



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

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan
Teil C
Landkreis Rostock**

24. Juli 2023

Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Gemeinsamer Nahverkehrsplan

Teil C - 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	Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
1.1	Gesetzliche Grundlagen	7
1.2	Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte	7
1.2.1	Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock	7
1.2.2	Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ).....	9
1.2.3	Haltestellenkonzepte	9
1.2.4	Kommunale Verkehrsentwicklungspläne.....	10
1.2.5	Nahverkehrspläne der Nachbaraufgabenträger.....	11
1.3	Bilanzierung: Entwicklung seit dem Regionalen Nahverkehrsplan MM/R (2005)	12
2	Bestandsaufnahme	14
2.1	Raumstrukturanalyse.....	14
2.1.1	Raumstruktureller Überblick	14
2.1.2	Bevölkerungsentwicklung	15
2.1.3	Arbeitsplätze	18
2.1.4	Pendlerrelationen	20
2.1.5	Bildungseinrichtungen.....	21
2.1.6	Versorgungsstandorte und Freizeitziele	23
2.1.7	Naherholung, Freizeit und Tourismus	25
2.2	Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen.....	27
2.2.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	27
2.2.2	Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden	28
2.3	ÖPNV-Angebot und -Infrastruktur	33
2.3.1	Aufgabenträgerschaft	33
2.3.2	Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)	33
2.3.3	straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	35
2.3.4	Tarif und Vertriebssystem	46
2.4	Verknüpfungspunkte.....	49
2.5	Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage.....	52
3	Anforderungsprofil - Qualitätsstandards für den regionalen ÖPNV	55
3.1.1	Ziele und Grundsätze.....	55
3.1.2	Ziele der Qualitätsstandards	55

3.1.3	Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung	56
3.1.4	Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV	57
3.1.5	Qualitätsanforderungen im Überblick	58
3.2	Differenzierung des Nahverkehrsraumes und Hierarchisierung des ÖPNV-Systems.....	59
3.3	Qualitätsmerkmale der Bedienungsqualität	62
3.3.1	Anforderungen an die Erschließungsqualität.....	62
3.3.2	Verkehrs- und Betriebszeiten	63
3.3.3	Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit	65
3.3.4	Empfehlungen zur Ausgestaltung der Bedienungsstandards	67
3.4	Qualitätsmerkmale der Beförderungsqualität	70
3.4.1	Reisezeit, Umsteigequalität und -häufigkeit im ÖPNV	70
3.4.2	Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	72
3.4.3	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung	73
3.4.4	Anforderungen an die Fahrgastinformation	76
3.4.5	Anforderung für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler	77
3.4.6	Anforderungen an Kundenbetreuung / Service / Fahrpersonal	78
3.4.7	Tarif- und Vertriebssystem	79
3.4.8	Marketing.....	80
3.4.9	Anforderungen an die Haltestellenausstattung	81
3.5	Qualitätsmanagementsystem	82
4	Stärken-Schwächen-Analyse.....	83
4.1	Bedienungsqualität.....	83
4.1.1	Erschließungsqualität.....	89
4.1.2	Verbindungsqualität.....	93
4.1.3	Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung.....	96
4.1.4	Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	97
4.1.5	Bewertung der Garantie- und Serviceleistung	98
4.2	Bewertung der Beförderungsqualität	98
4.2.1	Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen	98
4.2.2	Bewertung der Fahrzeuge.....	101
4.2.3	Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards	102
4.2.4	Bewertung der Betriebs- und Störungsmanagements	102
4.2.5	Bewertung der Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb	103

4.2.6	Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement.....	106
4.2.7	Bewertung von Parallelverkehren	108
4.3	Qualitative Auswertung anhand Befragungsergebnisse.....	109
5	Maßnahmenkonzeption	112
5.1	Übergeordnete Maßnahmen.....	113
5.1.1	SPNV-Angebot und -Netz	113
5.1.2	Tarifsystem und -angebot	116
5.2	Handlungsfeld Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot	118
5.2.1	Planungsraum 1: Bad Doberan/Kröpelin/ Satow/Neubukow/Kühlungsborn	121
5.2.2	Planungsraum 2: Graal-Müritz / Rostocker Heide	140
5.2.3	Planungsraum 3: Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf	150
5.2.4	Planungsraum 4: Mecklenburgische Schweiz / Teterow / Laage.....	160
5.2.5	Planungsraum 5: Güstrow/Güstrow-Land/Krakow am See	164
5.2.6	Planungsraum 6: Bützow / Schwaan.....	173
5.2.7	Planungsraum 7: Kritzkow /Lüssow / Damm.....	180
5.2.8	Empfehlung zur Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien	184
5.2.9	Weiterentwicklung touristischer Verkehre	186
5.2.10	Zusammenfassung	186
5.3	Handlungsfeld Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV- Infrastruktur.....	187
5.4	Handlungsfeld ÖPNV-Beschleunigung.....	189
5.5	Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation	190
5.6	Handlungsfeld Sicherheit und Service	192
5.7	Handlungsfeld intermodale Verknüpfung	194
5.8	Handlungsfeld Umwelt	197
5.9	Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle.....	198
5.10	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	200
5.11	Handlungsfeld Fahrpersonal.....	202
5.12	Umsetzung der Maßnahmen	202
6	Wirkung und Bewertung.....	203
6.1	Allgemeine Bewertung der Maßnahmen.....	203

6.2 Finanzielle Wirkung 203

Tabellen

Tabelle 1: Gliederung Landkreis Rostock 14

Tabelle 2: zentralörtliche Gliederung 15

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung (nach heutigem Gebietsstand) 16

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen 17

Tabelle 5: größeren Arbeitsplatzstandorte Landkreis Rostock
(> 300 Beschäftigte)..... 18

Tabelle 6: Ein- und Auspendler des Landkreises Rostock im Schülerverkehr 22

Tabelle 7: Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Rostock 25

Tabelle 8: Tourismusschwerpunkte des Landkreises Rostock 26

Tabelle 9: Geplante Wohnbaugebiete bis 2030 29

Tabelle 10: Geplante Gewerbegebiete bis 2030 32

Tabelle 11: Bedienungsangebot im SPNV (Fahrplanstand: September 2021) 34

Tabelle 12: ÖPNV-Angebot im Landkreis Rostock
(Fahrplanstand September 2021) 36

Tabelle 13: ÖPNV-Linien des Stadt-Umland-Verkehrs 46

Tabelle 14: Übersicht Verknüpfungspunkte Landkreis Rostock (Stand: 2019) 50

Tabelle 15: Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche für den Landkreis
Rostock 62

Tabelle 16: Erweiterter Richtwert für Haltestelleneinzugsbereiche 63

Tabelle 17: Definition der Verkehrszeiten im Landkreis Rostock 65

Tabelle 18: Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Rostock 66

Tabelle 19: Bedienungsstandards Stadtverkehre Güstrow und Bützow..... 67

Tabelle 20: Reisezeiten 70

Tabelle 21: Anschlussmöglichkeiten an den definierten Verknüpfungspunkten 71

Tabelle 22: Umsteigevorgänge 71

Tabelle 23: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge 74

Tabelle 24: Bewertung Bedienungsqualität ÖPNV-Korridore Landkreis Rostock
(Fahrplanstand: August 2021)..... 85

Tabelle 25: Erschließungsdefizite Siedlungsbereiche Landkreis Rostock 90

Tabelle 26: Erschließungsdefizite Gewerbegebiete Landkreis Rostock 92

Tabelle 27: Zusammenfassung Anregungen Öffentlichkeitsbeteiligung -
Erreichbarkeit 94

Tabelle 28: Parallele Angebote im ÖPNV	108
Tabelle 29 Übersicht Linien im Planungsraum 1: Bad Doberan/Kröpelin/Satow/Neubukow/Kühlungsborn	121
Tabelle 30: Übersicht Linien im Planungsraum 2: Graal-Müritz/ Rostocker Heide	140
Tabelle 31: Übersicht Linien im Planungsraum 3: Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf.....	150
Tabelle 32: Übersicht Linien im Planungsraum 4: Mecklenburgische Schweiz/ Teterow/ Laage.....	160
Tabelle 33: Übersicht Linien im Planungsraum 5: Güstrow/ Güstrow-Land/ Krakow am See.....	164
Tabelle 34: Übersicht Linien im Planungsraum 6: Bützow/ Schwaan.....	173
Tabelle 35: Übersicht Linien im Planungsraum 7: Kritzkow/ Lüssow/ Damm.....	181
Tabelle 36: Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Linien)	185
Tabelle 37: Kategorie Mobilstation in Anlehnung an Handbuch Mobilstationen NRW	194
Tabelle 38: Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV	199
Tabelle 39: Maßnahmen Mobilitätsmanagement	200
Tabelle 40: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten für den Landkreis Rostock.....	204

Abbildungen

Abbildung 1: Einwohnerentwicklung LK Rostock 2010 – 2021.....	16
Abbildung 2: Pendlerrelationen LK Rostock (Stand: Juli 2017).....	21
Abbildung 3: ÖPNV-relevante Ziele Landkreis Rostock	23
Abbildung 4: Bedienungsgebiet Rufbus "rubi".....	44
Abbildung 5: Stadt-Umland-Verkehr	45
Abbildung 6: Gliederung Tarifgebiet Landkreis Rostock.....	47
Abbildung 7: Netzhierarchie - Zielstand 2025.....	61
Abbildung 8: Bewertung Bedienungsqualität	84
Abbildung 9: MIRROR macht mobil	88
Abbildung 10: Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV.....	89
Abbildung 11: Beispiele Haltestellenausstattung Landkreis Rostock.....	99
Abbildung 12: Übersicht Planungsräume.....	119
Abbildung 13: Bedienungsgebiet Rufbus "rubi"	120

Abbildung 14: Kategorisierung Maßnahmen187

1 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Bereits im Berichtsteil A Kapitel 1 wurden die relevanten gesetzlichen Grundlagen wie bspw. die EU-Verordnung 1370/2007 sowie das Personenbeförderungsgesetz und deren Bedeutung für die Erstellung des Nahverkehrsplans beschrieben. Diese sind sowohl für den Landkreis Rostock als auch für die Hansestadt Rostock von Relevanz und werden daher nicht noch einmal explizit in dem vorliegenden Berichtsteil angeführt.

1.2 Relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte

In dem nachfolgenden Kapitel werden relevante Rahmenpläne und verkehrliche Konzepte sowie deren Inhalte beschrieben. Die bereits im Berichtsteil A im Kapitel 1.6 sowie im Kapitel 1.7 erwähnten Vorgaben der Landes- und Regionalplanung sowie relevante Aussagen aus dem Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern sind an dieser Stelle mit zu berücksichtigen, werden aber nicht noch einmal aufgelistet. Bestandteil des Kapitels sind insbesondere für den Landkreis Rostock spezifische Rahmenpläne und Konzepte.

1.2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock

Im Rahmen des **Kommunalen Mobilitätsmanagement für die Region Rostock** wird das übergeordnete Ziel zur Optimierung der Umland- und Pendlerverkehre verfolgt. Angestrebt werden eine Sicherung der Mobilität sowie die Reduzierung und Verlagerung des Verkehrs. Vor diesem Hintergrund werden Themen aus den Bereichen Infrastruktur, Angebot, Kommunikation und Tarif berücksichtigt.

Das im kommunalen Mobilitätsmanagement übergeordnete Leitbild sowie die behandelten Maßnahmengruppen stellen wichtige Indikatoren für die Ausgestaltung des zukünftigen Nahverkehrsplans da und stecken bereits erste Leitgedanken zur attraktiven Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes ab. Im Konkreten wurden für die einzelnen Themenfelder folgende Maßnahmen definiert:

Maßnahmen Infrastruktur:

- Berücksichtigung/ Schaffung einheitlicher Qualitätsstandards an Haltstelleninfrastruktur (Umsetzung liegt in Verantwortung des örtlichen Baulastträgers) und Fahrzeugen (Verantwortung der Beschaffung liegt beim Verkehrsunternehmen) im Landkreis Rostock
- Verbesserung der Haltestellenlagen (Verringerung der Zugangswege)
- Schaffung bzw. Ausbau von P+R-Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen

- Schaffung sicherer Abstellanlagen für den Radverkehr an ÖV-Zugangspunkten
- Schaffung sicherer Zuwegung für den nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV)
- Schaffung von direkten Radverkehrsverbindungen zu Umsteigeanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt der Hansestadt Rostock
- Bevorrechtigung des ÖPNV in staugefährdeten Gebieten (technische sowie verkehrsorganisatorische Maßnahmen)

Maßnahmen Angebot:

- Schaffung schneller direkter Verbindungen nach Rostock mit Anbindung an die Straßenbahn oder direkter Zielführung
- Sicherstellung von Angeboten auch außerhalb von Schulzeiten (vormittags, in den Abendstunden sowie in den Ferien)
- Schaffung von flexiblen Angeboten als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien
- Ausbau Carsharing-Angebote in der Region (in Kooperation mit kommunalen Verwaltungen und Betrieben)
- Kooperation mit dem Einzelhandel und/oder Dienstleistern für Auslieferungsfahrten

Maßnahmen Kommunikation:

- Verbesserung des Informationsangebots (zielgruppenspezifisch, unter Einbeziehung lokaler Gegebenheiten, Informationspakete über lokale ÖV-Angebote, Neubürgerpakete/-veranstaltungen)
- Marketingarbeit bei Neugestaltung von Infrastrukturanlagen
- Unterstützung und Organisation von Fahrgemeinschaften / Mitfahrbörsen
- Einführung einer Mobilitätszentrale mit Zuarbeit aus den Kommunen → Vereinheitlichung des Informationsangebotes etc.
- Beauftragung von Mobilitätsbeauftragten in den Kommunen

Maßnahmen Tarif:

- Ausbau von Jobticketangeboten (Zuständigkeit: Verkehrsunternehmen, VVW)
- Überprüfung und Anpassung der Angebots- und Tarifbedingungen (Zuständigkeit: Verkehrsunternehmen, VVW)

Die aufgelisteten Maßnahmen werden im Rahmen der NVP-Bearbeitung aufgegriffen und teilträumlich detaillierter ausgearbeitet.

1.2.2 Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)

Im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) der Hansestadt Rostock werden überwiegend Ziele und Maßnahmen definiert und beschrieben, die auf die Hansestadt Rostock vornehmlich zutreffen. Einzelne Maßnahmen tangieren jedoch auch den Landkreis Rostock und werden nachfolgend stichpunktartig aufgelistet.

- Umsetzung mobil 2016 für die RSAG und Regionalbus (Stad-Umland-Konzept)
- Busliniennetz besser auf Nachbarschaftsverkehr ausrichten
- Beschleunigung des ÖPNV (von Relevanz für Stadt-Umland-Verkehre)
- Optimierung des Hauptbahnhofes als Verknüpfungspunkt
- Anschlusssicherung zwischen RSAG und Regionalbus
- zielgruppenspezifische Weiterentwicklung attraktiver ÖPNV-Tarife
- Verlängerung der Straßenbahn bis nach Schutow bzw. dem Ostseepark
- Neubau Südumgehung Elmenhorst zur Schaffung einer verbesserten überregionalen Verbindung zwischen Wismar und Rostock

1.2.3 Haltestellenkonzepte

Landkreis Rostock (Fortschreibung – 2022 geplant)

Aktuelle plant der Landkreis Rostock die Fortschreibung des bestehenden Haltestellenkonzeptes. Ausgehend von der Analyse vorhandener Daten und der Eruiierung des aktuellen Ausbaustandes der einzelnen Haltestellen im Landkreis erfolgt eine Priorisierung der Haltestellen hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus. Die Bewertung der einzelnen Bushaltstellen erfolgt anhand der folgenden Kriterien:

- Netzfunktion
- Fahrgastzahlen
- Bauliche Situation
- Zugänglichkeit sowie
- relevante Einrichtungen, die durch die Haltestelle erschlossen werden

Daneben werden ebenso Daten hinsichtlich der Ausstattung, der baulichen Ausführung sowie ggf. vorhandener Sonderbedarfe erfasst. Die analysierten Daten werden in einem Haltestellenkataster zusammengeführt, das als Grundlage für die weiterführende Ausbauplanung fungieren soll. Die Fertigstellung des Haltestellenkonzeptes ist zum Jahresende 2022 geplant (siehe hierzu auch Kapitel 6.5.2 im Berichtsteil A).

Verkehrsverbund Warnow (VVW) (1998)

Das Haltestellenkonzept der Verkehrsverbundes Warnow (VVW) dient vorrangig zur Sicherstellung eines einheitlichen Informationssystems für die kooperierenden Unternehmen des VVW. Konkret werden folgende Inhalte/ Vorgaben im Haltestellenkonzept angeführt:

- Kategorisierung der Haltestellen nach Bedeutung und Baulastträger sowie Festlegung des Ausstattungsstandards
- Definition des Grundstandards hinsichtlich Ausgestaltung des Haltestellenschildes und des Fahrplankastens/ Vitrine
- Festlegung einer einheitlichen Farbgebung für Haltestellenkennzeichnung, Aushängen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie Fahrgastinformationen

1.2.4 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Verkehrskonzept Stadt Bad Doberan sowie ihrer Ortsteile Heiligendamm, Vorder Bollhagen und Althof (2019)

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Bad Doberan sowie der dazugehörigen Ortsteile werden einzelne Zielkonzepte für die unterschiedlichen Verkehrsarbeiten erarbeitet. Im Rahmen des NVP sind insbesondere die definierten Ziele und Maßnahmenvorschläge im Bereich des ÖPNV von Relevanz.

- Ziele im Bereich des ÖPNV sind:
 - Erhöhung der ÖPNV-Nutzung
 - Barrierefreiheit im ÖPNV im Hinblick auf den demografischen Wandel
 - Erleichterung zum Auffinden von Busstellplätzen für Busfahrer
- Konkrete Einzelmaßnahmen in den jeweiligen Untersuchungsräumen sind:
 - Heiligendamm: Nachrüstung von Bodenindikatoren an Haltestellen sowie Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten zur barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV
 - Bad Doberan: qualitativer Ausbau der Haltestellen hinsichtlich Neueinrichtung, Fahrgastunterständen und Blindenleiteinrichtungen; verkehrliche Aufwertung des Bahnhofvorplatzes sowie Prüfen von Optimierungsmöglichkeiten bzgl. Tarifangebot und Frequenzen
 - Althof: Aufwertung der Bushaltestellen

Fortschreibung Entwicklungsplan für das Vorrangstraßennetz der Barlachstadt Güstrow

Die Stadt Güstrow schreibt ihren Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus den 1990er Jahren fort. Bestandteil ist u.a. die Entwicklung eines städtischen Vorrangstraßennetzes. Dies liegt in der Nichtrealisierung der einst geplanten Ortsumgehung aufgrund der aktuell prognostizierten Werte hinsichtlich des Verkehrsaufkommens. Vor

diesem Hintergrund ist eine alternative Ortsdurchfahrung zu prüfen, um die Altstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das beauftragte Gutachten dient zur Untersuchung möglicher Trassenführung und der Qualifizierung eines innerstädtischen Vorrangstraßennetzes inklusive der Empfehlung einer nachhaltigen Entwicklung des Vorrangstraßennetzes. Als Ergebnis der Untersuchung wurden folgende Punkte abgeleitet:

- Maßnahmen rund um den Philippsweg sowie die Verbindung Strenzer Weg – Am Alten Hafen sollen weiterhin Bestandteil des Flächennutzungsplans bleiben bzw. in diesem aufgenommen werden
- Ausbau des Paradieswegs mit Aufhebung des Bahnübergangs in der Eisenbahnstraße zur Entlastung der Bleicherstraße

Die geplanten Änderungen/ Ausbaumaßnahmen sind hinsichtlich der geplanten Änderungen im ÖPNV insbesondere im städtischen ÖPNV-Netz der Barlachstadt Güstrow zu berücksichtigen.

1.2.5 Nahverkehrspläne der Nachbaraufgabenträger

In den Nachbarlandkreisen wurden in den letzten Jahren Nahverkehrspläne erarbeitet und fortgeschrieben, welche zum Teil Planungen im Landkreis Rostock tangieren. In der nachfolgenden Aufführung werden nur die für den Landkreis Rostock relevanten Inhalte zusammengefasst dargestellt.

Ludwigslust-Parchim (2014)

Im Regionalen Nahverkehrsplan Westmecklenburg sind insbesondere im Teilbericht zum Landkreis Ludwigslust-Parchim Anregungen bzw. Maßnahmen angeführt, die den Landkreis Rostock tangieren. Im konkreten betrifft es folgende Punkte:

- Verbesserung des Bedienungsangebotes zwischen Sternberg und Güstrow gemäß definierten Anforderungen (mind. 5 Fahrtenpaare an Schul- und 3 Fahrtenpaare an Ferientagen)
- Überprüfung touristisch relevanter Wochenendangebote zwischen Güstrow und Meyenburg über Krakow, Karow und Plau am See

Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (2021 - 2026)

Im Juni 2021 wurde der Nahverkehrsplan für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte vom Kreistag beschlossen. In diesem wurden verkehrspolitische Zielsetzungen und daran angelehnt Maßnahmen entwickelt, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsangebote für die Bevölkerung des Landkreises beitragen sollen. Darin definierte Maßnahmen, die den Landkreis Rostock tangieren sind folgenden:

- Weiterentwicklung landkreisübergreifender Mobilitätsangebote durch:
 - Prüfung einer Zuordnung der Verbindung (Demmin-) Dargun – Gnoien -Tessin in die Netzebene Hauptnetz II mit entsprechenden Anforderungskriterien (T120 bis T180)

- Empfehlung zur Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien (bspw. Demmin – Dargun – Gnoien – Rostock)
- Prüfung Angebotsausweitungen für touristische Verkehre in Richtung Krakow am See
- Verknüpfung von Angeboten an der Kreisgrenze → Abstimmung der Linien 220/ 221 sowie 304

Vorpommern-Rügen (2022)

Der Landkreis Vorpommern-Rügen hat im März 2022 den Beschluss für den landkreisweiten Nahverkehrsplan gefasst. Tangierende Inhalte, die ebenso eine Relevanz für den Landkreis Rostock aufweisen, sind:

- Sicherung und Weiterentwicklung einer bedarfsgerechten Anbindung an die Regiopol Rostock
- Prüfung eines landkreisüberschreitenden (Schüler-)Verkehrs
- Prüfung Aufwertung Verbindungsrelation zwischen Marlow und Bentwisch (ggf. bis nach Rostock)
- Ausweitung Bedienungsangebote auf touristisch geprägten Verbindungen:
 - Rostock, Hohe Düne – Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten (Linie 202) (T120)
 - Graal-Müritz – Klockenhagen/Neuhaus – Dierhagen – Ahrenshoop (T120)
- Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien mit entsprechenden Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot
 - Greifswald – Grimmen – Tribsees – Sanitz (ggf. Rostock)
- Prüfung Umsetzungsmöglichkeit einer S-Bahn-Verbindung zwischen Rostock und Stralsund
- Prüfung Taktverdichtung und Möglichkeiten zur Ausweitung von Bedienungszeiten auf bestehenden SPNV-Linien (u.a. zwischen Rostock und Stralsund)
- Ausbau SPNV-Trassen inkl. Ausbau auf eine Reisegeschwindigkeit von 160 km/h

1.3 Bilanzierung: Entwicklung seit dem Regionalen Nahverkehrsplan MM/R (2005)

Für die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2005 ist eine Bilanzierung dessen unerlässlich. Wichtige Kernpunkte des NVP 2005 sind:

- Aufwertung Angebotskonzeption SPNV Mo – Fr auf T60 (vereinzelt T120) und am Wochenende sowie an Feiertagen überwiegend T120
- Regionalen ÖPNV: Netzhierarchie mit definierten Standards auf Achsen, Verbindungen und Verflechtungen
- Stadtbahnkonzept (nicht umgesetzt)

- Bestimmung von Verknüpfungspunkten und festgelegte Qualitätsstandards
- Schaffung eines einheitlichen Fahrschein- und Tarifsystems unter Umsetzung eines gemeinsamen VVW-Tarifs (integrativ eines einheitlichen Kassensystems und eines einheitlichen Ticket-Layouts)
- Vorschläge für zukünftige ÖPNV-Organisationsstruktur (3-Ebenen-Modell)

In den letzten Jahren wurden im Landkreis Rostock bereits diverse Maßnahmen im Verkehrsangebot umgesetzt. Eine umfangreiche Zusammenfassung über bereits umgesetzte Maßnahmen aus dem NVP 2005 sind der Tabelle 1 im Anhang zu entnehmen.

Im Folgenden werden die zentralen Weiterentwicklungen des ÖPNV-Angebots und bedeutende Rahmenveränderungen innerhalb der Laufzeit des zweiten NVP dargestellt, die für die Fortschreibung des NVP eine besondere Wirkung entfalten:

- Standardisierung von Haltstellenausstattung durch Verabschiedung des Haltestellenkonzepts des Landkreises Rostock (2018) sowie dessen Fortschreibung 2022
- Ausbau von Verknüpfungspunkten (z. B. Haltepunkt Schwaan oder Bf. Kühlungsborn Ost)
- Anpassung von Linienplänen zur besseren Verknüpfung
- aktuell bestehen Bestrebungen zur Einführung eines Aufgabenträgerverbundes und eine Entwicklung in Richtung eines landesweiten Verkehrsverbundes.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Raumstrukturanalyse

2.1.1 Raumstruktureller Überblick

Seite | 14

Der Landkreis Rostock liegt im Nordosten von Deutschland zwischen den Metropolregionen Hamburg, Berlin und Kopenhagen/Malmö und ist direkt an der Ostseeküste gelegen. Er umfasst mit seinem Gebiet die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und bildet zusammen mit dieser sowie der Stadt Ribnitz-Damgarten und der Gemeinde Ahrenshoop die Regiopolegion Rostock. Östlich des Landkreises grenzen die Landkreise Vorpommern-Rügen sowie Mecklenburgische Seenplatte und westlich die Landkreise Ludwigslust-Parchim sowie Nordwestmecklenburg. Das Gebiet umfasst eine Fläche von rund 3.422 km² und ist in zehn amtsfreie Gemeinden und 13 Ämter (Gemeindezusammenschlüsse) mit insgesamt 112 Gemeinden untergliedert.

Tabelle 1: Gliederung Landkreis Rostock¹

Amtsfreie Gemeinden	Ämter
Bad Doberan, Stadt	Bad Doberan-Land
Dummerstorf	Bützow-Land
Graal-Müritz	Carbäk
Güstrow, Stadt	Gnoien
Kröpelin, Stadt	Güstrow-Land
Kühlungsborn, Stadt	Krakow am See
Neubukow, Stadt	Laage
Sanitz	Mecklenburgische Schweiz
Satow	Neubukow-Salzhaff
Teterow, Stadt	Rostocker Heide
	Schwaan
	Tessin
	Warnow-West

Mit einer Bewohnerdichte von 69 Bewohnern/km² liegt der Landkreis Rostock deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 232 Bewohnern/km². Rund 60 % der Bevölkerung (Landkreis Rostock sowie Hanse- und Universitätsstadt Rostock zusammen) leben in dem Oberzentrum Rostock sowie in den Mittelzentren Bad Doberan und

¹ Landkreis Rostock (2020)

Güstrow. Weitere zentralörtlich bedeutende Orte des Landkreises sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:²

Tabelle 2: zentralörtliche Gliederung³

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.			

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

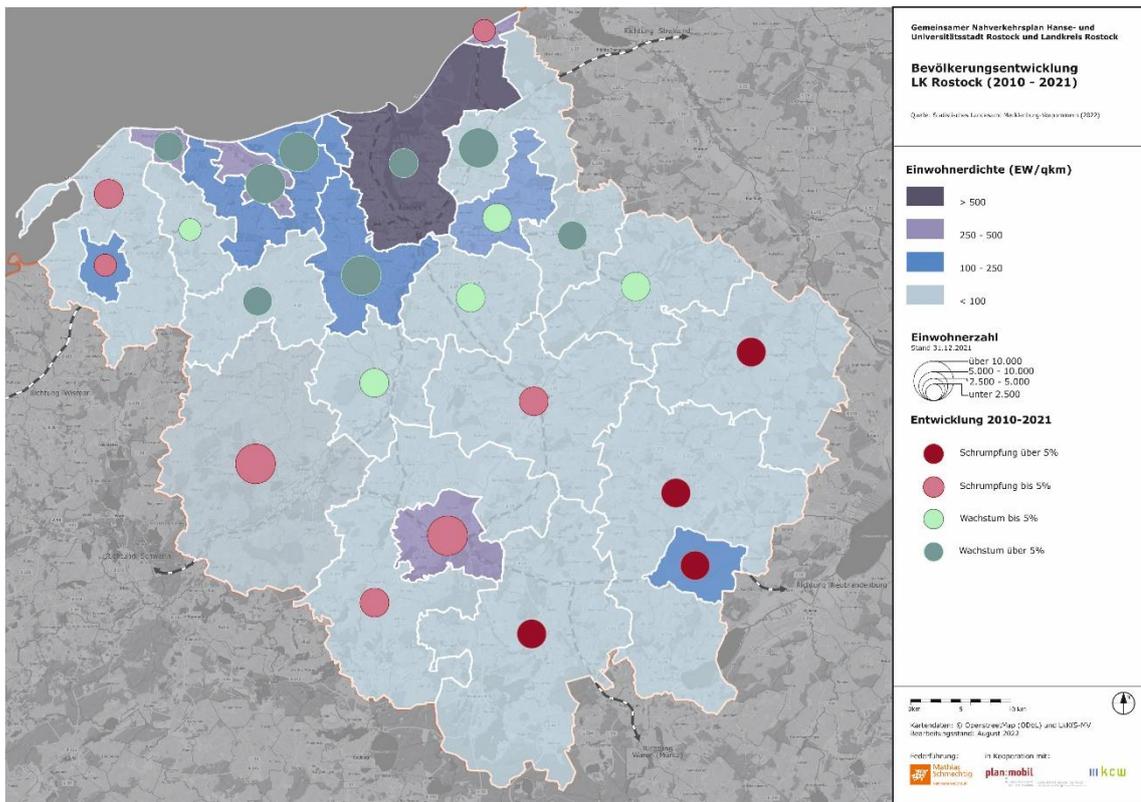
Im Untersuchungsraum leben im Jahr 2021 rund 218.000 Einwohner. Die bevölkerungsreichste Stadt stellt mit Stand 2021 Güstrow mit ca. 29.000 Einwohnern dar. Weitere größere Städte bilden die Mittelzentren Bad Doberan sowie Teterow. Als einwohnerstärkstes Amt ist Warnow-West mit 17.351 Einwohnern zu benennen, das Amt Gnoien ist mit 5.795 dort lebenden Personen hingegen das einwohner-schwächste Amt.

Insgesamt verzeichnet der Landkreis Rostock zwischen 2010 und 2021 nur einen sehr leichten Bevölkerungszugewinn von 0,7% (+1.607 Einwohner). Die Bevölkerungsentwicklung findet jedoch räumlich differenziert im Untersuchungsgebiet statt. Während Ämter und amtsfreie Gemeinden, die sich im Stadt-Umland-Raum Rostock befinden, überwiegend eine positive Entwicklung aufweisen, nahm die Bevölkerung in den restlichen Ämtern und Gemeinden ab. In der Bevölkerungsprognose bis 2030 wird von einer Fortführung des aktuellen Entwicklungstrends ausgegangen, wobei vor allem die im südlichen Teil des Landkreises gelegenen Ämter und Gemeinden vom einem Bevölkerungsrückgang betroffen sind.

² Planungsverband Region Rostock (2011): Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock 2011.

³ ebenda

Abbildung 1: Einwohnerentwicklung LK Rostock 2010 – 2021⁴



Seite | 16

Tabelle 3: Bevölkerungsentwicklung (nach heutigem Gebietsstand)⁵

Amt/ Gemeinde	Bewohnerzahl		Veränderung	
	2010	2021	absolut	%
Bad Doberan Land	11.617	12.236	619	+5,3 %
Bützow-Land	16.683	16.366	-317	-1,9 %
Carbäk	7.612	7.920	308	+4,0 %
Gnoien	6.274	5.795	-479	-7,6 %
Güstrow-Land	9.714	8.729	-985	-10,1 %
Krakov am See	9.306	8.713	-577	-6,2 %
Laage	9.138	8.954	-184	-2,0 %
Mecklenburgische Schweiz	8.966	8.097	-869	-9,7 %
Neubukow-Salzhaff	7.121	6.771	-350	-4,9 %

⁴ Statistisches Landesamt Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 29.06.2022)

⁵ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, Stand: 31.12.2021

Amt/ Gemeinde	Bewohnerzahl		Veränderung	
	2010	2021	absolut	%
Rostocker Heide	9.745	10.372	627	+6,4 %
Schwaan	7.758	8.019	261	+3,4 %
Tessin	6.775	6.795	20	+0,3 %
Warnow-West	16.474	17.351	877	+5,3 %
Amtsfreie Gemeinden				
Bad Doberan	11.325	12.752	1.427	+12,6 %
Dummerstorf	7.231	7.532	301	+4,2 %
Graal-Müritz	4.236	4.043	-193	-4,6 %
Güstrow	30.018	29.026	-992	-3,3 %
Kröpelin	4.745	4.811	66	+1,4 %
Kühlungsborn	7.158	7.964	806	+11,3 %
Neubukow	4.019	3.973	-46	-1,1 %
Sanitz	5.780	6.372	592	+10,2 %
Satow	5.601	5.965	364	+6,5 %
Teterow	8.893	8.310	-583	-6,6 %
Landkreis Rostock	216.189	217.796	1.607	+0,7 %

Die Einwohnerentwicklung nach Altersstufen zeigt einen deutlichen Rückgang der erwerbstätigen Bevölkerung (20 – 65-jährige) auf, wohingegen die Altersgruppe der 0 – 20-jährigen wächst. Während die Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen schrumpft, verzeichnet die Altersgruppe der über 65-Jährigen einen deutlichen Zuwachs.⁶ Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsprognose bis 2030 wird sich dieser Trend einer älter werden Gesellschaft fortsetzen.

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen

Landkreis Rostock				Entwicklung 2010 – 2021	
Altersgruppe	2010	2018	2021	Absolut	%
0 – 20-jährige	33.729	38.387	39.976	+6.247	+ 18,5%
20 – 65-jährige	137.351	125.562	122.261	-15.090	- 11,0%

⁶ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2021): Statistische Bericht Bevölkerungsentwicklung der Kreise in Mecklenburg-Vorpommern

65-jährige und älter	45.109	51.164	55.559	+10.450	+ 23,1%
----------------------	--------	--------	--------	---------	---------

Neben den reinen Prognosewerten sind auch die siedlungsstrukturellen Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden zu betrachten, die die Entwicklungsdynamik beeinflussen können. Derzeit konzentriert sich die Siedlungsentwicklung vor allem auf die zentralen Orte sowie im Besonderen im Stadt-Umland-Raum Rostock. Dies führt bereits heute zu einem Bevölkerungsgewinn in den genannten Teilräumen, wofür laut dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm aus dem Jahr 2011 genügend Wohnbauflächenpotenziale bereitstehen. Eine Ausweisung großflächiger Wohnungsneubauten in Gemeinden ohne zentralörtliche Einstufung ist nicht gegeben.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Überprüfung der ÖPNV-Anbindung der neuen Wohngebiete.

2.1.3 Arbeitsplätze

Neben der Siedlungsstruktur und Bevölkerungsverteilung ist die Kenntnis der wichtigen Arbeitsplatzstandorte sowie öffentlichen Einrichtungen und Infrastrukturen mit hohem Publikumsverkehr wichtig für die Planung und Ausgestaltung der öffentlichen Verkehrsangebote. Grundlegend stellen für den Landkreis Rostock insbesondere die Hansestadt Rostock sowie die zentralen Orte des Landkreises wichtige Arbeitsplatzstandorte dar.

Die größten Arbeitgeber bzw. größeren Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Rostock sind im Folgenden, auf Grundlage der Daten der Norddeutschen Landesbank (Stand: 2015) sowie der Auftaktbefragung der Ämter und Gemeinden, dargestellt:

Tabelle 5: größeren Arbeitsplatzstandorte Landkreis Rostock (> 300 Beschäftigte)⁷

Gemeinde	Institution	Wirtschaftszweig	Beschäftigtenanzahl
Kronskamp	Gewerbegebiet Invest! Port Nord	Gewerbe	ca. 1.300
Kronskamp	Bundeswehr	Verteidigung	1.200
Güstrow	KMG Kliniken plc (K)	Gesundheitswesen	916
Güstrow	Landkreis Rostock	Öffentliche Verwaltung	700
Laage	TRW Airbag Systems GmbH	Industrie (Automobil)	643

⁷ Landkreis Rostock (2019)

Gemeinde	Institution	Wirtschaftszweig	Beschäftigtenanzahl
Elmenhorst	Stadtbäckerei Junge GmbH	verarbeitendes Gewerbe	621 (inkl. Verkaufsfilialen)
Kritzkow	Gewerbegebiet	Gewebe	ca. 500 -550
Roggentin	SIV AG	Dienstleistung	402
Heiligendamm	MEDIAN Kliniken GmbH & Co. KG	Gesundheitswesen	356
Bentwisch	ECOVIS-Gruppe (K)	Dienstleistung	353
Teterow	Miltenyi Biotec GmbH	Forschung und Entwicklung	350 ⁸
Schwaan	Fachklinik Waldeck	Gesundheitswesen	318
Bützow	Justizvollzugsanstalt	Öffentliche Verwaltung	ca. 300
Kröpelin	Michaelwerk		ca. 300
Tessin	Tessinum GmbH	Gesundheitswesen	ca. 300
Weitendorf	Gewerbegebiet Invest! mPort Süd + Flughafen Rostock-Laage	Gewerbe/ Verkehr	ca. 300
Poppendorf	YARA GmbH & Co. KG	Industrie (Chemie)	267
Roggentin	Gewerbegebiet	Gewerbe	250+ ⁹
Broderstorf	Gewerbegebiet Neuendorf/ Pastow	Gewerbe	ca. 400

⁸ Für das Unternehmen Miltenyi Biotec ist eine Erweiterung geplant, sodass die Beschäftigtenzahl zukünftig auf 500 erhöht wird. (Quelle: Landkreis Rostock 2021 – Beteiligungsbericht 2019 Amt für Finanzen und Controlling)

⁹ Das Gewerbegebiet weist östlich eine Erweiterungsfläche von ca. 10 Hektar für ungefähr 30 neue Unternehmen auf, welche aktuell erschlossen wird. Quelle: Wirtschaftsförderung Landkreis Rostock GmbH (2021): Neu erschlossene Gewerbeflächen im Gewerbegebiet Roggentin (<https://www.w-lr.de/news-details/neues-gewerbegebiet-in-roggentin/>)

2.1.4 Pendlerrelationen

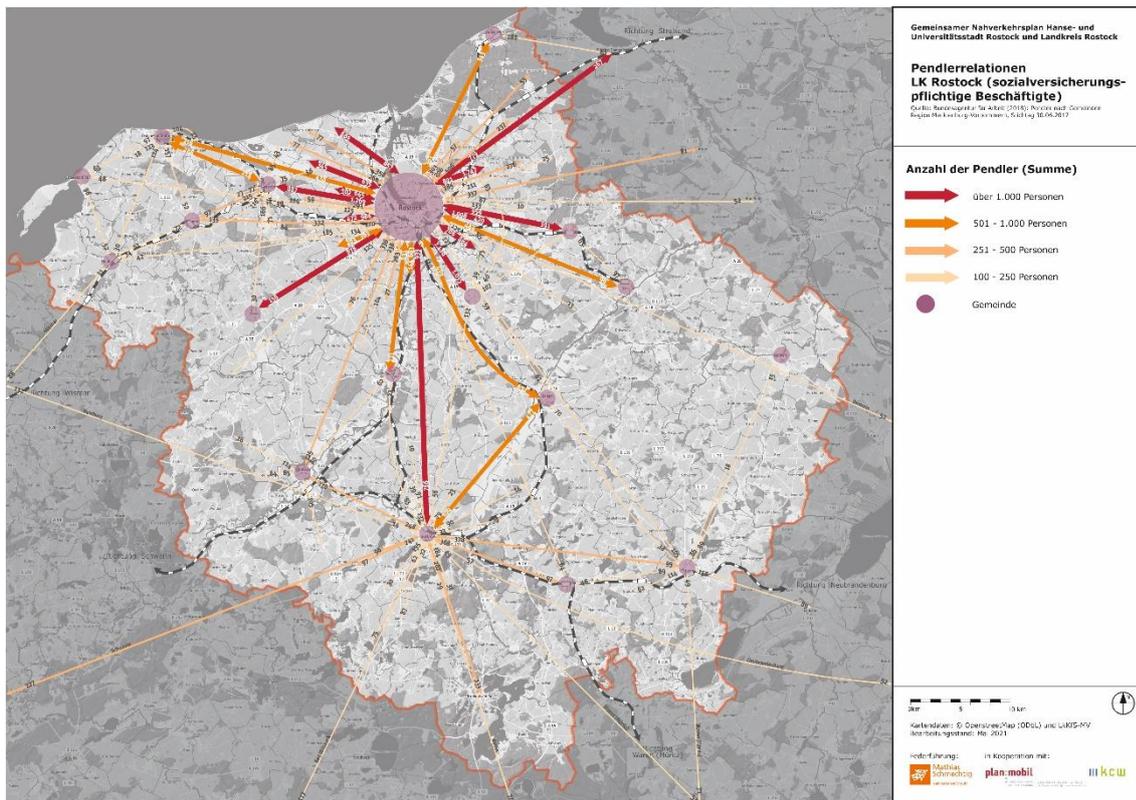
Für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebots ist die Betrachtung der erreichbaren Verkehrsnachfrage eine grundlegende Voraussetzung. Die Verkehrsnachfrage ist in ihrer räumlichen Verteilung durch die Siedlungsstruktur vorbestimmt. Bedeutend für die ÖPNV-Nachfrage ist die Verteilung von Einwohnern, Arbeitsplätzen und Schulstandorten. Die Verflechtungen im Schülerverkehr können anhand der Quelle-Ziel-Beziehungen derjenigen Schülerinnen und Schüler, die einen Anspruch auf Beförderung bzw. Erstattung der Aufwendungen gemäß der jeweiligen Satzung des Landkreises, abgeleitet werden. Als weitere Datenbasis für die Verkehrsverflechtung werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ausgewertet.

Die Pendlerbeziehungen im Untersuchungsraum sind vor allem auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und dessen Umlandgemeinden ausgerichtet. Vom Landkreis Rostock in das Oberzentrum Rostock pendeln rund 61 % der insgesamt 36.615 Auspendler. Werden die Pendlerverflechtungen von und zur Hansestadt Rostock außer Acht gelassen, liegt bei der Betrachtung der angrenzenden Landkreise die Anzahl an Einpendler (7.348) nur knapp über der Zahl an Auspendlern (7.337). Vor allem aus den Landkreisen Vorpommern-Rügen sowie Mecklenburgische Seenplatte pendeln täglich über 2.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in den Landkreis Rostock. Insgesamt weist der Landkreis Rostock jedoch ein negatives Pendlersaldo von -14.878 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten auf.¹⁰

Innerhalb des Landkreises zeigen sich in den Städten Güstrow, Laage, Teterow und Bad Doberan sowie den Gemeinden Bentwisch und Roggentin größere Arbeitsplatzschwerpunkte mit jeweils positiven Pendlersalden.¹¹ Grundlegend finden die Pendlerbeziehungen im Untersuchungsraum überwiegend über mehrere Gemeinde- bzw. sogar Ämtergrenzen statt. Für die Planungen des regionalen ÖPNV sind insbesondere diese Pendlerverflechtungen von Bedeutung. Die Relationen mit mehr als 100 Fahrten pro Tag (alle Verkehrsmittel –ÖPNV-Fahrten sind mit integriert) sind in der nachfolgenden Karte dargestellt.

¹⁰ Bundesagentur für Arbeit (2019): Pendleratlas – Datenstand Juni 2018

¹¹ Bundesagentur für Arbeit (2017): Beschäftigungsstatistik. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte. Mecklenburg-Vorpommern. (Stand: 30.06.2017)

Abbildung 2: Pendlerrelationen LK Rostock (Stand: Juli 2017)¹²

Hinweis: Karten werden im Kartenband noch einmal im größerem Format angeboten.

2.1.5 Bildungseinrichtungen

Schülerinnen und Schüler stellen insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundschaft des ÖPNV dar. In Folge dessen ist neben der Betrachtung der Bevölkerungsverteilung im Landkreis Rostock ebenso die schulische Infrastruktur für die Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen. Von Relevanz sind vorrangig Schülerinnen und Schüler zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe, sowie die weiterführenden Schulen und Berufsschulen.

Im Schuljahr 2019/2020 besuchten 20.235 Schülerinnen und Schüler¹³ die 76 allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Rostock. Bei den allgemeinbildenden Schulen sind in folgende Schulformen untergliedert:

- 32 Grundschulen
- 21 Regionalschulen

¹² Bundesagentur für Arbeit (2018)

¹³ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020): Statistische Berichte – Allgemeinbildende Schulen in Mecklenburg-Vorpommern.

- 5 Gymnasien
- 7 Gesamtschulen
- 9 Förderschulen
- 2 regionale Bildungszentren

Von den aufgelisteten Schulen befinden sich 14 in freier Trägerschaft. Neben den genannten Schulen gibt es im Landkreis Rostock zudem eine Volkshochschule mit Standorten in Güstrow und Bad Doberan sowie zwei Musikschulen in den genannten Städten.

