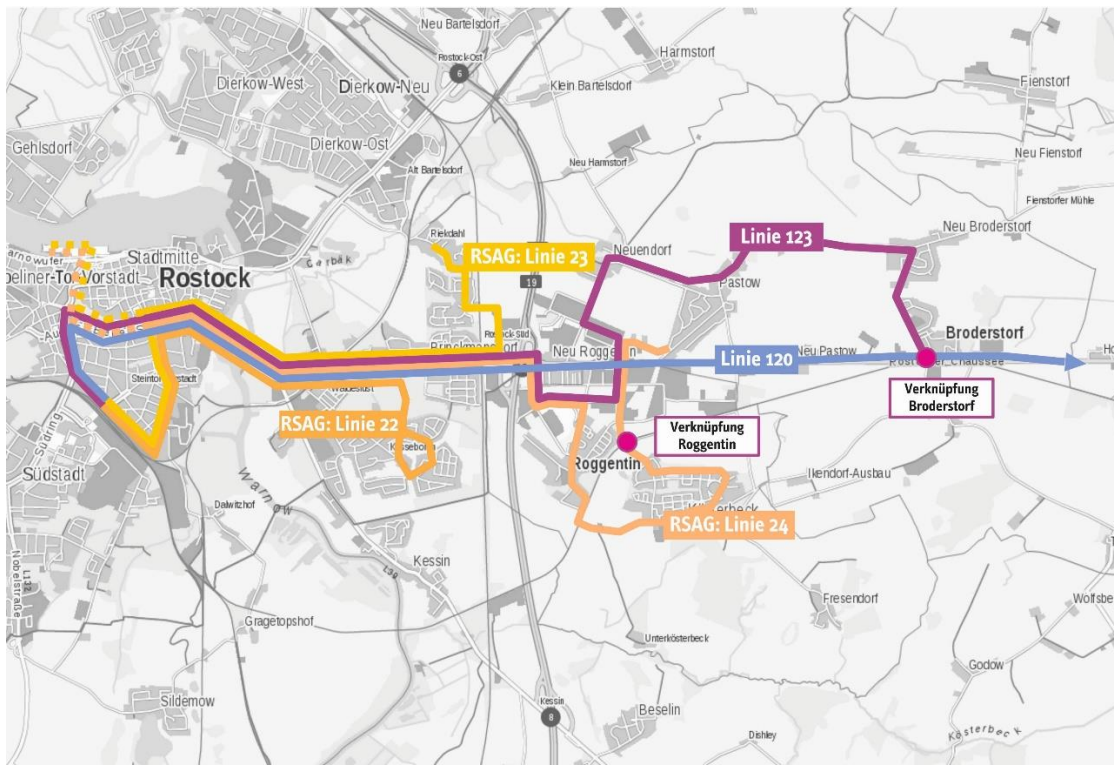
Linie 122: neue Linienführung und Verdichtung des Bedienungsangebotes		
<ul style="list-style-type: none"> • neue Linienführung zwischen Rostock, Lütten Klein – Admannshagen – Rethwisch – Börgerende • Einrichtung vertaktetes Angebot gemäß Anforderungsprofil (Verbindungen): Einrichtung eines tagesdurchgängigen 60-Minuten-Taktes (T60) Mo-Fr (in Zusammenhang mit Bedienungsangebot der heutigen Linie 130) • Linie 130 bleibt als Schulverkehrslinien weiterhin bestehen und unterstützt das Angebot der Linie 122 auf dem Abschnitt Admannshagen – Rethwisch – Börgerende • Verknüpfungsmöglichkeiten mit Linie 119 sowohl in Rostock, Lütten Klein als auch in Rethwisch gegeben; eine entsprechende Verknüpfungsmöglichkeit ist mit Anschlusssicherheit zu schaffen <ul style="list-style-type: none"> ○ zukünftige Bedienung des Haltestellenpaars Gedser Str./ Osloer Str. im Stadtgebiet Rostock 		
Linienweg		
Rostock, Lütten Klein – Admannshagen – Rethwisch – Börgerende		
Bedienungsangebot		
Rostock, Lütten Klein – Admannshagen – Rethwisch – Börgerende		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ 60, SVZ T120 • Sa: NVZ T60, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
<ul style="list-style-type: none"> • Rostock, Lütten Klein • Rethwisch 	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn, RSAG-Linien • Linie 119 	<ul style="list-style-type: none"> • Priorität 1 • Priorität 2