Bei Betrachtung der Pendlerverflechtungen der Schülerinnen und Schüler aus und in die umliegenden Landkreise zeigt sich eine starke Verflechtung zur Hansestadt Rostock. Ebenso pendeln viele Schülerinnen und Schüler täglich in den Nachbarlandkreis Mecklenburgische Seenplatte. Die konkreten Pendlerverflechtungen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 6: Ein- und Auspendler des Landkreises Rostock im Schülerverkehr¹⁴

Schulstandort	Einpendler in den Landkreis Rostock	Auspendler aus dem Landkreis Rostock
Hansestadt Rostock	111	2.140
Schwerin	5	7
Landkreis Vorpommerns-Rügen	35	16
Landkreis Vorpommern-Greifswald	12	12
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	22	108
Landkreis Ludwigslust-Parchim	18	7
Landkreis Nordwestmecklenburg	18	32

Die Schulstandorte des Landkreises Rostock und deren Einzugsbereiche sind dem Anhang II zu entnehmen. Insbesondere für die Allgemeinen Förderschulen, den Gymnasien sowie den Gesamtschulen ergeben sich zum Teil große Einzugsbereiche. Schulen, welche sich nicht in der Trägerschaft des Landkreises befinden sind aufgrund des tlw. überregionalen Einzugsbereichs in der Auflistung nicht dargestellt.

Zusätzlich zu den allgemeinbildenden Schulen bietet der Landkreis Rostock zahlreiche Forschungs- und Weiterbildungsinstitute, welche sich u.a. aufgrund der räumlichen Nähe zur Universität Rostock im Landkreis ansiedeln. Zu diesen zählen¹⁵:

- Fachhochschule Güstrow (536 Studierende)

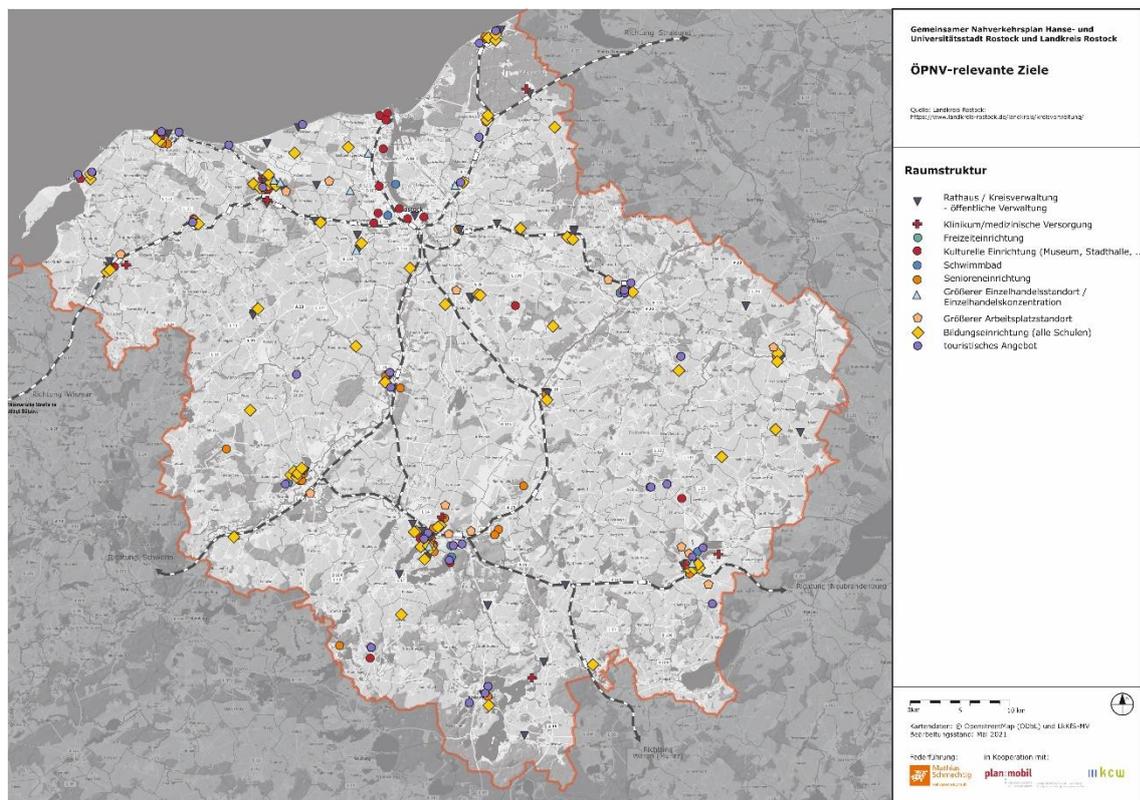
¹⁴ Landkreis Rostock 2019

¹⁵ Wirtschaftsförderung Landkreis Rostock (2019): Standort. Wissenschaft und Forschung

- Informatik Center Roggentin GmbH (ICR) (17 ansässige Firmen)
- Leibniz-Institut für Atmosphären Physik Kühlungsborn (123 Mitarbeiter)
- Innovations- und Technikcenter (ITC) Bentwisch (45 ansässige Unternehmen)
- Innovations- und Bildungszentrum Hohen Luckow e.V. (13 Mitgliedergesellschaften vor Ort)

2.1.6 Versorgungsstandorte und Freizeitziele

Abbildung 3: ÖPNV-relevante Ziele Landkreis Rostock



Hinweis: Karten werden im Kartenband noch einmal im größerem Format angeboten.

Verwaltungsstandorte

Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte sind relevante Ziele im ÖPNV, da diese neben den Beschäftigten auch einen stetigen Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Landkreises Rostock ist in Güstrow sowie in Form einer zusätzlichen Außenstelle in Bad Doberan ansässig. Die Verwaltungssitze der Ämter sowie amtsfreien Gemeinden befinden sich vorrangig in den Mittel- und Grundzentren des Untersuchungsraumes, sowie in den Gemeinden Broderstorf, Kritzmow und Gelbensande.

Einzelhandel

Als größere Einzelhandelsstandorte dienen im Landkreis Rostock vor allem die Grund- und Mittelzentren. Daneben existieren mehrere großflächige Einzelhandelsansiedlungen an den Ortsrändern der größeren Gemeinden, wie z. B. das Hansecenter in Bentwisch oder Einzelhandelskonzentration in Rövershagen. In den Ortsteilen oder kleineren Ortschaften sind hingegen nur vereinzelt Einzelhandelsstandorte zu finden, welche vorwiegend für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs dienen.

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden geht hervor, dass neben den Zentren des Landkreises Rostock auch die Zentren in den benachbarten Landkreisen sowie kreisfreien Städte als relevante Einzelhandelsstandorte dienen. Hierbei sind insbesondere die Innenstadt der Hansestadt Rostock sowie das Einkaufszentrum Ostseepark im Landkreis (Gemeinde Lambrechtshagen), sowie das Hansecenter in Bentwisch zu benennen. Ebenso dienen die Städte Waren/Müritz, Goldberg bei Schwerin, Dargun, Demmin sowie die Landeshauptstadt Schwerin als wichtige Städte zur Versorgung mit Gütern des täglichen sowie periodischen und aperiodischen Bedarfs.

Krankenhäuser und soziale Einrichtungen

Im Landkreis Rostock gibt es vier Kliniken und Krankenhäuser mit insgesamt ca. 800 Betten sowie neun weitere medizinische Notfallzentren, die vor allem in den Mittelzentren sowie vereinzelt Grundzentren des Landkreises verortet sind. Viele der an der Ostseeküste gelegenen Kommunen weisen das Prädikat Kurort, Heilbad oder Erholungsort auf. Insbesondere die Kureinrichtungen, von denen 14 im Landkreis Rostock vorhanden sind, sind auf eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit angewiesen. Hierbei ist vor allem das Seeheilbad Graal-Müritz zu benennen, in dem mehrere solcher Einrichtungen vorhanden sind. Darüber hinaus existieren in der Mehrheit der größeren Kommunen insgesamt über 30 Senioren- und Pflegeheime sowie drei Pflegeheime mit psychiatrischer Ausrichtung. Hochbetagte Menschen zählen häufig zu der Kundengruppe der Captive-Rider, das heißt, sie sind in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen. Daher sind Seniorenheime nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen von Bedeutung. Das ÖPNV-Angebot hat zusätzlich für die Gäste, die Bewohner besuchen, sowie für die Angestellten der Einrichtungen Bedeutung.

- 9 medizinische Notfallzentren ansässig in Bad Doberan, Bützow, Teterow und Tessin
- 4 Krankenhäuser mit ca. 800 Betten¹⁶
- 33 Alten- und Pflegeheime sowie 3 Psychiatrische Pflegeheime¹⁷

¹⁶ Landkreis Rostock – Kataster- und Vermessungsamt; Kartenthema: Gesundheit (Zugriff: 10.10.2019)

¹⁷ Landkreis Rostock – Liste der Einrichtungen (Zugriff: 10.10.2019)

Tabelle 7: Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Rostock¹⁸

Standort und Einrichtung	Bettenzahl
KMG Klinikum Güstrow	490
Krankenhaus Bad Doberan	134
Warnow Klinik Bützow	71
DRK Krankenhaus Teterow	95
Mutter-Kind-Klinik „Strandpark“ Kühlungsborn (REHA)	48 (Appartements)
Kurklinik Stella Maris Kühlungsborn (REHA)	30 (Appartements)
MEDIAN Klinik Heiligendamm (REHA)	255
Dr. Ebel Fachklinik GmbH & Co. Moorbad Bad Doberan KG (REHA)	230
ABS Mutter-Kind-Therapiezentrum Meeresbrise & Heidesanatorium Graal-Müritz (REHA)	52 (Appartements)
MEDIAN Klinik Graal-Müritz (Reha Zentrum, Kinderklinik Tannenhof, Mutter-Kind-Klinik Tannenhof, Fachklinik für Onkologie und Ganzheitsmedizin)	650
Tessinum Therapiezentrum für Geriatrie und Schlaganfall (REHA)	70
Fachklinik Waldeck, Schwaan (REHA)	210
CIC Cochlear Implant Centrum Ernst Lehnhardt, Güstrow (REHA)	k.A.
Rehabilitationsklinik Garder See, Lohmen	300
Serrahner Diakoniewerk, Serrahn (REHA)	k.A.

2.1.7 Naherholung, Freizeit und Tourismus

Der Landkreis Rostock stellt aufgrund seiner Landschaftsräume und der Lage an der Ostseeküste ein attraktives Urlaubs- und Erholungsgebiet dar, welches eine große Vielfalt an touristischen Attraktionen vorweist. Darüber hinaus befinden sich mehrere staatlich anerkannte Erholungs- und Fremdenverkehrsorte im Untersuchungsgebiet, welche für den Tourismus prägend sind. Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/ Rostock (2011) wurden vorrangig folgende Tourismusschwerpunkte in der Region definiert:

¹⁸ Eigene Internetrecherche/ Angaben auf Webseiten der Betreiber (2019)

Tabelle 8: Tourismusschwerpunkte des Landkreises Rostock¹⁹

Tourismusschwerpunkte an der Küste	Tourismusschwerpunkte im Binnenland	Kur- und Erholungsorte
<ul style="list-style-type: none"> • Bad Doberan • Graal-Müritz • Kühlungsborn • Rerik • Hansestadt Rostock (inkl. Ostseebad Warnemünde) • Karls Erlebnis-Dorf - Rövershagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Güstrow • Teterow • Krakow am See 	<ul style="list-style-type: none"> • Seeheilbad Bad Doberan/ Heiligendamm • Seeheilbad Graal-Müritz • Luftkurort Krakow am See • Ostseebad Kühlungsborn • Ostseebad Nienhagen • Ostseebad Rerik

Aufgrund der Lage des Landkreises ist dieser insbesondere für Badetouristen ein Anziehungspunkt. Neben den Badestellen an der Ostseeküste befinden sich auch im Binnenland eine Vielzahl an öffentlich zugänglichen Badestellen. Auch im Bereich des Radtourismus weist der Landkreis Rostock ein vielfältiges Angebot auf.²⁰ Es führen drei Radfernwege durch den Landkreis:

- Ostseeküsten Radweg: Etappe der Euro-Velo-Route E10; von Graal-Müritz über Warnemünde, Heiligendamm, Kühlungsborn, Rerik bis nach Wismar.
- Radfernweg Berlin – Kopenhagen: Etappe zwischen Dobbin-Linstow, Krakow am See, Güstrow, Bützow, Schwaan und Rostock.
- Radfernweg Hamburg – Rügen: Etappe zwischen Teterow nach Warnow mit Anbindung der Orte Güstrow und Bützow.

Neben diesen bestehen im Landkreis noch kleinere lokale Rundradwege mit unterschiedlicher Länge auf. Dazu zählen u.a. der westliche Backstein-Radweg sowie der Warnowtal-Rundweg.

Darüber hinaus führen einige überregionale Wanderwege durch den Landkreis, wie z. B. der Ostseeküsten-Wanderweg mit einer ähnlichen Wegeführung wie der gleichnamige Radfernweg sowie der Pilgerweg der Heiligen Birgitta, welcher über Tessin, Laage, Güstrow und weiter nach Bützow führt. Eine Vielzahl an Landschafts- und Naturschutzgebiete laden zudem zum Wandern ein, wie z. B. das Warnowland oder die Rostocker Heide. Ferner gibt es einige kleinere ausgewiesene Tageswanderrouten vor allem an der Ostseeküste. Für die Wanderreiter ist die Rostocker Heide als attraktives Ziel zu nennen.

Weitere relevante touristische Ziele im Landkreis Rostock sind:

¹⁹ Amt für Raumordnung und Landesplanung Mittleres Mecklenburg/ Rostock (2011)

²⁰ Planungsverband Region Rostock (2017): Radwegekonzept für die Region Rostock

- Leuchttürme (z. B. in Bastorf)
- Seebrücken
- Schlösser und Herrenhäuser, u.a. das Schloss Güstrow oder das Herrenhaus Dolgen in Dolgen am See
- Kunst- und Kultureinrichtungen, u.a. eine Vielzahl an (Heimat-)Museen, das Münster Bad Doberan, die Klosterkirche in Rühn oder die Bützower Stiftskirche
- Wassersportangebote, wie z. B. Surfsport oder Katamaranfahrten
- Tierparks, wie z. B. der Wildpark-MV in Güstrow sowie der Haustierpark in Lelkendorf
- Weitere Freizeitangebote, wie z. B. die Erlebniswelt in Tessin

Insgesamt waren im Dezember 2019 über 400 Beherbergungsbetriebe (einschließlich Camping) gelistet. Dabei wurden jährlich über eine Million Gäste und über fünf Millionen Übernachtungen verzeichnet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste betrug 4,5 Tage. Insgesamt nahm die Anzahl an Beherbergungsbetrieben sowie die Zahl an Übernachtungen zwischen 2012 bis 2019 kontinuierlich zu, wobei insbesondere die Gemeinden Graal-Müritz sowie Kühlungsborn eine hohe Gästeanzahl aufweisen. Dem gegenüber weist Teterow eine negative Entwicklung im Bereich des Übernachtungstourismus auf. Sowohl die Gästeanzahl als auch die Anzahl an Übernachtungen ist in den letzten Jahren über 50 % zurückgegangen.²¹

Touristen sind dabei als wichtige Potenzialgruppe für den ÖPNV zu betrachten, die bei geringen Ortskenntnissen eine hohe Mobilität aufweisen. Auch zukünftig wird der Landkreis Rostock ein attraktives Tourismus- und Freizeitziel darstellen. So wird beispielsweise die Weiterentwicklung der Kur- und Erholungsorte für den Gesundheits- und Wellness-tourismus seitens des Landkreises angestrebt.

Mittel- bis langfristig gilt es, dass touristisch begründete MIV-Aufkommen zu reduzieren und das ÖV-Angebot zu stärken. Die in den Beherbergungsbetrieben erhältlichen Kur- und Gästekarten können hierfür einen ersten Ansatz bieten und den Gästen im Zeitraum ihres Aufenthalts als kostenloser ÖPNV-Fahrschein dienen.

2.2 Entwicklung der raumstrukturellen Rahmenbedingungen

2.2.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Die allgemeinen Auswirkungen des demografischen Wandels auf die regionale Mobilität im Landkreis Rostock wurden bereits im Kapitel 3.3 des Berichtsteil A genauer

²¹ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (2020): Zahlenspiegel Mecklenburg-Vorpommern

beschrieben. Die dort beschriebenen Prognosen und die daraus resultierenden Herausforderungen spiegeln sich ebenso in der Bevölkerungsprognose 2030 des Landkreises Rostock wider. So wird für den Landkreis Rostock bis zum Jahr 2030 von einem Bevölkerungsrückgang von -1,8 % gegenüber dem Referenzjahr 2015 ausgegangen. Die größten Bevölkerungsrückgänge werden für die Ämter Gnoien, Krakow am See sowie für die Stadt Teterow prognostiziert. In den nördlich gelegenen Ämtern und amtsfreien Gemeinden insbesondere im Umland der Hansestadt Rostock wird hingegen von einer positiven Bevölkerungsentwicklung ausgegangen.

Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen

Der aktuelle Schulentwicklungsplan des Landkreis Rostock aus dem Jahr 2023 enthält Aussagen zur voraussichtlichen Entwicklung der Schülerinnen- und Schülerzahlen und fasst die Veränderungen der letzten Jahre zusammen. Die Einschulungszahlen sind demnach im Landkreis Rostock in den vergangenen drei Jahren angestiegen, entgegen der Aussagen des vorangegangenen Schulentwicklungsplan der von einem Rückgang der Schülerinnen- und Schülerzahlen um ca. 10 % im Landkreis Rostock ausgegangen war. Bis 2028 werden die Einschulungszahlen voraussichtlich auf einem hohen Niveau bleiben, bis diese in den dann kommenden Jahren zurückgehen werden. Grund für den eintretenden Rückgang ist die niedrige prognostizierte Geburtenrate der nächsten Jahre, die in Abhängigkeit von der Anzahl der im Landkreis lebenden Frauen im gebärfähigen Alter steht (vgl. Landkreis Rostock 2023: Schulentwicklungsplan des Landkreises Rostock der allgemeinbildenden Schulen für den Planungszeitraum der Schuljahre 2022/2023 – 2026/2027, S. 21).

In den letzten fünf Jahren haben, an den absoluten Zuwächsen gemessen, insbesondere die öffentlichen Schulen in Bad Doberan, Jördenstorf, Laage, Satow und Schwaan deutliche Zuwächse verzeichnet (ebd. S. 23). Vor allem die regionalen Schulen mit Grundschulen haben kreisweit einen hohen Bedeutungszuwachs erfahren.

Der Schulverkehr wird auch in den nächsten Jahren eine sehr hohe Bedeutung für den Busverkehr und somit für auch für den allgemeinen ÖPNV im Landkreis Rostock haben. Die in den kommenden Jahren noch steigenden Zahlen der Schülerinnen und Schüler sollte zur Folge haben, dass angestrebte Verbesserungen im Linienverkehr bzw. im Jedermannverkehr auch unter Berücksichtigung der sich besonders dynamisch entwickelnden Schulstandorte erfolgt und ggf. in diesen Bereichen prioritär zum Tragen kommen.

2.2.2 Planungsvorhaben der Städte und Gemeinden

Trotz Bevölkerungsprognose und der differenzierten Entwicklung im Landkreis planen nahezu alle Ämter, die an der Auftaktbefragung teilgenommen haben, Siedlungsgebiete auszubauen oder eine Nachverdichtung derer.

In den Städten und Gemeinden des Landkreises Rostock sind bis 2030 folgende Planungen vorgesehen:

Tabelle 9: Geplante Wohnbaugebiete bis 2030²²

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
Admannshagen- Bargeshagen	OT Rabenhorst „An der Dorfstraße“	14 WE <i>(bereits umgesetzt)</i>
	Bargeshagen, B-Plan 18 mit Wohnen und Einzelhandel	60 WE + Einzelhandel + P+R
Bad Doberan	B-Plan Nr. 12 - Erweiterung Wohngebiet Kammerhof	250 WE
	B-Plan Nr. 33 - Wohnbebauung und Stellplatzanlage Heiligendamm	70 WE
	B-Plan Nr. 36 - Wohnquartier Lessingschule	ca. 30 WE
	B-Plan Nr. 40 - Erweiterung Gewerbegebiet Eickboom mit nördlicher Errichtung von EFH	ca. 100 WE
	B-Plan Nr. 41 - Wohngebiet an der Nienhäger Chaussee	22 WE
Bentwisch	B-Plan Nr. 21 - Wohngebiet westlich der L182/ Stralsunder Straße und nördlich des Hotels „An der Hasenheide“	90 WE
	B-Plan Nr. 22 - Birkenweg	11 WE
	B-Plan Nr. 23 - Wohngebiet „Am Silo“ OT Kussewitz	17 WE
Bützow	B-Plan Nr. 5 - „Senioren-WG Wolker Chaussee“	30 WE
	B-Plan Nr. 6 - „Pflegeheim am Schloss - Haus II“	80 WE <i>(bereits umgesetzt)</i>
	B-Plan Nr. 16 - „Warnowweg Nord“	22 WE <i>(bereits umgesetzt)</i>
	B-Plan Nr. 17 - „Pustohler Chaussee II“	60 WE <i>(bereits umgesetzt)</i>
	Sanierungsgebiet Südliche Vorstadt	130 WE <i>(tlw. Umgesetzt)</i>
Dummerstorf	B-Plan Nr. 8 - Wohngebiet Dorfzentrum	44 WE
	B-Plan Nr. 21 - Beim Küsterhorn	20 bis 24 WE

²² Befragung Ämter und amtsfreie Gemeinden 2019

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	B-Plan Nr .23 – Wohngebiet „Kavelstorfer Südblick“	50 WE
Graal-Müritz	B-Plan Nr. 5 – Müritz Mitte (Mittelweg)	30 WE
Güstrow	B-Plan Nr. 91 - Fischerweg	40 WE
	B-Plan Nr. 92 – Alte Gärtnerei	29 WE
Krakow am See	B-Plan Nr. 41 – Am Mühlenbach	40 WE
	B-Plan Nr. 43 – Wohngebiet Alter Sportplatz	20 WE
Kritzmow	B-Plan Nr. 21 – Mehrgenerationenhaus am Karauschensoll	48 WE
Kröpelin	B-Plan Nr. 13 – Wohngebiet „An der alten Ziegelei“	60 bis 70 WE
Kühlungsborn	B-Plan Nr. 14 – Hof zur Asbeck	36 WE
Lambrechtshagen	B-Plan Nr. 30 – Wohngebiet „Alt Sievershagen“	15 WE
Laage	B-Plan Nr. 7 – Wohngebiet „Am Fischteich“ (neuer Bauabschnitt)	33 WE
	B-Plan Nr. 17 – Aus den Fußstücken (neuer Bauabschnitt)	
	B-Plan Nr. – OT Liessow	10 WE
	IBS OT Diekhof	10 WE
Neubukow	B-Plan Nr. 11 – Am Alten Spriehusener. Landweg	20 WE
Nienhagen	B-Plan Nr. 4, 1.Ä – Wohn- und Ferienhausgebiet „An den Weiden“	7 WE
	B-Plan Nr. 6 – Wohngebiet „Am Beiksoll“	70 WE
Poppendorf	B-Plan Nr. 3-2 - Fasanenberg	15 WE
Rerik	B-Plan Nr. 33 -	70 WE (inkl. FeWo)
Rövershagen	B-Plan Nr. 8.1 – Im Wiesengrund II	60 bis 100 WE
Sanitz	B-Plan Nr. 14 – Am Katswall	78 WE
	B-Plan Nr. 16 - Wiesenblick	28 WE
	B-Plan Nr. 18 – WG „Sülzer Straße“	66 WE

Gemeinde/ Stadt	Geplante Wohngebiete	Größe
	B-Plan Nr. 19 – Zum Buchenkopf	7 WE
	B-Plan Nr. 20 - WG „Eichenweg“	36 WE
	B-Plan Nr. 21 – WG „Obstgarten“	8 bis 16 WE
	B-Plan Nr. 22 – WG „An der Hasenkuhle“	70 WE
Satow	B-Plan Nr. 6 – Alter Reitplatz	8,3 ha
	B-Plan Nr. 30 – Zum Bürgerhof	23 WE
	B-Plan Nr. 32 – Wohnquartier am Jägerberg	ca. 20 WE
	B-Plan Nr. 33 – „Wohngebiet Kröpeliner Straße“	6 WE
	B-Plan Nr. 35 – Neue Dorfmitte Hohen Luckow	ca. 20 WE
	B-Plan Nr. 36 - Wiesenblick	3 bis 4 WE
Schwaan	Wohnflächenentwicklung im B-Plan-Gebiet „Vorbecker Landweg West“ Böhlenrade	40 WE
Tessin	Änderung F-Plan, umfangreiche Wohngebiete	ca. 300 WE
Teterow	B-Plan Nr. 65 - Wohngebiet „Mühlenblick“ (Erschließungsphase (Stand 04.23))	ca. 350 WE

Neben den aufgelisteten geplanten Wohnbaugebieten steht im Stadt-Umland-Raum noch ein Wohnbaukontingent für die Errichtung von ca. 1.000 WE zur Verfügung. Insbesondere in den Gemeinden Dummerstorf, Broderstorf sowie Kritzmow bestehen Flächenkontingente von über 100 WE. Aufgrund der aktuellen Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes wird davon ausgegangen, dass die zur Verfügung stehenden Kontingente ausgeschöpft werden.

Ebenso sind im Bereich der Gewerbeflächen Ausweitungen oder die Einrichtung neuer Gewerbegebiete geplant.

Tabelle 10: Geplante Gewerbegebiete bis 2030²³

Gemeinde/ Stadt	Geplante Gewerbegebiete	Größe
Admannshagen - Bargeshagen	B-Plan Nr. 10 – Gewerbegebiet Nord	4,8 ha GE (Fertigstellung in 2023 erwartet)
Bad Doberan	B-Plan Nr. 40 – Erweiterung Gewerbegebiet Eikboom	8,6 ha GE
Bentwisch	B-Plan Nr. 20 – Erweiterung Gewerbegebiet Bentwisch	44,25 ha GE/GI
Dummerstorf	B-Plan Nr. 19 – Gewerbe- und Logistikzentrum Ostsee	17 ha GE
	B-Plan Nr. 25 – Gewerbe- und Logistikzentrum 2.0	70 ha GE/GI
Gelbensande	Entwicklung des Gewerbegebiets (Sanierung von Altlast, danach Nutzung möglich)	k.A.
Laage	Ausbau/ Entwicklung des Gewerbestandorts Invest!Port Rostock-Laage	193 ha
Mönchhagen	Ausbau von Gewerbe, u.a. Logistikzentrum für Erdbeerhof	k.A.
Roggentin	Ausbau/ Entwicklung Gewerbestandort Roggentin	ca. 6 ha GE
Tessin	Ausbau Nahversorgungszentrum Tessin-West	4.700 m ² Verkaufsfläche
Teterow	B-Plan Nr. 17A – Gewerbegebiet Bocksbergweg	17 ha GE

Quelle: Befragung Ämter und amtsfreie Gemeinden 2019

Entwicklung der Versorgungs- und Einzelhandelsstruktur

Gemäß Aussagen des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern 2016 (LEP), sind im Landkreis Rostock die zukunftsfähigen Zentren- und Nah-

²³ Befragung Ämter und amtsfreie Gemeinden 2019

versorgungsstrukturen der Zentralen Orte auf Grundlage von Einzelhandelskonzepten zu entwickeln. In den kommunalen Einzelhandelskonzepten sind die zentralen Versorgungsbereiche festzulegen. Zudem wird auf die mögliche Ausweitung von Einzelhandelsgroßprojekten im Stadt-Umland-Raum hingewiesen, wie z. B. in der Vergangenheit in Form des Ostseeparks Sievershagen, des Hanse-Centers in Bentwisch oder des Globus-Fachmarkts in Roggentin realisiert. Auch zukünftig können ausnahmsweise Einzelhandelsgroßprojekte in Umlandgemeinden der Stadt-Umland-Räume angesiedelt werden. Voraussetzung hierfür ist ein interkommunal abgestimmtes Einzelhandelskonzept für den jeweiligen Stadt-Umland-Raum.

In den vorliegenden Einzelhandelskonzepten der Städte Güstrow, Bad Doberan, Teterow, Tessin und Kühlungsborn wird als übergeordnetes Ziel die Stärkung und Sicherung der Innenstädte mit ihrer Vielfalt an Fachgeschäften definiert. Der Erhalt von Ergänzungszentren außerhalb der Innenstädte zur Gewährleistung der wohnortnahen Grundversorgung wird ebenso als Ziel beschrieben. Darüber hinaus sollen Standorte des nicht zentrenrelevanten Einzelhandels weiterentwickelt werden. Wichtig bei der Weiterentwicklung der Versorgungs- und Einzelhandelszentren ist die Berücksichtigung des zunehmenden E-Commerce. In vereinzelt Einzelhandelskonzepten wird daher die Ausweitung des Angebotes in Form des Onlinehandels empfohlen.

2.3 ÖPNV-Angebot und -Infrastruktur

2.3.1 Aufgabenträgerschaft

Im Landkreis Rostock ist die Aufgabenträgerschaft des öffentlichen Verkehrs (ÖV) klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- Das Land Mecklenburg-Vorpommern für den **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** inkl. der S-Bahn. Die Planung, Organisation und Finanzierung obliegt dabei der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV).
- Der Landkreis Rostock für den straßengebundenen **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** gemäß § 3 ÖPNVG M-V. Für im Stadtgebiet Rostock verkehrenden Regionalbuslinien erfolgt die Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) ebenfalls durch den Landkreis Rostock.

2.3.2 Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)

Der schienengebundene Personennahverkehr (SPNV) verbindet im Landkreis Rostock die Städte und Gemeinden untereinander und mit den benachbarten Zentren Rostock, Ribnitz-Damgarten, Wismar, Schwerin, Waren (Müritz) sowie Neubrandenburg. In Bützow (Angebot jedoch eingeschränkt) besteht zudem Anbindung an den Fernverkehr. Darüber hinaus besteht durch die Schmalspurbahn „Molli“, betrieben durch die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH, ein vor allem touristisch geprägtes SPNV-Angebot zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn.

Zudem wird der Landkreis durch zwei S-Bahnlinien angebunden. Die S2 sowie die S3 verkehren Mo-Fr im Stundentakt und binden den Landkreis an den Hauptbahnhof Rostock an, welcher als Regional- und Fernbahnhof dient.

Das SPNV-Angebot wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 11: Bedienungsangebot im SPNV (Fahrplanstand: September 2021)

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
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		
RB17	Rostock – Schwaan – Bützow - Schwerin	2 FP		
RE1	Hamburg – Schwerin – Rostock	T120 (zusätzlich zwei Verstärkerfahrten zwischen Rostock – Schwerin via RB17)		
RE4	Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin Główny/ Uckermünde Stadthafen	T120		
	Teilstrecke: Bützow - Pasewalk	ergänzende Verbindungen T120 → integriertes Bedienungsangebot (T60) auf Relation		
RE5	Rostock Hbf/ Stralsund Hbf – Neustrelitz Hbf – Berlin Südkreuz	T120		
RE9	Rostock – Stralsund – Bergen auf Rügen – Sassnitz/ Ostseebad Binz	T120		

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fe
RE10	(Rostock -) Stralsund – Greifswald – Züssow	2 FP (alle anderen Fahrten beginnen in Stralsund)		
Mollibahn ²⁴	Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn West	Sommersaison: T60 Wintersaison: T120		

2.3.3 straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aktuell verkehren im Landkreis Rostock rund 84 Linien des Verkehrsunternehmens rebus Regionalbus Rostock GmbH. Die ÖPNV-Linien verbinden die Gemeinden mit den übergeordneten Zentren bzw. Verwaltungssitzen der Ämter oder binden wichtige Bildungs-, Arbeits- oder Tourismusstandorte an. Im Untersuchungsgebiet verkehren 19 Hauptverkehrslinien, welche ein teils vertaktetes Bedienungsangebot aufweisen.

In den Städten Bad Doberan, Bützow sowie Güstrow besteht darüber hinaus das Angebot eines eigenen Stadtverkehrs. Während in Bad Doberan und Bützow der Stadtverkehr über eine Buslinie bedient wird, wird das Stadtgebiet Güstrow durch sechs Stadtbuslinien erschlossen.

Der ländliche Raum wird überwiegend durch den Schülerverkehr erschlossen und stellt damit zum Teil ein unattraktives Angebot im Jedermannverkehr dar. Darüber hinaus wird auf einigen Relationen die Bedienung in den Schwachverkehrszeiten sowie am Wochenende/ an den Feiertagen durch Anruflinien gewährleistet. Grundsätzlich besteht jedoch zu den genannten Zeiten ein sehr eingeschränktes bis teilweise kein Bedienungsangebot. Zur Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum wurde im Januar 2021 ein Rufbusangebot unter dem Markennamen „rubi“ im Landkreis Rostock eingeführt. Dieser fungiert als Ergänzung zum Angebot der bestehenden Regionalbuslinien insbesondere in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden, die nicht dem Stadt-Umland der Hansestadt Rostock zugehörig sind. Die konkrete Ausgestaltung des Rufbusangebotes wird am Ende des Kapitels detaillierter beschrieben.

Zusätzlich zu den genannten ÖPNV-Angeboten besteht ein Flughafenshuttle zwischen Rostock Hauptbahnhof und Flughafen Rostock-Laage. Die Anbindung erfolgt über die Linie 127 täglich durch eine bzw. 2 Einzelfahrten morgens und abends, angepasst an die Abflug- und Ankunftszeiten am Flughafen. Das Angebot wird durch

²⁴ Die Relation wird in den Sommermonaten in der SVZ sowie in den Wintermonaten in der HVZ durch das Angebot der Buslinie 121 ergänzt

bedarfsorientierte Fahrten mit Voranmeldung, insbesondere an den Wochenenden, ergänzt.

In der nachfolgenden Tabelle werden die im Landkreis Rostock verkehrenden Linien mit ihrem Bedienungsangebot differenziert nach Wochentagen aufgelistet.

Tabelle 12: ÖPNV-Angebot im Landkreis Rostock (Fahrplanstand September 2021)

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
101	Neubukow – Klein Strömkendorf – Neubukow	Schulfahrten (verkehrt tlw. als ALF)	-	-
102	Rostock - Stäbelow – Satow – Pustohl/ Jürgenshagen	5 Hinfahrten 7 Rückfahrten	-	-
	Rostock – Stäbelow	12 FP	-	-
	Rostock - Stäbelow – Satow	5 FP	3 FP	-
103	Bad Doberan – Reddelich – Steffenshagen - Kühlungsborn	Schulfahrten (verkehrt tlw. Als ALF)	-	-
104	Bad Doberan – Kröpelin – Kühlungsborn – Rerik	6 FP plus Schulfahrten	2 Fahrten von Bad Doberan nach Rerik	-
105	Neubukow – Rerik (- Meschendorf)	überwiegend Schulfahrten Neubukow – Rerik 5 EZF	3 Fahrten pro Richtung	-
106	Rostock – Ziesendorf – Groß Bölkow – Hohen Luckow – Satow	überwiegend Schulfahrten Rück 4 EZF	-	-
107	Bad Doberan – Satow - Pustohl	überwiegend Schulfahrten 2 FP	-	-
108	Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow	Schulfahrten	-	-
109	Bad Doberan – Parkentin – Hanstorf – Gorow	überwiegend Schulfahrten	-	-
	Bad Doberan, ZOB – Bad Doberan, Buchenweg	4 EZF	-	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
110	Bad Doberan – Retschow – Kröpelin/ Satow	Schulfahrten 1 EZF	-	
111	Neubukow – Westenbrügge – Kirch – Mulsow – Teschow – Neubukow	Schulfahrten (verkehrt tlw. als ALF)	-	
112	Rostock – Poppendorf – Mandelshagen/ Sanitz	überwiegend Schulfahrten	-	
		3 EZF		
		Behnkenhagen – Rostock 2 FP		
113*	Rostock – Dummerstorf - Laage	4 Fahrten pro Richtung	-	
	Rostock – Dummerstorf/ Kavelstorf	7 Fahrten pro Richtung	5 FP	
	Rostock – Dummerstorf – Göldenitz	4 Fahrten pro Richtung	-	
114	Sanitz – Tessin – Wesselstorf – Grammow	Schulfahrten (ALF in Ferienzeit)	-	
115	Sanitz – Neu Wendorf – Tessin – Ehmendorf	Schulfahrten (ALF in Ferienzeit)	-	
116	Sanitz – Gubkow – Cammin – Tessin	Schulfahrten (ALF in Ferienzeit)	-	
118	Rostock – Bentwisch – Rövershagen – Graal-Müritz	8 Hinfahrten 7 Rückfahrten	5 FP	T180
	Rostock – Bentwisch	~ T60 mit Verstärkerfahrten	T60 mit Lücken	-
119*	Bad Doberan – Elmenhorst – Warnemünde	T60	T120	
	Bad Doberan – Elmenhorst – Lütten Klein	2 Fahrten pro Stunde	T120	
	Elmenhorst – Lütten Klein	T60	-	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
120	Rostock – Sanitz – Bad Sülze	9 Hinfahrten, 8 Rückfahrten	3 Fahrten pro Richtung	
121*	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik	T60 mit Lücken	T60 mit Lücken	
	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn	7 FP	1 Hinfahrt 2 Rückfahrten	-
	Rostock – Bad Doberan	T60 mit Verstärkerfahrten in HVZ	T60	-
122*	Bargeshagen – Lütten Klein/ Rethwisch	T60 mit Lücken, plus Schulfahrten Ri. Bad Doberan	-	-
	Rabenhorst – Bargeshagen – Lütten Klein	3 EZF	-	-
123	Rostock – Kösterbeck – Pastow – Broderstorf	~ T60 mit Lücken	T120	-
	Rostock – Pastow	6 Hinfahrten, 7 Rückfahrten	-	-
124	Stadtverkehr Bad Doberan	T120	T120	-
125	Bad Doberan – Hohen Luckow – Schwaan	2 EZF	-	-
	Direktverbindungen Bad Doberan – Schwaan	T60 mit Lücken + Verstärkerfahrten in HVZ	-	-
127	Flughafenshuttle: Rostock Hbf. – Flughafen Rostock-Laage	1 bis 2 EZF	EZF	EZF
128	Rostock – Sievershagen – Parkentin- Hanstorf – Bad Doberan	Hin T120 5 Rückfahrten	-	
	Rostock – Sievershagen	Verstärkerfahrten T30/T60		
129 (tlw. als ALF)	Schwaan – Wiendorf – Rukieten	überwiegend Schulfahrten 3 FP	1 FP	

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
131	Behnkenhagen – Gelbensande – Rövershagen – Groß Kussewitz	Schulfahrten	-	-
132	Sanitz – Dummerstorf – Wendorf	Schulfahrten	-	-
134	Bad Doberan – Vorder Bollhagen – Bad Doberan/ Boldenshagen – Diedrichshagen – Kröpelin	Schulfahrten	-	-
	Vorder Bollhagen – Hinter Bollhagen	2 EZF	-	-
135	Satow – Rosenhagen/ Alt Karin – Kröpelin	Schulfahrten + 1 EZF	-	-
136	Sanitz – Brodersdorf – Pastow – Sagerheide	Schulfahrten	-	-
137	Rostock – Kritzmow – Groß Schwaß – Ziesendorf – Papendorf	Schulfahrten	-	-
139	Sanitz – Tessin – Grammow	Schulfahrten	-	-
140	Sanitz/ Kavelstorf – Broderstorf – Neu Roggentin – Graal Müritz	Schulfahrten	-	-
200	Güstrow – Kritzkow – Laage	~T60 + Schulfahrten	-	-
201 ²⁵	Bauhof Nord – Ringstraße – Markt – Bahnhof – Distelberg – Lindbruch/ KMG Klinikum	T20/ T30 HVZ/NVZ T60 SVZ	T30 NVZ T60 SVZ	T30/ T60 SVZ
203 ²⁵	Bahnhof – Markt – Elisabethstraße – Parumer Weg	T30 T60 SVZ	T60	T60
204 ²⁵	Parumer Weg – Südstadt – Distelberg – Bockhorst – GWG Glasewitzer Burg	3 EZF	-	-
	GWG Glasewitzer Burg – Distelberg – ZOB – Ringstraße	3 EZF	-	-
205 ²⁵	ZOB – Distelberg – Bockhorst – GWG Glasewitzer Burg – Parumer Weg	4 EZF	-	-

²⁵ Stadtverkehr Güstrow

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
208 ²⁶	Bahnhof – Langestraße – K.-Marx-Str. – Am Forsthof – Langestraße – Bahnhof	T60	-	-
210	Güstrow – Kritzkow – Hohen Spreng – Dummerstorf	Schulfahrten + 3 FP	-	-
211	Laage – Kobrow – Wardow – Polchow	Schulfahrten (5 EZF Ferien)	-	-
213	Laage – Kossow – Dolgen – Laage	überwiegend Schulverkehr + 2 EZF	-	-
215	Güstrow – Plaaz – Diekhof – Laage	überwiegend Schulfahrten + 5 EZF	-	-
216	Güstrow – Dehmen – Zapkendorf – Diekhof – Pölitz – Striesenow – Laage	überwiegend Schulverkehr + 4 EZF	-	-
220	Tessin – Lühburg – Gnoien	5 Fahrten pro Richtung (verkehrt tlw. als ALF)	-	-
221	Gnoien – Finkenthal – Dargun/ Altkalen – Neukalen	3 EZF pro Richtung + Schulfahrten (verkehrt tlw. als ALF)	-	-
222 (tlw. als ALF)	Gnoien – Viecheln – Bäbelitz	7 FP	-	-
	Gnoien – Wasdow – Warbelow – Gnoien	4 Hinfahrten 3 Rückfahrten		
223	Gnoien – Altkalen – Jördenstorf	überwiegend Schulfahrten + 2 FP	-	-
	Gnoien – Küsserow	2 EZF		

²⁶ Stadtverkehr Bützow

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
224 (tlw. als ALF)	Jördenstorf – Alt Vorwerk – Boddin - Gnoien	überwiegend Schulfahrten (2 FP in Ferien)	-	-
225 (tlw. als ALF)	Gnoien – Jördenstorf – Teterow	überwiegend Schulfahrten + 3 EZF pro Richtung	-	-
230	Laage – Matgendorf – Teterow – Malchin	überwiegend Schulfahrten + 7 EZF	-	-
231	Teterow – Ziddorf – Groß Luckow – Waren	2 EZF am Di + Do	-	-
232	Teterow – Schorssow – Ziddorf – Rothenmoor – Malchin	überwiegend Schulfahrten + 2 EZF pro Richtung	-	-
233	Teterow – Groß Wokern – Nienhagen	Schulfahrten (3 EZF in Ferien)	-	-
235	Gnoien – Dalwitz – Prebberede – Matgendorf	Schulfahrten (Ferien 3 EZF pro Richtung)	-	-
240	Güstrow – Vietgest – Lalendorf - /Klüber – Langhagen/ -Raden – Teterow	überwiegend Schulfahrten; Hin 3 Fahrten, Rück 4 Fahrten	-	-
241	Güstrow – Vietgest - Lalendorf – Roggow – Neu Krassow	Schulfahrten + 1 EZF	-	-
244	Teterow – Groß Wokern – Bartelshagen – Teterow	Schulfahrten	-	-
245	Matgendorf – Tellow – Warnkenhagen/ Tellow – Matgendorf	Schulfahrten	-	-
246	Teterow – Lelkendorf – Jördenstorf	Schulfahrten (2 EZF Ferien)	-	-
247	Teterow – Todendorf – Groß Wüstenfeld/ Jördenstorf - Matgendorf	Schulfahrten (3 EZF Ferien)	-	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
250	Güstrow – Klueß – Krakow am See – Linstow	T120 plus Schulfahrten	T120	T120
	Krakow am See – Linstow	T60/ T120	T120	T120
251	Krakow am See – Langhagen – Teterow	Schulfahrten + 1 EZF	-	-
252	Güstrow – Mühl Rosin – Kirch Rosin – Bölkow	Hin 6 Fahrten, Rück 3 Fahrten + Schulfahrten	-	-
	Güstrow – Mühl Rosin	-	T120	T120
260	Güstrow – Zehna – Lohmen – Krakow am See	Hin 6 Fahrten, Rück 5 Fahrten + Schulfahrten	-	-
270	Güstrow – Prüzen – Witzin – Sternberg	Hin 2 Fahrt, Rück 3 Fahrten + Schulfahrten	-	-
271	Güstrow – Parum – Gülzow – Boldebeck – Prüzen	4 Hinfahrten, 6 Rückfahrten + Schulfahrten	-	-
272	Güstrow – Bülower Burg/ Boldebeck – Prüzen – Gerdshagen	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten + Schulfahrten	-	-
273	Güstrow – Prüzen -Tarnow – Dreetz – Peetsch – Bützow	Schulfahrten + 2 EZF pro Richtung	-	-
280	Bützow – Steinhagen – Katelbogen – Göllin – Klein Sien – Bernitt	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten + Schulfahrten	-	-
281	Bützow – Schlemmin – Moisall – Klein Sein - Gnemern	Schulfahrten (5 EZF Ferien)	-	-
282	Bützow – Penzin – Bernitt – Jürgenshagen	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten + Schulfahrten	-	-
283	Bützow – Selow – Klein Belitz – Groß Belitz	Schulfahrten (4 EZF Ferien)	-	-

Linie	Linienweg	Bedienungsangebot		
		Mo-Fr (S)	Sa	So/Fei
284	Rostock – Schwaan – Selow – Bützow	2 Hinfahrten, 1 Rückfahrt + Schulfahrten	-	-
285	Bützow Zernin – Warnow – Lübz – Rosenow	2 EZF pro Richtung + Schulfahrten	-	-
286	Bützow – Rühn – Baumgarten – Laase – Qualitz	2 EZF pro Richtung + Schulfahrten	-	-
290	Güstrow – Strenz – Lüssow – Mistorf – Schwaan	2 EZF pro Richtung + Schulfahrten	-	-
291	Güstrow – Karow – Siemitz – Hohen Spreng – Sabel/ Schwaan	3 Hinfahrten, 1 Rückfahrt + Schulfahrten	-	-
292	Bützow – Zepelin – Oettelin – Kassow – Schwaan	1 Hinfahrt, 3 Rückfahrten, + Schulfahrten	-	-

* Während der Bearbeitungszeit des NVPs werden bereits erste Linienverläufe nach der Maßnahmenkonzeption (siehe Kapitel 5) geändert. Betroffen sind hiervon die Linie 113, die Linie 119, die Linie 121 sowie die Linie 122:

- Linie 113:
 - Einkürzung des Linienweges zwischen Rostock und Dummerstorf
 - vertaktetes Angebot zwischen der Hansestadt Rostock und Dummerstorf mit Bedienung des SPNV-Haltespunktes Kavelstorf
- Linie 119:
 - Entflechtung der Linienverläufe und Ausweitung des Bedienungsangebotes für eine verbesserte Anbindung zwischen Bad Doberan und Rostock über die Gemeinde Elmenhorst:
 - Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Lütten Klein
 - Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Warnemünde
- Linie 121:
 - Profilierung als Premiumlinie durch Ausweitung des Bedienungsangebotes (T20/T60) zwischen Rostock, Bad Doberan und Rerik
- Linie 122:

- neue Linienführung zwischen Rostock, Lütten Klein und Rethwisch – Börgerende über Admannshagen
- Einrichtung eines vertakteten Angebotes
- Linie 201 bis Linie 205:
 - Überplanung des Stadtbusangebotes in Güstrow durch Änderung von Linienführungen und Ausweitung des Bedienungsangebotes
 - 15-minütiges Bedienungsangebot des Bahnhofs/ZOB in alle Stadtteile
 - Einrichtung zwei neuer städtischer Buslinien (Linie 202 und Linie 206)
 - verbesserte Anbindung von Ausbildungsstandorten und Flächenentwicklungsgebieten durch Integration zusätzlicher Haltestellen in das städtische Busnetz

Rufbusangebot „rubi“

Seit Januar 2021 wird das bereits angeführte ÖPNV-Angebot durch das Rufbusangebot „rubi“ ergänzt. Ziel des Rufbusangebotes ist es, auch in Räumen mit einer eingeschränkten ÖV-Bedienung eine flexible Mobilität zu ermöglichen. Für den Betrieb wurde der Landkreis Rostock in 6 Teilregionen (siehe nachfolgende Abbildung) gegliedert, in denen das Rufbusangebot sukzessive eingeführt wird.

Abbildung 4: Bedienungsgebiet Rufbus "rubi"²⁷



²⁷ rebus – Regionalbus Rostock GmbH (2020): Rufbusregionen Landkreis Rostock

Das Angebot ist bereits in der Region 1 (Amt Mecklenburgische Schweiz/ Stadt Teterow), der Region 2 (Amt Gnoien und Amt Tessin) sowie in der Region 5 (Amt Krakow am See) etabliert. Die weiteren definierten Regionen werden sukzessive in 2023/ 2024 erschlossen. Der Projektabschluss ist für Dezember 2024 vorgesehen.

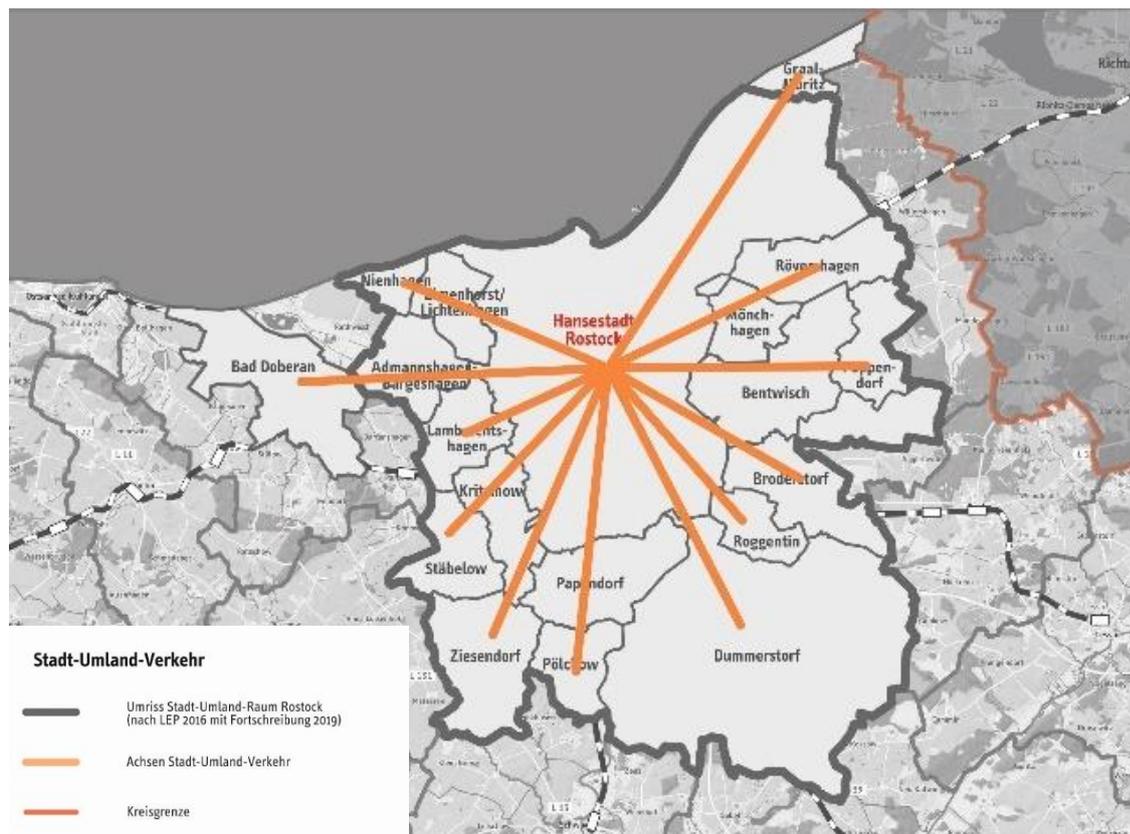
Eine Bedienung erfolgt innerhalb der einzelnen Rufbuszonen sowie bis zu einer Haltestelle in eine angrenzende Bedienungszone. Das Rufbusangebot besteht im Zeitraum zwischen 8 Uhr und 17 Uhr sofern keine Verbindung im regulären ÖPNV-Verkehr in einem Zeitraum von 60 Minuten vor oder nach der gewünschten Uhrzeit besteht. Bei einer Beförderung im Rufbus wird ein tariflicher Komfortzuschlag von 1 € zuzüglich des VVW-Tarifses erhoben. Das Angebot ist per App oder telefonisch buchbar.

Seite | 45

Stadt-Umland-Verkehr

Im Untersuchungsgebiet besteht eine kombinierte Bedienung des Landkreises und der Hansestadt Rostock durch neun Regionallinien. Diese binden die Umlandgemeinden an das Oberzentrum an und verkehren überwiegend im Taktverkehr (siehe nachfolgende Abbildung).

Abbildung 5: Stadt-Umland-Verkehr²⁸



²⁸ eigene Darstellung

Zu den Linien des Stadt-Umland-Verkehrs gehören die Linien:

Tabelle 13: ÖPNV-Linien des Stadt-Umland-Verkehrs²⁹

Linie	Relation
102	Rostock – Stäbelow – Satow (– Pustohl/ Jürgenshagen)
106	Rostock – Ziesendorf – Groß Bölkow – Hohen Luckow – Satow
113	Rostock – Dummerstorf – Kavelstorf (– Laage)
118	Rostock – Nienhagen – Graal-Müritz
119	Rostock Lütten Klein/ Warnemünde – Elmenhorst – Bad Doberan
120	Rostock – Sanitz (– Bad Sülze)
121	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn (– Rerik)
122	Rostock Lütten/Klein – Admannshagen – Rethwisch – Börgerende
123	Rostock – Roggentin – Pastow – Brodertorf
128	Rostock – Sievershagen – Parkentin – Hanstorf – Bad Doberan

Die genannten Regionallinien bedienen im Stadtgebiet Rostock wichtige Verknüpfungspunkte, wie z. B. Dierkower Kreuz, Lütten Klein oder Reutershagen. An den Verknüpfungspunkten bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahnlinien sowie auf die Straßenbahn- sowie Stadtbuslinien der Hansestadt Rostock.

Eine detaillierte Ausführung der Stadt-Umland-Verkehre sowie deren Bewertung enthält der Teil A des Gemeinsamen Nahverkehrsplans.

2.3.4 Tarif und Vertriebssystem

Die Organisation des Vertriebes ist Aufgabe des Verkehrsverbundes (VVW) und wird durch die Verkehrsunternehmen abgewickelt. Das Verbundgebiet des VVW umfasst dabei sowohl den Landkreis Rostock als auch die Hansestadt Rostock. Mittels des VVW-Tarifs ist eine kombinierte Nutzungsmöglichkeit der Verkehrsmittel der einzelnen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet gegeben. In Folge dessen gelten die Fahrscheine im VVW sowohl im Geltungsbereich der rebus Regionalbus Rostock (rebus) GmbH, der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) sowie der DB Regio AG, der Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und der Weißen Flotte GmbH. Bei der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH besteht eine eigene tarifliche Ausgestaltung,

²⁹ Darstellung der zukünftigen Linienführungen gemäß Maßnahmenkonzeption im Kapitel 5

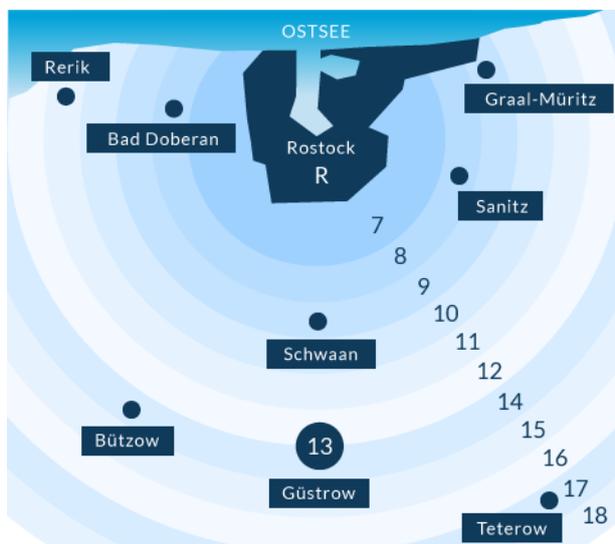
nicht-übertragbare Zeitfahrausweise, wie bspw. Wochen- oder Monatskarten, werden jedoch anerkannt. Darüber hinaus werden Zeitkarten des VVW auch auf der Linie 304 der Mecklenburgischen Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG) zwischen der Hansestadt Rostock und Gnoien akzeptiert.

Tarifsystem

Der Landkreis Rostock unterteilt sich in elf Tarifzonen sowie die Stadtverkehre Bad Doberan, Bützow sowie Güstrow. Die elf Tarifzonen ordnen sich radial um die Hansestadt Rostock an. Der Fahrpreis des Tickets ermittelt sich anhand der Anzahl der befahrenen Tarifzonen, wobei mehrfach befahrene Tarifzonen nur einfach gelten. Es ist zu berücksichtigen, dass ab acht befahrene Zonen ein Preis für das Gesamtnetz VVW erhoben wird. Zusätzlich bestehen Besonderheiten für die Fahrpreisermittlung innerhalb der Städte Bad Doberan, Bützow und Güstrow sowie innerhalb der Hansestadt Rostock.

Seite | 47

Abbildung 6: Gliederung Tarifgebiet Landkreis Rostock³⁰



Das Fahrscheinsortiment im VVW (Stand: Sept. 2022) berücksichtigt die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen. Folgende Fahrkarten sind erhältlich:

- **Einzelfahrkarten**

- Einzelfahrkarte (auch ermäßigt erhältlich)
- 4er-Karte (Sparangebot bei regelmäßigen Fahrten)
- Kurzstrecke (innerhalb Rostocks: eine Fahrt bis zu 4 Haltestellen nach Zustieg einschließlich Umsteigen; innerhalb der Region: Fahrt bis zu 2

³⁰ rebus – Regionalbus Rostock GmbH (2019): Tarifzonen

Haltestellen nach Zustieg bzw. eine Fahrt innerhalb aller Haltestellen in geschlossenen Ortschaften (inkl. Umstieg))³¹

- Tageskarte (auch ermäßigt erhältlich; gültig bis 3 Uhr Folgetag)
- 10er Tageskarte (10 einzelne Tageskarten mit vorher festgelegtem Geltungsbereich mit Rabattierung von 30% ggü. normalen Tageskarten)
- Familien-Tageskarte (gültig für 2 Erwachsene und max. 3 Kinder bis zum 15. Geburtstag oder 1 Erwachsener und max. 4 Kinder bis zum 15. Geburtstag)
- Gruppen-Tageskarte (gültig für bis zu 5 Personen)
- **Zeitkarten**
 - Wochenkarte (gültig für 7 aufeinanderfolgende Kalendertagen; auch ermäßigt erhältlich; keine Übertragbarkeit und keine Personenmitnahme)
 - Monatskarte (Gültigkeit gleitend; auch ermäßigt erhältlich; Personenmitnahme möglich)
 - KRASS-FreizeitTicket (Monatskarte mit 1. Geltungstag frei wählbar; für Schüler mit Hauptwohnsitz Landkreis Rostock bis zum 20. Geburtstag)
- **Abo-Karten**
 - Abo-Monatskarte (auch ermäßigt erhältlich; keine Übertragbarkeit; Personenmitnahme möglich)
 - Abo-Monatskarte plus (Übertragbarkeit und Personenmitnahme möglich)
 - Mobil60-Ticket (ab 60 Jahren; Mo-Fr ab 8 Uhr im Gesamtnetz VVW; Kindermitnahme bis zum 15. Geburtstag möglich; keine Übertragbarkeit)
 - alle Abo-Monatskarten sowie das Mobil60-Ticket können auch als Jahreskarten erworben werden (Rabattierung von rund 3% bei Vorauszahlung sowie inkl. Preisgarantie für ein Jahr)

Gemäß den Tarifbestimmungen des VVW ist zudem die Mitnahme von Handgepäck und Kleintieren sowie Hunde für seh- bzw. schwerbehinderte Menschen unentgeltlich. Für größere Gepäckstücke, Tiere sowie das Fahrrad sind zusätzliche Tickets zu dem regulären Fahrausweis zu erwerben. Zu berücksichtigen ist, dass in der Molli die Fahrradkarten des VVW nicht gültig sind.

Darüber hinaus bietet der VVW in Kooperation mit Arbeitgeber das Angebot eines JobTickets an. Dies beinhaltet eine Abo-Monatskarte mit einem Mindestpreisvorteil von 20%. Zudem ist eine Personenmitnahme im JobTicket enthalten. Die Fahrradmitnahme kann beim JobTicket hinzugebucht werden.

³¹ Ausnahme von den Stadtgebieten Güstrow, Bützow und Bad Doberan (vgl. Verkehrsverbund Warnow GmbH 2022)

Vertrieb

Der Erwerb von Tickets erfolgt im Verkehrsraum Landkreis Rostock über unterschiedliche Vertriebskanäle. Fahrscheine für den ÖPNV können

- beim Fahrpersonal
- in den Kundencentern
- an den Fahrkartenautomaten der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) sowie der Deutschen Bahn (DB)

erworben werden. Ausnahmen im Ticketerwerb bestehen bei Abo-Angeboten, welche schriftlich in einem Kundencenter bzw. online beantragt werden müssen.

Zudem besteht im VVW die Möglichkeit ein elektronisches Ticket („Mobile Ticketing“) über die VVW-App oder den mobilen VVW-Webshop zu erwerben. In der App sowie auch der Website wird neben der ausgewählten Verbindung das dazu passende Ticket für den Fahrgast angezeigt. Ebenso können über das Mobile Ticketing auch Fahrkarten für die Mollie Bahn, welche zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn verkehrt, gekauft werden.

2.4 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte dienen als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Verkehrssystemen mit dem Ziel einer optimalen Integration aller vorhandenen Verkehrsmittel zu einem attraktiven Gesamtsystem. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme integriert in einem landkreisweiten Verkehrsnetz trägt zur Verbindung von Teilräumen bei.

Im Landkreis Rostock bestehen bereits neben den bedeutenden Verkehrsknotenpunkten (Flughafen und Hafen Rostock gemäß dem LEP) einige Verknüpfungspunkte mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards bzw. einer unterschiedlichen Anzahl an zu verknüpfenden Verkehrssystemen im Regionalverkehr. Häufig befinden sich diese an zentralen Haltestellen oder an Bahnhöfen. Teilweise sind Verknüpfungspunkte an ÖPNV-Haltestellen definiert, welche einen wichtigen Übergang zwischen mehreren Buslinien des Regionalverkehrs aufweisen. Die konkreten Verknüpfungspunkte können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 14: Übersicht Verknüpfungspunkte Landkreis Rostock (Stand: 2019)³²

Verknüpfungspunkt	ÖPNV-Verkehrsmittel			Stellplätze		Bemerkung/ Handlungsbedarf
	S-Bahn/ SPNV	Regionalbus	Stadtbus	Pkw	Rad	
Bad Doberan, ZOB	-	X	X	50	30	Ausbau P+R angestrebt
Bad Doberan, Bahnhof	X	X	X	30	20	
Bargeshagen, Gaststätte	-	X	-	-	-	Verknüpfung Linie 121 + 122
Bentwisch, Bhf.	X	X	-	8	40	Ausbau geplant
Broderstorf, Bhf.	X	X	-	10	16	-
Bützow Bahnhof	X	X	X	80	50	Umbau barrierefreier Bahnhof ist erfolgt; weiterer Ausbau geplant
Graal-Müritzk, HP	X	X	-	12	40	-
Güstrow Bhf./ ZOB	X	X	X	80	60	-
Kavelstorf, Haltepunkt	X	-	-	5	16	Ausbau P+R; aktuell keine ÖPNV- Bedienung möglich
Krakow am See (ehemaliger Bhf)	-	X	-	-	-	
Kröpelin, Bhf.	X	-	-	12	12	Bau von zwei ÖPNV- Haltestellen am Bhf. (seit 2022 in Nutzung)
Kühlungsborn Ost	X	X	-	27	20	-
Kühlungsborn West	X	X	-	49	69	-
Laage, Haltepunkt	X	-	-	5	30	Ausbau P+R angestrebt; aktuell keine ÖPNV- Bedienung möglich →

³² VVV sowie rebus Regionalbus Rostock GmbH (2019)

Verknüpfungspunkt	ÖPNV-Verkehrsmittel			Stellplätze		Bemerkung/ Handlungsbedarf
	S-Bahn/ SPNV	Regionalbus	Stadtbus	Pkw	Rad	
						keine Verknüpfung Bus+ Bahn
Langhagen, Bhf.	X	-	-	6	6	bisher keine Bedienung durch ÖPNV möglich
Matgendorf, Schule	-	X	-	-	-	Verknüpfung der Linien 230/ 235/ 247
Neubukow, Bhf.	X	X	-	10	20	Einrichtung einer Bus- Wendemöglichkeit am Bahnhofsareal ist aktuell in Planung
Rövershagen, Bhf.	X	-	-	20	30	keine Verknüpfung vorhanden; aktuell keine Bedienung durch den ÖPNV möglich
Roggentin, HP	X	X	-	10	16	-
Rostock ZOB	X	X	X	>100	>100	Modernisierung begonnen
Sanitz, Bahnhof	X	X	-	20	30	-
Satow, Post	-	X	-	-	-	-
Scharstorf, Bhf.	X	-	-	8	-	Ausbau P+R angestrebt
Schwaan, Bhf.	X	X	-	70	60	-
Tessin, Bhf.	X	X	-	20	20	-
Teterow, Bhf.	X	X	-	15	10	Neubau ZOB am Bhf. geplant

Für die zukünftige Gewährleistung einer flächendeckenden Versorgung mit Nahverkehrsangeboten sind die definierten Verknüpfungspunkten zur Etablierung eines integrierten Verkehrssystems auszubauen und qualitativ aufzuwerten. Ein möglicher Ansatz stellen Mobilstationen dar, welcher im Rahmen der Maßnahmenkonzeption aufgegriffen werden (vgl. Kapitel 5.7).

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Überprüfung Ausweitung einzelner Verknüpfungspunkten zu Mobilstationen zur Förderung eines integrierten öffentlichen Verkehrsangebotes

2.5 Mobilitätsverhalten und Fahrgastnachfrage

In den nachfolgenden Aussagen wird auf das Verkehrsmodell VISUM des Landkreises Rostock Bezug genommen. Neben Aussagen zum allgemeinen Verkehrsaufkommen im Landkreis werden auch einzelne Verflechtungen genauer untersucht.

Verkehrsaufkommen

Insgesamt werden im Landkreis Rostock an einem Normalverkehrstag rund 800.000 Wege unternommen (inkl. Pendlerverkehre von und zur Hansestadt Rostock). Dabei nimmt der ÖPNV einen Modal Split-Anteil von rund 5-6 % ein. Rund 68 % der Wege werden mit dem MIV zurückgelegt. Somit entfallen auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Fuß die übrigen 29 % der täglich zurückgelegten Wege.

Von den täglich zurückgelegten Wegen werden, unter Ausnahme der Hansestadt Rostock, rund 53 % der im Binnenverkehr und rund 47 % im Quell-Ziel-Verkehr zurückgelegt. Im ÖV beträgt das Verhältnis zwischen Binnen- und Quell-Ziel-Verkehr rund 32:68, was darauf schließen lässt, dass der ÖV überwiegend für den ämterübergreifenden Verkehr genutzt wird.

Ein hohes Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr (> 60 %) zeigt sich in den Ämtern Bützow Land, Krakow am See, Gnoien sowie Tessin. Ebenso die amtsfreien Städte Kühlungsborn, Graal-Müritz, Güstrow sowie Teterow weisen einen hohen Binnenverkehrsanteil auf.

Verflechtungen im Landkreis Rostock

Bei den Verflechtungen mit mehr als 500 Wegen pro Tag zeigt sich eine deutliche Ausrichtung des Quell-Ziel-Verkehrs auf die Hansestadt Rostock. Ebenso die angrenzenden Ämter Warnow-West sowie Rostocker Heide, gefolgt von Bad Doberan-Land sowie Bad Doberan, Stadt stellen wichtige Ziele im Landkreis Rostock dar. Das Amt Gnoien sowie die Städte Neubukow und Graal-Müritz weisen hingegen nur eine geringe Anzahl an Zielverflechtungen auf.

Unter Ausnahme der Hansestadt Rostock kristallisieren sich zudem wichtige Verflechtungen zu den Grund- und Mittelzentren aus den anliegenden Ämtern und amtsfreien Gemeinden heraus. Insbesondere die Städte Bad Doberan sowie Güstrow weisen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf.

Mobilitätsverflechtungen mit ÖPNV-Potenzial

Neben den grundlegenden nachfragestarken Verflechtungen im Gesamtverkehr sind auf Verflechtungen mit über 500 Wegen pro Tag auch ÖV-Anteile von über 10 % zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die folgenden Relationen:

- Rostock – Kühlungsborn
- Rostocker Heide – Graal-Müritz
- Rostock – Sanitz
- Rostock – Tessin
- Rostock – Laage
- Rostock – Güstrow
- Güstrow – Laage
- Güstrow – Schwaan
- Rostock – Schwaan
- Rostock – Bützow-Land

Die genannten Verflechtungen weisen darüber hinaus überwiegend ein Reisezeitverhältnis zwischen ÖV/MIV mit einem Faktor von max. 1,5 auf und werden überwiegend durch den SPNV bedient. Im Zuge des zukünftigen ÖPNV-Angebotes gilt es, diese Verflechtungen zu erhalten und auszubauen. Weitere Verflechtungen mit einem ÖPNV-Potenzial aber aktuell unterdurchschnittlichem ÖPNV-Anteil zeigen sich auf den Relationen:

- Rostock – Graal-Müritz
- Amt Carbäk – Sanitz bzw. Tessin
- Sanitz – Tessin
- Dummerstorf – Laage
- Amt Mecklenburgische Schweiz – Teterow
- Krakow am See – Güstrow bzw. Teterow
- Amt Güstrow-Land – Laage bzw. Schwaan
- Amt Bützow-Land – Güstrow bzw. Schwaan
- sowie Verflechtungen zwischen der Stadt Bad Doberan und den umliegenden Ämtern und amtsfreien Gemeinden

Verflechtungen mit Defiziten in der ÖPNV-Anbindung bzw. mit einem sehr geringen ÖV-Anteil an der Anzahl der zurückgelegten Wege sind vor allem im südöstlichen Teilraum des Landkreises vorzufinden (z. B. Relationen von der Mecklenburgischen Schweiz in die angrenzenden Ämter). Aber auch das Umland um das Mittelzentrum Bad Doberan weist sowohl einen sehr geringen ÖV-Anteil als auch ein schlechtes Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV auf. Die größten Defizite in der ÖPNV-Anbindung liegen gemäß Auswertung des Verkehrsmodells vor allem zwischen den Ämtern Laage und Tessin sowie zwischen Dummerstorf-Sanitz und Dummerstorf-Tessin vor.

Fahrgastnachfrage

Für die Auswertung der Fahrgastnachfrage werden die erhobenen Daten der Fahrgastzählung von Januar bis November 2019 zu Grunde gelegt. In diesem Zusammenhang erfolgte eine Untersuchung der linienbezogenen Nachfrage, auf welche in der folgenden Darstellung Bezug genommen wird.

Seite | 54

Die Linie 137 weist in der Auswertung eine erhöhte Nachfrage im Vergleich zu den anderen Linien im Landkreis Rostock auf. Ebenso die Linien 103, 121, 132 sowie die Linie 136 besitzen eine entsprechende Nachfrage. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass alle genannten Linien bis auf die Linie 121 überwiegend für die Schülerbeförderung im Landkreis Rostock eingesetzt werden.

Ebenso die Linien der Stadtverkehre Bützow (Linie 208) und Güstrow (Linie 201 sowie Linie 204) sind nachfragestarke ÖPNV-Linien. Im Gegensatz dazu weist die Stadtbuslinie in Bad Doberan (Linie 124) nur eine geringe Fahrgastnachfrage auf.

3 Anforderungsprofil - Qualitätsstandards für den regionalen ÖPNV

Die im Folgenden formulierten Qualitätsstandards beziehen sich auf die Laufzeit des Nahverkehrsplans. Es bleibt zu berücksichtigen, dass die Verkehrsleistungen der Busverkehrsdienste im Landkreis Rostock über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen festgelegt sind. Die im ÖDÄ festgeschriebenen Inhalte behalten bis zum Ende der Laufzeit des ÖDAs ihre Gültigkeit.

Seite | 55

3.1.1 Ziele und Grundsätze

3.1.2 Ziele der Qualitätsstandards

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

Der Nahverkehrsplan ist das wirksame Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Die Definition von Qualitätsstandards nimmt hierbei eine elementare Bedeutung ein. Sie konkretisieren das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Die Qualitätsstandards bilden die Grundlage für die Gestaltung des künftigen ÖPNV-Angebots. Sie beschreiben den Zielzustand des ÖPNV-Angebotes nach Art und Umfang, dienen als Maßstab für die Bewertung des vorhandenen Nahverkehrsangebots und gelten grundsätzlich für das gesamte ÖPNV-Angebot im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger. Zudem sind sie Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sowie die Kontrolle in der Leistungserbringung.

Der Nahverkehrsplan gibt den Gebietskörperschaften in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den sonstigen ÖPNV die Basis bei der Planung und Vergabe von ÖPNV-Leistungen. Er definiert die Rahmenbedingungen für die Leistungsbeschreibungen, enthält aber nicht im Detail alle möglichen oder zu fordernden Leistungsmerkmale für das konkrete ÖPNV-Angebot auf jeder einzelnen Linie. Die nachfolgend definierten Qualitätsvorgaben gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen aller Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Rostock. Sie bieten den betreibenden Verkehrsunternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage bezüglich der von den Aufgabenträgern angestrebten ÖPNV-Entwicklung. Von Nachauftragnehmern durchgeführte Leistungen müssen vollumfänglich den hier beschriebenen Qualitäten entsprechen.

Die Anforderungen gelten nicht, wenn in Betrauungen bzw. Dienstleistungsaufträgen andere Regelungen verankert sind.

Die im Nahverkehrsplan 2005 formulierten Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung der veränderten raumstrukturellen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

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

3.1.3 Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung“ wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Der Begriff bezieht sich dabei weitreichend auf alle Merkmale der Verkehrsbedienung und -erstellung, nicht nur die Bedienungshäufigkeit, sondern auch auf die Durchführungsqualität, die Fahrzeug- und Personalanforderungen, die Umweltaspekte und die Verkehrsintegration.

Mit der Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist in § 8, Abs. 3 Satz 2 ausdrücklich geregelt, dass der Aufgabenträger *„Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“* definiert. Der Aufgabenträger kann somit im Nahverkehrsplan sämtliche Kriterien der Verkehrsbedienung festlegen und hat dabei einen großen Ermessensspielraum. Es handelt sich um eine vom jeweiligen Aufgabenträger spezifische vorzunehmende, planungshoheitlich Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.³³

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat: *„Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht.“* (§ 13 Absatz 2a PBefG, Satz 3). Abweichungen, die als *„wesentlich“* gelten, definieren die Sätze 4 und 5 der Norm: *„Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderun-*

³³ Sibylle Barth in Recht des ÖPNV, Praxishandbuch für den Nahverkehr mit VO (EG) Nr. 1370/2007, PBefG und ÖPNV-Gesetze der Länder; Band 2 Kommentar, S. 273 (Dr. Hubertus Baumeister, Hamburg 2013).

gen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll.“ (§ 13 Absatz 2a PBefG, Sätze 4 und 5).

3.1.4 Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV

Mit der Definition der Qualitätsstandards werden verschiedene Ziele verfolgt:

A) Qualitätssicherung

- Eine Bewertung des gegenwärtigen ÖPNV-Angebotes erfolgt im Rahmen der Nahverkehrsplanung anhand klar formulierter Qualitätsstandards.
- Die aufgrund der Qualitätsstandards ermittelten Defizite (im Rahmen der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots) werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfes für eine Beseitigung der Defizite bewertet. Unter Beachtung der Zielsetzungen stellt der Handlungsbedarf eine wesentliche Basis für die Erarbeitung von zielgerichteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems dar.
- Qualitätsstandards sind die Basis für eine effiziente Erfolgskontrolle der vergebenen Verkehre durch den Aufgabenträger und sind Bedingung für die Ausgestaltung eigenwirtschaftlicher Anträge sowie Bestandteil von Verkehrsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

- Auf Grundlage der Qualitätsvorgaben wird ein einheitliches und angemessenes Angebot im ÖPNV gewährleistet.

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe der Verkehrsleistungen

- Damit der Nahverkehrsplan rechtssicher als Grundlage für zukünftige Vergabeverfahren dienen kann, muss er die Qualitäten betreiberneutral beschreiben und festlegen.

Die Ableitung der im Folgenden dargestellten Qualitätsstandards erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Qualitätsstandards gemäß Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Rostock 2005
- Anerkannte wissenschaftliche und brancheninterne Empfehlungen zur Ausgestaltung der Qualitätsstandards im öffentlichen Personennahverkehr. Insbesondere sind hier die Veröffentlichungen der FGSV und des VDV zu nennen.
- Raum- und siedlungsstrukturelle Entwicklungen, gesellschaftliche und demografische Veränderungen, geänderte Rahmenbedingungen im Bereich der Arbeits- und Freizeitzeiten bzw. entsprechender Verhaltensanpassungen.

3.1.5 Qualitätsanforderungen im Überblick

Die Festlegung von Qualitätsstandards ist notwendig, um den ÖPNV nicht nur als reine Daseinsvorsorge zu begreifen, sondern als bevorrechtigtes System und somit als attraktive Alternative zum MIV zu entwickeln. Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit sind wesentliche Parameter, welche den Umfang der Mindestbedienstandards definieren.

Es wird unterschieden zwischen den Standardtypen der Bedienungsqualität (räumliche und zeitliche Erschließung sowie Bedienformen) und der Beförderungsqualität (bauliche und organisatorische Ausgestaltung).

Im Nahverkehrsplan werden die Qualitätsanforderungen differenziert für die nachfolgenden Themenfelder formuliert:

- Differenzierung des Nahverkehrsraumes und Hierarchisierung des ÖPNV-Systems
- Bedienungsqualität
 - Erschließungsqualität
 - Betriebszeiten (Verkehrstage und Verkehrszeiten [Hauptverkehrszeiten, Normalverkehrszeiten, Schwachverkehrszeit]),
 - Bedienungshäufigkeit (Takt),
 - Bedienungsformen (Linienbetrieb oder Bedarfsbetrieb).
 - Verbindungsqualität und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Reisezeit und Umsteigen)
- Beförderungsqualität
 - Infrastruktur (Qualitätsanforderungen Haltestellen und Fahrzeuge)
 - Platzkapazitäten / Besetzungsgrad
 - Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit (Minimierung von Verspätungen/Störungen),
 - Betrieb und Störfallmanagement (Betriebshof / Betriebsleitstelle, Störfallmanagement)
 - Fahrgastinformationen,
 - Tarif und Vertrieb
 - Fahrpersonal
 - Sauberkeit und Wartung
 - Sicherheit
- Qualitätsmanagement
 - Beschwerdemanagement
 - Kontrolle der Mindestbedienungsstandards

3.2 Differenzierung des Nahverkehrsraumes und Hierarchisierung des ÖPNV-Systems

Dem ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Verkehrssystems zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme im Verdichtungsraum der Hansestadt Rostock, zum anderen zur Sicherung der Mobilität für alle Nachfragegruppen in der Fläche. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in eine Gesamtverkehrsplanung trägt maßgeblich zu einer Weiterentwicklung der Mobilität in der Region bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus und zukünftig verstärkt die Einbindung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

Die Differenzierung des Nahverkehrsraumes hat im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung, unter Berücksichtigung des Status quo des ÖPNV und einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV zu erfolgen. Dieses ist auch in Bezug auf die Planungen für den MIV zu berücksichtigen. Gemäß den verkehrspolitischen Zielsetzungen (vgl. Berichtsband A Kapitel 5) wurden drei Bereiche definiert:

- ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage
- ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage
- ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

Da sich die Nachfrage innerhalb des Landkreises, aber auch im Zulauf auf die Stadt Rostock, nach Bevölkerungsdichte bzw. Bevölkerungszahl zum Teil erheblich unterscheidet, muss das ÖPNV-Angebot auch die potenzielle Fahrgastnachfrage berücksichtigen.

Um das ÖPNV-System nach dieser Maßgabe zu strukturieren, sind die Einzugsbereiche zu den zentralen Orten sowie Pendler- und Schülerströme von Bedeutung. Anhand der Daten zu diesen Strömen können unter anderem Verkehrsbeziehungen im Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Erledigungsverkehr sowie die Verkehrsnachfrage im Tagesablauf analysiert werden. So sind anhand dieser Daten sowohl die Achsen mit hoher Nachfrage, Verbindungen mit mittlerer Nachfrage und Verflechtungen mit eher schwächerer Nachfrage zu unterscheiden.

Die im Folgenden definierte, hierarchisch gegliederte Netzkategorisierung beschreibt ein planerisches Leitbild, welches die Bedeutung verschiedener Relationen unterscheidet. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs das später den unterschiedlichen Netzkategorien zugrunde gelegt wird, kann dabei sowohl durch den SPNV wie auch durch den ÖPNV erbracht werden.

Achsen

Achsen stellen die Anbindung des Landkreises an das Oberzentrum Rostock her und verbinden Mittelzentren untereinander, so auf den entsprechenden Relationen ein entsprechendes Nachfragepotenzial ableitbar ist. Die Linien, die somit die zentralen

Achsen des Netzes bedienen und zum Teil weite Strecken zurücklegen, sind in ihrer Bedeutung mit dem Schienenverkehrsangebot vergleichbar und ergänzen daher das Schienennetz funktional. Die entsprechenden Verkehre sollen möglichst direkt verlaufen und eine häufige Bedienungsqualität sowie attraktive Reisezeiten aufweisen. Die Angebote sind unter anderem auf den SPNV auszurichten.

Stadt-Umland-Verkehre

Anforderungen an den Stadt-Umland-Verkehr wurde bereits im Kapitel 7.2 des Berichtsband Teil A genauer beschrieben und werden daher an dieser Stelle nicht noch einmal explizit aufgegriffen.

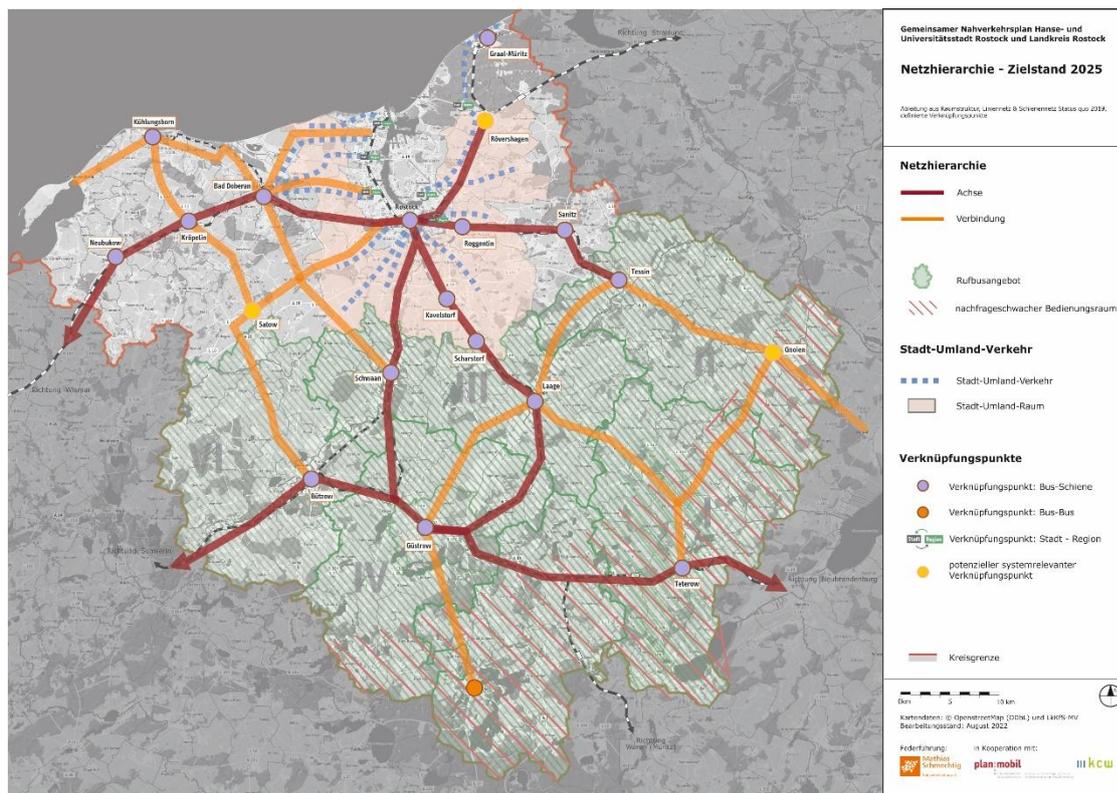
Verbindungen

Linien innerhalb der Nebenkorridoren zeichnen sich vermehrt durch Erschließungsfunktionen aus und sind mit systematischen Umsteigemöglichkeiten auf die Fahrpläne und Angebote der Hauptkorridore auszurichten (dabei Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsystems (RBL), um Anschlüsse sicherzustellen). Sie stellen überwiegend die Verbindung von den größeren Gemeindehauptorten zu den Mittelzentren her. Hierzu zählen auch die Stadt- und Ortsverkehre in den Mittelzentren. Tourismusschwerpunkte sollten aufgrund ihrer zumindest saisonalen Bedeutung während der Saisonzeiten ebenfalls in dieser Kategorie angeschlossen werden, so diese Orte nicht über die Achsen abgedeckt sind.

Verflechtungen

Verkehre in den Verflechtungen zeichnen sich hauptsächlich durch Erschließungsfunktionen aus und sind in der Regel auf die Bedürfnisse im Schülerverkehr ausgerichtet, können darüber hinaus aber auch ein vertaktetes Angebot im Tagesverlauf anbieten. Sie sehen eine bedarfsgerechte Anbindung kleinerer Gemeindehauptorte an die Achsen und ggf. auch an die Verbindungen vor.

Abbildung 7: Netzhierarchie - Zielstand 2025



Verknüpfung von Achsen, Verbindungen und Verflechtungen über definierte Umsteigepunkte

Um zukünftig noch stärker Systemvorteile aus dem Zusammenspiel von SPNV und ÖPNV zu erzielen, die bspw. in einer verbesserten Wirtschaftlichkeit in der ÖPNV-Produktion, in Fahrtzeitverkürzungen für Fahrgäste sowie im Abbau von Verkehrsbelastungen insbesondere in der Hansestadt Rostock münden können, wird der oben dargestellte hierarchische Netzansatz um den Aspekt der Zuführung zu den Verkehren zu definierten Mobilitätspunkten ergänzt (vgl. Kapitel Raumstrukturanalyse).

Mobilitätspunkte können und sollen bei entsprechend günstiger Lage im Raum und attraktiver infrastruktureller Ausstattung dazu dienen, dass sowohl Achsen, Verbindungen als auch Verflechtungen über diese Punkte geführt werden, anstatt jeweils direkte Verbindungen anzubieten. Mobilitätspunkte - auch als Verknüpfungspunkte, Übergangsstellen, Umsteigepunkte oder Verknüpfungsanlagen bezeichnet - gestatten das Umsteigen der Kunden zwischen verschiedenen Fahrzeugen, Linien oder Verkehrssystemen. Das geschickte Verknüpfen dient der möglichst direkten Koppelung mehrerer Verkehrsmittel oder Verkehrssysteme. Ziel ist die optimale Integration der verschiedenen Mobilitätsangebote (hierzu zählen auch der Fuß- und Radverkehr sowie Angebotsformen wie CarSharing oder anderer Ausleihangebote) zu einem Gesamtsystem mit möglichst geringen Widerständen in Form von Zeiten und Wegen für Benutzer und Betreiber.

3.3 Qualitätsmerkmale der Bedienungsqualität

3.3.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums).

In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV³⁴ werden die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit in einer definierten Mindestqualität bedient wird.

Erschließungsgrundsatz

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

Einzugsradien der Haltestellen

Eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) wird gewährleistet, wenn die Entfernung zur nächsten Haltestelle nicht größer als der festgelegte Wert ist.

In Abhängigkeit vom Verkehrsmittel und der Zuordnung zu einem Verkehrsgebiet werden folgende Einzugsradien für die Haltestellen definiert.

Tabelle 15: Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche für den Landkreis Rostock

Ortskategorie	Siedlungsstruktur	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
Mittelzentren	Zentraler Bereich	300 m	600 m
	Übriges Gebiet	400 m	1.000 m
Orte im Stadt- und Umlandbereich im ländlichen	Zentraler Bereich	400 m	1.000 m

³⁴ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4.

Raum sowie im ländlichen Teilraum im Umfeld der großen Verdichtungsräume	Übriges Gebiet	600 m	1.000 m
--	----------------	-------	---------

In den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind ausschließlich die Einzugsbereiche der Bushaltestellen zugrunde zu legen.

Haltestellen mit besonderer infrastruktureller Ausstattung (z. B. hochwertige Fahrradabstellanlagen, Elektro-Ladestationen, zusätzlichen Serviceeinrichtungen etc. und einem erweiterten Mobilitätsangebot neben der Verknüpfung von SPNV und ÖPNV wie z. B. Fahrrad-, Pkw-, oder anderer Ausleihsysteme) erzeugen erweiterte Einzugsbereiche und somit eine verbesserte Zugänglichkeit zum ÖPNV. Der im Folgenden definierte erweiterte Einzugsradius gilt dabei für das Fahrrad und vergleichbare Verkehrsmittel als Zubringer zu diesen Verknüpfungspunkten.

Tabelle 16: Erweiterter Richtwert für Haltestelleneinzugsbereiche

Ortskategorie	vorhandene Mobilitätsangebote und Ausstattungsmerkmale	Einzugsbereiche (Luftlinie in Meter)	
		Bus	SPNV
unabhängig von der Ortskategorie	ÖPNV, SPNV, hochwertige Fahrradabstellanlagen, weitere Service- und Mobilitätsangebote	2.500 m	

Die Einrichtung von Haltestellen gemäß der vorangestellten Tabelle -bzw. die nachträgliche Verbesserung der Ausstattungs- und Angebotsmerkmale an Bestandshaltestellen- darf jedoch nicht dazu führen, dass das bestehende Haltestellennetz maßgeblich ausgedünnt wird. Es ist zu berücksichtigen, dass eine verbesserte Verknüpfungssituation (zum Beispiel mit dem Fahrrad oder E-Bike) nur für die Menschen einen Mehrwert darstellt, die nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Für Fahrgäste mit entsprechenden Einschränkungen ist ein dichtes Haltestellennetz nach wie vor bedeutsam. Die Einrichtung und Instandhaltung von Haltestellen liegt dabei in der Verantwortlichkeit der einzelnen Baulastträger.