Bemerkung

- Anpassung tarifliche Einordnung Börgerende (siehe Kapitel 5.1.2 Teil C)

Korridor Rostock/ Sanitz (Linie 120/ Linie 123): neue Linienführung und Verdichtung des Bedienungsangebotes

Seite | 81



- Einrichtung vertaktetes Angebot gemäß Anforderungsprofil unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes der RB11 zwischen Rostock – Sanitz
- **Planungsalternative 1:** Ausweitung Bedienungsangebot und Einrichtung eines vertakteten Angebotes gemäß Anforderungsprofil zwischen Rostock, Hbf. und Sanitz unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes der RB11
 - direkte Linienführung der Linie 120 zwischen Rostock und Sanitz im Stundentakt (T60)
 - in Überlagerung mit Angebot der RB11 Schaffung eines integrierten Halbstundentakts (T30) zwischen Rostock, Hbf. – Sanitz
- **Planungsalternative 2:** Anpassung und Kürzung des Linienwegs der Linie 123 ab Neu-Rognentin über HP Rognentin und Pastow-Süd (20-Min.Takt) (Übernahme des Bedienungsangebotes in Rognentin und Kösterbeck durch die RSAG-Linie 24)
 - Kürzung Linienverlauf auf den Abschnitt Rostock – Pastow-Süd mit Ausweitung des Taktangebots und Schließung von Taktlücken vorrangig in der HVZ + NVZ (Mo-Fr)
 - Anpassung des Linienweges der Linie 123 von Rostock, Zentrum über Brinckmansdorf – Gewerbegebiet Rognentin – Neuendorf – Pastow

- Übernahme der Bedienung in Roggentin und Kösterbeck durch neue RSAG-Linie 24 zwischen Rostock – Brinckmansdorf – Roggentin – Kösterbeck bis Pastow, Süd unter Anbindung des SPNV-Haltespunktes Roggentin (RB11); Option: Führung der Linien bis Rostock, Stadthafen
- Ausbau der Wendeschleife in Pastow-Süd erforderlich
- Prüfung: Abschnitt Sanitz – Bad Sülze: Einrichtung neue Linie Sanitz – Bad Sülze mit Integration der Schulfahrten (vor- wie nachmittags) zwischen Sanitz und Dettmannsdorf-Kölzow mit tagesdurchgängigen Bedienungsangebot im Zweistunden-Takt (T120)
- Abschnitt Sanitz – Bad Sülze: überlagertes Bedienungsangebot mit Angebot der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen zu einem integriertem stündlichen Taktangebot (T60) → tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich
- Einspareffekte auf den Linien 112, 136 prüfen
- **Planungsalternative 3:** Ausweitung Bedienungsangebot und Entwicklung der Linie im Sinne einer landesbedeutsamen Buslinie (unter Voraussetzung einer anteiligen Landesfinanzierung)
 - Verlängerung des Linienweges bis nach Greifswald als schnelles Angebot (zusätzlicher Halt nur in Tribsees, Grimmen und Greifswald) → Linienführung der Linie 120 dann bis Sanitz
 - Zusätzlich Stärkung des Angebotes zwischen Sanitz und Bad Sülze aufgrund Ausweitung Bedienungsangebot (Stärkung des landkreisüberschreitenden Verkehrs)
 - Schließung von Bedienungslücken vorrangig Mo-Fr in der HVZ + NVZ zur Schaffung eines stündlichen Taktangebotes (ggf. auch nur HVZ-Angebot)
- Ergänzung von mind. 2 Fahrtenpaaren an den Wochenenden und feiertags zur Sicherstellung einer zweistündlichen Bedienung (ggf. auch nur Mo-Fr Angebot)

Linienweg

Linie 120: (landkreisübergreifende Linie): Rostock - Sanitz – (Bad Sülze – Greifswald)

Linie 123: Rostock, Hauptbahnhof – Brinckmansdorf – Neuendorf – Pastow - Broderstorf