3.3.2 Verkehrs- und Betriebszeiten

Allgemein

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen:

- die charakteristischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie

- die allgemeine zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖPNV.

Seit einigen Jahren sind in den Großstädten Veränderungen in den Verkehrszeiten in erster Linie in der vormittäglichen Hauptverkehrszeit eingetreten. Die Früh-HVZ verschiebt sich (sukzessiv) leicht nach hinten. Die Spät-HVZ ist insgesamt länger ausgedehnt. Darüber hinaus hat die Bedeutung der ÖPNV-Nutzung an Samstagen deutlich zugenommen. Eine wesentliche Rolle spielt dabei u. a. auch die Zunahme der Studierendenzahlen im Kontext mit einer verstärkten ÖPNV-Nutzung dieser Bevölkerungsgruppe. Vor diesem Hintergrund erfolgt ggü. dem NVP 2005 eine Anpassung der Verkehrszeiten.

Definition der Betriebszeitfenster

Innerhalb der festgelegten Betriebszeiten ist eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten. Außerhalb der angegebenen Betriebszeiten ist die ÖPNV-Bedienung für den Nachtverkehr möglich.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Es ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Landkreis sind tolerierbar und damit ohne Relevanz für die Bewertung. Insbesondere für die Verkehrszeiten am Wochenende können die Betriebszeiten je nach Nachfragesituation im begründeten Einzelfall noch weiter durch den Aufgabenträger angepasst werden. Selbiges gilt bei Veränderungen der Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späterer Schulbeginn).

Definition der Verkehrszeiten

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Die Verkehrszeiten gelten für den gesamten Landkreis Rostock.

Es wird unterschieden zwischen:

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit ist durch ein mittleres Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Sie orientiert sich an den Zeiträumen gängiger Ladenöffnungszeiten an Montag bis Freitag sowie an Samstagen, außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit. Die NVZ ist charakterisiert durch einen Schwerpunkt an Einkaufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehren.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die HVZ bilden innerhalb der NVZ die Spitzenzeiten ab, in denen erhöhte Kapazitäten (dichteres Bedienungsangebot, ggf. größere Fahrzeuge) erforderlich sind. Die HVZ ist gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehren. Die Verkehre in diesem Zeitfenster sind zeitlich stark an den Beginn sowie das Ende der Schulen, sowie die Arbeits- und Ladenöffnungszeiten an Arbeits- und Einkaufsstandorten geknüpft. Es wird zwischen einer 1. HVZ (Frühspitze) und 2. HVZ (Nachmittagsspitze) unterschieden.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die SVZ umfasst den Frühverkehr Mo-Fr vor der morgendlichen HVZ sowie den Spätverkehr nach der abendlichen HVZ. An Wochenenden umfasst die SVZ die Zeitfenster außerhalb der NVZ. Der Verkehrszweck der ÖPNV-Nutzer bildet sich schwerpunktmäßig aus Freizeitverkehren.

Tabelle 17: Definition der Verkehrszeiten im Landkreis Rostock

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo.-Fr.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	04:30 - 6:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:00 – 08:00 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	08:00 – 15:00 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	15:00 – 19:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	19:00 – 22:30 Uhr
Sa.	Schwachverkehrszeit	SVZ I	04:30 - 7:30 Uhr
	Normalverkehrszeit	NVZ	07:30 – 14:00 Uhr
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	14:00 Uhr – 22:30 Uhr
So. und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	ganztags

Die Verkehrszeiten sind dabei als Rahmen zu interpretieren, der im Einzelfall (bspw. hinsichtlich der Berücksichtigung von Schul- und Schichtzeiten, eine erhöhte Nachfrage auf bestimmten Relationen an Wochenenden oder lastrichtungsbezogene Schwankungen mit Ausrichtung auf zentrale Orte und Nachfrageschwerpunkte) flexibel zu gestalten ist. Auch regionale Unterschiede sollten eine angemessene Berücksichtigung bei der Ausgestaltung der Verkehrszeiten erfahren.

3.3.3 Anforderungen an die 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.

Die Bedienungshäufigkeiten gelten auf den Verkehrsachsen der Netzhierarchie entsprechend ihrer Verbindungsfunktion innerhalb des Landkreises. Grundsätzlich ist ein Unterschreiten der Standards nur zulässig, wenn nachweislich 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 18: Standards der Bedienungsqualität im Landkreis Rostock

Netzkatgorien im regionalen Liniennetz	Mindestbedienung (Angabe in Taktzeiten)					
	<p>Verkehrszeiten</p> <table border="1" data-bbox="531 846 1401 1249"> <tr> <td data-bbox="531 846 836 1249"> HVZ Mo–Fr: 06:00 – 08:00 Uhr 15:00 – 19:00 Uhr </td> <td data-bbox="836 846 1118 1249"> NVZ Mo–Fr: 08:00 – 19:00 Uhr (außerhalb HVZ) Sa: 07:30 – 14:00 Uhr </td> <td data-bbox="1118 846 1401 1249"> SVZ Mo–Fr: vor 06:00 Uhr nach 19:00 Uhr Sa: vor 07:30 Uhr nach 14:00 Uhr So: ganztägig </td> </tr> </table>			HVZ Mo–Fr: 06:00 – 08:00 Uhr 15:00 – 19:00 Uhr	NVZ Mo–Fr: 08:00 – 19:00 Uhr (außerhalb HVZ) Sa: 07:30 – 14:00 Uhr	SVZ Mo–Fr: vor 06:00 Uhr nach 19:00 Uhr Sa: vor 07:30 Uhr nach 14:00 Uhr So: ganztägig
HVZ Mo–Fr: 06:00 – 08:00 Uhr 15:00 – 19:00 Uhr	NVZ Mo–Fr: 08:00 – 19:00 Uhr (außerhalb HVZ) Sa: 07:30 – 14:00 Uhr	SVZ Mo–Fr: vor 06:00 Uhr nach 19:00 Uhr Sa: vor 07:30 Uhr nach 14:00 Uhr So: ganztägig				
Stadt-Umland-Verkehre	T30 oder 2 Fahrtenpaare	T60	T120			
Achsen	T60	T60	T60/T120*			
Verbindungen	T60/ T120	T60/T120*	T120			
Verflechtungen	2 - 6 Fahrtenpaare (bedarfsgerecht**)					
<p>Erläuterung: Txx = xx-Minuten-Takt; bedarfsgerecht = nachfrageorientiertes Angebot mit einzelnen Fahrten (auch AST); HVZ = Hauptverkehrszeit; NVZ = Normalverkehrszeit; SVZ = Schwachverkehrszeit.</p> <p>Die dargestellten Bedienungsangebote können auch in Kombination der Fahrtenangebote mehrerer Linien erreicht werden.</p> <p>*am Samstag in besonders nachfrageschwachen Bereichen (vgl. Karte zur Netzhierarchie mit entsprechender Schraffierung)</p> <p>**Die Mindestfahrtenanzahl ist abhängig der bedienten Orte und deren Größenklasse. Es ist dabei sicherzustellen, dass die zum Lebensunterhalt notwendigen Fahrten in den entsprechenden Tageszeitlagen und an besonderen Wochentagen durchgeführt werden können. Ein bedarfsgerechter Bedienungsstandard gilt bei der Erschließung von Orten, für die nach dem Erschließungsgrundsatz nicht in jedem Fall eine Bedienung sichergestellt werden muss.</p>						

In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage kann der Einsatz von alternativen Bedienungsformen erfolgen, sofern die Qualitätsstandards für den Regionalverkehr durch die Wahl einer geeigneten Betriebsform erfüllt werden kann.

Bedienungshäufigkeit der Stadtverkehre in Güstrow und Bützow

Seite | 67

Für die Stadtverkehre in Güstrow und Bützow ist der Bedienungsstandard gemäß Tabelle 19 sicherzustellen. Ein- und ausbrechende Regionalbuslinien sind innerhalb des Stadtgebietes möglichst optimal in den Stadtverkehr zu integrieren und wenn möglich überlagernde Taktangebote

Tabelle 19: Bedienungsstandards Stadtverkehre Güstrow und Bützow

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

3.3.4 Empfehlungen zur Ausgestaltung der Bedienungsstandards

Die Bedienungsstandards gemäß Tabelle 18 und Tabelle 19 können in der konkreten Produktion auf unterschiedlicher Art und Weise ausgestaltet werden. Die folgenden Empfehlungen sollen dabei insbesondere einer verbesserten Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.

Auf Achsen und nach Möglichkeit auch auf Verbindungen ist die Einrichtung von Taktverkehren ein wesentlicher Baustein zur Schaffung kundenfreundlicher Angebote. Das Taktsystem auf diesen Verbindungen sollte sich grundsätzlich am Takt-raster 60 - 120 Minuten orientieren. Zur optimierten Verknüpfung mit dem SPNV können Abweichungen vom Takt bei nicht (stündlich) vertakteten SPNV-Angeboten möglich sein. Ebenso sind 20-Minuten-Takte zulässig, wenn diese zu einer Verbesserung des Angebotsstandards beitragen (Verdichtung eines 30-Minuten-Taktes zum 20-Minuten-Takt) oder wenn diese auf ausgewählten Relationen mit ausgeprägter Quelle-Ziel-Beziehung realisiert werden.

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

Gebündelte Nachfrage tritt vor allem zu Zeiten der Schülerbeförderung auf, weswegen hier der Einsatz von Linienbussen i. d. R. auch wirtschaftlich sinnvoll ist. In den übrigen Zeiten tritt die Nachfrage z. T. nur vereinzelt, zu unterschiedlichen Zeiten und räumlich dispers auf. Für die Nutzenden ist das Busangebot mit wenigen Fahrten über den Tag hinweg unattraktiv, da Hin- und Rückfahrten zu den gewünschten Zeiten aus ökonomischen Gründen nicht in ausreichender Zahl angeboten werden können. Als alternative Verkehrsmittel steht den potenziellen Fahrgästen oftmals ein privater Pkw zur Verfügung. Zudem haben Regionalbusverkehre in einwohner-schwachen Räumen aus Gründen des betrieblich günstigsten Einsatzes und aufgrund der unterschiedlichen Nachfragewünsche in vielen Fällen eine umwegige Linieneinführung. Das ohnehin niedrige Fahrgastpotenzial kann somit auch nur in geringem Maße abgeschöpft werden.

Eine kundenfreundlichere Bedienung kann in vielen Fällen durch eine differenzierte Angebotsgestaltung erreicht werden, die den Anforderungen an den ÖPNV in Gebieten mit räumlich und/oder zeitlich schwacher Nachfrage gerechter wird und es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig ermöglicht, seiner Pflicht zur ÖPNV-Daseinsvorsorge nachzukommen. Hierzu sind die Fahrten im Regionalbusverkehr (gemäß Bedienungsqualität Tabelle 18 und aufgezeigter Netzhierarchie) zu identifizieren, die nicht oder nur gering nachgefragt werden, und diese nach Möglichkeit durch nachfragegesteuerte alternative Bedienungsformen zu ersetzen.

Wesentliche Merkmale alternativer Bedienungsformen sind:

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

Übliche Betriebsformen von alternativen Bedienungsformen sind:

- Bedarfslinienbetrieb: Fahrstrecke und Fahrplan liegen, wie im konventionellen Linienbetrieb, fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.

- Richtungsbandbetrieb: Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Der Ausstieg erfolgt entweder an Haltestellen oder vor der Haustür. Der Richtungsbandverkehr erfolgt ebenfalls nach Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranz). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwunschanmeldungen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.
- Flächenbetrieb: Unterschieden wird zwischen den Bedienungsformen Haltestelle-zu-Haltestelle und Haltestelle-zu-Haustür im Bereich des Linienverlaufs. Somit bilden alle bedarfsbedienten Haltestellen oder die Haustüren innerhalb eines definierten Gebiets eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche (Anmeldung!) ergibt. Ein fester Fahrplan existiert nicht. Aktuelle Entwicklung sehen für den Flächenbetrieb sogenannte On-Demand-Verkehre vor.

Faktoren, die die Wirtschaftlichkeit von alternativen Bedienungsformen beeinflussen, ergeben sich sowohl aus der gewählten Betriebsform (realisierter Fahrtweg, Haustürbedienung, Fahrzeuggröße), der vorhandenen Nachfrage (Anzahl der abgerufenen Fahrten, Möglichkeiten zur Bündelung von Fahrtwünschen), den Tarifregelungen (z. B. Komfortzuschlag für Haustürbedienung) sowie den vertraglichen Regelungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen (Verkehrsmarkt, ortsübliche Taxitarife, Vergütung von Bereitschaftszeiten, Dispositionsregelungen). In der Praxis betragen die Kosten von alternativen Bedienungsformen je realisierten Kilometer mit Fahrgastbesetzung ca. 40 – 70 % der Kosten je Fahrplankilometer im konventionellen Linienbetrieb. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrplanangebot bei Alternativer Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr deutlich ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind.

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

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

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

3.4 Qualitätsmerkmale der Beförderungsqualität

Die Beförderungsqualität ist neben der Bedienungsqualität eine der Kernqualitäten des ÖPNV. Um den ÖPNV nachhaltig zu stärken und dessen Erfolg zu sichern, ist ein Ziel der Nahverkehrsplanung, eine möglichst schnelle Erreichbarkeit relevanter Ziele zu gewährleisten. Maßgebliche Faktoren der Beförderungsqualität sind die Reisezeit und damit zusammenhängend die Umsteigehäufigkeit.

3.4.1 Reisezeit, Umsteigequalität und -häufigkeit im ÖPNV

Lange Fahrtzeiten und viele Umsteigevorgänge vermindern die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Ziel für die Nahverkehrsplanung im Landkreis Rostock ist es daher, die Fahrtzeiten und die Zahl der Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten. Zu berücksichtigen bleibt dabei, dass das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden kann. Vielmehr kann sogar ein zusätzlicher Umstieg -an geeigneten Verknüpfungspunkten mit entsprechend abgestimmten Fahrplanangebot zwischen ÖPNV und SPNV- zu Reisezeitverkürzungen führen, im Vergleich zu langlaufenden Buslinien.

Im Nahverkehrsplan werden daher Anforderungen definiert, innerhalb derer Fahrgäste ihr Ziel erreichen sollen. Die Anforderungen gelten grundsätzlich auf den Verbindungen

- vom kleineren Ort zum nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentrum oder
- vom Ort zu den definierten Umsteigepunkten bzw. Anschluss zu den gemäß Netzhierarchie definierten Achsen und Verbindungen, an denen systematische und attraktive Übergänge zu den starken Linien des SPNV und des ÖPNV hergestellt werden (vgl. Kapitel 3.2).
- Auf den Relationen des Hauptnetzes (Achsen und Verbindungen) zum nächstgelegenen Mittelzentrum und den Verbindungen vom Hauptort eines Mittelzentrums zum nächstgelegenen Oberzentrum.

Die Formulierung der Zielwerte orientiert sich an der Netzhierarchie.

Tabelle 20: Reisezeiten

Relation	Erreichbarkeit in Minuten
Kleinerer Ort zum nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentrum oder zum Verknüpfungspunkt	in max. 45 Minuten
Innerhalb des definierten Netzes der Achsen und Verbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum oder zum Oberzentrum Hanse- und Universitätsstadt Rostock	in max. 60 Minuten

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

An den gemäß Netzhierarchie definierten Verknüpfungspunkten muss die Übergangszeit optimal abgestimmt sein. Bei der Gestaltung der Fahrpläne ist daher auf eine Koordination zwischen den Linien zu achten, vor allem bei nachfragestarken Beziehungen oder in Schwachverkehrszeiten mit geringem ÖPNV Angebot.

Tabelle 21: Anschlussmöglichkeiten an den definierten Verknüpfungspunkten

	Übergangszeit
Anschlussmöglichkeit und Wartezeit nach Ankunft der ÖPNV-Linie am Verknüpfungspunkt zur Weiterfahrt zum Grund-/Mittel- und/oder Oberzentrum	innerhalb von 5 - 15 Minuten (die jeweilige örtlich gegebene Infrastruktur ist bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen)

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

Ebenso relevant für die Verbindungsqualität ist neben der Reisedauer auch die Anzahl der Umsteigevorgänge.

Tabelle 22: Umsteigevorgänge

Relation	max. Umsteigevorgänge
Kleinerer Ort zum nächstgelegenen Grundzentrum oder zum Verknüpfungspunkt	0
Kleinerer Ort zum nächstgelegenen Mittelzentrum	1
Kleinerer Ort zum nächstgelegenen Oberzentrum	2
Mittelzentrum zum Oberzentrum	1

Sofern mit einem zusätzlichen Umstieg eine verbesserte Reisezeit erreicht werden kann, z. B. durch Anschluss an eine schneller verkehrende Bus-/Zuglinie, kann eine solche Verbindung trotz des zusätzlichen Umstiegs als angemessen eingestuft werden. In diesem Fall sind jedoch besondere Anforderungen an die Anschlusssicherung zu stellen, damit diese Umstiege auch zuverlässig angeboten werden können.

3.4.2 Anforderungen an die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist. Die Pünktlichkeit und die zuverlässige Bedienung haben einen hohen Stellenwert bei der Beurteilung der Beförderungsqualität. Hierfür sind folgende Punkte zu sichern (VDV: Beschreibung der Beförderungsqualität im Busverkehr, 1996):

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

Die Koordination des Betriebsablaufs soll unter Einbezug des SPNV sowie flexibler Bedienungsformen durch ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) erfolgen. Dabei sollen auch aktuelle Daten zur Pünktlichkeit der Verkehrsmittel erhoben werden. Nach Vorlage und Auswertung dieser Daten soll eine Ermittlung der bestehenden Pünktlichkeitsquote erfolgen und daraus Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und damit der Zuverlässigkeit des Bedienungsangebotes abgeleitet werden.

Auf staugefährdeten Straßenabschnitten sind die Möglichkeiten zur Einrichtung und Freihaltung von Busspuren sowie Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen für Busse unter Beachtung der gesamten Verkehrssituation zu prüfen. Für die Zuverlässigkeit des ÖPNV ist der Einsatz von zuverlässigem Wagenmaterial sowie eine hinreichende Fahrermotivation und Kontrolle durch die ausführenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Außerdem ist ein Störfallmanagement zu gewährleisten, welches Reaktionsausmaß und Reaktionszeit bei Umleitungen, Ersatzverkehr, vorübergehender Betriebseinstellung bestimmt. In diesem Zusammenhang sollte die Störungsanfälligkeit des Bussystems und der Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten im täglichen Betrieb dokumentiert werden, um gezielt Gegenmaßnahmen definieren zu können (Beschleunigungsmaßnahmen, Abstimmung von Fahrplänen, Pufferzeiten, Maßnahmen zur Staureduzierung, etc.).

3.4.3 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

Grundsätzlich haben alle eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV den „Anerkannten Regeln 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.

Seite | 73

Zur Herstellung der Barrierefreiheit sind bei Neu- und Ersatzbeschaffungen vorrangig Busse mit Niederflurtechnik (oder Low-Entry-Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit Hublift) vorzusehen (korrespondierend zu den aktuellen Förderrichtlinien im ÖPNV), die über folgende Aspekte der Fahrzeugausstattung hinsichtlich der Erlangung der Barrierefreiheit verfügen:

- ausklappbare Rampe an Tür 2 (oder Lift) und Kneeling-Technik als Einstiegs-
hilfe; die Einstiegshöhe an den Türen darf eine Höhe von 360 mm nicht über-
schreiten
- Podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbus-
sen und Standardgelenkbussen
- kontrastreiche Taster für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an Tür 2 so-
wie im Wageninneren an der Sondernutzungsfläche
- behindertengerechte Sitzplätze in der Nähe der Türen und ausreichende Abstell-
flächen für mindestens einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen (Sondernut-
zungsfläche mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle, Kinderwagen, Gepäck,
etc. und Rückenstütze)
- ergänzende Fahrgastinformation (Linien- und Zielanzeige) an den Fahrzeugen
sowie eine Haltestellenanzeige oder -ansage in den Fahrzeugen

Auch beim Einsatz von Kleinbussen soll 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.

Ausnahmen von der Herstellung der Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 können insbesondere dann zugelassen werden, wenn

- der Schüleranteil mehr als ca. 80 Prozent der Fahrgäste einer Fahrt beträgt (zu prüfen ist hier der Einsatz von Niederflur-/Low-Entry-Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Hublift, wenn Schüler nicht mit Rollstuhl befördert werden können),
- Verstärkerfahrten verkehren, die ergänzend zu Fahrten mit einem hohen Schü-
leranteil eingesetzt werden,
- Reservefahrzeuge eingesetzt werden, die nur im Ausnahmefall als Ersatz für re-
gulär eingesetzte Fahrzeuge verkehren oder
- sonstige besondere Verhältnisse die Nutzung eines barrierefreien Fahrzeuges
nicht zwingend erscheinen lassen.

Die Ausnahmen sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

Für die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge gelten folgende Mindestanforderungen (differenziert nach dem Einsatz der Fahrzeuge auf den verschiedenen Linien):

Tabelle 23: Ausstattungsstandards für neu zugelassene Fahrzeuge

- erforderliche Ausstattung
- anzustrebende Ausstattung
- nicht erforderliche Ausstattung

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Linienkategorie		
	Fahrzeuge im Einsatz im Stadt-Umland- Verkehr, auf den Achsen und den Verbindungen	Fahrzeuge im Einsatz auf den Verflechtungen	Alle weiteren Fahrzeuge
Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)	■	■	■
Digitale visuelle Fahrgastinformationssysteme innen (akustische Haltestellenansage und ggf. Haltestellenansage)	■	○	○
Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer (alternativ: Lift)	■	○	-
Sondernutzungsfläche (bspw. für Kinderwagen oder Rollstuhl)	■	■	○
Doppelflügelige Türen für einen schnellen Fahrgastwechsel	■	○	-
Gut erreichbare, kontrastreiche Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertenplätzen und im Bereich der Sondernutzungsfläche	■	■	○
Elektronischer Fahrscheindrucker, der den	■	■	■

Ausstattungsmerkmal Fahrzeuge	Linienkategorie		
	Fahrzeuge im Einsatz im Stadt-Umland- Verkehr, auf den Achsen und den Verbindungen	Fahrzeuge im Einsatz auf den Verflechtungen	Alle weiteren Fahrzeuge
Verkauf aller Fahrscheine im Tarif des Verkehrsverbundes und der Übergangstarife ermöglicht			
Kommunikationsmöglichkeit über Betriebsfunk oder Handy	■	■	■
Klimaanlage	■	○	○
Liniennetzplan im Fahrzeug	■	■	■
Erkennbarkeit der Verbundunternehmen	■	■	■

Ein Anteil in Höhe von 80% der Fahrzeugflotte, die in dem Gesamtnetz des Aufgabenträgers und auf den in die Hansestadt Rostock einbrechenden Linien eingesetzt werden, darf nicht älter als 14 Jahre nach Erstzulassung sein. Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrten können ggf. abweichende Standards vereinbart werden. Gleichzeitig muss ein Anteil von mindestens 20% der Fahrzeugflotte bis 31.12.2025 sauber sein, d.h. einen CO₂-Ausstoß von weniger als 1 g je km haben. Darüber hinaus ist bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen generell die EU-Richtlinie Euro-6 oder die EEV-Norm bzw. die zum Zeitpunkt der Zulassung des Fahrzeuges jeweils aktuelle Abgasnorm bei Neufahrzeugen einzuhalten.

Bei Fahrzeug-Außenwerbung soll darauf geachtet werden, dass die Türöffnungsknöpfe sich entsprechend kontrastreich abheben, um auch von sehbehinderten Menschen erkannt zu werden.

Für die Belange des Schulverkehrs ist auf den Linien mit hohem Schüleranteil und ferner bei Linien mit einem hohen Anteil an Fahrgästen, die eine längere Fahrzeit auf einer Fahrt verbringen, darauf zu achten, dass eine möglichst hohe Zahl von Sitzplätzen angeboten wird. Klappsitze im Bereich der Multifunktionsflächen in den Fahrzeugen stellen eine Möglichkeit dar, die Sitzplatzanzahl temporär auszuweiten (unter der Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit).

Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste haben jedoch Vorrang. In Kleinfahrzeugen ist die Fahrradmitnahme aufgrund der eingeschränkten Platzkapazitäten auszuschließen.

3.4.4 Anforderungen an die Fahrgastinformation

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

Seite | 76

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

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

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sollen in den Medien der Fahrgastinformation (z. B. Fahrplanaushänge, Fahrplanta-bellen, internetbasierte Fahrplanauskunft, Apps und andere geeignete Pre-Trip-Informationssysteme) geeignete Hinweise gegeben werden. Die Fahrgastinformationen und insbesondere die Fahrplanaushänge sollen nach Möglichkeit barrierefrei gestaltet und zur Verfügung gestellt werden.

3.4.5 Anforderung für die Beförderung von Schülerinnen und Schüler

Die Schülerbeförderung wird über das Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz- SchulG M-V). Hier heißt es:

- § 39: Das Betreuungsangebot ist mit der Schülerbeförderung abzustimmen.
- § 113 (3): Die Landkreise und kreisfreien Städte bestimmen für die Schülerbeförderung gemäß Absatz 2 die Mindestentfernungen zwischen Wohnung und Schule. Sie haben dabei die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und die Sicherheit des Schulwegs zu berücksichtigen. Die Schülerbeförderung soll möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule anschließen.

Näheres regelt die Schülerbeförderungssatzungen des Landkreises Rostock vom 23.09.2020. Gemäß der Satzung sind folgende Festlegungen besonders bedeutend für die Ausgestaltung der Busnetze im Landkreis.

- § 3 (2): Eine Schülerbeförderung oder Erstattung der notwendigen Aufwendungen erfolgt nur dann, wenn der Schulweg:
- a) für Schüler bis zur Klassenstufe 6 mindestens 2 km
 - b) für Schüler ab der Klassenstufe 7 mindestens 4 km beträgt.
- § 4: Die Schülerbeförderung erfolgt mit folgenden Verkehrsmitteln:
- a) Öffentliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn)
 - des Linienverkehrs nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
 - des schienengebundenen Verkehrs
 - b) Mit durch den Landkreis vertraglich gebundenen Kraftfahrzeugen im Rahmen des freigestellten Verkehrs nach der Freistellungsverordnung vom 30. August 1962 (BGBl. I S. 601) (Sonderbeförderung), zuletzt geändert durch Art. 1 der Zweiten Änderungsverordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037)
 - c) Mit Kraftfahrzeugen von durch den Landkreis vertraglich gebundenen Leistungsbringern (z. B. gemeinnützige Vereine und Verbände)
 - d) Sonstige Kraftfahrzeuge in begründeten Ausnahmefällen (z. B. Privatfahrzeuge)

Weitergehende Regelungen wie zum Beispiel zur maximalen Reise- oder Wartezeit sind nicht definiert.

3.4.6 Anforderungen an Kundenbetreuung / Service / Fahrpersonal

Seite | 78

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

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

Die 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 gehobenen 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 verfügen, 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 ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem ordnungsgemäß bedienen zu können.
- Über kurzfristige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigebeziehungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und möglichst umfangreich zu informieren.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen und weiteren Verkehrsteilnehmern stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten.
- 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.

3.4.7 Tarif- und Vertriebssystem

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

- Die Tarifgestaltung soll vom Fahrgast als gerecht empfunden werden. Merkmale können z. B. sein:
 - keine übermäßig großen Tarifsprünge, wenn eine Tarifgrenze überfahren wird,
 - für annähernd gleiche Entfernungen soll annähernd der gleiche Tarif gezahlt werden,
 - ein höheres Tarifniveau wird akzeptiert, wenn auch das zur Verfügung stehende ÖPNV-Angebot attraktiver und dichter ist,
 - in einem Bedienungskorridor sollen alle Verkehrsmittel (Schiene und Bus) aller Verkehrsunternehmen mit dem gleichen Ticket genutzt werden können,
 - für die gleichen Kundengruppen soll ein einheitliches Tarifangebot gelten,
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Merkmale können z. B. sein:
 - klar strukturiertes Fahrkartenangebot,
 - leicht verständliche und insbesondere nicht zu kleinteilige Zonen-/Wabenregelung oder sonstige Einteilung des Verkehrsraumes,
 - Durchgängigkeit der Nutzung z. B. zwischen Landkreis und Hansestadt Rostock mit nur einem Ticket (Einzel- und Zeitkarten sowie Sondertarife),
 - Nutzung aller Verkehrsmittel aller Verkehrsunternehmen auf gleichen Relationen,
- Der Tarif soll für den Kunden preislich attraktiv sein. Merkmale können z. B. sein:
 - Preislich günstige Ticketangebote in Form z. B. einer 365-Euro-Jahreskarte für einen Verkehrsraum, stark rabattierten Mehrfahrkarten gegenüber dem Kauf von Einzelfahrkarten,
 - attraktive Tarifangebote mit weiteren Vorteilen zu bestimmten Zeiten, z. B. Netzvorteil, Mitnahme von Kindern etc.,
 - Ticketangebote mit Flatrate-Charakter, z. B. mit Nutzungsmöglichkeiten weiterer (ergänzender) Mobilitätsangebote,

- die Höhe des Tarifes auf den einzelnen Relationen soll für Fahrgäste im Vergleich zu den tatsächlichen Kosten einer Pkw-Nutzung attraktiv sein,
- Die Tarifgestaltung soll für die Aufgabenträger bzw. für die Verkehrsunternehmen ergiebig sein. Merkmal kann z. B. sein, dass der Anteil der Fahrgeldeinnahmen einen bestimmten Anteil der entstehenden Kosten betragen soll, damit der vom Aufgabenträger als Grenze festgelegte Zuschussbedarf nicht überschritten wird,
- Die Gestaltung des Vertriebs von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und einfach gestaltet werden. Merkmale können z. B. sein:
 - Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist sicherzustellen.
 - Es sind Verkaufs- und Informationsstellen in den größeren Orten des Landkreises vorzusehen. Darüber hinaus kann die Einrichtung von Mobilitätszentralen an zentralen Aufkommensschwerpunkten weitere Fahrgäste ansprechen, wenn dort ein erweitertes Informationsangebot zum ÖPNV und zu weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing, Fahrradverkehr auf den Freizeitrouten, Bike+Ride (B+R), Nutzung von Pedelecs und E-Bikes etc.) vorgehalten wird.

3.4.8 Marketing

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit den Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes.

Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden (z.B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche).

Der Aufgabenträger bedient sich eines gemeinsamen, unternehmensübergreifenden Marketings mit Ausrichtung auf die Corporate Identity des Verkehrsverbundes Warnow (VVG). Bei rein betrieblichen Maßnahmen findet die Öffentlichkeitsarbeit durch die Verkehrsunternehmen statt. Zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sind einvernehmlich Regeln und Prozesse zu entwickeln, welche die operative Umsetzung des Marketings für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar beschreiben. Die Umsetzung vom Corporate Design des VVG wird den Verkehrsunternehmen über die mit ihnen geschlossenen Verkehrsserviceverträgen vorgegeben.

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen führen kontinuierliche Nachfrageermittlungen durch oder veranlassen diese, um umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV im

Sinne einer Erfolgskontrolle bewerten zu können. Sie wirken auf die regelmäßige Durchführung von Erhebungen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis Rostock und in der Hansestadt Rostock hin.

3.4.9 Anforderungen an die Haltestellenausstattung

Haltestellen dienen für den Fahrgast als Zugangsstelle zum ÖPNV-Angebot und sind somit als Aushängeschild des ÖPNV zu betrachten. Bei der Ausstattung der Haltestellen und deren Weiterentwicklung stehen die Aspekte Barrierefreiheit, Information und Komfort im Vordergrund.

Mit dem Haltestellenkonzept aus dem Jahr 2018 liegt für den Landkreis Rostock eine Grundlage zur Beurteilung der Haltestellen vor. Das Konzept wird 2022 fortgeschrieben und aktualisiert. Im Rahmen dessen werden alle Haltestellen im Landkreis Rostock vor Ort überprüft und katalogisiert. Die Erkenntnisse werden in ein Haltestellenkataster überführt, welches mittel- bis langfristig durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der rebus GmbH gepflegt wird. Im neuen Haltestellenkonzept werden zudem noch einmal besonders die Anforderungen hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen hervorgehoben und deren Umsetzung geprüft. Aufgrund dessen, dass sich die Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes während des Erarbeitungsprozesses des vorliegenden NVPs noch in der Erstellung befindet, beziehen sich die nachfolgenden Aussagen auf das Haltestellenkonzept aus dem Jahr 2018.

Auf Grund der Tatsache, dass Haltestellen unterschiedliche Ansprüche erfüllen müssen, werden diese differenziert nach der Frequentierung und dem besonderen Bedarf für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in verschiedene Kategorien unterteilt.

Die funktionalen Anforderungen, die Planung von barrierefreien Haltestellen und die damit verbundenen Ausstattungsstandards und Richtmaße werden im Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock 2018 angeführt. Es gilt zu beachten, dass für Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen darüber hinaus besondere Ausstattungsstandards erforderlich sein können. Diese sind neben weitere Ausstattungsmerkmale zur Schaffung einer allgemeinen Aufenthaltsqualität an den Haltestellen im Haltestellenkonzept aufgelistet.

Haltestellenreinigung und -pflege

Alle Haltestellen sind sauber und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen besitzen dabei hohe Priorität.

Die Kundeninformation an allen Haltestellen (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind auf aktuellstem Stand zu halten. Vandalismusschäden (z. B. Graffiti) sind schnellstmöglich zu entfernen.

Verknüpfungspunkte im ÖPNV

Grundlage für eine hohe Angebotsqualität sind neben einer guten Fahrplanabstimmung und der umfassenden Fahrgastinformation auch bauliche Aspekte bei der Ge-

staltung von Verknüpfungspunkten. Die Einrichtung neuer oder der Umbau vorhandener Anlagen sollte sich an folgenden Grundsätzen orientieren:

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

Schnittstellen zwischen ÖPNV und MIV (P+R)

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

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

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

Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr (B+R)

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

3.5 Qualitätsmanagementsystem

Siehe hierzu Kapitel 7.4 im Berichtsteil A.

4 Stärken-Schwächen-Analyse

4.1 Bedienungsqualität

Für die Bewertung der Bedienungsqualität wird unter Berücksichtigung verschiedener Raumstruktur und Siedlungsgrößen das vorhandene ÖPNV-Angebot auf den definierten Achsen und Verbindungen analysiert. Die konkreten Bewertungskriterien können dem Kapitel 3.3 entnommen werden.

Grundlegend bestehen vor allem Defizite in der Bedienungsqualität auf Relationen im südlich sowie östlichen Teilbereich des Landkreises Rostock. Ein weiteres Defizit besteht landkreisweit im ÖPNV-Angebot am Wochenende.

Eine Bewertung der bestehenden Bedienungsqualität im ÖPNV/ SPNV kann der folgenden Karte entnommen werden. Der

Tabelle 24 im Anhang kann eine ausführlichere Bewertung inkl. Handlungsempfehlungen entnommen werden.

Abbildung 8: Bewertung Bedienungsqualität

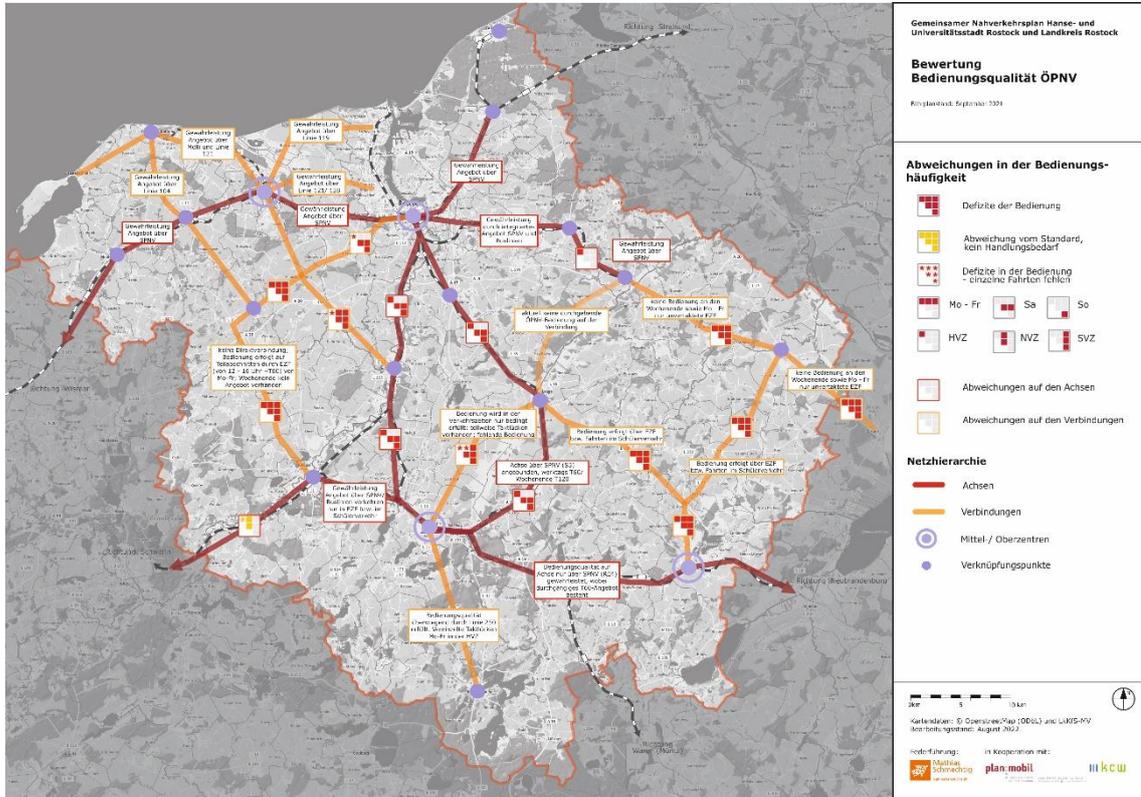


Tabelle 24: Bewertung Bedienungsqualität ÖPNV-Korridore Landkreis Rostock (Fahrplanstand: August 2021)

Relation	Bewertung	Handlungsempfehlung
Achsen		
Rostock – Bad Doberan – Wismar (RB11)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienungsqualität wird zwischen Rostock und Bad Doberan durch SPNV-Angebot gewährleistet 	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich ist eine verbesserte Anbindung der einzelnen Orte an den SPNV anzustreben • Berücksichtigung infrastruktureller Rahmenbedingungen (eingleisiger Abschnitt)
Rostock – Rövershagen (RB12, RE9/ RE10)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienungsqualität wird durch SPNV-Angebot erfüllt (T30/T60) • SPNV-Angebot wird durch Busverkehr zwischen Rostock und Rövershagen über Bentwisch ergänzt 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung: Einrichtung eines einheitlichen Taktangebotes unter Berücksichtigung infrastruktureller Rahmenbedingungen (eingleisige Trassenführung, Geschwindigkeitsbegrenzung sowie Trassenfreihaltung für Fernverkehr)
Rostock – Sanitz – Tessin (RB11)	<ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Angebot erfüllt in Ergänzung mit dem Busangebot überwiegend die Bedienungsanforderungen; lediglich Defizit Mo-Fr in der morgendlichen HVZ (fehlende Fahrt zwischen Sanitz - Tessin) 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung Einführung verbesserter Anbindung von Rostock nach Tessin unter Berücksichtigung infrastruktureller Rahmenbedingungen (eingleisige Trassenführung)
Rostock – Schwaan – Güstrow (RE5, S2)	<ul style="list-style-type: none"> • Mo – Fr überwiegend T60-Bedienung durch SPNV, wodurch Defizit in der HVZ besteht • Wochenende T120-Bedienung, wodurch vereinzelte Defizite in der NVZ und SVZ bestehen 	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung: Einführung verbesserte Anbindung Rostock – Güstrow am Wochenende
Rostock – Laage – Güstrow (S3)	<ul style="list-style-type: none"> • Mo – Fr überwiegend T60-Bedienung durch SPNV, wodurch Defizit in der HVZ besteht 	<ul style="list-style-type: none"> • Taktverstärkung in der HVZ sowie am Wochenende

Relation	Bewertung	Handlungsempfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> Wochenende T120-Bedienung, wodurch vereinzelte Defizite in der NVZ und SVZ bestehen 	
Rostock – Bützow – Schwerin (RE1)	<ul style="list-style-type: none"> Vereinzelte fehlende Fahrten in der morgendlichen HVZ (Mo-Fr) Defizite am Montag bis Samstag in der NVZ 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung Taktverstärkung zwischen Rostock und Bützow
Bützow – Güstrow – Lalendorf – Teterow (RE4)	<ul style="list-style-type: none"> Bedienungsqualität wird durch SPNV gewährleistet 	<ul style="list-style-type: none"> Kein Handlungsbedarf
Verbindungen		
Rostock – Stäbelow – Satow (Linie 102)	<ul style="list-style-type: none"> auf Teilabschnitt Rostock – Stäbelow fehlen vereinzelte Fahrten Mo – Fr in der HVZ Auf Gesamtstrecke des Korridors Defizite zu allen Verkehrszeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung Fahrtenergänzungen zu allen Verkehrszeiten (Durchbinde) Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende sowie zu den Feiertagen
Kröpelin – Kühlungsborn – Rerik (Linie 104)	<ul style="list-style-type: none"> kein Defizit vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> kein Handlungsbedarf
Rostock Lütten Klein/ Warnemünde – Ostseebad Nienhagen – Bad Doberan (Linie 119)	<ul style="list-style-type: none"> kein Defizit vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> kein Handlungsbedarf
Rostock – Bargeshagen – Bad Doberan – Rerik (Linie 121)	<ul style="list-style-type: none"> keine Defizite 	<ul style="list-style-type: none"> kein Handlungsbedarf
Bad Doberan – Schwaan (Linie 125)	<ul style="list-style-type: none"> Fehlen einzelner Fahrten Mo-Fr in der HVZ, NVZ kein Angebot Mo-Fr in der SVZ keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung Fahrtenergänzung Mo – Fr in der HVZ Einrichtung vertaktetes Angebot Mo-Fr in NVZ und SVZ Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende sowie zu den Feiertagen
Güstrow – Kritzkow – Laage (Linie 200)	<ul style="list-style-type: none"> Fehlen einzelner Fahrten Mo-Fr in der HVZ, NVZ 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrtenergänzung Mo-Fr zu allen Verkehrszeiten

Relation	Bewertung	Handlungsempfehlung
	<ul style="list-style-type: none"> kein Angebot Mo-Fr in der SVZ keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<p>zur Schaffung eines vertakten Angebotes mit Ausrichtung zur S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung Bedienungsangebot am Wochenende sowie zu den Feiertagen
Gnoien – Tessin (Linie 220)	<ul style="list-style-type: none"> Relation wird lediglich über Einzelfahrten bedient keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung Bedienungsangebot gemäß Anforderungsprofil
Gnoien – Dargun (Linie 221)	<ul style="list-style-type: none"> Relation wird lediglich über Einzelfahrten bedient keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung Bedienungsangebot gemäß Anforderungsprofil
Gnoien – Jördenstorf – Teterow (Linie 225)	<ul style="list-style-type: none"> Relation wird lediglich über Einzelfahrten bedient keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung Bedienungsangebot gemäß Anforderungsprofil
Laage – Thürkow – Teterow (Linie 230)	<ul style="list-style-type: none"> Relation wird lediglich über Einzelfahrten bedient keine Bedienung an den Wochenenden/ Feiertagen 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung Bedienungsangebot gemäß Anforderungsprofil
Güstrow – Krakow am See (Linie 250)	<ul style="list-style-type: none"> vereinzelte Taktlücken Mo-Fr in der HVZ, jedoch Einhaltung der Bedienungsqualität Verbindung durch T60/ T120 Bedienung 	<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Taktlücken Ausweitung des Bedienungsangebotes in der SVZ
Satow – Bützow (Linie 282)	<ul style="list-style-type: none"> keine Direktverbindung im Jedermannverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Satow und Bützow Einrichtung Bedienungsangebot gemäß Anforderungsprofil (vgl. Kapitel 3.3.3)

Relation	Bewertung	Handlungsempfehlung
Tessin – Laage	<ul style="list-style-type: none"> aktuell keine durchgehende ÖPNV-Bedienung vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines durchgehenden vertakteten Angebotes

Zusammenfassend aus der Untersuchung der einzelnen definierten Achsen und Verbindungen besteht insbesondere eine verringerte Bedienungsqualität in den Schwachverkehrszeiten sowie an den Wochenenden und Feiertagen. Unvertaktete Bedienungsangebote bestehen vor allem auf den Verbindungen sowie in der Flächenschließung, teils mit größeren Taktlücken in der Haupt- und/ oder Nebenverkehrszeit. Aufgrund von vereinzelt fehlenden Direktverbindungen zwischen zwei Orten erfolgt die Wegführung im ÖPNV häufig über die zentralen Orte. Dies führt zu teils unverhältnismäßig langen Reisezeiten und somit zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV.

Im Erstellungszeitraum des gemeinsamen Nahverkehrsplans der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock, wurde das Projekt MIRROR für die Region Rostock, als eines von insgesamt 12 Modellprojekten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgewählt. Mit dieser Zusage sind Fördermittel des Bundes in Höhe von ca. 30 Mio. EUR für die Realisierung geplanter Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV verbunden. Durch die zeitliche Synchronität des NVP und des MIRROR Projekts konnten Synergien genutzt werden und planerische Ansätze, die im gemeinsamen NVP formuliert wurden, bereits vor der Fertigstellung des NVP über MIRROR in die Umsetzung gebracht werden, so auch im Bereich der Bedienungsqualität im Landkreis Rostock.

Abbildung 9: MIRROR macht mobil

Von Achsenverkehr bis Verknüpfung

Hier findest du sämtliche Maßnahmen, die wir im Rahmen des MIRROR-Projektes planen, umsetzen oder bereits realisiert haben. Für Details klicke einfach auf die jeweilige Sprechblase.

<
>

Öfter & schneller durch HRO (3)
Besser durch den Landkreis (3)
Stadt & Landkreis verbin



Angebot in Bad Doberan



Ausbau von Achsenverkehren im Landkreis



Verbindungen im Landkreis

Quelle: <https://mirror-macht-mobil.de/massnahmen>

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

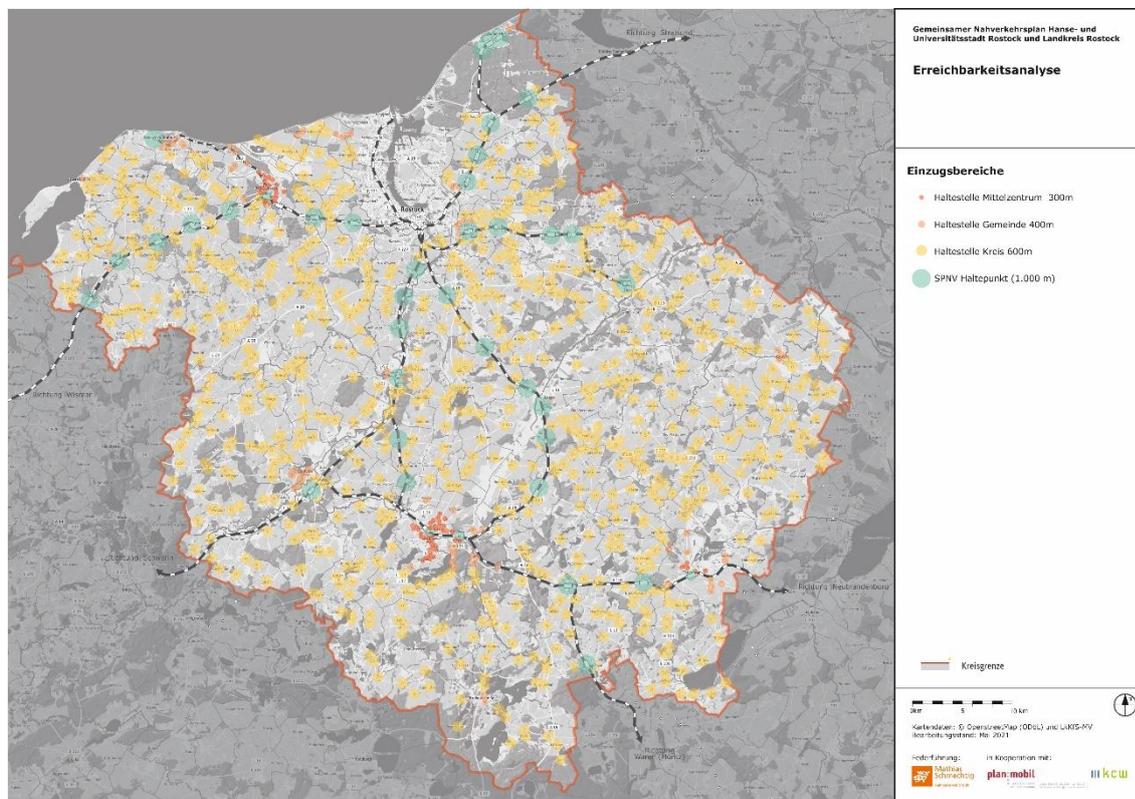
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung zusätzlicher Linien,
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur regelmäßigen Vertaktung.
- ➔ Überprüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Angebots in Tagesrandzeiten,
- ➔ Weiterentwicklung des Freizeit- und Wochenendverkehrs.

4.1.1 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Erschließungsqualität werden die im Kapitel 3.3.1 dargestellten Haltestelleneinzugsbereiche sowie die geäußerten Hinweise zu bestehenden Defiziten im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Gemeinden und Ämter herangezogen. Es ist zu berücksichtigen, dass einzelne Haltestellen nur durch den Schülerverkehr bedient werden.

Insgesamt ist die Erschließungsqualität im Landkreis Rostock als gut zu bewerten. Die zentralen Bereiche der Orte sowie der Großteil zusammenhängender Siedlungsbereiche ist ausreichend erschlossen. Defizite bestehen vorrangig in den Siedlungsrandbereichen sowie in vereinzelt Ortsteilen.

Abbildung 10: Erreichbarkeitsanalyse ÖPNV



Größere Defizite in der Erschließungsqualität bestehen u.a. in vereinzelt Stadtquartieren in den Zentren Bad Doberan, Güstrow, Rerik, Schwaan sowie Teterow. Darüber hinaus bestehen aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur im Landkreis Rostock mit zum Teil kleinsten Siedlungseinheiten und Bebauung außerhalb der ÖPNV-Korridore vereinzelt Erschließungsdefizite, die jedoch keine Notwendigkeit der Anbindung hervorrufen (Standard gemäß Kapitel 3.3.1(200 EW)). Für eine Verbesserung der Anbindung an das ÖPNV-Netz, ist es insbesondere für die abseits der Korridore liegenden Siedlungsbereiche zu empfehlen, die Einzugsbereiche der ÖPNV-Hauptnetz-Haltestellen durch bedarfsgesteuerte Bedienungsangebote (z. B. rubi, AST und Bürgerbus) oder durch die Einrichtung von P + R- bzw. B + R-Anlagen auszuweiten.

Tabelle 25: Erschließungsdefizite Siedlungsbereiche Landkreis Rostock

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Bewertung
Altenhagen (Lohmen)	EFH/DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Pepelow, Strandbereich/ Zeltplatz	mehrere Feriendörfer + ca. 30 WE	sehr geringes Potenzial
Bad Doberan, Nienhager Chaussee	EFH/DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Bad Doberan, Süd-Osten Stadtquartier	EFH/ DH – ca. 250 WE	Potenzial für ÖPNV- Anschluss gegeben
Bad Doberan, Quartier Rostocker Str.	EFH/ DH/ MFH – ca. 60 WE	geringes Potenzial
Bastorf OT Kägsdorf	EFH/DH/ MFH – ca. 40 WE	sehr geringes Potenzial
Behren-Lübchin, OT Neu Nieköhr	EFH/DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Bentwisch, OT Harmstorf	EFH/DH – ca. 50 WE	geringes Potenzial
Bentwisch, OT Klein Bartelsdorf	EFH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Bentwisch, OT Neu Bartelsdorf	EFH/DH – ca. 40 WE	geringes Potenzial
Bützow, Bahnhofstraße	EFH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Bützow, Eckernförder Str.	EFH – ca. 25 WE	sehr geringes Potenzial
Dummerstorf, Parkweg	EFH – ca. 20 WE	sehr geringes Potenzial
Dummerstorf, südöstlicher Siedlungsrand	EFH – ca. 20 WE	sehr geringes Potenzial
Elmenhorst-Lichtenhagen, Nordstraße	EFH – ca. 30 WE	sehr geringes Potenzial

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Bewertung
Elmenhorst-Lichtenhagen, Steinbecker Eck	EFH/DH – ca. 50 WE	geringes Potenzial
Gnewitz, OT Neu-Barkvieren	EFH - ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Gnoien, Am Wiesengrund	EFH/DH – ca. 50 WE	geringes Potenzial
Graal-Müritz, Strandstraße	EFH/DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Güstrow, Bützower Straße (Innenstadt)	EFH/MFH – ca. 15 WE	sehr geringes Potenzial
Güstrow, Quartier Hengstkoppelweg	EFH/DH – ca. 90 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Güstrow, Klaus-Groth-Straße	EFH – ca. 25 WE	sehr geringes Potenzial
Helmstorf	EFH/DH – ca. 30 WE	sehr geringes Potenzial
Jürgenshagen, OT Wokrent	EFH/DH – ca. 20 WE	sehr geringes Potenzial
Krakow am See – Neu Sammit	EFH/ DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Kröpelin (Parchow Ausbau + Klein Nienhagen)	EFH/DH – ca. 15 WE	sehr geringes Potenzial
Kröpelin, Rostocker Straße	EFH/DH – ca. 50 WE	geringes Potenzial
Kühlungsborn, Ostseeallee + Innenstadt	EFH/DH – ca. 50 WE Hotelanlagen, Pensionen	geringes Potenzial
Ostseebad Nienhagen, nördlich Uferstraße	Überwiegend Ferienwohnungen	sehr geringes Potenzial
Rerik (außerhalb Stadtzentrums)	EFH/ DH/ MFH – ca. 500 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss gegeben
Rövershagen, OT Oberhagen	EFH/DH – ca. 10 WE	sehr geringes Potenzial
Rövershagen, Siedlung am Waldweg	EFH – ca. 30 WE	sehr geringes Potenzial
Sanitz, OT Klein Freienholz	EFH – ca. 5 WE	sehr geringes Potenzial
Satow (Wohngebiet „Wiesenblick“ und „Alter Reitplatz“)	EFH/DH – ca. 100 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Schwaan, Quartier Koppelweg	EFH/ DH/ MFH – ca. 250 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur und betroffene Wohneinheiten	Bewertung
Teterow, Am Bornmühlenweg	EFH – ca. 25 WE	sehr geringes Potenzial
Teterow, Am Hollerberg	EFH/ MFH – ca. 50 WE	geringes Potenzial
Teterow, Innenstadt – östlich Hechtbrunnen	EFH/DHH/ MFH – ca. 250 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Teterow, Teschower Siedlung	EFH/DH – ca. 200 WE	Potenzial für ÖPNV-Anschluss ist gegeben
Zehna, OT Groß Breesen	EFH/DH – ca. 20 WE	sehr geringes Potenzial

Die Erschließungsdefizite in Gewerbe-/ Industriegebieten werden mit einem sehr geringen Potenzial bewertet. In den betroffenen Bereichen sind nur einzelne Gewerbebetriebe nicht an den ÖPNV angebunden. In Folge dessen besteht kein Handlungsbedarf hinsichtlich einer entsprechenden ÖPNV-Erschließung.

Tabelle 26: Erschließungsdefizite Gewerbegebiete Landkreis Rostock

Nicht vom ÖPNV erschlossener Bereich	Struktur	Bewertung
Bentwisch, Gewerbepark Hansecenter Bentwisch	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Elmenhorst-Lichtenhagen, Steinbecker Eck	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Teterow, Gewerbegebiet Bocksbergweg	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Teterow, Gewerbegebiet Seeblick	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Güstrow, Gewerbegebiet Glasewitzer Burg	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Güstrow, Bioenergie Park Güstrow	einzelner Betrieb	kein Potenzial

Grundsätzlich sollte bei der Planung von neuen Entwicklungsgebieten (Wohn- als auch Gewerbegebiete) der Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV mit einbezogen werden, um die Erschließung der Gebiete mittels ÖPNV frühzeitig sicherstellen zu können.

4.1.2 Verbindungsqualität

Bei der Bewertung der Verbindungsqualität werden die Anforderungen bezüglich der Reisezeit und der Umsteigehäufigkeit (vgl. Kapitel 3.4.1) zu Grunde gelegt. Zusätzlich werden Anregungen und Hinweise aus der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Gemeinden und der Ämter mit einbezogen.

Fehlende ÖPNV-Anbindung von Ortsteilen

Einige Ortsteile innerhalb des Landkreises Rostock weisen im Status quo keinen ÖPNV-Anschluss auf und weisen somit gemäß der in Kapitel 3.3.1 definierten Qualitätsstandards Defizite auf. Unter Anderem fehlen in den gelisteten Ortsteilen die notwendigen Infrastrukturen zur Bedienung mit dem ÖPNV sowie einer Wendemöglichkeit für die Fahrzeuge. Im Einzelnen betrifft dies die folgenden Gemeinden/ Ortsteile:

- Behren-Lübchin, OT Neu Nieköhr
- Bentwisch, OT Klein Bartelsdorf
- Bentwisch, OT Neu Bartelsdorf
- Bentwisch, OT Harmstorf
- Gnewitz, OT Neu-Barkvieren
- Jürgenshagen, OT Wokrent
- Lelkendorf, OT Sarmstorf
- Lohmen, OT Altenhagen
- Rövershagen, OT Oberhagen
- Sanitz, OT Klein Freienholz sowie OT Groß Freienholz
- Zehna, OT Groß Breesen

In Folge dessen, dass die Ortsteile häufig durch kleine Siedlungsbereiche bzw. einzelnen Bebauungen geprägt sind, besteht keine Notwendigkeit der ÖPNV-Erschließung.

Bewertung Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Landkreis Rostock

Im Landkreis Rostock stellen die Grund- und Mittelzentren als Verwaltungssitze der jeweiligen Ämter ein wichtiges Ziel dar. Ebenso eine Anbindung zum Oberzentrum Hansestadt Rostock mit Einrichtungen des periodischen und aperiodischen Bedarfs ist ein wichtiges Kriterium. Eine gute ÖPNV-Anbindung aus den Ortschaften zu den Zentren ist daher unermesslich. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Anmerkungen zu folgenden Verbindungen angeregt:

Tabelle 27: Zusammenfassung Anregungen Öffentlichkeitsbeteiligung - Erreichbarkeit

Relation	Problematik	Bewertung/ Handlungsbedarf
Elmenhorst-Lichtenhagen, Steinbecker Eck	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Teterow, Gewerbegebiet Bocksbergweg	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Teterow, Gewerbegebiet Seeblick	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Güstrow, Gewerbegebiet Glasewitzer Burg	einzelne Gewerbebetriebe	geringes Potenzial
Güstrow, Bioenergie Park Güstrow	einzelner Betrieb	kein Potenzial

Arbeitsplatzstandorte mit hohen Beschäftigtenzahlen

Größere Arbeitsplatzstandorte befinden sich im Landkreis Rostock überwiegend in den Grund- und Mittelzentren und sind aufgrund dessen gut mit dem ÖPNV erreichbar. Kleinere Defizite bestehen lediglich in den Randbereichen von vereinzelt Gewerbegebieten, welche jedoch keinen Handlungsbedarf aufgrund der geringen Anzahl betroffener Betriebe erfordern (vgl. Kapitel 4.1.1).

Grundsätzlich ist die größte Fahrgastnachfrage Mo-Fr von 06-08 Uhr sowie von 15-19 Uhr zu erwarten. Außerhalb der Kernzeiten sowie am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur mit einer geringen ÖPNV-Nachfrage zu rechnen. Eine regelmäßige Anbindung der größeren Arbeitsplatzstandorte in den Kernzeiten sowie eine Ausweitung von Haltestellenbedienungen hinsichtlich bestehender Arbeitszeiten ist zu prüfen.

Freizeitziele

Der Landkreis Rostock stellt durch sein Landschaftsbild sowie mit der Lage zur Ostseeküste eine attraktive Urlaubsregion dar und ist vielfältig touristisch geprägt. Die Tourismusschwerpunkte, insbesondere die Hansestadt Rostock, Graal-Müritz, Bad Doberan sowie Kühlungsborn und Rerik sind grundsätzlich gut erschlossen. Defizite bestehen jedoch bei kleineren Küstenorten sowie bei der Erreichbarkeit von Ferienanlagen bzw. küstennahen Bereichen in den Ortschaften. Darüber hinaus weisen einzelne Tourismusstandorte, wie z.B. Kägsdorf, eine eingeschränkte ÖPNV-Anbindung auf. Ebenso die Tourismusschwerpunkte im Binnenland, welche sich vorrangig im Süden des Landkreises konzentrieren, werden überwiegend unregelmäßig durch den ÖPNV angebinden. Auch vor dem Hintergrund des teils eingeschränkten ÖPNV-Bediensungsangebotes am Wochenende sowie in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage ist die Prüfung von Potenzialen einer verbesserten ÖPNV-Anbindung an relevanten Freizeitzielen mit hohem Besucheraufkommen zu empfehlen.

Seitens der Bürgerinnen und Bürger werden in diesem Zusammenhang zudem die teils fehlende bzw. unzureichende Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn bemängelt. Des Weiteren wurden Hinweise geäußert, dass die Einrichtung von Sonderverkehren zu Veranstaltungen wünschenswert wäre. Die Prüfung zur Einrichtung von unterstützenden Mobilitätsangeboten zur Erreichbarkeit der Freizeitziele ist ebenfalls zu empfehlen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Ausweitung der Bedienungshäufigkeit sowie des Bedienungszeitraumes zur Anbindung der Freizeitziele
- Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung unterstützender Mobilitätsangebote und/oder Infrastrukturen zur Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit

Krankenhäuser und Kliniken

Krankenhäuser und Kliniken im Landkreis Rostock sind überwiegend an das ÖPNV-Netz angebunden. Insbesondere die Kliniken und Krankenhäuser in den Zentren (bspw. KMG Klinikum Güstrow, Sana Krankenhaus Bad Doberan sowie das DRK-Krankenhaus Teterow) sind durch öffentliche Verkehrsmittel mehrmals täglich erreichbar. Viele klinische Einrichtungen, insbesondere REHA-Kliniken bieten zudem einen Abhol- und Bringservice zum nächstgelegenen Bahnhof bzw. teilweise sogar zum Hauptbahnhof Rostock oder gar zum Flughafen Rostock an (z. B. Fachklinik für Onkologie und Ganzheitsmedizin Graal-Müritz). Neben den Kliniken und Krankenhäusern im Landkreis sind die Unikliniken in der Hansestadt Rostock insbesondere für die Stadt-Umland-Gemeinden von großer Bedeutung. Ein Anschluss dieser ist heute überwiegend durch die ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien sowie dem SPNV-Angebot gewährleistet.

Generell ist bei der Bewertung der ÖPNV-Anbindung von Krankenhäusern zu beachten, dass akut kranke Personen nur in Ausnahmefällen den Bus nutzen, um ins Krankenhaus zu fahren. Für die Arbeitnehmer der Krankenhäuser stellt der Bus oftmals kein geeignetes Verkehrsmittel dar, da mit der Beschäftigung in den Krankenhäusern Arbeitszeiten und Arbeitssituationen einhergehen, die nur selten einen klar definierten Feierabend ermöglichen. Die größte Fahrgastnachfrage ist aus dem Bereich der Besucher zu erwarten. Diese entfällt insbesondere auf das Wochenende, die Nachfrage in der Woche ist dahingegen eher moderat. Trotz der vorhandenen Anbindung der Krankenhausstandorte an den ÖPNV, weisen vereinzelte Haltestellen in der Nähe der jeweiligen Gesundheitseinrichtungen nur eine geringe Bedienungshäufigkeit auf, insbesondere am Wochenende.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen
- Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung von Stichfahrten
- Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur besseren Takt-Anbindung von Gesundheitseinrichtungen

Schulstandorte

Die Erschließung von Schulstandorten wird durch den eingesetzten Schülerverkehr gewährleistet. Insbesondere die Erschließung des ländlichen Raums (Flächener-schließung) erfolgt überwiegend durch den Schülerverkehr. Durch Schulschließun-gen an einzelnen Standorten und ämterübergreifenden Einzugsbereichen (bei wei-terführenden Schulen) stoßen aufgewendete Reisezeiten an die Grenzbereiche der gesetzlich zumutbaren Reisezeiten.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung neuer Linienverbindungen zu wei-terführenden Schulen

4.1.3 Bewertung der Netz- und Fahrplangestaltung

Linien im Taktverkehr bzw. mit einem regelmäßigen Angebot sind an definierte Ver- knüpfungspunkte weitestgehend auf den SPNV ausgerichtet. Diese Linien zeichnen sich durch eine weitgehend einheitliche Linienführung aus und bieten dem Fahrgast eine gute Übersicht und Transparenz (z. B. Linien 121).

Linien, die überwiegend im Schulverkehr verkehren, orientieren sich weitestgehend an den Schulzeiten und haben teilweise eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Für Fahrgäste im Jedermannverkehr ist die Transparenz und Übersichtlichkeit dieser Linien deutlich eingeschränkt.

Verknüpfung

Abseits vertakteter Linien bestehen Defizite bei den Bus-Bus- sowie Bus-Schienen- Verknüpfungen. Auf vielen Relationen bestehen teils zu eng bemessene (unter 5 Mi- nuten) oder zu lange Wartezeiten (> 15 Minuten), die für den Fahrgast wenig at- traktiv sind. Dies spiegeln ebenso die Anregungen aus der Beteiligung der Öffent- lichkeit, der Gemeinden und Ämter wider.

Darüber hinaus verfügen nicht alle SPNV-Halte über eine direkte Busanbindung, so- dass zwischen den zentralen Bushaltestellen und SPNV-Haltepunkten ein Fußweg von wenigen Minuten besteht. Die benötigte Umsteigezeit reicht an diesen Verknüp- fungspunkten nicht aus, wodurch eine Anschlusssicherung nicht gegeben ist (z. B. Teterow – Neubau eines ZOBs geplant zur Verbesserung der Anschlusssicherung).

Reisezeit

Eine Anbindung der kleineren Gemeinden, welche in den Randbereichen der Ämter bzw. des Landkreises gelegen sind, zum nächstgelegenen Grund- oder Mittelzent- rum überschreitet meist die im Anforderungsprofil definierte maximale Reisezeit von 45 bzw. 60 Minuten.

Ebenso zeigt sich in der Auswertung des Verkehrsmodells, dass das Reisezeitver- hältnis zwischen ÖPNV und MIV auf vereinzelt Relationen mit mehr als 500 zu- rückgelegten Wegen pro Tag über 2,0 liegt. Dies betrifft vor allem die Relation

Laage – Tessin, Dummerstorf-Tessin, Dummerstorf-Sanitz sowie Bützow-Satow und Kühlungsborn – Kröpelin.

Insbesondere die Anbindung von Gemeinden abseits der regionalen Hauptverkehrslinien und/oder der SPNV-Strecken weisen eine erhöhte Reisezeit zum Erreichen der nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentren auf.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungssituation.
- ➔ Schaffung von vertakteten und einheitlichen Linienverläufen auf ÖPNV-Hauptverbindungen zur besseren Transparenz
- ➔ Prüfung der Möglichkeit zur einfachen Fahrplangestaltung (Beschränkungen von Fußnoten im Fahrplan)

4.1.4 Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentrale Kriterien für die Bewertung der Bedienungsqualität im ÖPNV. Insbesondere der Aspekt der Pünktlichkeit stellt dabei eine Einflussgröße für andere Qualitätskriterien wie z. B. die Anschlusssicherung, das Warten auf Nachzügler sowie die Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Personen dar.

Für den Landkreis Rostock liegen Grundlagendaten zur Bewertung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nicht vor. Zukünftig wird dies jedoch über die generierten Daten aus dem RBL erfolgen.

Vereinzelt wurden im Rahmen der Auftaktbefragung subjektive Hinweise zu Defiziten in der Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit benannt. Insbesondere zu Zeiten höheren Verkehrsaufkommens wird eine unzureichende Pünktlichkeit bemängelt. Vor diesem Hintergrund werden die teils fehlenden bzw. unzureichenden Informationen bei Verzögerungen oder Störungen im Betriebsablauf als negativ bewertet. Eine fehlende Zuverlässigkeit wird vorrangig bei Schienenersatzverkehren sowie bei bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten angegeben.

Die im Betrieb auftretenden temporären Mängel der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit können jedoch unter der Gesamtbetrachtung des Systems (landkreisweiter ÖPNV) als vernachlässigbar betrachtet werden.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Störanfälligkeiten und Beeinträchtigungen auf einzelnen Relationen sowie in der Schülerbeförderung sind zu beseitigen
- ➔ Prüfung der Möglichkeit zur Einführung Bus-Beschleunigungen bzw. Bevorrechtigungen auf ausgewählten Relationen
- ➔ Lieferung von Echtzeitdaten ist umzusetzen

4.1.5 Bewertung der Garantie- und Serviceleistung

Im VVW bestehen gemäß den Tarifbestimmungen unterschiedliche Garantie- und Serviceleistungen, die den Fahrgästen zur Verfügung stehen. Dies sind u.a.

- **Erstattung von Beförderungsentgelten** bei Nichtnutzung von Fahrausweisen (Ausnahmen bestehen bei mobilen Tickets) im ÖPNV sowie bei entsprechenden Ankunftsverspätungen im SPNV
- Sammlung und Aufbewahrung von **Fundsachen** im Fundbüro des Verkehrsunternehmens. Die verlorenen Gegenstände können in den Einrichtungen wieder geholt werden unter Berücksichtigung der zweifelsfreien Ausweisung als Verlierer der Fundsache.
- **Beförderung von Polizisten** erfolgt im Land Mecklenburg-Vorpommern unentgeltlich. Der Dienstausweis sowie das Tragen der Uniform gilt hierbei als Fahrausweis.

Darüber hinaus wird in den Beförderungsbedingungen des VVW im § 16 ausdrücklich auf den Gewährleistungsausschluss für die Sicherstellung von Anschlüssen hingewiesen. Damit verbunden ist der Ausschluss von Ersatzansprüchen bei Abweichungen von Fahrplänen z. B. durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen.

Grundlegend ist eine Ausweitung der Garantie- und Serviceleistungen zur attraktiven Gestaltung des ÖPNV zu prüfen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausbau des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls durch Bewerbung von Serviceleistungen
- ➔ Ausbau der attraktiven ÖPNV-Nutzung durch Einführung von Garantieleistungen, z. B. Mobilitäts- oder Anschlussgarantie

4.2 Bewertung der Beförderungsqualität

4.2.1 Bewertung der Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Im Landkreis Rostock besteht eine Vielzahl an Haltestellen mit unterschiedlichen Ausstattungsgrad und Bauform. Haltestellen im städtischen Bereich mit einem hohen Fahrgastaufkommen sowie zentrale Busbahnhöfe und Verknüpfungspunkte weisen einen hohen Ausbaustandard auf. In den ländlichen Gebieten mit geringer Fahrgastzahl sind diese meist nur durch einen Haltestellenmast geprägt, teilweise mit Fahrgastunterstand.

Abbildung 11: Beispiele Haltestellenausstattung Landkreis Rostock



Bad Doberan, Stadtmitte³⁵



Lalendorf, Neu Krassow³⁶



Teterow, Heide³⁶

Im Rahmen des Haltestellenkatasters des Landkreises Rostock (Stand 2019) wurde eine Bewertung der Haltestellen vorgenommen, die für die folgende Darstellung zu Grunde gelegt wird.³⁶ Bei dieser erfolgt eine Punktevergabe bezüglich der Haltestellenausstattung, wobei eine maximale Punktezahl von 100 erreicht werden kann. Bei der Punktevergabe werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- **bauliche Faktoren:**
 - normierte Wartefläche
 - normierte Bordstein
 - abgesenkte Zuwegung
 - Blindenleitsystem/ Aufmerksamkeitsfeld
- **Haltestellenausstattung:**
 - Unterstellmöglichkeiten
 - normierte Sitzplätze
 - Abfallbehälter

Insgesamt sind im Haltestellenkataster 2.262 Haltestellen und deren Ausstattung erfasst. Von diesen wurden rund 81 % anhand der oben angeführten Kriterien bereits überprüft. Für 421 Haltestellen steht dies noch aus.

Insgesamt weist der Großteil der Haltestellen eine Punktzahl unter 50 Punkten auf. Lediglich 34 Haltestellen besitzen eine Punktezahl über 80 und nur drei Haltestellen weisen einen Punktestand von 100 in ihrer Bewertung auf. Dies sind die Haltestellen:

- Güstrow, Suckow

³⁵ Quelle: Haltestellenkataster Landkreis Rostock (2019)

³⁶ Das Haltestellenkataster wird durch die Fortschreibung des landkreisweiten Haltestellenkonzeptes 2022 fortgeschrieben und aktualisiert. Die Daten liegen zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP noch nicht vor.

- Güstrow, Bauhof Nord
- Bützow, Rühner Landweg

Für eine Verbesserung der Informationsbereitstellung bieten insbesondere dynamische Fahrgastinformations-Tafeln (DFI) ein großes Potenzial. Im Landkreis Rostock bestehen bereits an den zentralen Haltestellen in den Ortschaften Sievershagen, Bargeshagen, Bad Doberan, Kühlungsborn, Schwaan sowie in Güstrow DFI-Anlagen³⁷. Gemäß dem Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock (2018) ist ein Ausbau dieser an Haltestellen von besonderer Bedeutung vorgesehen. Dazu zählen neben Busbahnhöfen und Verknüpfungspunkten auch Haltestellen mit einem grundlegend erhöhten Fahrgastaufkommen, wobei erst genannte eine erhöhte Priorität im Ausbau von DFI-Anlagen besitzen.

Im Sinne einer zukünftig verbesserten Verknüpfung der Verkehre untereinander (insbesondere Bus/Schiene) soll hier beispielhaft die Situation des Bahnhofsbereiches in Laage angeführt werden. Potenziell ließe sich hier eine optimierte Situation im Sinne der Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 3.2, Abbildung 7) einrichten und die Verkehre optimal aufeinander abstimmen. Die aktuelle bauliche Situation in diesem Bereich führt jedoch dazu, dass keine ausreichenden Wendemöglichkeiten für die Busse bestehen und sämtliche Ausstattungselemente für einen höherwertigen Fahrgastumstieg fehlen, obwohl ausreichend Potenzialflächen hierfür umgewidmet werden könnten. Die Ertüchtigung des Bahnhofsbereichs für eine optimierte Bus-Schiene-Verknüpfung sollte in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Mit dem Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock (2018) liegt eine grundlegende Richtlinie zur Ausgestaltung und Verbesserung der regionalen Haltestellen vor. Die gesetzlichen Grundlagen und technischen Anforderungen nach aktuellem Stand wurden in diesem umfassend berücksichtigt (z. B. Barrierefreiheit, Sicherheit und allgemeine Fahrgastinformation an Haltestellen). Mit der Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes 2022 werden die jeweiligen Anforderungen, insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit, aktualisiert und eine neue Bewertung der Haltestellen vorgenommen. Es gilt im Zuge des Gemeinsamen NVP die Umsetzung des fortgeschriebenen Konzeptes voranzutreiben.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes des Landkreises Rostock (2018) sowie eine fortlaufende Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen und Erfüllung der Anforderungen gemäß den technischen Regelwerken
- ➔ Erweiterung der Fahrgastinformation in Form von zusätzlichen dynamischen Fahrgastinformationen (DFI)
- ➔ Wichtige Verknüpfungspunkte (wie bspw. Bahnhof Laage) ertüchtigen

³⁷ Rebus – Regionalbus Rostock GmbH (2019)

4.2.2 Bewertung der Fahrzeuge

Im Nahverkehrsraum des Landkreises Rostock verkehren Fahrzeuge von insgesamt fünf Verkehrsunternehmen, wobei seitens der rebus GmbH ein Großteil der Fahrzeuge gestellt werden. Weitere zehn Firmen bieten als Subunternehmen der rebus Fahrten im Landkreis Rostock an.

Seite | 101

Insgesamt verkehren aktuell 175 Busse im Landkreis Rostock, wovon zwei Busse Sonderbusse in Form eines Oldtimerbusses und eines Bücherbusses darstellen (Stand: September 2022). 139 von diesen Fahrzeugen werden durch die rebus GmbH eingesetzt - 12 davon in den Städten Güstrow und Bad Doberan.

Unter den 139 Fahrzeugen kommen Busse unterschiedlicher Fahrzeugkategorien zum Einsatz:

- Kleinbusse (kleiner als 10m): ca. 6 %
- Standard-Linienbusse (ca. 12 m/ Stadt- + Regionalverkehr): ca. 67 %
- Busse zwischen 13,5 m und 15 m: ca. 18 %
- Gelenkbusse (ca. 18 m): ca. 7 %

Insgesamt sind ca. 91 % der zurückgemeldeten Fahrzeuge barrierefrei und verfügen über entsprechende Ausstattungen wie Niederflurtechnik oder einer Rampe (inkl. Low-Entry-Fahrzeuge). Dieser Wert wird aus Gutachtersicht für einen eher ländlich geprägten Raum als gut eingeschätzt. Darüber hinaus verfügt der überwiegende Anteil der Fahrzeuge über eine digitale Fahrgastinformation im Innenraum.

Der Anteil der Fahrzeuge, die über den Umweltstandard Euro V und besser verfügen, erscheint im Landkreis Rostock als überdurchschnittlich (ca. 90 %).³⁸

Die im Landkreis Rostock eingesetzten Fahrzeuge der rebus Regionalbus Rostock GmbH verfügen alle über ein Intermodal Transport Control System (ITCS). Die Fahrzeuge der rebus weisen zudem die Voraussetzung für die Bereitstellung von Echtzeitdaten auf.

Zudem plant der Landkreis Rostock zukünftig CO₂-neutrale Antriebe zu verwenden. So erhielt die rebus Regionalbus Rostock GmbH im Juli 2022 den Förderbescheid für den Infrastrukturausbau und den Betrieb von Wasserstoffbussen. Bis 2025 sollen insgesamt 52 Wasserstoffbusse in Betrieb genommen werden, erste Busse sollen bereits 2023 zum Einsatz kommen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

→ Prüfung des möglichen Einsatzes kleinerer Fahrzeuge

³⁸ rebus Regionalbus Rostock GmbH: Meldung eingesetzter Fahrzeuge (Stand September 2022)

- Prüfung des zukünftig verstärkten Einsatzes von co²-neutralen Fahrzeugen
- Kontinuierlicher Erneuerungsprozess der eingesetzten Fahrzeuge gemäß definierter Qualitätskriterien

4.2.3 Bewertung des Fahrpersonals und der sozialen Standards

Erwartungen und die Einhaltung von sozialen Standards beim Fahrpersonal sind den Vorabkennzeichnungen des regulären Linienbetriebs zu entnehmen. Laut diesen sind die folgenden Anforderungen seitens des Fahrpersonals zu erfüllen:

- das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, der einzelnen Linien, zu Tarifen sowie zu Tarif- und Beförderungsbedingungen verfügen
- das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache mächtig sein und Streckenkunde besitzen
- das Fahrpersonal ist zuständig für den Fahrkartenverkauf und ist zur Gewährleistung von Auskünften bei Fragen des Fahrgastes verpflichtet
- ein gepflegtes Erscheinungsbild und das Tragen einer einheitlichen Dienstkleidung (Hemd und Binder)
- Verpflichtung zur Einhaltung einer rücksichtsvollen Fahrweise
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen stets freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit und in Konfliktsituationen angemessen zu verhalten

Die Sicherung der Standards erfolgt durch die regelmäßige Durchführung von Schulungen und Weiterbildungen.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- kein Handlungsbedarf, Fortschreibung des Status quo

4.2.4 Bewertung der Betriebs- und Störungsmanagements

Informationen zu Betriebsstörungen sowie Verspätungen stehen den Fahrgästen über unterschiedliche Kanäle zur Verfügung. An zentralen Haltestellen informieren DFI-Anlagen über die Echtzeitlage der einzelnen Buslinien. Zusätzlich können sich die Kunden in der VVW-App sowie über die Internetseite der rebus GmbH über aktuelle Störungen, Fahrplanänderungen sowie Verspätungen informieren.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- Prüfung der Möglichkeiten zum Ausbau von DFI-Anlagen an zentralen Haltestellen bzw. die Bereitstellung von Echtzeitlagen auf mobilen Endgeräten (u.a. durch Ausbau von W-LAN-Spots an Haltestellen)

4.2.5 Bewertung der Fahrgastinformation, Service, Tarif und Vertrieb

Im Bereich Marketing, Fahrgastinformation, Service und Tarif ist in der Region Rostock ein differenziertes Angebot vorhanden, welches es zu erhalten und auszubauen gilt. Einen wichtigen Aspekt nimmt auch der Tourismus ein.

Marketing

Der ÖPNV im Landkreis Rostock wird überwiegend durch den Verkehrsverbund Warnow sowie dem Verkehrsunternehmen rebus Regionalbus Rostock GmbH vermarktet. Hierzu zählen ein einheitliches Layout/ Corporate Design für alle Marketingmaßnahmen wie Informationen, Liniennetz und Fahrpläne sowie Printmedien. Als zentrale Schnittstelle stehen sowohl seitens des VVW als auch der rebus digitale Informationsplattformen im Internet zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Werbe- und Marketingkampagnen durchgeführt, wozu unter anderem folgende zählen:

- Image-/ Mitarbeiter-Kampagne rebus (2016) sowie „20 Jahre VVW“ (2017)
- Bewerbung von neuen, speziellen Ticketangeboten, wie z.B. das KRASS Freizeit-Ticket, das InterCombi-Ticket oder die ROSTOCKCARD + Region
- direkter Kundenkontakt durch das Personal in den Fahrzeugen und in den zentralen Verkaufsstellen
- Bewerbung von touristischen Angeboten: Auf der Internetseite des VVW sowie der rebus werden allgemeine touristische Angebot der Region, wie z.B. Tagesausflüge zu den Sehenswürdigkeiten der Region, die Erlebnislinie 250 oder die Möglichkeit der direkten Verbindung in Richtung Dänemark vorgestellt. Um eine Anreise auch ohne den privaten Pkw zu ermöglichen, werden zu den einzelnen Ausflugstipps auch Anreiseempfehlungen mit Bus und Bahn beschrieben. Ebenso sind Auskünfte zu Ticketangeboten sowie zu Ticketerwerbsstellen mit beinhaltet.
- mehrsprachiger Willkommensflyer für Geflüchtete mit wichtigen Informationen zu Ticketerwerb und -Entwertung, Verhaltensregeln sowie Informationen über das Liniennetz.

Service

Seitens des VVW besteht eine Vielzahl an Serviceangeboten. Dazu zählen:

- Kundencentren der RSAG, rebus, Deutschen Bahn AG sowie der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH in den Städten Rostock, Güstrow, Warnemünde, Bad Doberan, Heiligendamm sowie Kühlungsborn
- Bereitstellung nutzerspezifischer Informationen seitens der rebus, z. B. für Rollstuhlfahrer, Fluggästen oder Pendlern
- Fundsachenmeldung

Grundsätzlich gilt es, diese Serviceangebote zu erhalten und ggf. örtlich auszubauen.

Fahrgastinformation

Informationen zum Fahrplan und Liniennetz im Landkreis Rostock können über vielfältige Kommunikationswege bezogen werden. Zentrale Informationsmöglichkeiten bietet der Verkehrsverbund Warnow. Dazu gehören u.a.:

- Fahrplanbuch rebus Regionalbus Rostock GmbH
- Internetauftritte des VVW sowie rebus mit Fahrgastinformation, Fahrplänen und weiteren Informationen zu Angebot und Tarif
- Fahrgastinformation über die kostenlose VVW-App sowie über den DB-Navigator
- Verkaufsstellen (Fahrkartenautomaten sowie Kundencenter)
- Telefonische Fahrplanauskunft über eine kostenlose Hotline (rebus)
- DFI-Anzeigen an zentralen Haltestellen sowie Aushängefahrplänen an den Haltestellen

Die bereitgestellten Informationswege und -angebote sind positiv hervorzuheben, da sie sowohl analoge, digitale und persönliche Informationswege ermöglichen. Dennoch werden vorhandene Angebote der Fahrgastinformation im Landkreis Rostock als ausbaufähig eingeschätzt. Es fehlen vor allem Informationen über aktuelle Verspätungen, Busausfälle oder Umleitungen an den Haltestellen. An den insgesamt 2.500 Haltestellen im Landkreis Rostock befinden sich nur an stark frequentierten Haltestellen digitale Informationsmedien bzw. DFI-Anlagen. Ebenso werden aufgrund der vielen Abkürzungen in den Fahrplänen diese als schwer verständlich bewertet.

In den Fahrplanmedien und der Fahrgastinformation wäre zudem für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hinweis „Diese Linie wird durchgehend mit Niederflurbussen befahren“ sehr wertvoll. Wünschenswert wäre darüber hinaus eine Kennzeichnung der barrierefrei / niederflurgerecht ausgebauten Haltestellen im Liniennetz bzw. in den Fahrplantabellen, um die Nutzung des ÖPNV für diese Nutzergruppe zu erleichtern. Die digitale Bereitstellung nutzerspezifischer Informationen z.B. für Rollstuhlfahrende stellt bereits einen ersten Ansatz dar und sollte auf die analog bereitgestellten Fahrgastinformationen ausgeweitet werden.

Tarif und Vertrieb

Das umfangreiche Ticketsortiment wurde bereits im Kapitel 2.3.4 umfassend beschrieben. Das bestehende Fahrtscheinsortiment des VVW für den Landkreis Rostock berücksichtigt die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen, was positiv hervorzuheben ist. Ebenfalls die Vielzahl an Vertriebswegen sowie das mobile Ticketing im Untersuchungsraum sind positiv hervorzuheben. Zusätzlich ist die persönliche Beratungsmöglichkeit in den Kundencentern eine wichtige Servicequalität des ÖPNV, welche es zu sichern gilt.

Dennoch stellten im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Ämter und Gemeinden 2019/2020 die tariflichen Rahmenbedingungen das Schwerpunktthema der Anregungen und Hinweise dar. Die darin angeführten Anregungen betrafen vorwiegend die allgemeine Verbesserung der tariflichen Rahmenbedingungen, die preisliche Ausgestaltung sowie der Zuschnitt der Tarifwaben (z. B. innerhalb der Gemeinde Satow sowie in Rethwisch/ Börgerende Tarifzonenwechsel). Des Weiteren wurden zum Teil die Zusammensetzung des Fahrpreises bzw. das grundlegende Tarifsysteem als intransparent und schwer verständlich eingestuft.

Grundlegend wird die regelmäßige Tariferhöhung als unattraktiv für die Förderung des ÖPNV/SPNV eingestuft. Insbesondere die Ticketpreise für die Bäderbahn Molli als auch die Kurzstreckentarife werden als zu teuer empfunden. Vorschläge seitens der beteiligten Akteure und Bürgerinnen und Bürger waren u.a.:

- Ausweitung des Semestertickets der Uni Rostock auf den Landkreis
- Gültigkeit des Schülertickets auch in den Ferien/ unterrichtsfreien Zeiten, ohne zusätzlichen Erwerb eines weiteren Tickets
- Einführung einer kombinierten Nutzung Kurkarten und ÖPNV-Ticket
- Einführung/ Ausweitung Kurzstreckentarif im ländlichen Raum

Entwicklungen im Bereich Tarif und Vertrieb werden insbesondere durch die Koalitionsvereinbarung 2021 – 2026 des Landes Mecklenburg-Vorpommern ersichtlich. In diesem wird u.a. im Kapitel zur Energie, Digitalisierung, Bau und Wohnen, Infrastruktur und Verkehr die Ausweitung von ÖPNV-Angebotes im Land thematisiert, jedoch ohne finanzielle Zusagen für die Aufgabenträger. Hierfür sieht die Landesregierung insbesondere die Förderung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen wie im städtischen Raum unter anderem durch die Förderung von digitalen Angeboten vor. So ist für den Bereich Tarif und Vertrieb ab dem 1. Januar 2023 die Einführung eines landesweit gültigen Seniorentickets geplant. Weiterführend soll eine langfristige Fortführung des AzubiTicket MV mit stabilen Preisen sichergestellt werden. Darüber hinaus soll die Digitalisierung des ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern zügig vorangetrieben werden, u.a. durch die Ausweitung von digitalen Diensten für die Fahrgastinformation sowie der Buchung eines gültigen Tickets.

Daneben wird das Deutschlandticket bzw. das 49-Euro-Ticket zukünftig eine wichtige Rolle spielen, da es den Nutzenden als Flatrate-Angebot einen uneingeschränkten Zugang zum SPNV und ÖPNV ermöglicht und Tarifgrenzen weniger beachtet

werden müssen. Erwartet wird nach Einführung des Deutschlandtickets eine deutliche Zunahme von Fahrten im ÖPNV in Verdichtungsräumen, auf den ausgeprägten Pendlerrelationen und auf Relationen mit hoher Bedeutung im Freizeitverkehr.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Das Tarif- und Ticketangebot ist insgesamt als gut und ausreichend differenziert zu bewerten.
- ➔ Der Gültigkeitsraum einzelner Ticketangebote sowie die Einführung weiterer Angebote, welche auf die speziellen Gegebenheiten des Landkreises Rostock abgestimmt sind (z. B. ÖPNV-Nutzung mittels Kurkarte), sind zu überprüfen.
Hinweis: Aufgrund der Organisation des ÖPNV innerhalb eines Aufgabenträgerverbundes ist die Ausgestaltung des Tarif- und Ticketangebots nur bedingt anpassbar.
- ➔ Die Darstellungsform der Fahrgastinformation ist auf eine gute Lesbarkeit und Verständlichkeit zu überprüfen.
- ➔ zur Verbesserung der Fahrgastinformation für mobilitätseingeschränkte Personen sind die Fahrplantabellen um den Hinweis der barrierefrei ausgestatteten Fahrzeuge, Haltstellen bzw. Verknüpfungspunkte zu ergänzen

4.2.6 Bewertung von Verleihsystemen, Mitnahmeangeboten und Mobilitätsmanagement

Verleihsysteme

Im Landkreis Rostock besteht derzeit ein eingeschränktes Angebot an Verleihsystemen (Fahrrad- wie Autoverleih). Fahrradverleihstationen befinden sich vorwiegend in den Ortschaften entlang der Ostseeküste. Diese werden durch private Anbieter betrieben, sodass der Fahrradverleih stationsbasiert erfolgt. Die ausgeliehenen Fahrräder müssen somit wieder an die Ausleihstation zurückgebracht werden.