RSAG-Linie 24: Rostock – Pastow-Süd

Bedienungsangebot

Rostock – Pastow-Süd

- Mo-Fr: HVZ T20/T60, NVZ T20/T60, SVZ T60
- Sa: NVZ T60, SVZ T60
- So+Fei: T120

Rostock – Sanitz (– Bad Sülze)

- Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120
- Sa: NVZ T120, SVZ T120

- So+Fei: T120

Rostock, Hbf. – Brinckmansdorf – Neuendorf – Pastow – Broderstorf

- Mo-Fr: HVZ T60, NVZ 60, SVZ T60
- Sa: NVZ T60, SVZ T120
- So+Fei: SVZ T120

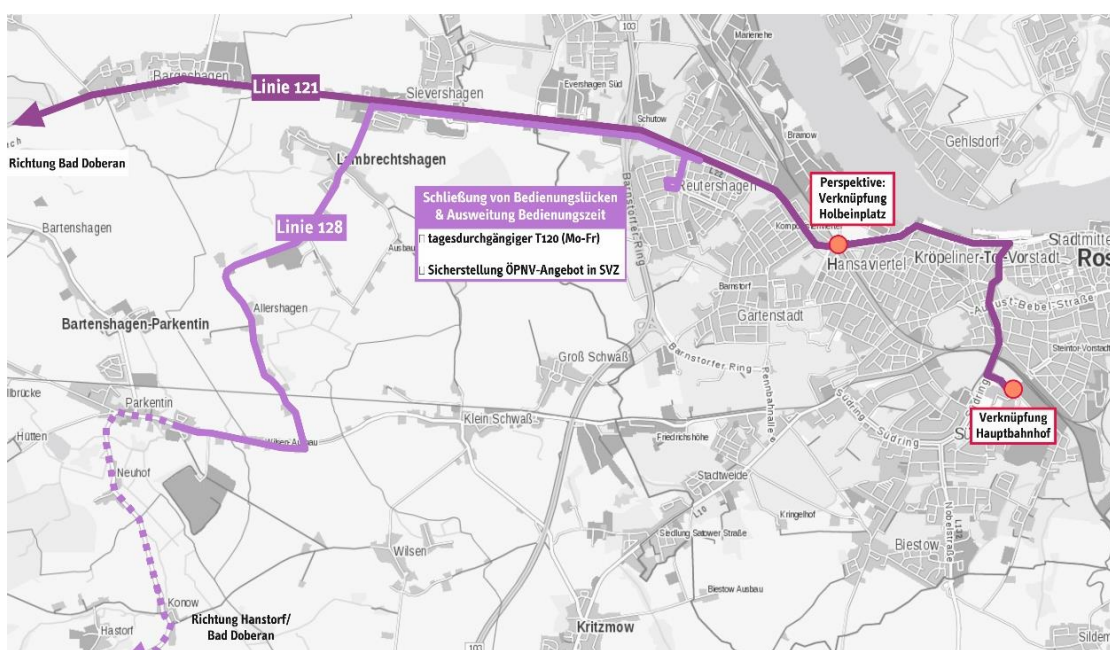
Verknüpfung und Anschlussbildung

- | | | |
|---------------------|-------------------------------------|--------------|
| • Rostock Hbf. | RE-/ S-Bahn-Linien | Priorität 1 |
| • Rostock, Steintor | RSAG-Linien | Priorität 2 |
| • (Sanitz Bahnhof | RB11 Gnoien – Jördenstorf – Teterow | Priorität 3) |

Bemerkung

- Fahrzeit Broderstorf – Rostock ca. 30 Minuten (Wirtschaftlichkeit in der Umlaufbildung)
- betriebliche Verknüpfung Linie 120 mit RB11

Linie 128: Verdichtung Bedienungsangebot



- Einrichtung vertaktetes Angebot gemäß Anforderungsprofil (Stadt-Umland-Verkehr) unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes der RB11 zwischen Rostock – Wismar
- integriertes Taktangebot in Ergänzung des SPNV-Angebotes der Linie RB11 zwischen Rostock – Parkentin und Bad Doberan