Carsharing-Angebote befinden sich vor allem am Flughafen Rostock sowie in Güstrow. Darüber hinaus bietet die angrenzende Hansestadt Rostock ein vielfältiges Angebot an Verleihangeboten.

Zur Ergänzung des ÖPNV sowie zur Nutzungsförderung des Fahrrades zur Bewältigung der sogenannten letzten Meile, ist die Einrichtung von Verleihsystemen als alternative Mobilitätsangebote zu empfehlen.

Mobilitätsmanagement

Den Bürgerinnen und Bürgern im Landkreis Rostock stehen unterschiedliche Mobilitätsangebote zur Verfügung. Ein breitgefächertes Angebot an alternativen Beförderungsmöglichkeiten abseits des eigenen Pkw ist für das Erreichen der verkehrspolitischen Zielsetzung unabdingbar (vgl. Kapitel 5 Berichtsteil A). Dazu gilt es eine

kombinierte Nutzung der verschiedensten Verkehrsträger zu ermöglichen und diese aktiv zu bewerben.

Durch das Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock (2016) liegt für die Region bereits eine umfassende Untersuchung vor, in der Potenziale für den Ausbau des regionalen Mobilitätsmanagements aufgezeigt werden. Zudem werden in den einzelnen Teilkonzepten einzelne Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements mit möglichen Maßnahmen aufgezeigt. Die Teilkonzepte umfassen die Themen:

- Mobilitätszentrale/ Mobilitätsportal
- Integration Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung
- Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre
- Elektromobilität Warnemünde

Darüber hinaus bietet das Konzept allgemeine Hinweise und Information für die Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Verankerung des Mobilitätsmanagements im NVP als andauernde und langfristige Handlungsaufgabe
- ➔ Ausdifferenzierter Ansatz des Mobilitätsmanagements für unterschiedliche Zielgruppen

Mitnahmeangebote

Im Verkehrsverbund VVW ist eine Fahrrad-, Segway- oder Pedelec/E-Bike-Mitnahme in den Verkehrsmitteln grundsätzlich bei ausreichender Platzkapazität möglich. Insbesondere im Busverkehr haben bei der Beförderung jedoch Kinderwagen sowie Rollstühle Vorrang vor der Fahrradmitnahme. Grundsätzlich ist es notwendig, für die Beförderung des Fahrrades in einem Verkehrsmittel ein extra Ticket in Form einer Fahrradkarte zu erwerben. Bei einigen wenigen Tickets, wie z. B. der Monatskarte plus oder das Mobil60-Ticket + Bike, ist eine unentgeltliche Fahrradmitnahme mit inbegriffen.

Eine Ausnahme besteht bei der Mecklenburgischen Bäderbahn (MBB). Hier gelten zusammenklappbare Fahrräder und E-Tretroller ohne Sitz als Traglast, wofür keine zusätzliche Gebühr anfällt. Dennoch wird seitens der Bürgerinnen und Bürger sowie der Ämter und Gemeinden die Mitnahmemöglichkeit von ergänzenden Mobilitätsangeboten als ausbaufähig eingeschätzt.

Ableitung Handlungsbedarf für NVP

- ➔ Ausbau der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern, Segways und Pedelecs/E-Bikes in Bus und Bahn im Verkehrsverbund Warnow

4.2.7 Bewertung von Parallelverkehren

Im Landkreis Rostock verkehren auf wenigen ausgewählten Abschnitten der Bus- und der Schienenverkehr parallel zueinander. Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsaufgaben der beiden Systeme und vor dem Hintergrund der bestehenden Infrastruktur besteht aber dennoch auf diesen Relationen kein Parallelverkehr im Sinne eines konkurrierenden Angebotes.

Alle Buslinien übernehmen dabei die Bedienung abseits der Bahnkorridore und verknüpfen die Angebote an bestimmten Haltepunkten. Etwaige bestehende parallele Angebote von Bus und Schiene sind zeitlich so zu vertakten, dass sich ergänzende Angebote ergeben.

Die nachfolgend dargestellten Relationen werden über eine längere Strecke sowohl von Bus als auch der Bahn bedient.

Tabelle 28: Parallele Angebote im ÖPNV

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
Buslinie 123 und RB11	Hansestadt Rostock - Broderstorf <ul style="list-style-type: none"> 123: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Pastow, Neuendorf oder Kösterbeck) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher 	nicht konkurrierend
Buslinie 120 und RB11	Hansestadt Rostock - Sanitz <ul style="list-style-type: none"> 120: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (für Neu Roggentin) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher 	teilweise konkurrierend
Buslinie 118 und RE9/ RB12	(Graal-Müritz -) Rövershagen - Bentwisch <ul style="list-style-type: none"> 118: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Niederhagen und Hinrichshagen) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher 	nicht konkurrierend
Buslinie 113 und S3	Hansestadt Rostock – Kavelstorf - Laage <ul style="list-style-type: none"> 113: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Dummerstorf, Petschow, Göldeinitz etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. Zukünftig Bedienung des Logistikzentrums Dummerstorf. 	nicht konkurrierend
Buslinie 215/216 und S3	Laage – Plaaz - Güstrow	nicht konkurrierend

Linien	Strecke und Erläuterung	Bewertung
	<ul style="list-style-type: none"> 215/216: übernehmen Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Diekhof, Recknitz, Zapkendorf etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. 	
Buslinie 240 und RE4/ RE5	Güstrow – Lalendorf - Teterow <ul style="list-style-type: none"> 240: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Groß Wokern etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. 	teilweise konkurrierend
Buslinie 291 und S2/ RE5	Schwaan – Mistorf - Güstrow <ul style="list-style-type: none"> 291: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte insbesondere im Schülerverkehr (bspw. für Siemitz, Hohen Spreng etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. 	nicht konkurrierend
Buslinie 106 und S2/ RE1/ RE5	Hansestadt Rostock - Schwaan <ul style="list-style-type: none"> 106: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte (bspw. für Niendorf, Ziesendorf etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. 	nicht konkurrierend
Buslinie 108 und RB11	Bad Doberan - Neubukow <ul style="list-style-type: none"> 108: übernimmt Erschließungsaufgaben außerhalb der Einzugsbereiche der SPNV-Haltepunkte insbesondere im Schülerverkehr (bspw. für Diedrichshagen, Zweedorf etc.) und stellt für diese Orte die Anbindung an die Bahn sicher. 	nicht konkurrierend

4.3 Qualitative Auswertung anhand Befragungsergebnisse

Die Stärken und Schwächen des ÖPNV-Angebotes aus kommunaler Sicht wurden durch die Auftaktbefragung der Öffentlichkeit, der Ämter und Gemeinden im November 2019 erhoben.

Seitens der beteiligten Akteure werden vorrangig nachfolgende Stärken des bestehenden ÖPNV-Angebotes genannt:

- Verbindungen zu naheliegenden Zentren aus den jeweiligen Ortschaften
- Anbindung an den SPNV

- Zuverlässigkeit und Fahrgastinformation
- Ausstattung/ Komfort Fahrzeuge sowie freundliches und hilfsbereites Personal

Neben den Stärken wurden vermehrt Verbesserungsvorschläge genannt. Diese betreffen insbesondere die Themenbereiche:

- unregelmäßige sowie in den Tagesrandzeiten, am Wochenende und in den Ferienzeiten ausbaufähiges Fahrtenangebot im ÖPNV
- fehlende und mangelnde Verbindungen zu den Zentren bzw. zum SPNV
- ausbaufähige SPNV-Angebote (Aufgabenträger Land MV)
- Anpassung der tariflichen Rahmenbedingungen
- Ausbau der Infrastruktur durch die Baulastträger (u.a. hinsichtlich der Barrierefreiheit etc.)

Die Erkenntnisse der Beteiligung und Zusammenführung von Einzelvorschlägen zu einem Gesamtkonzept sind richtungsweisend für die weitere Ausgestaltung des regionalen ÖPNV- und SPNV-Angebotes im Landkreis. Für die Bearbeitung des Nahverkehrsplan sind insbesondere folgende Punkte von besonderer Bedeutung:

- Überprüfung und ggf. Anpassung der Bedienungszeiträume im Regionalverkehr
- Entwicklung von Maßnahmen für einen verbesserten Stadt-Umland-Verkehr
- Maßnahmen für eine verbesserte Anbindung an die S-Bahn, welche als besondere Stärke in der Region gesehen wird.
- Die Aufnahme von Hinweisen in den NVP im Hinblick auf die Ausweitung des bestehenden SPNV-Angebotes sowie einer ggf. zusätzlichen SPNV-Erschließung von Teilgebieten.
- Die Erarbeitung eines planerischen Konzeptes für das Zusammenspiel von attraktivem Linienverkehr und notwendiger Flächenerschließung. Dabei sollten die Etablierung von On-Demand-Angeboten sowie ergänzenden Mobilitätsangeboten für die Gewährleistung der Flächenerschließung in Betracht gezogen werden.
- Entwicklung von tangentialen Verbindungen in Ost-West (z. B. über Schwaan – Laage – Tessin oder Teterow – Rostock Flughafen) oder Nord-Süd-Ausrichtung (z. B. Elmenhorst – Kritzmow) mit Anschluss an wichtige SPNV-Halte.
- Prüfung von Planungsaufträgen zu landkreisübergreifenden Verkehren, wobei sowohl Verbesserungsmöglichkeiten als auch die Entwicklung von neuen Planungsideen aufgegriffen werden sollten.
- Eine konsequente Auseinandersetzung mit dem Themenfeld der Barrierefreiheit im ÖPNV.
- Höhere Anforderungen an die Fahrgastinformation und die Bereitstellung von digitalen wie auch analogen Informationsmöglichkeiten sowie
- Hinweise für eine attraktive und verständliche Gestaltung des Tarif- und Vertriebssystems.

5 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption basiert auf den Grundlagen der Analyse zur Raumstruktur sowie der prognostizierten Weiterentwicklung des Untersuchungsraumes in den kommenden Jahren, der Analyse des Mobilitätsangebotes (SPNV- und ÖPNV-Angebot gemäß Fahrplanstand 2019/2020) und den daraus ableitbaren Stärken und Schwächen. Ferner finden übergeordnete Planungen im Landkreis Rostock und der Region sowie Anregungen und Hinweise der beteiligten kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie des Landkreises und der benachbarten Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen, der Bürgerinnen und Bürger sowie weiterer Planungsbeteiligter Beachtung.

In der Maßnahmenkonzeption werden die Ergebnisse gemäß den abgeleiteten Handlungsbedarfen der Analyse weiterentwickelt und im Detail zu konzeptionellen Handlungsoptionen fortgeführt. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV des Landkreises Rostock, entsprechend der Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans.

Die Festlegungen zu den Betriebs- und Verkehrszeiten des Fahrtenangebots sowie die Aussagen zu den verkehrlichen Verknüpfungen, folgen den Definitionen der Qualitätsstandards im Anforderungsprofil.

Folgende **Handlungsfelder** werden in der Maßnahmenkonzeption behandelt:

- Handlungsfeld Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot
- Handlungsfeld Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur
- Handlungsfeld ÖPNV-Beschleunigung
- Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation
- Handlungsfeld Sicherheit und Service
- Handlungsfeld Umwelt
- Handlungsfeld Qualitätsmanagement und Fahrgastmitwirkung
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Handlungsfeld Barrierefreiheit

Es werden im Folgenden **Maßnahmen** und **Prüfaufträge** dargestellt:

- Maßnahmen sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die in den folgenden Jahren umgesetzt werden sollen.
- Prüfaufträge sind Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, für die weiterer Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf im Rahmen der konkreten Umsetzung besteht. Dazu können z. B. weitere Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsun-

tersuchungen zählen sowie die Prüfung möglicher umfangreicherer Umsetzungs-konzepte und Verknüpfungen mit Linien in benachbarten Verkehrsräumen und deren (ggf. anteilige) Finanzierung durch die Planungspartner.

In den Maßnahmen und Prüfaufträgen werden Aussagen zu dem zukünftigen ÖPNV-Angebot formuliert und damit die Weichen für die angestrebte Verkehrswende hinsichtlich Stärkung eines ÖPNV-Angebotes unter Berücksichtigung weiterer, intermodaler Mobilitätsangebote gestellt. Die Berechnung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Mehrleistung geschieht unter Verwendung standardisierter Kennwerte und ist bei der einzelnen Umsetzung zu prüfen.

Vor dem Hintergrund der begrenzten finanziellen Mittel zur Ausgestaltung des ÖPNV, können und werden nicht für alle aufgezeigten Defizite (gemäß Kapitel 4) Maßnahmen entwickelt. Es werden Maßnahmen für die Bereiche abgeleitet, in denen ein besonders starkes Abweichen vom geforderten Qualitätsstandard erkennbar ist, wo Fahrgastpotenziale abgeschöpft werden können und somit ein gutes Verhältnis von zusätzlichem Angebot und erwartbarer Nachfrage vorliegt. Mit den im Folgenden aufgezeigten Maßnahmen gehen tlw. gesteigerte Kosten und somit auch erhöhte Finanzierungsbedarfe einher. **Sämtliche Maßnahmen stehen somit erst einmal unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung.** Die etwaige Umsetzung bemisst sich maßgeblich an den verfügbaren Haushaltsmitteln in den kommenden Jahren bzw. an einer wirtschaftlich tragbaren Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen.

5.1 Übergeordnete Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Maßnahmen und Prüfaufträge formuliert, die übergeordnet auf den gesamten Untersuchungsraum des Landkreises Rostock zu beziehen sind. Im Folgenden werden auch Maßnahmen benannt, die sich nicht in der Zuständigkeit des Landkreis Rostock befinden, aus Sicht des Landkreises oder der im NVP-Prozess beteiligten Institutionen wünschenswerte Entwicklungen darstellen. Im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips werden diese somit unter anderem an den Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (VMV) zurückgespiegelt. Diese werden zur besseren Übersicht thematisch kategorisiert.

5.1.1 SPNV-Angebot und -Netz

Die Ausweitung des bestehenden SPNV-Angebotes im Landkreis Rostock liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes Mecklenburg-Vorpommern und damit notwendige infrastrukturelle Anpassungen am Schienennetz in der Verantwortung der jeweiligen Eigentümer. Das Verkehrsangebot auf der Schiene bildet eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV-Angebotes. Aus Sicht des Landkreises Rostock sollen folgende Ansätze geprüft werden.

Angebotsausweitung S-Bahn

Aktuell wird der Landkreis Rostock über die S-Bahnlinie S2 und der S3 an die Hansestadt Rostock angebunden. Beide Linien verkehren jeweils im Stundentakt und weisen aufgrund der Fahrplanlage (Abfahrts-/ Ankunftszeiten in Güstrow liegen zeitlich kurz hintereinander) eine für viele Fahrgäste fahrplanseitige, unattraktive und damit ausbaufähige Bedienung auf. Zur Schaffung eines attraktiveren SPNV-Angebotes im Landkreis Rostock, sollte die Möglichkeit einer halbstündlichen Anbindung von Güstrow in die Hansestadt Rostock geprüft werden. Dies kann bspw. durch eine Drehung der Ankunfts-/ Abfahrtszeit der S2 oder der S3 um ca. eine halbe Stunde ermöglicht werden. Für die weiteren Gemeinden entlang der Wegestrecke würde dies keine Nachteile in der S-Bahn-Anbindung ergeben. Grundlegend muss dabei aber die Einhaltung überregionaler Anschlussbeziehungen in der Hansestadt Rostock, auch bei einer angestrebten geänderten Fahrplanlage, gewährleistet werden.

Verbesserung der SPNV-Anbindung von Teterow

Aktuell weist Teterow keine direkte SPNV-Anbindung an die Hansestadt Rostock auf. Das Oberzentrum Rostock, auch als einer der für Teterow nächstgelegenen Fernbahnhöfe sowie der Flughafen Rostock (Laage), ist nur über einen Umstieg in Güstrow erreichbar. Aufgrund des genannten Defizits und unter Berücksichtigung der dynamischen Entwicklungen in und um Teterow, insbesondere auf dem Arbeitsmarkt, soll perspektivisch eine direkte SPNV-Anbindung Teterow-Rostock geprüft werden.

Planungsideen und Möglichkeiten für eine direkte SPNV-Anbindung Teterows an die Hansestadt Rostock waren bereits Gegenstand einer verkehrlichen Potenzialabschätzung im Herbst 2021. Als Ergebnis wurden mehrere Varianten entwickelt und hinsichtlich der Parameter Betriebsaufwand, Investitionsbedarf, Umsteigebeziehungen und Takte sowie Direktverbindungen miteinander verglichen. Als Vorzugsvariante aus den Untersuchungen ergab sich eine direkte Anbindung Teterows an Rostock durch das „Umklappen“ der Kurzläuferverbindung des RE4 von Bützow nach Rostock. Gemäß den Untersuchungsergebnissen ermöglicht diese Variante nicht nur eine direkte Reiseverbindung nach Rostock, sondern weist auch Reisezeitvorteile gegenüber den heutigen Anbindungen auf. Mit der Schaffung einer direkten SPNV-Verbindung ist aber auch die Einrichtung einer neuen Verbindungskurve östlich von Lalendorf notwendig.³⁹

³⁹ Die genannte Untersuchung vom Herbst 2021 ist der VMV bekannt und hat nach seiner Auffassung methodische Schwächen. Aus Sicht des VMV bringt die Vorzugsvariante neben hohe Kosten mehr Nach- als Vorteile.

Maßnahmen im RegionalBahn-Netz/ RegionalExpress-Netz

Bäderbahn Molli (RB 31): Netzerweiterung und Ausweitung des Fahrtenangebotes

Ausweitung des Fahrtenangebotes in den Sommermonaten

Die Bäderbahn Molli stellt zwischen Bad Doberan und Kühlungsborn West eine wichtige, insbesondere für den Tourismus relevante Zugverbindung im Nordwesten des Landkreises Rostock dar. Aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage auf der Relation soll eine Ausweitung des Bedienungsangebotes auf eine halbstündliche Taktung (T30) in den Sommermonaten geprüft werden. Zwar verkehrt die Regionalbuslinie 121 auf dem gleichen Streckenabschnitt wie die Bäderbahn, eine reine Parallelbedienung liegt aufgrund der unterschiedlichen Bedienung von Haltestellen (z. B. Kühlungsborn Ost und Kühlungsborn West, Steilküste sowie Heiligendamm) und der unterschiedlichen Priorität hinsichtlich der Verknüpfung auf weiterführende Verkehrsleistungen (Molli ist auf das Taktangebot der RB11 sowie der RB12 ausgerichtet, die Linie 121 auf die weiterführenden Buslinien des Regionalverkehrs) nicht vor.

Die mit der Angebotsausweitung verbundenen Fahrzeugbedarfe und notwendigen infrastrukturellen Anpassungen, insbesondere im Hinblick auf eine ggf. zusätzlich einzurichtende und/ oder sicherungstechnisch zu ertüchtigende bereits vorhandene Begegnungsmöglichkeit der Züge außerhalb von Heiligendamm, sind durch Eigentümer und Betreiber der Strecke zu prüfen, Potenziale und Kosten sind zu ermitteln.

Elektrifizierung von SPNV-Teilstrecken

Mittel- bis langfristig soll eine Elektrifizierung von SPNV-Teilstrecken im Landkreis Rostock angestrebt werden. Davon betroffen sind insbesondere die Verbindungen Wismar – Rostock – Tessin (RB11) sowie die Verbindung Bad Doberan – Rostock – Graal-Müritz (RB12).

SPNV-Infrastrukturmaßnahmen

In Anlehnung an die im vorherigen Teilkapitel benannten Maßnahmen sind nachfolgend folgende Prüfaufträge bezüglich der SPNV-Infrastruktur durch die Eigentümer vorzunehmen:

- Je nach umzusetzender Planungsvariante zur verbesserten Anbindung Teterows an das Oberzentrum Rostock ergeben sich auf dem Abschnitt infrastrukturelle Anpassungsmaßnahmen im Hinblick auf den **Neubau oder Wiederaufbau** einer **Verbindungskurve** im Trassenverlauf in Höhe **Lalendorf** sowie damit verbundene und ggf. notwendige Anpassungen hinsichtlich der Höhenlage und/ oder der Überhöhung. Ebenso sind mögliche Anpassungen an der Signalisierung entlang der Trassenführung vorzunehmen.
- Einrichtung einer **zusätzlichen Begegnungsmöglichkeit** Zug-Zug auf dem Trassenabschnitt Heiligendamm – Bad Doberan bei Ausweitung des Bedienungsangebotes der **Bäderbahn Molli**

Zudem sind in Anbetracht einer möglichen Ausweitung des S-Bahn-Angebotes zwischen Güstrow und der Hansestadt Rostock folgende infrastrukturellen Anpassungen zu prüfen:

- **Reaktivierung** des **S-Bahn-Halts** in **Prissanewitz** zur verbesserten Erschließung der umliegenden Gemeinden an das regionale SPNV-Angebot
- **Ausbau** der straßenseitigen Infrastruktur des **S-Bahn-Halts in Kavelstorf** zur Schaffung einer verbesserten Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV

Des Weiteren ist für eine verbesserte Erschließungswirkung der Gemeinden an das regionale SPNV-Angebot die **Schaffung bzw. der Ausbau von Verknüpfungspunkten** an den einzelnen SPNV-Halten (gemäß Netzhierarchie Kapitel 3.2) zu prüfen. Insbesondere zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung ist die inter- und multimodale Mobilität durch den Ausbau von Verknüpfungspunkten mit entsprechendem Ausstattungsstandard voranzutreiben (siehe hierzu auch Kapitel 5.7). Hierbei sind zudem die Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß Kapitel 6 im Berichtsteil A sowie Kapitel 3.4.9 im aktuellen Berichtsteil zu berücksichtigen. Mitzubehalten sind außerdem Lademöglichkeiten für elektrisch angetriebene bzw. elektrisch unterstützte Fahrzeuge.

Zudem ist zur verbesserten Anbindung der südwestlich gelegenen Umlandgemeinden der Hansestadt Rostock die Einrichtung eines **zusätzlichen RB-Halts** in Höhe **Kessin** zu prüfen.

5.1.2 Tarifsystem und -angebot

Eine besondere Maßnahme/Prüfauftrag für den gemeinsamen NVP der Stadt und des Landkreis Rostock besteht in der Weiterentwicklung des Tarifsystems. Das aktuell bestehende und sich tlw. aus der Historie abgeleitete Tarifsystem im Landkreis Rostock ist mancherorts nicht mehr zutreffend, muss an die aktuellen Anforderungen angepasst werden und ist hinsichtlich der Transparenz für den Fahrgast als nicht mehr zeitgemäß einzustufen. So gehören beispielsweise einzelne Gemeinden einer unterschiedlichen Tarifzone an, als der jeweilige Hauptort bzw. das nächstgelegene Versorgungszentrum (z. B. Börgerende – Bad Doberan). Entsprechende hohe Fahrpreise fallen somit für relativ kurze Strecken an.

Hier gilt es eine Revision des aktuellen Tarifsystems anzustoßen und eine kundengerechtere Gestaltung der Tarifstruktur vorzunehmen. Eine Entwicklung hin zu einer einheitlichen Tarifzonenzugehörigkeit der Gemeinden mit ihren Hauptorten sowie die tarifliche Integration weiterer Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote (bspw. Sharing-Angebote) ist anzustreben. Dadurch werden für die Nutzenden des ÖPNV nicht nur Zugangsbarrieren abgebaut und der ÖPNV allein dadurch deutlich attraktiver, sondern in Summe können vermutlich auch vergünstigte Fahrpreise angeboten werden.

Ebenso stellt die Umstellung des Tarifsystems hin zu einem Luftlinientarif eine weitere Möglichkeit der Weiterentwicklung dar, die es als Ansatz zu prüfen gilt. Hierbei gilt als Bemessungsgrundlage für den Ticketpreis die Luftlinienentfernung zwischen

Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle, die tatsächlich mit dem Bus oder der Bahn zurückgelegte Weg ist hierbei nicht von Relevanz. Verschiedene andere Städte und Regionen in Deutschland haben die mögliche Realisierbarkeit des Vorhabens bereits erfolgreich bewiesen (bspw. Stadt Göttingen, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Nordrhein-Westfalen (eezy), Verkehrsverbund Bremen & Niedersachsen).

Aus Sicht verschiedener Interessensverbände spielt die Beibehaltung der Möglichkeit zur Barzahlung im ÖPNV auch mittelfristig eine wichtige Rolle. Trotz der Möglichkeiten der Bezahlung mit Chipkarten oder Smartphone soll gerade für ältere Personen die Bargeldbezahlung weiterhin möglich sein. Dieser Umstand ist bei den Weiterentwicklungen zum Themenfeld Ticket und Tarif zu berücksichtigen.

Weiterhin gilt in Hinblick auf die mögliche Einführung landesbedeutsamer Buslinien die tarifliche Abstimmung mit den betroffenen Nachbarlandkreisen bzw. benachbarten Verkehrsverbänden (MVVG (Mecklenburgische-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft), VVR (Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen), VVG (Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald)).

Prüfauftrag: Einführung eines umlagefinanzierten Gästekarten-Modells

In Anlehnung an die Empfehlung zur Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien (siehe Kapitel 5.2.8) soll auch das Busnetz hinsichtlich der **Anbindung touristisch bedeutsamer Zentren weiterentwickelt** werden. Hierzu zählen insbesondere die Anbindung der Küstenstädte/-Gemeinden sowie die Gemeinden Güstrow, Teterow und Krakow am See. Das Bedienungsangebot zu den Zentren sollte stets in Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bedarfsgerecht verdichtet werden, die entsprechenden Maßnahmen sind in den folgenden Kapiteln für die jeweiligen Planungsräume formuliert.

Eine finanzielle Beteiligung für den Ausbau der entsprechenden ÖPNV-Angebote durch weitere Akteure, und in diesem Fall vorrangig aus der Tourismuswirtschaft heraus, ist anzustreben. Eine Möglichkeit bietet die Erhebung eines **ÖPNV-Anteils im Rahmen einer Gästekarte**, worüber das ÖPNV-Angebot mitfinanziert werden kann. In einigen Regionen in Mecklenburg-Vorpommern (z.B. mittels Kaiserbäder Card auf der Insel Usedom oder das Angebot „Müritz rundum“) und auch in vielen anderen Bereichen Deutschlands (siehe bspw. HATIX oder KONUS-Gästekarte) wird bereits über einen entsprechenden Anteil an der Kurtaxe die freie Nutzung des ÖPNV-Angebotes während des Gästeaufenthalts ermöglicht. Der mit der Kurtaxe mitentrichtete ÖPNV-Anteil (z. B. „Müritz rundum“ 39 ct. /Gast) wird an die Verkehrsverbände oder die Verkehrsunternehmen weitergeleitet und für die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes verwendet. In diesem Zusammenhang untersucht auch das Land Mecklenburg-Vorpommern die Einführung einer landesweiten einheitlichen GästeCard, die eine umlagefinanzierte ticketfreie Beförderung von Übernachtungsgästen beinhaltet (Ergebnisse hierzu liegen Stand 07/2022 aber noch nicht vor). Neben der positiven Wahrnehmung und Auswirkung bei den Gästen wirken sich entsprechende Angebote durch die integrierte kostenfreie Mobilitätsnutzung positiv für die beteiligten Kommunen sowie der im Nutzungsgebiet vorhandenen touristischen Leistungserbringer aus und die Alltagsnutzenden profitieren ebenfalls von den verbesserten Angeboten.

Mit der Novellierung des Kommunalabgabengesetzes Mecklenburg-Vorpommern (KAG M-V) ist die Nutzung von Kultur- und Fremdenverkehrsabgaben für sonstige ÖPNV-Angebot im Tourismusbereich ermöglicht. Somit ist eine Erhebung von Kur- und Fremdenverkehrsabgaben nunmehr nicht nur den prädikatisierten Kur- und Erholungsorten vorbehalten, sondern auch in weiteren Kommunen, die als Tourismusorte anerkannt werden, können die Abgaben erhoben werden. Dies ermöglicht die Ausweitung eines entsprechenden umlagefinanzierten ÖPNV-Angebotes.

5.2 Handlungsfeld Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot

Das Maßnahmenkonzept formuliert klare Aussagen zum künftigen ÖPNV-Angebot, benennt Linienwege, das angestrebte Bedienungsangebot und betont essentielle Verknüpfungen im Netz.

Grundlegende Zielsetzungen im Handlungsfeld Liniennetz und Angebot sind:

- **Konsequente Strukturierung des ÖPNV-Bedienungsangebotes:**

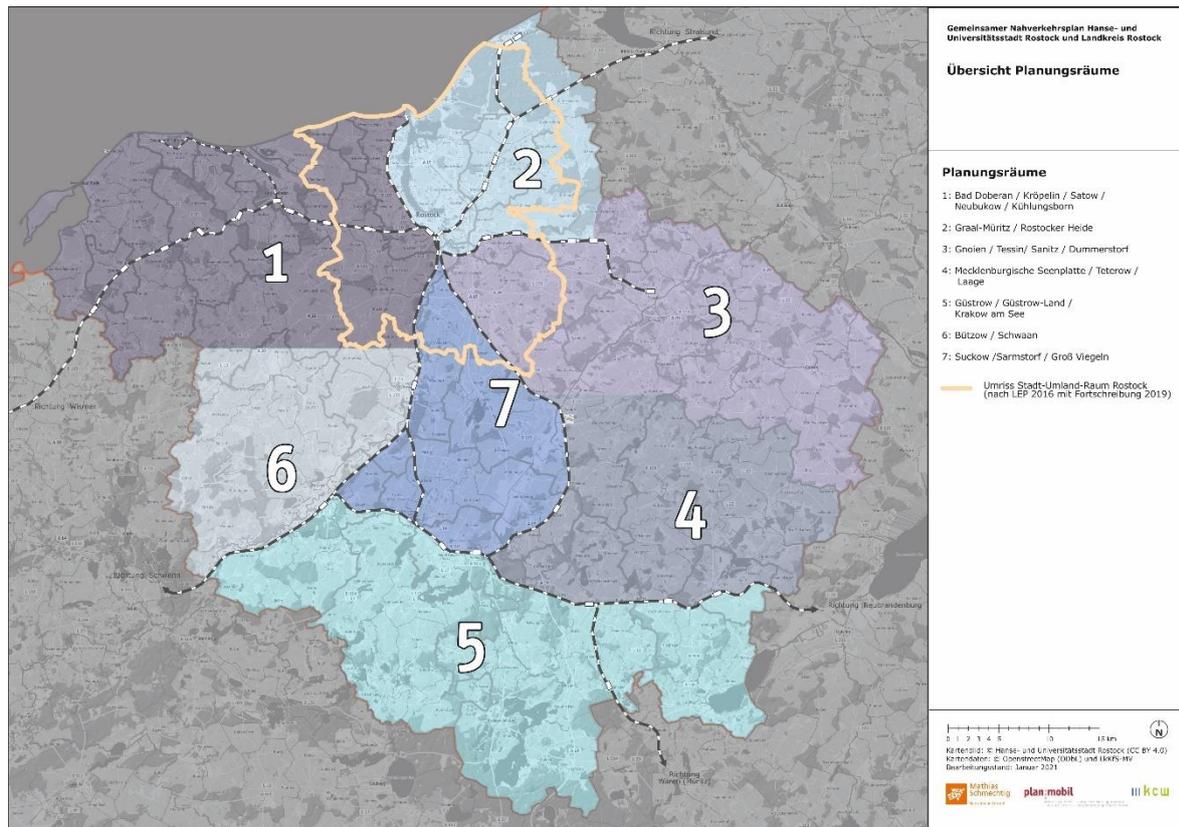
Auf den Hauptachsen bzw. im Stadt-Umland-Verkehr sollen mit einer möglichst direkten Linienführung der Buslinien schnelle und attraktive Fahrzeiten erreicht werden. Für die Flächenerschließung sind ergänzende Mobilitätsangebote (z. B. Rufbus „rubi“) vorgesehen, die an definierten Verknüpfungspunkten eine gute Anbindung an das Hauptnetz schaffen
- **Verdichtung des Bedienungsangebotes:**

Auf den nachfragerrelevanten Abschnitten im Hauptnetz soll gemäß dem Anforderungsprofil ein entsprechendes Fahrtenangebot vorgehalten werden. Das Fahrtenangebot erfolgt als systematischer Taktverkehr.
- **Systematisierte Verknüpfung:**

An definierten Verknüpfungspunkten finden systematisierte Anschlüsse an das SPNV-Angebot, an das schienengebundene ÖPNV-Angebot in Rostock, an die Stadt-Umland-Verkehre sowie an weitere Buslinien statt.

Im Detail wird die Maßnahmenkonzeption (aufgrund der Größe des Landkreises) im Handlungsfeld Liniennetz und Angebot nach einzelnen verkehrlich zusammenhängenden Bereichen dargestellt (Planungsraum). Die Einteilung der Planungsräume orientiert sich insbesondere am SPNV-Netz und den zentralen Verknüpfungspunkten (siehe Kapitel 2.3.2 sowie Kapitel 3.2).

Abbildung 12: Übersicht Planungsräume



Die Karte ist in lesbarem Format im Kartenband vorhanden.

Rufbus-Angebot

Im Landkreis Rostock wurde Mitte 2021 unter dem Markennamen „rubi“ ein Rufbusangebot eingeführt, das als Ergänzung zum Angebot im Linienverkehr dient und in Teilräumen mit einem eingeschränkten Bedienungsangebot eine flexible Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner gewährleistet.

Das Rufbusangebot soll in 6 Teilregionen im südlichen Teil des Landkreises zum Einsatz kommen (siehe Abbildung 13). Gestartet wurde mit der Einführung des Angebotes in den Ämtern Mecklenburgische Schweiz und Gnoien sowie in der Stadt Teterow und der amtsfreien Gemeinde Tessin (Region 1 und Region 2). In den kommenden Jahren soll das Angebot sukzessive ausgebaut und weitere Teile des Landkreises Rostock bedienen. Eine vollständige Umsetzung des Rufbus-Angebotes ist zum Frühjahr 2025 geplant. Zum Bedienungsgebiet gehören dann die Ämter Bützow-Land, Laage, Krakow am See sowie Güstrow Land. Darüber hinaus wird das reguläre Linienangebot in der Kreisstadt Güstrow sowie in der amtsfreien Gemeinde Schwaan ebenfalls durch das Rufbus-Angebot ergänzt.

Abbildung 13: Bedienungsgebiet Rufbus "rubi"⁴⁰



Für Fahrtwünsche außerhalb der derzeitigen Rufbusregionen erfolgt eine Beförderung des Fahrgastes bis zu einer Haltestelle, wo ein Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel gewährleistet ist (z. B. Fahrt von Gnoien nach Rostock; Umstieg am Bahnhof Tessin).

Die Fahrten erfolgen haltestellenbezogen, jedoch nach keinem festen Fahrplan auf der schnellsten ermittelten Route. Lediglich die Orte auf der festgelegten Route werden bedient. Kundeninnen und Kunden können ihren Fahrtwunsch via App oder per Telefon bestellen. Über eine Software wird unter Berücksichtigung aktuell verfügbarer Platzkapazitäten ein Fahrtvorschlag unterbreitet. Dem Fahrgast wird eine Fahrt mit voraussichtlicher Abholzeit und Fahrzeit respektive der Wegestrecke vorgeschlagen, welche er bestätigen muss, um eine Fahrt verbindlich zu buchen.

Die Buchung einer Fahrt kann nur bis 60 Minuten vor bzw. ab 60 Minuten nach einer Fahrt im regulären Linienverkehr erfolgen, wobei der Fahrgast die Abfahrtszeit sowie den Start- und Zielort selbst innerhalb einer Region bestimmen kann. Der Rufbus ergänzt den regulären Linienverkehr montags bis freitags zwischen 8 Uhr und 17 Uhr. Eine Ausweitung der Bedienzeiten an den Wochenenden und Feiertagen ist in Planung.

Der Fahrpreis für eine Fahrt setzt sich aus den üblichen Konditionen des VVW-Tarifes sowie einem Komfortzuschlag von jeweils 1 Euro zusammen. Die Tickets können via App, im Vorverkauf oder beim Fahrpersonal erworben werden.

⁴⁰ rebus – Regionalbus Rostock GmbH

Als Fahrzeuge werden je nach Verfügbarkeit und Bedarf Kleinbusse, Transporter oder Taxis eingesetzt, wobei pro Rufbusregion mindestens ein barrierefreies Fahrzeug vorgehalten wird. So ist ein Transport von Kinderwägen, Rollstühlen sowie Rollatoren gewährleistet. Dies ist seitens des Fahrgastes bei der Fahrtenbuchung mit anzugeben. Eine Mitnahme des Fahrrades ist in den Rufbussen nicht möglich.

5.2.1 Planungsraum 1: Bad Doberan/Kröpelin/Satow/Neubukow/Kühlungsborn

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 1 umfasst die Ämter Bad Doberan Land, Neubukow Salzhaff sowie den nördlichen Teilraum des Amtes Warnow-West. Darüber hinaus sind im Planungsraum die amtsfreie Gemeinde Satow sowie amtsfreien Städte Neubukow, Kröpelin, Bad Doberan und Kühlungsborn gelegen. Neben der Hansestadt Rostock grenzt der Planungsraum 1 an den Landkreis Nordwestmecklenburg mit der Kreisstadt Wismar als wichtiges überregionales Verkehrsziel. Mit Kröpelin, Rerik, Neubukow, Satow und Kühlungsborn beheimatet der Planungsraum fünf Grundzentren und mit Bad Doberan ein Mittelzentrum. Er wird maßgeblich durch die folgenden Verkehrsachsen und -verbindungen erschlossen (vergleiche Netzhierarchie Kapitel 3.2):

- Rostock – Bad Doberan – Wismar (Achse)
- Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik (Verbindung)
- Bad Doberan – Ostseebad Nienhagen – Warnemünde/ Lütten Klein (Verbindung)
- Bad Doberan – Bargeshagen – Rostock (Verbindung)
- Bad Doberan – Satow (Verbindung)
- sowie Bad Doberan-Schwaan und Rostock – Satow (Verbindung)

Der Planungsraum 1 umfasst im Stadtumlandbereich Rostock den nördlichen Teilbereich des Amtes Warnow-West sowie den östlichen Teilbereich des Amtes Bad Doberan Land. Aufgrund des großen Abschnitts mit direktem Zugang zur Ostseeküste ist der Planungsraum stark touristisch geprägt.

Tabelle 29 Übersicht Linien im Planungsraum 1: Bad Doberan/Kröpelin/Satow/Neubukow/Kühlungsborn

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE1	Rostock – Schwerin – Hamburg
	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin
	RB11	Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin
	Mollibahn	Bad Doberan – Heiligendamm – Kühlungsborn

	S1	Rostock – Warnemünde
	S2	Rostock – Schwaan – Güstrow
	S3	Rostock – Laage – Güstrow
Stadt- Umland- Verkehr	102	Rostock – Stäbelow – Satow
	119	Rostock Warnemünde/ Lütten Klein – Elmenhorst – Bad Doberan
	121	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik
	122	Börgerende – Rethwisch – Admannshagen – Lütten Klein
	128	Rostock – Sievershagen – Parkentin – Hanstorf – Bad Doberan
Taktgebende Linie	102	Rostock – Stäbelow – Groß Schwaß/ Satow – Pustohl
	104	Kröpelin – Kühlungsborn
	119	Bad Doberan – Elmenhorst – Warnemünde/ Lütten Klein
	121	Rostock – Bad Doberan – Kühlungsborn
	125	Bad Doberan – Ziesendorf – Schwaan
	135 (neu)	Kühlungsborn – Kröpelin – Satow – Bützow
Linien der Flächen- erschließung	101	Neubukow – Klein Strömkendorf – Neubukow
	103	Bad Doberan – Reddelich – Steffenshagen – Kühlungsborn
	105	Meschendorf – Ostseebad Rerik – Neubukow
	106	Rostock – Ziesendorf – Groß Bölkow – Hohen Luckow – Satow
	107	Bad Doberan – Satow – Pustohl
	108	Bad Doberan – Kröpelin – Neubukow
	109	Bad Doberan – Parkentin – Hanstorf – Gorow
	110	Bad Doberan – Retschow – Kröpelin
	111	Neubukow – Westenbrügge – Kirch Mulsow – Teschow
	130	Börgerende – Rethwisch – Bargeshagen – Rabenhorst
	134	Bad Doberan – Vorder Bollhagen – Diedrichshagen – Kröpelin
	135	(Bützow –) Satow – Rosenhagen/ Alt Karin – Kröpelin
	137	Rostock – Kritzmow – Groß Schwaß – Ziesendorf – Papendorf
284	Rostock – Ziesendorf – Schwaan – Selow – Bützow	

Planungsgrundsatz

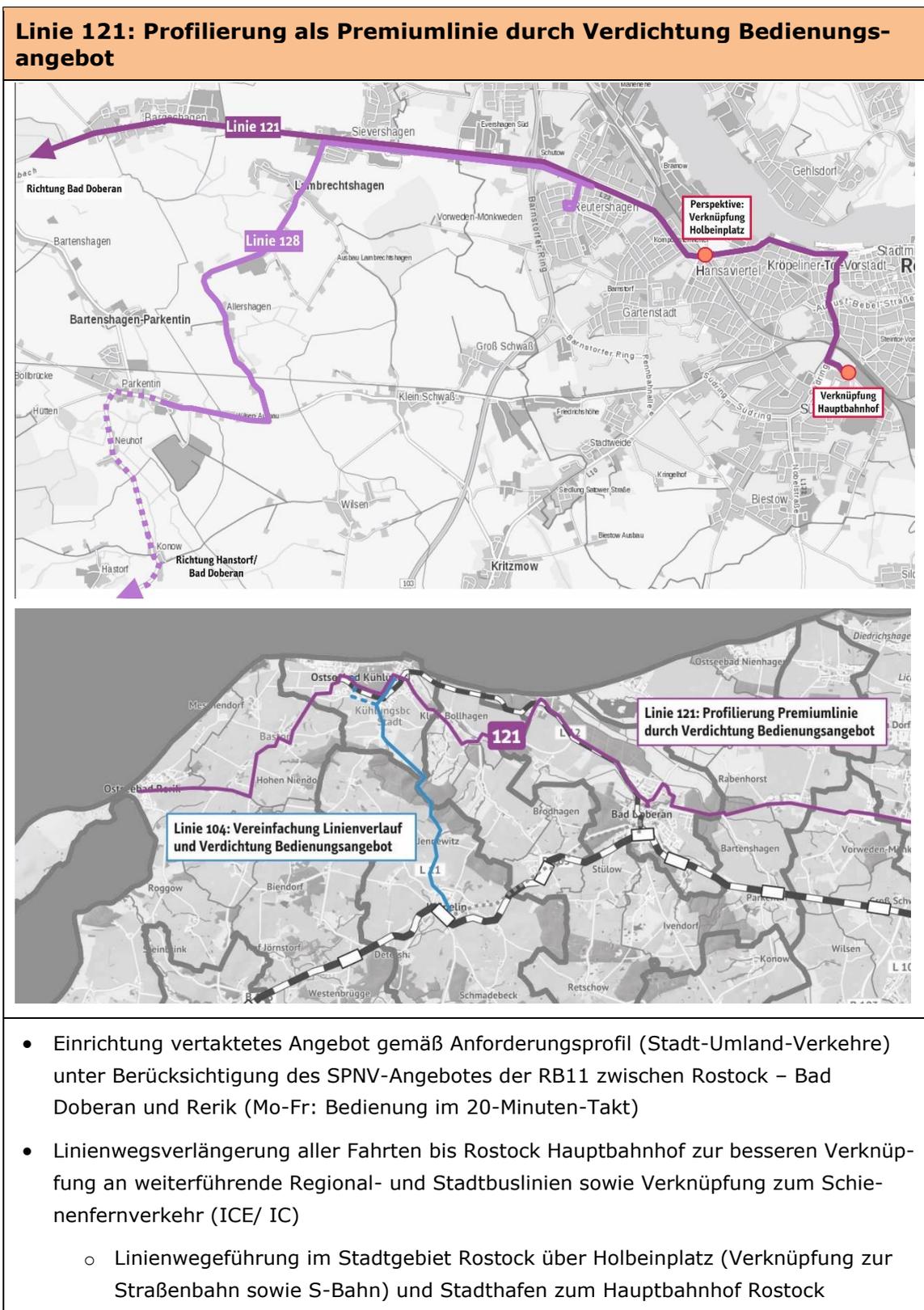
Im Planungsraum Bad Doberan/Kröpelin/Satow/Neubukow/Kühlungsborn sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Verdichtung des Bedienungsangebotes:

Auf den nachfragerrelevanten Abschnitten im Hauptnetz soll gemäß dem Anforderungsprofil ein entsprechendes Bedienungsangebot vorgehalten werden. Dies betrifft für den Planungsraum 1 die Achse Rostock – Bad Doberan sowie die Verkehrsverbindungen Rostock/ Warnemünde – Bad Doberan, Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik, Kühlungsborn – Kröpelin – Satow sowie auf den Verbindungen Rostock – Satow und Bad Doberan – Schwaan

- Stärkung des Stadtverkehrs Bad Doberan

Angebotsverdichtung Achse



- Ausrichtung des Fahrtenangebotes auf den SPNV-Verknüpfungspunkt Rostock Hbf. und Bad Doberan, ZOB zum weiteren ÖPNV. Hierbei Berücksichtigung des saisonal unterschiedlichen Fahrplanangebotes der Mecklenburgischen Bäderbahn (Molli) und einer entsprechenden Fahrplankoordination.
- Einrichtung/Ausbau von Haltestellen im Landkreis Rostock notwendig:
 - Bad Doberan, Gewerbegebiet Eikboom (an der B105)
- Einrichtung/ Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Rostock notwendig:
 - 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 Linienwegführung

Linienweg

Rostock – Sievershagen – Bargeshagen – Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik

Bedienungsangebot

Rostock – Sievershagen – Bargeshagen – Bad Doberan (SUV)

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

Bad Doberan – Kühlungsborn – Rerik

- Mo-So+Fei: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60

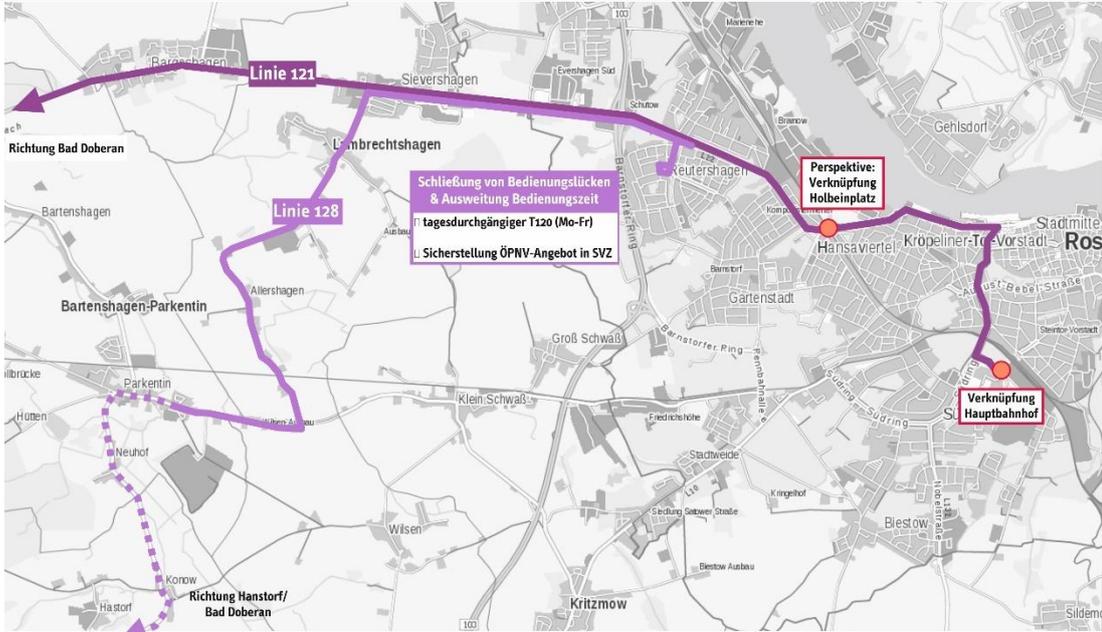
Verknüpfung und Anschlussbildung

- | | | |
|--|--|-------------|
| • Rostock, Hbf. | städtisches wie (über-)regionales SPNV-/ÖPNV-Angebot | Priorität 1 |
| • Kühlungsborn Ost | Linie 104 | Priorität 1 |
| • Bad Doberan, ZOB | Linie 119 (Stadt-Umland-Verkehr) | Priorität 2 |
| • Bad Doberan, ZOB. | Linie 124, Stadtverkehr Bad Doberan | Priorität 2 |
| • weitere räumliche Verknüpfungspunkte mit verkehrsbetrieblicher Bedeutung sind die in der Maßnahmenbeschreibung angeführten Haltepunkte sowie insbesondere Reutershagen | | |

Bemerkung

- Prüfauftrag zur Bedienungsausweitung der Bäderbahn „Molli“ im Sommerfahrplan auf halbstündiges Fahrtenangebot (T30) vorliegend

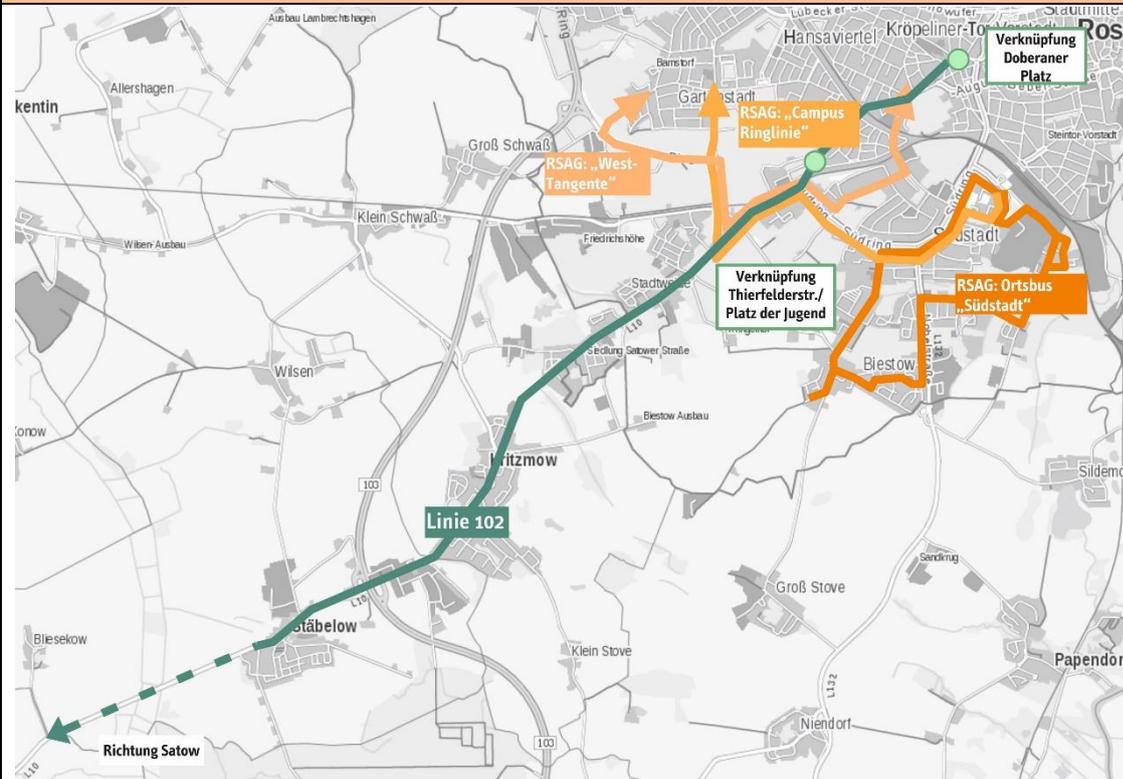
Da Rerik als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist diese Linie mit Priorität 1 umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)

Linie 128: Verdichtung Bedienungsangebot		
		
<ul style="list-style-type: none"> • 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 Bad Doberan – Parkentin und Rostock 		
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		

- betriebliche Verknüpfung der Linie 128 mit der RB11

Angebotsverdichtung Verbindungen

Linie 102: Verlängerung Linienweg und Verdichtung Bedienungsangebot



- 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
- 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, Tychsentraße, 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 104: Vereinfachung des Linienvverlaufs und Verdichtung Bedienstungsangebot

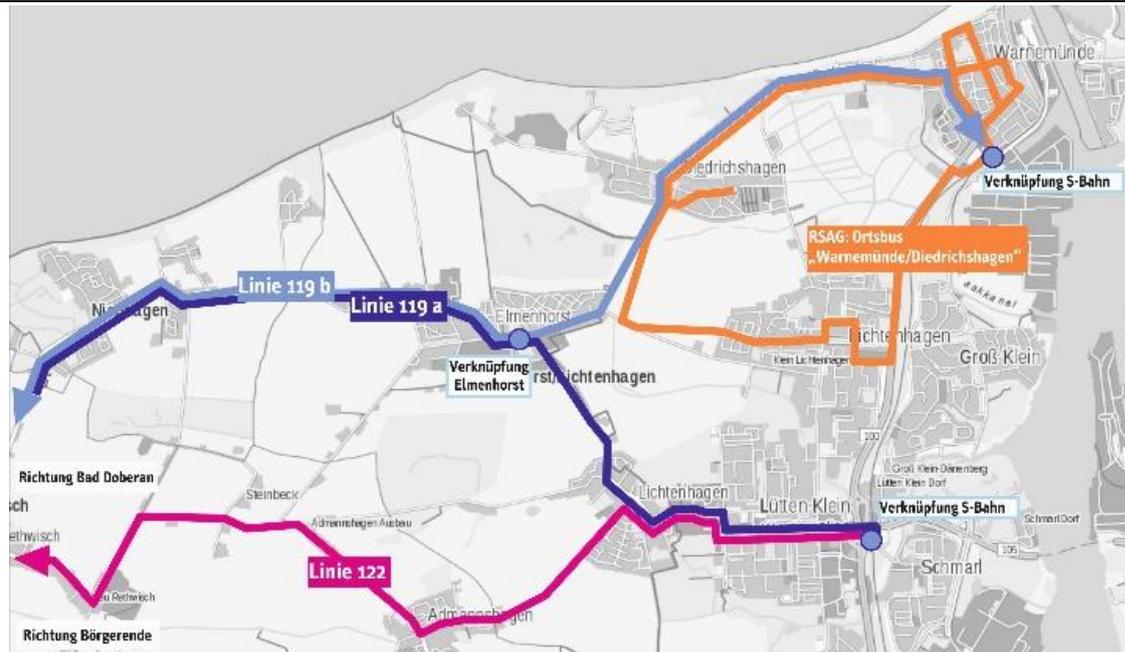


- Einrichtung vertaktetes Angebot unter Berücksichtigung der Maßnahme zur Einrichtung einer westlichen Tangentialverbindung zwischen Kröpelin und Kühlungsborn gemäß dem Anforderungsprofil
- Vereinfachung des Linienvverlaufs: Kröpelin – Kühlungsborn (mit Rückfahrt über die gleiche Linienvführung und abweichender Bedienung zu Zeiten des Schulverkehrs)
- ab Kröpelin weiterführende Linienvführung in Richtung Satow durch Integration des Bedienstungsangebotes der Linie 135 zwischen Kröpelin und Satow (Verknüpfung der Linienvangebote)
- Berücksichtigung von bestehenden Schulfahrten und deren Integration in den Fahrplan auf der Relation
- **Prüfung:** Ausweitung Bedienstungszeitraum Mo-Fr durch Ergänzung eines Fahrtenpaares gegen ca. 18 Uhr
- Bedienstungsangebot an den Wochenenden sowie an Feiertagen mind. 4 Fahrtenpaare pro Tag (auch als Bedarfsverkehr möglich)
- Einrichtung/ Ausbau des Verknüpfungspunktes Kröpelin Bahnhof erforderlich. In diesem Zusammenhang ist die Einrichtung einer Haltestelle sowie deren Integration im Linienvweg am Bahnhof Kröpelin zu empfehlen (bereits erfolgt).

Linienweg

Linie 104: Kröpelin – Kühlungsborn (ggf. Verlängerung ab Satow Richtung Bützow in Zusammenhang mit potenzieller Tangentialverbindung)		
Bedienungsangebot		
<u>Kröpelin – Kühlungsborn</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ - • Sa: mindestens 4 Fahrtenpaare pro Tag* • So+Fei: mindestens 4 Fahrtenpaare pro Tag* 		
* Prüfung Einrichtung Bedarfsangebot		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
• Kröpelin, Bhf.	RB11 Rostock - Wismar	Priorität 1
• Kühlungsborn, West	Molli-Bahn; Linie 121	Priorität 2
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit Bedienungsangebot der RB11 • betriebliche Verknüpfung mit Bedienungsangebot der Bäderbahn Molli in Kühlungsborn • Integration des Angebotes in neue westliche Tangentialverbindung (Linie 135) • Einrichtung Haltepunkt der Linie 104/ Tangentialverbindung am Bahnhof Kröpelin 		

Linie 119: Entflechtung des Linienvverlaufs und Verdichtung des Bedienstungsangebotes



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

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

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

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

- Einrichtung eines stündlichen Taktangebotes Mo-Fr (T60) auf der Relation
- durch Überlagerung des Bedienstungsangebotes 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 Bedienstung des Haltestellenpaares Gedser Str./ Osloer Str. im Stadtgebiet Rostock

Linienweg

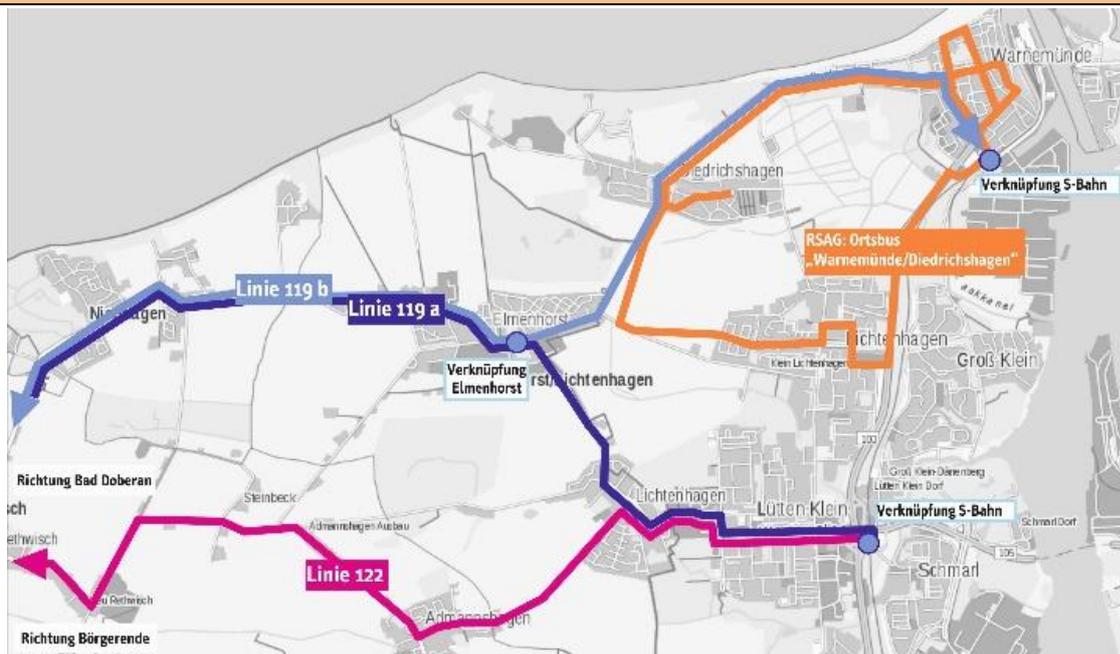
Linie 119a: Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Lütten Klein
 Linie 119b: Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Warnemünde

Bedienstungsangebot

Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Lütten Klein

<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T20, NVZ T20, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T60 • So+Fei: SVZ T60 <p><u>Bad Doberan – Elmenhorst – Rostock, Warnemünde</u></p> <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 Ortsausgangs Diedrichshagen 			

Linie 122: neue Linienführung und Verdichtung des Bedienungsangebotes



- 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 Anschlussicherheit zu schaffen
 - 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

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

Verknüpfung und Anschlussbildung

- | | | |
|-------------------------|---------------------|-------------|
| • Rostock, Lütten Klein | S-Bahn, RSAG-Linien | Priorität 1 |
| • Rethwisch | Linie 119 | Priorität 2 |

Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung tarifliche Einordnung Börgerende (siehe Kapitel 5.1)

Prüfauftrag Linie 282: Überführung Bedienungsangebot in Rufbus-Angebot						
<ul style="list-style-type: none"> • das heutige Bedienungsangebot der Linie 282 soll kurz- bis mittelfristig in das Angebot der neuen Tangentialverbindung Bützow - Kröpelin – Kühlungsborn (Linie 135) integriert werden; dafür Gewährleistung durchgehende Fahrtenverbindung zwischen Bützow und Satow erforderlich • Schulfahrten im Status-Quo werden weiterhin über das Linienangebot gewährleistet (u.a. in Richtung Bernitt und Gischow) • Ergänzung der Schulfahrten durch Einzelfahrten gemäß Bedeutung einer Verflechtung (siehe Anforderungsprofil Kapitel 3.3.3) • Prüfung: Flächenerschließung entlang des Linienverlaufs durch das neu eingerichtete Rufbusangebot „rubi“ (Rufbusregion 6) • Alternative: Überprüfung Flächenerschließung entlang des Linienverlaufs durch das neu eingerichtete Rufbusangebot 						
Linienweg						
Bützow – Penzin – Jürgenshagen – Satow						
Bedienungsangebot						
<u>Bützow – Penzin – Jürgenshagen – Satow</u>						
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-So (inkl. Fei): 2- 6 Fahrtenpaare (ggf. bedarfsgerecht) 						
Verknüpfung und Anschlussbildung						
<table border="0"> <tr> <td>• Bützow, Bahnhof</td> <td>RE-Linien/ Schienenfernverkehr</td> <td>Priorität 1</td> </tr> <tr> <td>• Satow</td> <td>Linie 102</td> <td>Priorität 2</td> </tr> </table>	• Bützow, Bahnhof	RE-Linien/ Schienenfernverkehr	Priorität 1	• Satow	Linie 102	Priorität 2
• Bützow, Bahnhof	RE-Linien/ Schienenfernverkehr	Priorität 1				
• Satow	Linie 102	Priorität 2				
Bemerkung						
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit Linie 135 in Richtung Kröpelin sowie mit RE-Linien in Bützow • Angebot Linie 282 in das Angebot der neuen westlichen Tangentialverbindung integriert • Verbesserung der Wendemöglichkeit in Satow 						

Potenzielle neue Verbindungen

Neue Tangentialverbindung zwischen Kühlungsborn – Kröpelin – Satow – Bützow (Linie 135)



Seite | 135

- Schaffung einer westlichen Tangentialverbindung (Linie 135) zwischen Kühlungsborn und Bützow über Kröpelin und Satow mit einem Bedienungsangebot gemäß dem Anforderungsprofil (Verbindungen) mit Ausrichtung auf die Angebote im Nah- und Fernverkehr Schiene in Kröpelin und Bützow
- durch Einrichtung einer westlichen Tangentialverbindung erfolgt verbesserte Erschließung des westlichen Teilraumes des Landkreises Rostock
- gleichzeitig Schaffung einer Direktverbindung zwischen den touristischen Orten an der Ostseeküste (Kühlungsborn, Rerik, Heiligendamm) zum ICE-Halt in Bützow
- in die neue Tangentialverbindung werden auf den einzelnen Teilabschnitten Fahrtenangebote der folgenden Linien integriert:
 - Kühlungsborn – Kröpelin: Linie 104
 - Kröpelin – Satow: Linie 135
 - Satow – Bützow: Linie 282
- damit einhergehend Maßnahmen in der Entflechtung der Linie 104 und der Linienwegsverlängerung der Linie 282 erforderlich (siehe entsprechende Maßnahmensteckbriefe)
- **ggf. Prüfung** eines notwendigen Umstiegs in Satow mit Anschlusssicherung an weiterführende Verbindung in Nord-Süd-Ausrichtung aus betrieblichen Gründen

Linienweg			
Kühlungsborn – Kröpelin – Satow – Bützow			
Bedienungsangebot			
<u>Kühlungsborn – Kröpelin (kurzfristig)</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 			
<u>Kröpelin – Satow – Bützow (kurzfristig)</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ/ NVZ/ SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 			
(mittel- bis langfristig Schaffung eines durchgängigen stündlichen Taktangebotes Mo-Fr in der HVZ und NVZ auf der gesamten Linienlänge)			
Verknüpfung			
• Bützow	RE1 Rostock – Hamburg RE4 Lübeck – Stettin Fernverkehr		Priorität 1
• Kröpelin	RB11 Rostock – Wismar		Priorität 2
• Satow	Linie 102 (Stadt-Umland)		Priorität 3
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit RE -Linien in Bützow und RB11 in Kröpelin • bei direkter Linienführung zwischen Kühlungsborn und Bützow Fahrtzeit ca. 60 Minuten (Umlaufplanung) 			
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)			

Allgemeine Linienanpassungen

Linie 124: Stadtverkehr Bad Doberan – Verdichtung Bedienungsangebot
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines vollwertigen Stadtverkehrs mit einem stündlichen Bedienungsangebot Mo-Fr in der Betriebszeit von 6 Uhr bis 19 Uhr • Einrichtung Bedienungsangebot im Taktverkehr am Wochenende: Samstag zwischen 9 Uhr und 14 Uhr (T60/T120) • Prüfung: Bedienung Mo-Sa in der SVZ sowie So+Fei ganztägig als ALF

<ul style="list-style-type: none"> • Planung: Anbindung Gewerbegebietes Eikboom in der HVZ mit Anbindung an umliegende Wohngebiete <ul style="list-style-type: none"> ○ Einrichtung neue Haltestelle Gewerbegebiet Eikboom erforderlich
Linienweg
Stadtverkehr Bad Doberan
Bedienungsangebot
<u>Stadtverkehr Bad Doberan</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: Bedienung erfolgt über ein- und ausbrechende Stadt-Umland-Linien
Verknüpfung
<ul style="list-style-type: none"> • Bad Doberan, Bhf. RB11 Rostock – Wismar Priorität 1 Molli-Bahn (Bad Doberan – Kühlungsborn) Stadt-Umland-Linien
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit RB11 in Richtung Rostock sowie Molli-Bahn in Richtung Kühlungsborn

Prüfauftrag Linie 109: Linienwgsänderung bzw. Angebotsausweitung
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung: Einrichtung Mindestbedienungsangebot (2 bis 6 Fahrtenpaare/ Tag) am Wochenende sowie den Feiertagen (ggf. über Bedarfsangebot) • Ausweitung Bedienungsangebot in der HVZ zwischen Bad Doberan – Bartenshagen und Parkentin anzustreben (Aufgreifen Anregungen der Gemeinden) durch Einrichtung von zusätzlichen Einzelfahrten neben dem Schulverkehr (Verflechtung – siehe Anforderungsprofil Kapitel 3.3.3) • Beibehaltung der heutigen Bedienungszeiten im Schulverkehr • Prüfung: verbesserte Anbindung des Gewerbegebietes Bad Doberan, Eikboom in der HVZ; Einrichtung einer neuen Haltestelle auf der B105 notwendig
Linienweg
Bad Doberan – Bartenshagen – Parkentin – Hanstorf – Gorow
Bedienungsangebot
<u>Bad Doberan – Parkentin – Bad Doberan/ Gorow</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-So (+Fei): 2 bis 6 Fahrtenpaare* <p>* Prüfung Einrichtung Bedarfsverkehr</p>

Verknüpfung			
• Parkentin, Stegekamp	RB11	Rostock – Wismar	Priorität 1
• Bad Doberan, ZOB		Stadt-Umland-Linien	Priorität 2
		Linie 124 Stadtverkehr Bad Doberan	
Bemerkung			
• betriebliche Verknüpfung mit RB11			

Flächenerschließung

- Mo-Fr erfolgt die Flächenerschließung vorwiegend über Linien, die überwiegend im Schulverkehr ein Bedienungsangebot aufweisen (z. B. Linie 103 oder Linie 105)
- **Prüfung:** Einrichtung von Bedarfsverkehr in den Tagesrandzeiten/ Schwachverkehrszeiten zur Gewährleistung eines adäquaten Mobilitätsangebotes in der Fläche (ggf. über „rubi“- Angebot)
- Ausweitung der Möglichkeiten für eine vernetzte Mobilität an den Verknüpfungspunkten gemäß Anforderungsprofil (B+R-/ P+R-Anlagen). Dies stellen für den Planungsraum folgende Verknüpfungspunkte dar:
 - Bad Doberan, Bahnhof
 - Kühlungsborn (Ost und West)
 - Neubukow, Bahnhof
 - Satow, Post
 - Kröpelin, Bahnhof (bereits erfolgt)
 - Elmenhorst, Ortsmitte

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- Verbesserung/ Ausbau einer Wendemöglichkeit in Satow
- Verbesserung der Fahrgastinformation in Satow, Post
- Einrichtung/ Ausbau von adäquaten Verknüpfungspunkten in Neubukow, Kröpelin und Elmenhorst entsprechend dem Anforderungsprofil sowie in Rostock, Hansaviertel (Thierfelder Str./ Platz der Jugend und Holbeinplatz)
- nach Fertigstellung des Verknüpfungspunktes Neubukow, Bahnhof Überprüfung der angrenzenden Linien und ggf. Anpassung im Linienverlauf gemäß neuer Situation
- Ausbau/ Neueinrichtung von Haltestellen in:
 - Rostock, Lütten Klein: Haltestellenpaar Gedser Str./ Osloer Str.
 - Rostock, Diedrichshagen (südlich Ortausgang, Sonnenblumenweg/Kreisverkehr Doberaner Landstraße)

- Rostock, Holbeinplatz (als Verknüpfungspunkt zu den S-Bahnlinien S1 – S3)
- Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt: Deutsche-Med-Platz oder Schröderplatz (Lösung für stadtauswärtige Richtung)
- Rostock, Kröpeliner-Tor-Vorstadt: Am Kabutzenhof (optional)
- Rostock, Nördliche Altstadt: KTC (Höhe Grünes Tor)
- Rostock, Reutershagen: Einrichtung Busbucht Reutershagen/ B 105
- Bad Doberan: Gewerbegebiet Eikboom (B105)
- Neubukow: Einrichtung neue Haltestelle Bahnhof inkl. Wendeschleife
- Rerik, Dünenstraße/ Liskowstraße

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Bad Doberan/Kröpelin/ Satow/Neubukow/Kühlungsborn
Bad Doberan, Stadt
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes in die Hansestadt Rostock durch Angebotsausweitung und Linienwegsänderung der Linie 121 sowie der Linie 119 • Stärkung des Stadtverkehrs in der Stadt Bad Doberan durch Angebotsausweitung
Kühlungsborn
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung Kühlungsborn an das Mittelzentrum Bad Doberan durch das verdichtete Bedienungsangebot der Linie 121 • verbesserte Anbindung an den ICE-Halt Bützow durch Schaffung tangentialer Verbindung
Kröpelin
<ul style="list-style-type: none"> • optimierte Verknüpfung mit der RB11 durch Einrichtung eines Verknüpfungspunktes am Bahnhof Kröpelin (Fertigstellung Januar 2022 geplant) • verbesserte Anbindung an Kühlungsborn als Tourismusstandort sowie Bützow mit ICE-Haltepunkt durch Schaffung einer tangentialen Verbindung • verbesserte Flächenerschließung durch neueinzurichtende tangentiale Verbindung
Neubukow
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Flächenerschließung durch Einrichtung neuer Verknüpfungspunkt Neubukow, Bahnhof
Satow
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes in Richtung Hansestadt Rostock durch Angebotsausweitung auf der Linie 102 • verbesserte Anbindung an Tourismusorte an der Ostseeküste sowie an SPNV-Angebote (RB11 und ICE) durch Schaffung einer Tangentialverbindung

Amt Bad Doberan Land
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes in Richtung Hansestadt Rostock sowie Bad Doberan durch Angebotsausweitung auf der Linie 121 und der Linie 119 • zusätzliche Anbindung des Amtes an Kernstadt Rostock/ Hauptbahnhof Rostock durch Linienwegsverlängerung der Linie 121 • verbesserte Flächenerschließung durch Linienwegsänderung der Linie 122 und Angebotsausweitung der Linie 109
Amt Warnow-West
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung des Amtes an die Hansestadt Rostock durch Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 102, der Linie 119 sowie der Linie 121 • optimierte Flächenerschließung durch Linienwegsänderung der Linie 122

5.2.2 Planungsraum 2: Graal-Müritz / Rostocker Heide

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum umfasst neben der amtsfreien Gemeinde Graal-Müritz das Amt Rostocker Heide sowie unter Ausnahme des Teilgebietes südlich der Bahnlinie der RB11 (Richtung Tessin) das Amt Carbäk und ist durch das Naherholungsgebiet Rostocker Heide geprägt. Die Gemeinde Graal-Müritz stellt als Grundzentrum einen wichtigen Versorgungsstandort dar. Neben der Hansestadt Rostock grenzt der Planungsraum 2 an den Landkreis Vorpommern-Rügen mit Ribnitz-Damgarten als wichtiges überregionales Verkehrsziel.

Er wird maßgeblich durch die Verkehrsachsen Rostock – Rövershagen sowie Rostock – Sanitz erschlossen (vergleiche Netzhierarchie Kapitel 3.2). Im Stadtumlandbereich umfasst er die Gemeinden Graal-Müritz, Rövershagen, Bentwisch, Mönchshagen, Poppendorf sowie den nördlich der Bahntrasse der RB11 (Richtung Tessin) gelegenen Gemeindebereich von Broderstorf.

Durch seine Lage mit angrenzender Ostseeküste ist der Planungsraum stark touristisch geprägt.

Tabelle 30: Übersicht Linien im Planungsraum 2: Graal-Müritz/ Rostocker Heide

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE9	Rostock – Rövershagen – Sassnitz/Binz
	RB11	Rostock – Sanitz – Tessin
	RB12	Rostock – Graal-Müritz
Stadt-Umland-Verkehr	16 (RSAG)	Rostock, Dierkower Kreuz – Nienhagen – Hinrichshagen – Graal-Müritz

	17 (RSAG)	Rostock, Hohe Düne - Rövershagen
	18 (RSAG)	Rostock, Dierkower Kreuz - Hohe Düne
	123	Rostock - Brinckmansdorf - Neuendorf - Pastow - Broderstorf
	24 (RSAG)	Rostock - Roggentin - Kösterbeck - Pastow, Süd
Taktgebende Linie	16 (RSAG)	Rostock - Rövershagen - Graal-Müritz
	120	Rostock - Sanitz (- Bad Sülze)
Linien der Flächenerschließung	112	Rostock - Poppendorf (- Marlow)
	118	Rostock, Dierkower Kreuz - Nienhagen - Hinrichshagen - Graal-Müritz
	131	Groß Kusewitz - Rövershagen - Gelbensande - Behnkenhagen (Schulfahrten)
	136	Sagerheide - Pastow - Broderstorf - Sanitz (Schulfahrten)
Prüfauftrag	neue Linie	Rostock, Hohe Düne - Graal-Müritz - Ribnitz-Damgarten (- Fischland-Darß)
	neue Linie	Rostock - Bentwisch - Marlow in Zusammenarbeit mit VVR-Linie 202

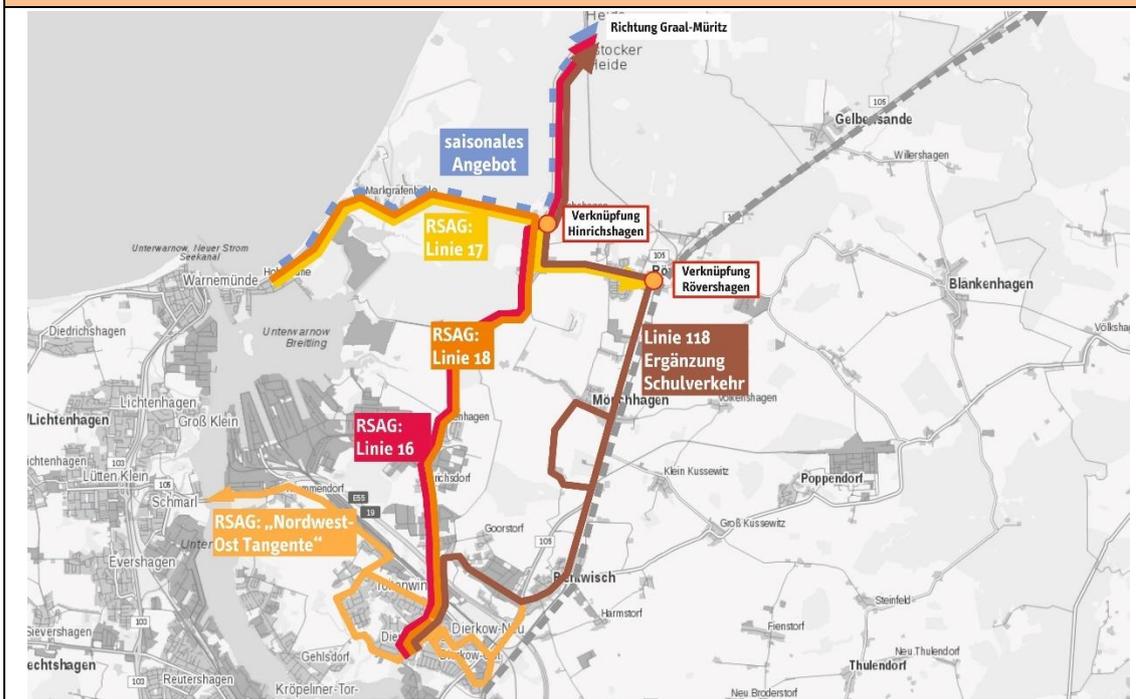
Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Graal-Müritz / Rostocker Heide sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Achse Rostock, Hohe Düne - Rövershagen (mit RSAG Linie 17)
- Prüfung: Schaffung landkreisübergreifendes Angebot mit dem Landkreis Vorpommern Rügen
- Neuordnung Flächenerschließung im Amt Carbäk

Angebotsverdichtung Achse

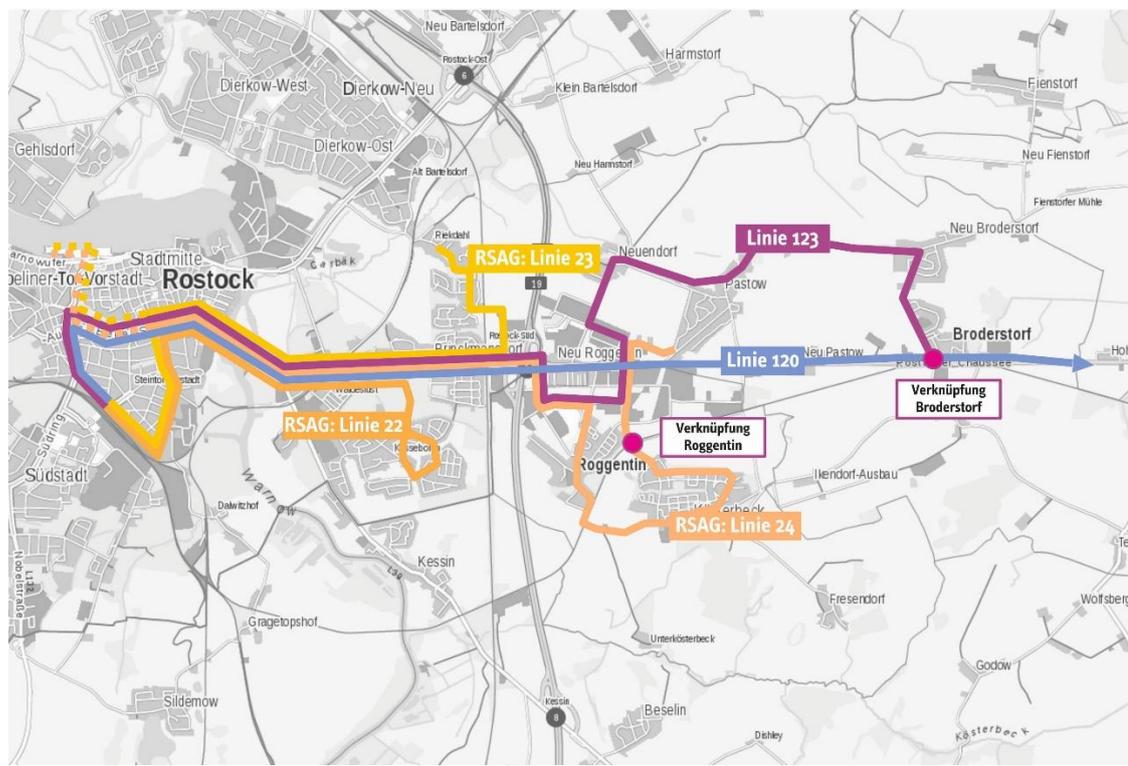
Linien 16/17/18: Verdichtung Bedienungsangebot u. Linienvverlaufsänderung Linie 118: Ergänzung Schulverkehr



- 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 Mönchhagen, 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)
- Verkehrliche und fahrplanseitige Verknüpfung der RSAG-Linie 16, 17 und 18 am Verknüpfungspunkt Hinrichshagen (entsprechender Ausbau der Haltestelle als Verknüpfungspunkt (vgl. Kapitel 3.4.9 Anforderungsprofil)
- 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) 									

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



- 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-Roggentin über HP Roggentin und Pastow-Süd (20-Min.Takt) (Übernahme des Bedienungsangebotes in Roggentin 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 Roggentin – 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 („Busnetz MV“; 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

Sanitz – Bad Sülze (– Greifswald)

- 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

<ul style="list-style-type: none"> • So+Fei: SVZ T120 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Rostock Hbf.	RE-/ S-Bahn-Linien		Priorität 1
• Rostock, Steintor	RSAG Linien		Priorität 2
• Sanitz Bahnhof	RB11		Priorität 3
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrtzeit Broderstorf – Rostock ca. 30 Minuten (Wirtschaftlichkeit in der Umlaufbildung) • betriebliche Verknüpfung Linie 120 mit RB11 			

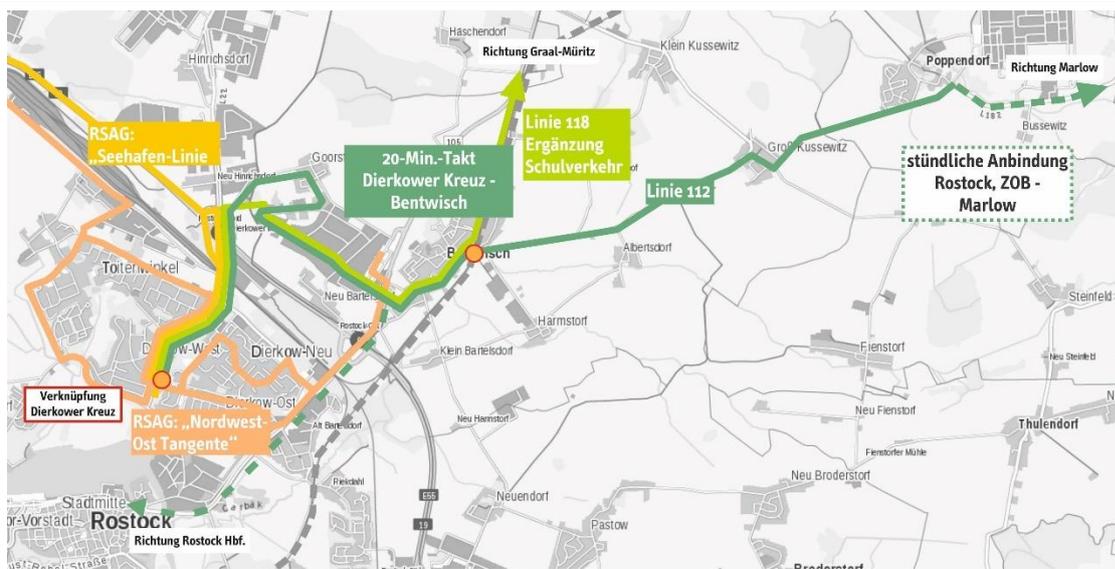
Potenzielle neue Verbindungen

Prüfauftrag: Einrichtung neue landkreisüberschreitende Linie zwischen Rostock Hohe Düne über Graal Müritz in Richtung Ribnitz-Damgarten – Fischland Darß (saisonales Angebot)			
<ul style="list-style-type: none"> • unter Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen Einrichtung einer landkreisüberschreitenden Linie zwischen Rostock Hohe Düne und Ribnitz-Damgarten über Graal-Müritz (touristische Linie mit saisonalem Bedienungsangebot in den Sommermonaten) • potenzielle Verlängerung der VVR-Linie 202 bis Rostock Hohe Düne zur direkten Anbindung ab Rostock in Richtung Ribnitz-Damgarten (- Fischland-Darß) • Prüfung: gemeinsame Übernahme der Leistungen durch den VVR sowie durch die rebus Regionalbus Rostock GmbH jeweils mit zweistündlichem Taktangebot (T120) → Schaffung eines integriertes stündlichen Taktangebotes zwischen Rostock und Ribnitz-Damgarten (T60) • Ausweitung des Linienangebotes bis Fischland-Darß ab Ribnitz-Damgarten ist zu prüfen 			
Linienweg			
Rostock Hohe Düne – Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten (- Fischland-Darß)			
Bedienungsangebot			
<u>Rostock Hohe Düne – Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten (- Fischland-Darß)</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T60 • Sa: EZF • So+Fei: EZF 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Ribnitz-Damgarten, Bhf.	RE9/ RE10	Rostock – Sassnitz	Priorität 1
• Graal-Müritz Bhf.	RB12	Graal-Müritz – Rostock	Priorität 2
• Rostock, Hohe Düne	RSAG-Linien/ Fähre		Priorität 3

Bemerkung

- potenzielle Zusammenarbeit mit Landkreis Vorpommern-Rügen; tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich
- Linienwegsverlängerung der VVR-Linie 202 bis Rostock Hohe Düne

Prüfauftrag Korridor Bentwisch/ Poppendorf: Einrichtung neue landkreisüberschreitende Linie Rostock - Marlow



- 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 – (Marlow)

Bedienungsangebot

Rostock Hbf. – Bentwisch – (Marlow)		
<ul style="list-style-type: none"> • 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		
<ul style="list-style-type: none"> • potenzielle Zusammenarbeit mit Landkreis Vorpommern-Rügen; tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich • Linienwagsverlängerung der Linie 112 bis Rostock Hbf. 		

Flächenerschließung

- Linienwagsänderung der Linie 123 über Rostock ZOB/Hauptbahnhof – Brinckmansdorf – Neuendorf – Pastow – Broderstorf im tagesdurchgängigen Stundentakt (T60) verbessert die Flächenerschließung im südlichen Teilraum des Planungsraumes 2
- durch Modifizierung des Angebotes der Linie 112 Verbesserung der Flächenerschließung zwischen Rostock – Poppendorf und Marlow
- Verlängerung von einzelnen Linien zu definierten Verknüpfungspunkten zur Schaffung eines Übergangs auf die höhere Netzhierarchie-Ebene (z. B. Linie 123 bis Broderstorf)
- Einrichtung eines Mindestangebotes an den Wochenenden und Feiertagen (ggf. durch Erweiterung des Angebotes rubi)

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- Ausbau der Haltestelle Hinrichshagen (Baulastträgerschaft liegt bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock) als Verknüpfungspunkt
- Einrichtung einer Wendemöglichkeit in Pastow, Süd

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Graal-Müritz – Rostocker Heide

Ostseeheilbad Graal-Müritz

- **verbesserte Anbindung** des Grundzentrums **Graal-Müritz an die Hansestadt Rostock** durch Angebotsausweitung und Linienwegsänderung der Linie 118
- zusätzliche (saisonale) **Anbindung** der Gemeinde an den Nachbarlandkreis Vorpommern-Rügen sowie der Hansestadt Rostock durch neues landkreisübergreifendes ÖPNV-Angebot

Amt Rostocker Heide

- verbesserte **Erschließung** des Amtes Rostocker Heide durch **Angebotsausweitung** und integriertem Angebot der Linie 112 mit der VVR-Linie 206 zwischen Rostock Hauptbahnhof und Marlow
- Ausweitung **Bedienungsangebot** in Richtung Ribnitz-Damgarten und Marlow respektive Schaffung starker **Verflechtung** in den **Landkreis Vorpommern-Rügen**

Amt Carbäk

- verbesserte **Erschließung** des Amtes durch **Angebotsausweitung** auf der Linie 120 und der Linie 123
- **verbesserte Anbindung** an die Hansestadt Rostock durch integriertes Angebot der Linie 120/ Linie 123 mit SPNV-Angebot der Linie RB11

5.2.3 Planungsraum 3: Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 3 beinhaltet die Ämter Gnoien, Tessin, Sanitz und den östlichen Teilbereich der amtsfreien Gemeinde Dummerstorf mit den Grundzentren Sanitz, Tessin und Gnoien und Dummerstorf. Er grenzt neben Rostock vorrangig an den Landkreis Vorpommern-Rügen mit Ribnitz-Damgarten, sowie dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte mit Neubrandenburg, Waren (Müritz) und Neustrelitz als wichtige überregionale Verkehrsziele an.

Der Planungsraum wird maßgeblich die Verkehrsachse Rostock – Sanitz – Tessin sowie durch die Verbindungen Tessin – Gnoien – Dargun und Gnoien – Teterow erschlossen (vergleiche Netzhierarchie Kapitel 3.2). In den Stadtumlandbereich der Hansestadt Rostock fallen der östliche Teilbereich des amtsfreien Gemeinde Dummerstorf, die Gemeinde Roggentin sowie die Gemeinde Broderstorf des Amtes Carbölk.