Linienweg

Rostock – Sievershagen – Parkentin – Hanstorf – Bad Doberan

Bedienungsangebot

Rostock – Sievershagen – Parkentin – Hanstorf – Bad Doberan		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T120, NVZ T120, SVZ T120 • Sa: NVZ/SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
• Rostock, Reutershagen	städtisches ÖPNV-Angebot (RSAG)	Priorität 1
• Bad Doberan, Bhf.	RB11 Rostock – Wismar	Priorität 2
• Bad Doberan, Bhf.	Linie 124 Stadtverkehr Bad Doberan	Priorität 3
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung der Linie 128 mit der RB11 		

Weiterführende Maßnahmen

Korridor Papendorf/ Sildemow: Neustrukturierung Bedienungsangebot	
<ul style="list-style-type: none"> • Entflechtung der Linienführung „Ortsbus Südstadt“ (RSAG) ab Rostock, Südblick mit jeweils einem stündlichen Angebot zur Anbindung der Gemeinde Papendorf, Niendorf sowie Sildemow • Linie 106 (rebus) ergänzt das Angebot und bleibt im Status-Quo bestehen (überwiegend Fahrten im Schülerverkehr) • Ergänzung des Angebotes insbesondere zur Anbindung der Gemeinde Ziesendorf sowie in den Schwachverkehrszeiten sowie am Wochenende durch das Rufbusangebot „rubi“ des Landkreises Rostock 	

<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung neuer Haltestellen im Stadtgebiet Rostock notwendig: <ul style="list-style-type: none"> ○ 2 bis 3 HST-Paare Biestower Damm
Linienweg
Rostock – Niendorf/ Papendorf/ Sildemow
Bedienungsangebot
<u>Rostock – Niendorf/ Papendorf/ Sildemow</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60 • Sa: EZF • So+Fei: EZF
Verknüpfung und Anschlussbildung
<ul style="list-style-type: none"> • Rostock Hbf. städtisches wie (über-)regionales Priorität 1 SPNV-/ ÖPNV-Angebot
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> • Alternative zur Linienführung des Ortsbus Südstadt und zur Darstellung in der Karte: Weiterführung „Campus Linie“ (siehe Maßnahme I-B.3, NVP Teil B) von Hbf. über Erich-Schlesinger-Straße, Schwaaner Landstraße, Tychsenträße, Nobelstraße, Südstadt Center, Südring, Robert-Koch-Straße und Weidengrund zum Südblick

Korridor Bentwisch/ Poppendorf: Einrichtung neue landkreisüberschreitende Linie Rostock - Marlow
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines vertakteten Angebotes zwischen Dierkow und Bentwisch im 20-Minuten-Takt (Kurzläufer) • auf dem Abschnitt Rostock – Bentwisch – Poppendorf Einrichtung eines vertakteten Angebotes im 2 Stunden-Takt (Langläufer) bzw. Prüfung Erweiterung „rubi“-Angebot
Prüfauftrag:

- unter Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen Einrichtung einer landkreisüberschreitenden Linie zwischen Rostock Hauptbahnhof und Marlow über Bentwisch (touristische Linie mit saisonalem Bedienungsangebot in den Sommermonaten)
- **Prüfung:** gemeinsame Übernahme der Leistungen durch den VVR sowie durch die rebus Regionalbus Rostock GmbH jeweils mit zweistündlichem Taktangebot (T120) → Schaffung eines integrierten stündlichen Taktangebotes zwischen Rostock und Marlow (T60)
 - aufgrund kreisgrenzenüberschreitender Linienführung tarifliche Überschneidung mit der VVR → tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich

Linienweg

Rostock Hbf. – Bentwisch – Poppendorf (– Marlow)

Bedienungsangebot

Rostock Hbf. – Bentwisch – Poppendorf (-Marlow)

- Mo-Fr: HVZ T120, NVZ T120, SVZ T120
- Sa: EZF
- So+Fei: EZF

Verknüpfung und Anschlussbildung

- | | | |
|----------------|---|-------------|
| • Rostock Hbf. | städtisches wie (über-)regionales
SPNV-/ÖPNV-Angebot | Priorität 1 |
|----------------|---|-------------|

Bemerkung

- potenzielle Zusammenarbeit mit Landkreis Vorpommern-Rügen; tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich
- Linienwegsverlängerung der Linie 112 bis Rostock Hbf.