Tabelle 31: Übersicht Linien im Planungsraum 3: Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RB11	Rostock – Sanitz – Tessin
	S3	Rostock – Laage – Güstrow
Stadt-Umland-Verkehr	113	Rostock – Dummerstorf – Kavelstorf
	120	Rostock – Sanitz (- Bad Sülze)
	123	Rostock – Brinckmansdorf – Neuendorf – Pastow – Broderstorf
	24 (RSAG)	Rostock – Roggentin – Kösterbeck – Pastow
Taktgebende Linie	220	Tessin - Gnoien – Dargun (- Demmin)
	225	Gnoien – Jördenstorf – Teterow
Linien der Flächenerschließung	114	Sanitz – Tessin – Wesselstorf – Grammow
	115	Sanitz – Neu Wendorf – Tessin – Ehmkindorf
	116	Sanitz – Gubkow – Cammin – Tessin
	117 (neu)	Tessin – Cammin – Laage
	132	Wendorf – Dummerstorf – Sanitz
	210	Güstrow – Kritzkow – Hoehn Spreng – Dummerstorf

	211	Laage – Kobrow – Wardow – Polchow
	213	Laage – Kossow – Dolgen – Laage
	221	Gnoien – Dargun (– Demmin)
	222	Gnoien – Viecheln – Bäbelitz/ Warbelow – Wasdow – Gnoien
	235	Gnoien – Dalwitz – Prebberede – Matgendorf

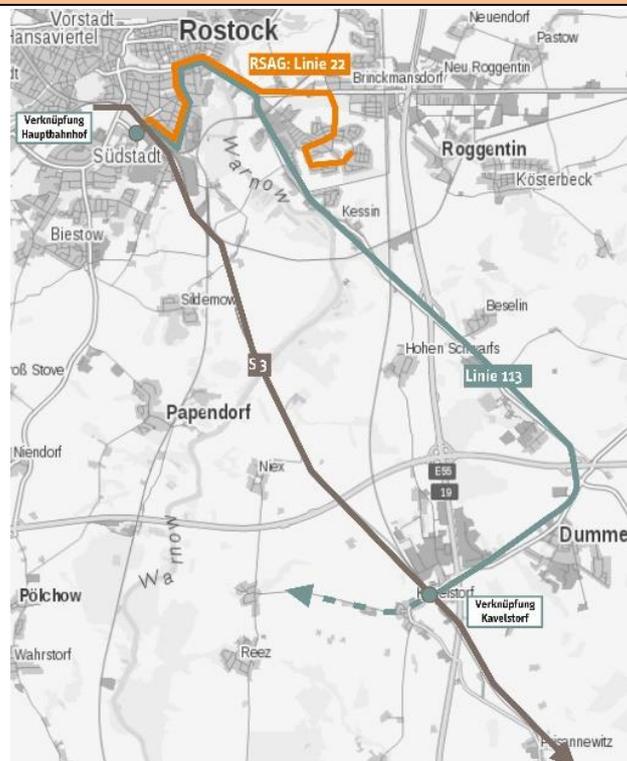
Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Achse Rostock – Sanitz – Tessin (gemäß Anforderungsprofil)
- Angebotsverdichtung auf der Verbindung Tessin – Gnoien – Dargun sowie auf der Verbindung Gnoien – Teterow (gemäß Anforderungsprofil)
- Neuordnung der Linie 220 in Zusammenhang mit der Linie 221 und 304
- neue Erschließung von ausgewählten Bereichen (Laage – Tessin)

Angebotsverdichtung Achse

Linie 113: Verdichtung des Bedienungsangebotes und Entflechtung des Linienvverlaufs

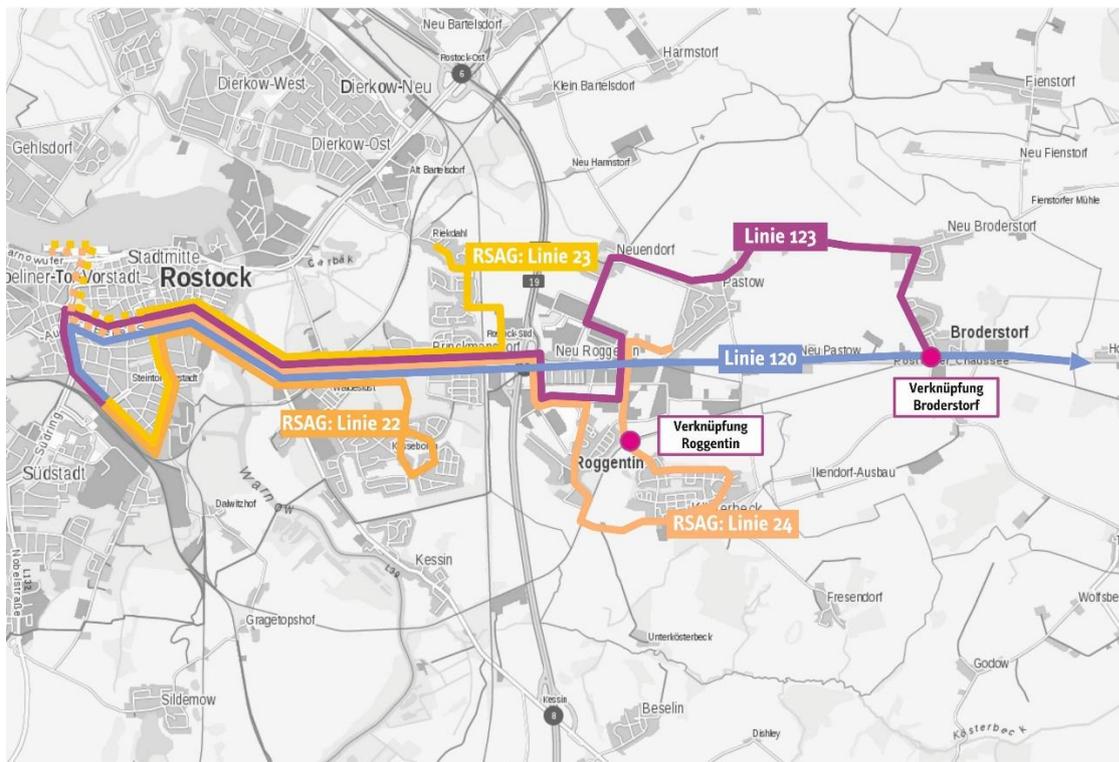


<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig: Einrichtung vertaktetes Angebot gemäß Anforderungsprofil (Stadt-Umland-Verkehr) unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes der S3 zwischen Rostock – Laage - Güstrow (Mo-Fr: Bedienung im 20-Minuten-Takt) • mittel- bis langfristig: Errichtung/ Ausbau SPNV-Haltepunkte Kavelstorf (S3) und Kessin (RB11) → Gewährleistung Anbindung der Linie 113 an die SPNV-Halte • Einkürzung des Linienwegs: nur Bedienung der Relation Rostock, Hbf. Süd – Dummerstorf - Kavelstorf • entfallene Linienäste werden durch erweitertes Angebot der Linie 132 aufgenommen (siehe Flächenerschließung: Ausweitung der Linie 132); dies betrifft insbesondere die folgenden Relationen/ Ortsanbindungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Niex/ Groß Viegeln ○ Bandelstorf – Petschow – Göldenitz • Linienweg 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ Beibehaltung Hst. Neubrandenburger Straße und Neueinrichtung Haltestelle südlich des Bahnübergangs • 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 			

- Fahrtzeit 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)

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



- 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-Roggentin über HP Roggentin und Pastow-Süd (20-Min.Takt) (Übernahme des Bedienungsangebotes in Roggentin 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 Roggentin – 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 integrierten 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 („Busnetz MV“; 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, Hbf. – 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

<ul style="list-style-type: none"> • So+Fei: T120 <p><u>Sanitz – Bad Sülze (– Greifswald)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: T120 <p><u>Rostock, Hbf. – Brinckmansdorf – Neuendorf – Pastow – Broderstorf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ 60, SVZ T60 • Sa: NVZ T60, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120
Verknüpfung und Anschlussbildung
<ul style="list-style-type: none"> • Rostock Hbf. RE-/ S-Bahn-Linien Priorität 1 • Rostock, Steintor RSAG Linien Priorität 2 • Sanitz Bahnhof RB11 Priorität 3
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrtzeit Rostock – Broderstorf ca. 30 Minuten (Wirtschaftlichkeit in der Umlaufbildung) • betriebliche Verknüpfung Linie 120 mit RB11

Angebotsverdichtung Verbindungen

Linie 220/ Linie 221: Neustrukturierung des Bedienungsangebotes zwischen Tessin – Dargun und Verdichtung des Bedienungsangebotes
<p>Linie 220:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 220 auf dem Abschnitt Gnoien – Tessin zur Schaffung eines stündlichen Angebotes • Schließen von Taktlücken und einheitliche Bedienung an allen Wochentagen • Einrichtung einer Wochenendbedienung gemäß der Qualitätsstandards im Anforderungsprofil • Verlängerung der Linie 220 bis Demmin (Empfehlung) in Zusammenhang mit der Neustrukturierung Bedienungsangebot der Linie 221 in den Nachbarlandkreis Mecklenburgische Seenplatte <p>Linie 221:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag: Ausweitung Fahrtenangebot bis Dargun zur Sicherstellung einer stündlichen Bedienung (unter Integration des Fahrtenangebotes der Linie 304 (MVVG)) • Schaffung eines integrierten Bedienungsangebotes mit der Linie 220 im Abschnitt Gnoien – Dargun mit insgesamt tagesdurchgängig stündliches Fahrtenangebot (T60) • Prüfauftrag: Verlängerung des Linienweges der Linie 221 über Dargun hinaus bis zum Mittelzentrum Demmin (in Ergänzung zur Ausweitung des Fahrtenangebotes)

<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T120, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: T120 								
Verknüpfung								
<table> <tr> <td>• Teterow Bhf.</td> <td>RE4</td> <td>Lübeck – Güstrow – Stettin</td> <td>Priorität 1</td> </tr> <tr> <td>• Gnoien, ZOB</td> <td>Linie 220</td> <td>Tessin – Gnoien – Dargun</td> <td>Priorität 2</td> </tr> </table>	• Teterow Bhf.	RE4	Lübeck – Güstrow – Stettin	Priorität 1	• Gnoien, ZOB	Linie 220	Tessin – Gnoien – Dargun	Priorität 2
• Teterow Bhf.	RE4	Lübeck – Güstrow – Stettin	Priorität 1					
• Gnoien, ZOB	Linie 220	Tessin – Gnoien – Dargun	Priorität 2					
Bemerkung								
• -								
Da Gnoien 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)								

Potenzielle neue Verbindungen

Neue Verbindung zwischen Laage - Tessin (Linie 117)				
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer neuen Tangentialverbindung zur verbesserten Ost-West-Erschließung des Landkreises mit maßvollem Angebot → Mo-Fr: zweistündliche Anbindung (T120) mit Ausrichtung auf den Verknüpfungspunkt Laage • bessere Erreichbarkeit des Gewerbestandortes Laage/ Dummerstorf mit jeweilig entsprechendem Erweiterungspotenzial • bessere Erreichbarkeit des Flughafens Rostock-Laage • Am Wochenende sowie feiertags Sicherstellung Anbindung durch 2 bis 6 Fahrtenpaare oder über Bedarfsverkehr (Angebot „rubi“) • Prüfung: Schaffung eines integrierten Angebotes bei Berücksichtigung der Anforderungen des Jedermann- und des Schülerverkehrs 				
Linienweg				
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Linienwegalternativen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tessin – Cammin – Laage (favorisierte Linienführung) ○ Tessin – Kobrow – Laage ○ Tessin – Selpin – Laage 				
Bedienungsangebot				
<u>Tessin – Cammin – Laage/ Tessin – Sanitz - Laage</u>				
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: T120 (+ Schülerverkehr) • Sa, So + Fei: 2 – 6 Fahrtenpaare 				
Verknüpfung				
<table> <tr> <td>• Laage</td> <td>S3</td> <td>Güstrow – Laage – Rostock</td> <td>Priorität 1</td> </tr> </table>	• Laage	S3	Güstrow – Laage – Rostock	Priorität 1
• Laage	S3	Güstrow – Laage – Rostock	Priorität 1	

• Tessin Bahnhof	RB11	Rostock – Tessin	Priorität 2
Bemerkung			
• perspektivisch Verlängerung nach Dummerstorf			

Flächenerschließung

Für die Flächenerschließung im Planungsraum Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Linie 132 durch Integration der eingekürzten Fahrten der Linie 113 (Richtung Göldenitz/ Richtung Niex bzw. Groß Viegelin)
- Einsatz des Rufbus-Angebotes „rubi“ (u.a. für verkehrsschwache Zeiten bzw. Teilräume mit geringer Fahrgastnachfrage) als ergänzendes Angebot
- Verlängerung von einzelnen Linien zu definierten Verknüpfungspunkten zur Schaffung eines Übergangs auf die höhere Netzhierarchie-Ebene (z. B. Linie 235 bis Laage bzw. Tessin)
- Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes vor allem in den Hauptverkehrszeiten (Verstärkerfahrten) sowie Einrichtung eines Mindestangebotes an den Wochenenden und Feiertagen

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- Prüfauftrag zur Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes für die Regionalbahnlinie RB11 im Bereich Kessin
- Reaktivierung S-Bahnhaltepunktes in Prisannewitz zur Förderung einer verknüpfenden sowie einer klimafreundlichen Mobilität
- Ausbau S-Bahn-Haltepunkt Kavelstorf (inkl. Verlegung der Bushaltestelle an den S-Bahn-Halt)
- Verbesserung der Fahrgastinformation am Bahnhof Tessin sowie Gnoien ZOB
- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Dummerstorf unter Berücksichtigung der Gewerbeflächenentwicklung
- Prüfung Einrichtung neuer Haltestellen entlang des Linienwegs der neuen Linie zwischen Tessin und Laage (bspw. auf der K22 Höhe Abzweig Prangendorf)

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Gnoien/ Tessin/ Sanitz/ Dummerstorf
Amt Gnoien

- verbesserte **Erschließung** des südöstlichen Teilbereichs durch integriertes und **verbessertes Bedienungsangebot** der Linie 220 und 221 mit Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte Tessin und ggf. Demmin
- zusätzliche **Anbindung** des Amtes an den **S-Bahn-Ring** durch eine neue **Tangentialverbindung**
- **verbesserte Anbindung** an das Mittelzentrum **Teterow** durch regelmäßige Durchbindung der Linie 225

Amt Tessin

- zusätzliche **Anbindung** des Amtes an den **S-Bahn-Ring/ Flughafen Rostock** durch eine neue **Tangentialverbindung** (umsteigefreie Verbindung)
- **optimierte Umsteigebeziehungen** am Bahnhof Tessin durch Ausweitung Bedienungsangebot der Linie 220 mit Ausrichtung auf Verknüpfungspunkt

Sanitz

- **verbesserte Anbindung** an Rostock durch integriertes Angebot der Linie 120 mit SPNV-Angebot der Linie RB11

Dummerstorf

- verbesserte Anbindung an die Hansestadt Rostock durch Ausweitung des Bedienungsangebotes auf der Linie 113
- verbesserte Erschließung potenzieller Entwicklungsflächen (Wohn- wie Gewerbegebiete)
- optimierte Verknüpfung mit dem höherwertigen SPNV-Angebot durch Ausbau des Verknüpfungspunktes Kavelstorf, Reaktivierung des S-Bahnhaltepunktes Prisannewitz sowie alternativen Haltepunkt der RB11 in Kessin

5.2.4 Planungsraum 4: Mecklenburgische Schweiz / Teterow / Laage

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 4 beinhaltet das Mittelzentrum Teterow, den östlichen Bereich des Mittelzentrums Güstrow sowie den östlichen Teil der Unterzentrums Laage. Darüber hinaus umfasst der Planungsraum maßgeblich die Gemeinden und Ortschaften des Amtes Mecklenburger Schweiz.

Verkehrlich wird er maßgeblich durch die folgenden Achsen und Verbindungen erschlossen (vergleiche Netzhierarchie im Kapitel 3.2):

- Güstrow – Lalendorf – Teterow (Achse)
- Güstrow – Laage (Achse)
- Teterow – Thürkow – Laage (Verbindung)
- Teterow – Thürkow – Gnoien (Verbindung)

Der Planungsraum grenzt an den Nachbarlandkreis Mecklenburgische Seenplatte mit einer Vielzahl an (über-)regionalen touristischen Zielen an.

Tabelle 32: Übersicht Linien im Planungsraum 4: Mecklenburgische Schweiz/ Teterow/ Laage

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE4	Schwerin – Bützow – Güstrow – Teterow – Szczecin
	RE5	Rostock – Schwaan – Güstrow – Berlin
	S3	Rostock – Laage – Güstrow
Taktgebende Linie	225	Teterow – Jördenstorf – Gnoien
	230	Teterow – Laage
	240	Güstrow – Lalendorf – Teterow
Linien der Flächenerschließung	211	Laage – Kobrow – Wardow – Polchow
	215	Güstrow – Plaaz – Diekhof – Laage
	216	Güstrow – Dehmen – Knegendorf – Pölitze – Striesenow
	223	Gnoien – Altkalen – Jördenstorf
	224	Gnoien – Boddin – Alt Vorwerk – Jördenstorf
	230	Teterow – Malchin
	235	Gnoien – Dalwitz – Prebberede – Matgendorf
	241	Güstrow – Vietgest – Lalendorf – Roggow – Neu Krassow
	244	Teterow – Groß Wokern – Bartelshagen – Teterow
	245	Matgendorf – Tellow – Warnkenhagen

	246	Jördenstorf – Lelkendorf – Teterow
	247	Teterow – Todendorf – Groß Wüstenfelde/ Jördenstorf - Matgendorf

Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Mecklenburger Schweiz / Teterow / Laage sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Verbindung Laage – Teterow sowie der Verbindung Gnoien – Teterow
- Aufwertung landkreisübergreifender Verkehre insbesondere vor dem touristischen Hintergrund

Angebotsverdichtung Verbindungen

Linie 225: Verdichtung Bedienungsangebot			
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes entsprechend dem Anforderungsprofil (Verbindung) zu einem T60/ T120-Angebot zwischen Teterow - Gnoien • betriebliche Ausrichtung der Linie auf den Bahnhof Teterow mit Verknüpfungsmöglichkeiten zum Bedienungsangebot der RE4 (Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin) • Berücksichtigung Bedienungsangebot der Linie 230 zwischen Laage und Teterow: Mo-Fr integriertes stündliches Angebot (T60) in der HVZ zur verbesserten Anbindung der Ortschaft Thürkow an das Mittelzentrum Teterow • Berücksichtigung und Beibehaltung der ab Jördenstorf weiterführenden Schulfahrten der Linie 223 und Linie 224 in Richtung Gnoien im Fahrplan 			
Linienweg			
Teterow – Jördenstorf – Gnoien			
Bedienungsangebot			
<u>Teterow – Jördenstorf – Gnoien:</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T120, SVZ T120 • Sa: NVZ T120; SVZ T120 • So: SVZ T120 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Teterow, Bhf.	RE4	Lübeck – Pasewalk/ Stettin	Priorität 1
• Gnoien, ZOB	Linie 220	Gnoien – Lühburg - Tessin	Priorität 2
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit SPNV-Angebot der RE4 			

- betriebliche Verknüpfung mit der Linie 230 Laage - Teterow
- betriebliche Verknüpfung mit der Linie 220 in Gnoien

Da Gnoien 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)

Linie 230: Entflechtung Linienweg und Verdichtung Bedienungsangebot

- Entflechtung des Linienverlaufs der Linie 230
 - Linie 230a: Teterow – Laage
 - Linie 230b: Teterow – Malchin
- Ausbau Teterow zu einem Verknüpfungspunkt (gemäß Kapitel 5.7) durch Bau eines modernen ZOB

Linie 230a: Teterow – Laage:

- Ausweitung des Bedienungsangebotes entsprechend dem Anforderungsprofil (Verbindung) zu einem T60/ T120-Angebot
- Fahrtzeit zwischen Laage und Teterow beträgt ca. 35 Minuten. Um Linie (vorwiegend im Stunden-/ Zweistundentakt verkehrend) wirtschaftlich zu betreiben, Prüfung einer integrierten Bedienung zusammen mit neu eingerichteter Verbindung zwischen Laage und Tessin (siehe Maßnahme Planungsraum 3)
- Neueinrichtung Haltestelle Laage Bahnhof (ggf. Laage Bahnhofstraße Höhe Netto-Markt) erforderlich zur Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit dem Bedienungsangebot der S-Bahnlinie S3 zwischen Güstrow – Rostock via Laage
- betriebliche Verknüpfung mit der Linie 235 in Matgendorf, Schule (Richtung Gnoien) → Einsparung Linienweg der Linie 235 zwischen Matgendorf und Teterow
- am Wochenende sowie an Feiertagen Sicherstellung eines Grundangebots

Linie 230b: Teterow – Malchin:

- Sicherung aktueller Bedienung der Relation für die Schülerbeförderung
- aufgrund kreisgrenzenüberschreitender Linienführung tarifliche Überschneidung mit der MVVG → tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich

Linienweg

230a: Teterow – Laage (– Tessin)

230b: Teterow – Malchin

Bedienungsangebot

Teterow – Laage (– Tessin):

- Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T120, SVZ T120
- Sa: NVZ/ SVZ 2 bis 6 Fahrtenpaare

<ul style="list-style-type: none"> • So: SVZ 2 bis 6 Fahrtenpaare
Verknüpfung und Anschlussbildung
<ul style="list-style-type: none"> • Teterow, Bhf. RE4 Lübeck – Pasewalk/ Stettin Priorität 1 • Laage, Bhf. S3 Güstrow – Laage – Rostock Priorität 2
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit SPNV-Angebot der Linie S3 sowie RE4 • betriebliche Verknüpfung mit der Linie 235 in Matgendorf • tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich (in Abstimmung mit MVVG)

Flächenerschließung

- die Flächenerschließung erfolgt überwiegend über das eingerichtete Rufbusangebot „rubi“ (Region 1)
- Verlängerung von einzelnen Linien zu definierten Verknüpfungspunkten zur Schaffung eines Übergangs auf die höhere Netzhierarchie-Ebene (z. B. Linie 235 bis Laage bzw. Tessin)
- zusätzlich Ausbau von verknüpfenden Mobilitätsangeboten an den Verknüpfungspunkten gemäß Anforderungsprofil (B+R-/ P+R-Anlagen). Dies stellen für den Planungsraum folgende Verknüpfungspunkte dar:
 - Laage, S-Bahnhof
 - Teterow, Bahnhof

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- Ausbau Haltestelle Laage, S-Bahnhof als Verknüpfungspunkt

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Mecklenburger Schweiz/ Teterow/ Laage
Teterow, Stadt
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung an Laage (S-Bahn Richtung Rostock) sowie an Gnoien • verbesserte Verknüpfung der Bedienungsangebote einzelner Buslinien durch Ausbau ZOB am Bahnhof
Amt Laage
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Verknüpfung der Bedienungsangebote einzelner Buslinien durch Ausbau S-Bahnhof-Laage als Verknüpfungspunkt
Amt Mecklenburger Schweiz

- **optimierte Umsteigebeziehungen** am Bahnhof Teterow durch Ausweitung Bedienungsangebot der Linie 225 mit Ausrichtung auf Verknüpfungspunkt
- **verbesserte Flächenerschließung** durch **Ausweitung des Bedienungsangebotes** auf den Linie 225 und Linie 230 mit betrieblicher Verknüpfung weiterführender Linien im Amt

5.2.5 Planungsraum 5: Güstrow/Güstrow-Land/Krakow am See

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 5 beinhaltet die Ämter Güstrow-Land und Krakow am See sowie die südlichen Teilbereiche der Ämter Mecklenburgische Seenplatte und Bützow-Land. Neben den genannten Ämtern befindet sich die Kreisstadt Güstrow im Planungsraum. Angrenzend liegt der Nachbarlandkreis Mecklenburgischen Seenplatte mit Neubrandenburg, Neustrelitz und Waren (Müritz) sowie der Landkreis Ludwigslust-Parchim mit Parchim als überregionales Verkehrsziel. Die Mittelzentren Güstrow und Teterow grenzen im Norden an den Planungsraum, ebenso Bützow als Grundzentrum. Im Planungsraum selbst ist das Grundzentrum Krakow am See gelegen.

Der Planungsraum wird maßgeblich durch die folgenden Verkehrsachsen- und -verbindungen erschlossen (vgl. Netzhierarchie Kapitel 3.2):

- Bützow – Schwerin (Achse)
- Bützow – Güstrow – Teterow – Neubrandenburg (Achse)
- Güstrow – Krakow am See (Verbindung)

Durch seine Lage an das Naherholungs- und Freizeitgebiet Mecklenburgische Seenplatte ist der Planungsraum 5 durch eine Vielzahl an touristischen Einrichtungen geprägt.

Tabelle 33: Übersicht Linien im Planungsraum 5: Güstrow/ Güstrow-Land/ Krakow am See

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE 1	Rostock – Schwerin – Hamburg
	RE4	Lübeck – Bützow – Güstrow – Teterow – Szczecin
	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin Südkreuz
	S2	Rostock – Schwaan – Güstrow
	S3	Rostock – Laage – Güstrow
Taktgebende Linie	240	Güstrow – Lalendorf – Teterow
	250	Güstrow – Krakow am See – Linstow
	251	Krakow am See – Langhagen – Neu Wokern – Teterow

Linien der Flächenerschließung	231	Teterow – Ziddorf – Großen Luckow – Waren
	232	Teterow – Schorssow – Ziddorf – Rothenmoor – Malchin
	233	Teterow – Groß Wokern – Nienhagen
	252	Güstrow – Mühl Rosin – Kirch Rosin – Bölkow
	260	Güstrow – Zehna – Lohmen
	270	Güstrow – Prüzen – Sternberg
	271	Güstrow – Parum – Gülzow – Boldebeck – Prüzen
	272	Güstrow – Bülower Berg/ Boldebeck – Prüzen – Gerdshagen
	273	Güstrow – Prüzen – Tarnow – Dreetz – Peetsch – Bützow

Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Güstrow/ Güstrow-Land/ Krakow am See sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Verbindung Güstrow – Krakow am See
- Stärkung Stadtverkehr Güstrow

Angebotsverdichtung Achse

Prüfauftrag: Linie 240 – Verdichtung Bedienungsangebot
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes entsprechend dem Anforderungsprofil (Achse) zu einem T60-Angebot zwischen Teterow und Güstrow unter Berücksichtigung des parallel verlaufenden SPNV-Angebotes der RE4 und der RE5 (bis Lalendorf) • in Kombination und Überlagerung mit dem Angebot der RE4 (T60) Verdichtung des Taktangebotes auf der Achse zwischen Güstrow – Lalendorf – Teterow zu einem halbstündlichen Bedienungsangebot (T30) • betriebliche Ausrichtung der Linie auf den Bahnhof Güstrow mit Verknüpfungsmöglichkeiten zum Bedienungsangebot der S-Bahnlinien in Richtung Rostock • Übernahme von Bedienungsaufgaben im östlichen Stadtgebiet Güstrows (Regionalbuslinie übernimmt für Teilbereich auch Stadtbusfunktion) • Berücksichtigung und Beibehaltung der Schulfahrten zwischen Lalendorf und Langhagen
Linienweg
Güstrow – Lalendorf – Teterow
Bedienungsangebot
<u>Güstrow – Lalendorf - Teterow</u>

<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T120, SVZ T120 Sa: NVZ T120, SVZ T120 So+Fei: SVZ T120
Verknüpfung und Anschlussbildung
<ul style="list-style-type: none"> Güstrow, Bhf. S-Bahn; RE5 Richtung Rostock/ Berlin Priorität 1
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> betriebliche Abstimmung mit Bedienungsangebot der RE4

Allgemeine Linienanpassungen/ Maßnahmen

Linie 201 bis 206: Stärkung Stadtverkehr Güstrow
<ul style="list-style-type: none"> Überplanung des Stadtverkehrs Güstrow durch Erfassung und Bewertung der Ist-Situation mittels Fahrgastbefragung und Erarbeitung möglicher Bedienungsvarianten im Stadtgebiet Ziel: Stärkung des Stadtverkehrs Güstrow durch attraktives Fahrtenangebot an allen Wochentagen sowie Erschließung bisher nicht durch den Stadtbus Güstrow erschlossene Gebiete (z. B. Suckow) betriebliche Ausrichtung der Stadtbuslinien auf das übergeordnete SPNV-Angebot der S2 und S3 sowie der in Güstrow haltenden Regionalzuglinien Planungen: <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung des heutigen Stadtbusangebotes durch zwei zusätzliche Linien Einführung direkte Buslinie zwischen KMG Klinikum und Bauhof-Nord über Bahnhof/ ZOB zur verbesserten Anbindung des Arbeitsplatzstandortes Klinikum verbesserte Anbindung des Entwicklungsgebiet Schwaaner Str. durch geänderte Linienführung der Linie 201

<ul style="list-style-type: none"> ○ geänderte Linienführung Linie 203 zwischen Parumer Weg und Bahnhof/ZOB mit zusätzlicher Erschließung der Altstadt ○ Schaffung einer regelmäßigen Anbindung (T15) von den Haltestellen Parumer Weg, Bahnhof/ZOB, KMG Klinikum sowie Bauhof Nord in die Innenstadt durch ein integriertes halbstündliches Bedienungsangebot (T30) auf den Stadtbuslinien <ul style="list-style-type: none"> ● Schaffung stündliche Anbindung (T60) der Ortschaft Suckow an die Kernstadt durch Ausweitung des Bedienungsangebotes der Linie 200
Linienweg
Stadtverkehr Güstrow
Bedienungsangebot
<u>Stadtverkehr Güstrow:</u> <ul style="list-style-type: none"> ● Mo-Fr: HVZ T30, NVZ T30, SVZ T60 ● Sa: NVZ T60, SVZ T60 ● So+Fei: SVZ T60
Verknüpfung und Anschlussbildung
<ul style="list-style-type: none"> ● Güstrow, ZOB Regionallinien Zug/ S-Bahn-Linien Priorität 1
Bemerkung
<ul style="list-style-type: none"> ● zum Teil bereits zum 01.06.2022 realisiert

Prüfauftrag: Linie 231: Entwicklung als Tourismuslinie
<ul style="list-style-type: none"> ● Die Linie 231 verkehrt zwischen Teterow und Waren/ Müritz, wodurch sie zwei touristische Regionen miteinander verbindet (Mecklenburgische Schweiz und Mecklenburgische Seenplatte) ● vor diesem Hintergrund ist eine Entwicklung der Linie als Tourismuslinie mit einem angemessenen Bedienungsangebot insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen anzustreben (in Abstimmung mit dem MVVG; ggf. integriertes Bedienungsangebot) ● Berücksichtigung einer betrieblichen Verknüpfung mit dem SPNV-Angebot in Teterow wie in Waren/ Müritz sowie von weiterführenden ÖPNV-Verbindungen zur Erschließung der touristischen Regionen ● eine Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit weiterführenden Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Radverkehr ist empfehlenswert (Prüfauftrag: Einsatz von Fahrradbussen) ● Ausbau des Start- und Zielortes mit entsprechenden Verknüpfungsmöglichkeiten hinsichtlich B+R-/ P+R-Anlagen
Linienweg
Teterow - Ziddorf - Großen Luckow – Waren

Bedienungsangebot			
<u>Teterow – Ziddorf – Großen Luckow – Waren:</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: 2 bis 6 Fahrtenpaare am Tag • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 			
Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Teterow, Bhf.	RE4	Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin	Priorität 1
• Waren/ Müritz	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin	Priorität 2
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • potenzielle Zusammenarbeit mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte → tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich (in Abstimmung mit MVVG) • betriebliche Verknüpfung mit RE4/ RE5 			

Prüfauftrag: Linie 250: Entwicklung als Tourismuslinie
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 250 verkehrt zwischen Güstrow, der Kreisstadt des Landkreises sowie Krakow am See, einem staatlich anerkannten Luftkurort • zur verbesserten Anbindung des touristisch geprägten Krakow am See an Güstrow und damit weiterführend in Richtung Rostock ist eine Entwicklung der Linie als Tourismuslinie mit einem angemessenen Bedienungsangebot insbesondere an den Wochenenden und Feiertagen anzustreben • Berücksichtigung einer betrieblichen Verknüpfung mit dem SPNV-Angebot in Güstrow sowie von weiterführenden ÖPNV-Verbindungen (z. B. Linie 735 der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim GmbH) zur Erschließung der touristischen Regionen • eine Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit weiterführenden Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Radverkehr ist empfehlenswert (Prüfauftrag: Einsatz von Fahrradbussen) • Ausbau des Start- und Zielortes mit entsprechenden Verknüpfungsmöglichkeiten hinsichtlich B+R-/ P+R-Anlagen
Linienweg
Güstrow – Klueß – Krakow am See
Bedienungsangebot
<u>Güstrow – Klueß – Krakow am See:</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: T120 (ggf. Verdichtung zum T60 zu nachfragestarken Zeiten) • Sa: NVZ/ SVZ T120

Verknüpfung und Anschlussbildung			
• Teterow, Bhf.	RE4	Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin	Priorität 1
• Neu Wokern, Bhf.	RE4	Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin	Priorität 2
• Langhagen, Bhf.	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin	Priorität 2
Bemerkung			
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit RE4 • Berücksichtigung des im Mai 2021 eingeführten Rufbus-Angebotes („rubi“) in der Rufbusregion 1 (Amt Mecklenburgische Schweiz/ Teterow) 			
<p>Da Krakow am See als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist dieser Prüfauftrag mit Priorität 1 abzuarbeiten und ggf. umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)</p>			

Prüfauftrag: Linie 270: Weiterentwicklung als landkreisübergreifende Linie
<ul style="list-style-type: none"> • unter Zusammenarbeit mit dem Landkreis Ludwigslust-Parchim Einrichtung einer landkreisüberschreitenden Linie zwischen Güstrow, Bahnhof und Sternberg, ZOB über Prüzen • potenzielle Verknüpfung der Linie 170 (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbh (VLP)) zur weiterführenden Anbindung ab Sternberg in Richtung Schwerin • Prüfung: gemeinsame Übernahme der Leistungen durch den VLP sowie durch die rebus Regionalbus Rostock GmbH jeweils mit zweistündlichem Taktangebot (T120)→ Schaffung eines integriertes stündlichen Taktangebotes zwischen Güstrow und Sternberg (T60)
Linienweg
Güstrow – Prüzen – Sternberg (– Schwerin)
Bedienungsangebot
<u>Güstrow – Prüzen – Sternberg:</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"> • Güstrow, Bhf. (über-)regionales SPNV-/ ÖPNV-Angebot Priorität 1 • Sternberg, ZOB VLP-Linie 170 Sternberg – Schwerin Priorität 2
Bemerkung

- potenzielle Zusammenarbeit mit Landkreis Ludwigslust-Parchim; tarifliche Klärung bei landkreisüberschreitender Linie erforderlich
- Berücksichtigung des geplanten Rufbus-Angebotes („rubi“) in der Rufbusregion 4 (Amt Güstrow-Land)

Prüfauftrag: verknüpfendes Linienangebot zur besseren Erschließung der Relation Bützow – Krakow am See über Prützen

- die Linie 273 und die Linie 260 erschließen u.a. den Raum zwischen Krakow am See, Prützen und Bützow
- Überprüfung einer Linienwegsverlängerung der Linie 260 bis Prützen; in Kombination mit Fahrtenangebot der Linie 273 Schaffung einer Verkehrsverflechtung zwischen Bützow – Krakow am See mit 2 bis 6 Einzelfahrten am Tag
- Berücksichtigung der betrieblichen Verknüpfung der Linien in Prützen
- Ausrichtung des Fahrtenangebotes auf der Verflechtung zum Bahnhof Bützow und dem SPNV-Angebot der RE 1 zwischen Rostock – Hamburg sowie der RE4 zwischen Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin

Linienweg

Bützow – Prützen – Krakow am See

Bedienungsangebot

Bützow – Prützen – Krakow am See:

- Mo-Fr: 2 bis 6 Fahrtenpaare am Tag
- Sa: bedarfsgerecht
- So+Fei: bedarfsgerecht

Verknüpfung und Anschlussbildung

- | | | | |
|-----------------|-----------|--------------------------------------|-------------|
| • Bützow, Bf. | RE4 | Lübeck – Güstrow – Pasewalk/ Stettin | Priorität 1 |
| • Krakow am See | Linie 250 | Richtung Güstrow | Priorität 2 |
| | Linie 251 | Richtung Teterow | Priorität 3 |

Bemerkung

- betriebliche Verknüpfung der Linie 273 und 260 in Prützen

Da Krakow am See als Grundzentrum nicht direkt an einen Schienenknotenpunkt angebunden ist, ist dieser Prüfauftrag mit Priorität 1 abzuarbeiten und ggf. umzusetzen (die Priorität bei der Verknüpfung und Anschlussbildung verändert sich hierdurch nicht)

Flächenerschließung

- die Flächenerschließung erfolgt Mo-Fr über das Rufbusangebot „rubi“, eingeteilt in die Rufbusregionen 1 (Amt Mecklenburgische Schweiz), Rufbusregion 4 (Amt Güstrow Land) und Rufbusregion 5 (Amt Krakow am See)
- zusätzlich Ausbau von verknüpfenden Mobilitätsangeboten an den Verknüpfungspunkten gemäß Anforderungsprofil (B+R-/ P+R-Anlagen). Dies stellen für den Planungsraum 5 folgende Verknüpfungspunkte dar:
 - Güstrow, Bahnhof/ ZOB
 - Krakow am See, ehemaliger Bahnhof
 - Langhagen, Bahnhof

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- ggf. Ausbau Wendemöglichkeit/ Wendeschleife Langhagen, Bahnhof

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Güstrow/Güstrow-Land/Krakow am See
Güstrow, Stadt
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Stadtverkehrs durch Überplanung des Angebotes und Ausweitung der Bedienungsangebotes
Amt Güstrow-Land
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Flächenerschließung durch Schaffung einer ÖPNV-Verflechtung zwischen Krakow am See – Bützow mit Ausrichtung auf das SPNV-Angebot in Bützow • verbesserte Erschließung des Amtes Güstrow Land durch Angebotsausweitung und Weiterentwicklung der Linie 270 zwischen Güstrow und Sternberg mit potenzieller Verknüpfung mit der VLP-Linie 170 in Richtung Schwerin
Amt Krakow am See
<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Flächenerschließung durch Linienwegsänderung der Linie 251 und Stärkung als Zubringer zum SPNV-Netz
Teterow/ Amt Mecklenburgische Schweiz
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung Bedienungsangebot in Richtung Waren/ Müritz respektive Schaffung einer stärkeren Verflechtung in den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

5.2.6 Planungsraum 6: Bützow / Schwaan

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 6 beinhaltet die Ämter Schwaan sowie Bützow-Land. Die Grundzentren Bützow und Schwaan liegen im Planungsraum und dienen als Versorgungsstandorte für die umliegenden Gemeinden.

Er wird maßgeblich durch die SPNV-Achsen Rostock – Güstrow sowie Rostock – Bützow – Schwerin und der Verbindung Schwaan – Bad Doberan erschlossen (vgl. Netzhierarchie im Kapitel 3.2).

Der Planungsraum grenzt an die Landkreise Nordwest-Mecklenburg sowie Ludwigslust-Parchim an, weist jedoch abseits des SPNV-Angebots keine bestehenden Verkehrsbeziehungen in diese vor.

Tabelle 34: Übersicht Linien im Planungsraum 6: Bützow/ Schwaan

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE 1	Rostock – Schwerin – Hamburg
	RE4	Lübeck – Güstrow – Pasewalk – Stettin
	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin Südkreuz
	S2	Rostock – Schwaan – Güstrow
Taktgebende Linie	125	Bad Doberan – Hohen Luckow – Schwaan
	282	Bützow – Penzin – Bernitt – Jürgenshagen
Linien der Flächenerschließung	106	Rostock – Ziesendorf – Groß Bölkow – Hohen Luckow – Satow
	280	Bützow – Steinhagen – Göllin – Klein Sein – Bernitt
	281	Bützow – Schlemmin – Moisall – Klein Sein – Gnemern
	283	Bützow – Selow – Klein Belitz – Groß Belitz
	284	Bützow – Selow – Schwaan – Ziesendorf – Rostock
	286	Bützow – Rühn – Baumgarten – Laase – Qualitz

Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Bützow / Schwaan sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Angebotsverdichtung auf der Verbindung Bützow – Satow (– Kröpelin – Kühlungsborn)
- Stärkung des Stadtverkehrs Bützow

Angebotsverdichtung Verbindungen

Linie 125: Verdichtung Bedienungsangebot		
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 125 übernimmt Funktion der Flächenerschließung zwischen dem Mittelzentrum Bad Doberan und dem Grundzentrum Schwaan und bindet die auf dem Linienweg liegenden Gemeinden an das übergeordnete SPNV-Angebot (S-Bahn in Schwaan) an • zur Stärkung der Verbindung Einrichtung eines vertakteten Angebots gemäß Anforderungsprofil (Verbindung) mit Ausrichtung des Fahrtenangebotes auf die SPNV-Korridore Rostock – Wismar sowie Rostock – Güstrow <ul style="list-style-type: none"> ◦ Einrichtung Bedienungsangebot an den Wochenenden und Feiertagen • Anbindung der Verknüpfungspunkte Bad Doberan, Bhf. sowie Schwaan, Bhf. • Überprüfung Fahrtenangebotsausweitung über den verlängerten Linienweg über Groß Bölkow, Ausbau und Hohen Luckow mit einem zweistündlichen Bedienungsangebot (T120) • Berücksichtigung der integrierten Schulfahrten im Fahrplan und deren Beibehaltung 		
Linienweg		
Bad Doberan – Ziesendorf – (Hohen Luckow) – Schwaan		
Bedienungsangebot		
<u>Bad Doberan – Ziesendorf – Schwaan</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
• Schwaan, Bhf.	S2 Rostock – Güstrow	Priorität 1
• Bad Doberan, Bhf.	RB11 Rostock – Wismar	Priorität 2
	Stadt-Umland-Linien	Priorität 2
• Bad Doberan, ZOB	Stadt- und Regionalverkehrslinien	Priorität 2
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit der RB11 und der S2 		

Prüfauftrag Linie 282: Überführung Bedienungsangebot in Rufbus-Angebot		
<ul style="list-style-type: none"> • das heutige Bedienungsangebot der Linie 282 soll kurz- bis mittelfristig in das Angebot der neuen Tangentialverbindung Bützow – Kröpelin – Kühlungsborn (Linie 135) integriert werden; dafür Gewährleistung durchgehende Fahrtenverbindung zwischen Bützow und Satow erforderlich 		

<ul style="list-style-type: none"> • Schulfahrten im Status-Quo werden weiterhin über das Linienangebot gewährleistet (u.a. in Richtung Bernitt und Gischow) • Ergänzung der Schulfahrten durch Einzelfahrten gemäß Bedeutung einer Verflechtung (siehe Anforderungsprofil) • Prüfung: Flächenerschließung entlang des Linienverlaufs durch das neu eingerichtete Rufbusangebot „rubi“ (Rufbusregion 6) 						
Linienweg						
Bützow – Penzin – Jürgenshagen – Satow						
Bedienungsangebot						
<u>Bützow – Penzin – Jürgenshagen – Satow</u>						
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-So (inkl. Fei): 2- 6 Fahrtenpaare (ggf. bedarfsgerecht) 						
Verknüpfung und Anschlussbildung						
<table border="0"> <tr> <td>• Bützow, Bahnhof</td> <td>RE-Linien/ Schienenfernverkehr</td> <td>Priorität 1</td> </tr> <tr> <td>• Satow</td> <td>Linie 102</td> <td>Priorität 2</td> </tr> </table>	• Bützow, Bahnhof	RE-Linien/ Schienenfernverkehr	Priorität 1	• Satow	Linie 102	Priorität 2
• Bützow, Bahnhof	RE-Linien/ Schienenfernverkehr	Priorität 1				
• Satow	Linie 102	Priorität 2				
Bemerkung						
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit Linie 135 in Richtung Kröpelin sowie mit RE-Linien in Bützow • Angebot Linie 282 in das Angebot der neuen westlichen Tangentialverbindung integriert • Verbesserung der Wendemöglichkeit in Satow 						

Potenzielle neue Verbindungen

Neue Tangentialverbindung zwischen Kühlungsborn – Kröpelin – Satow – Bützow (Linie 135)



- Schaffung einer westlichen Tangentialverbindung (Linie 135) zwischen Kühlungsborn und Bützow über Kröpelin und Satow mit einem Bedienungsangebot gemäß dem Anforderungsprofil (Verbindungen) mit Ausrichtung auf die Angebote im Nah- und Fernverkehr Schiene in Kröpelin und Bützow
- durch Einrichtung einer westlichen Tangentialverbindung erfolgt verbesserte Erschließung des westlichen Teilraumes des Landkreises Rostock
- gleichzeitig Schaffung einer Direktverbindung zwischen den touristischen Orten an der Ostseeküste (Kühlungsborn, Rerik, Heiligendamm) zum ICE-Halt in Bützow
- in die neue Tangentialverbindung werden auf den einzelnen Teilabschnitten Fahrtenangebote der folgenden Linien integriert:
 - Kühlungsborn – Kröpelin: Linie 104
 - Kröpelin – Satow: Linie 135
 - Satow – Bützow: Linie 282
- damit einhergehend Maßnahmen in der Entflechtung der Linie 104 und der Linienwegsverlängerung der Linie 282 erforderlich (siehe entsprechende Maßnahmensteckbriefe)
- **ggf. Prüfung** eines notwendigen Umstiegs in Satow mit Anschlusssicherung an weiterführende Verbindung in Nord-Süd-Ausrichtung aus betrieblichen Gründen

Linienweg

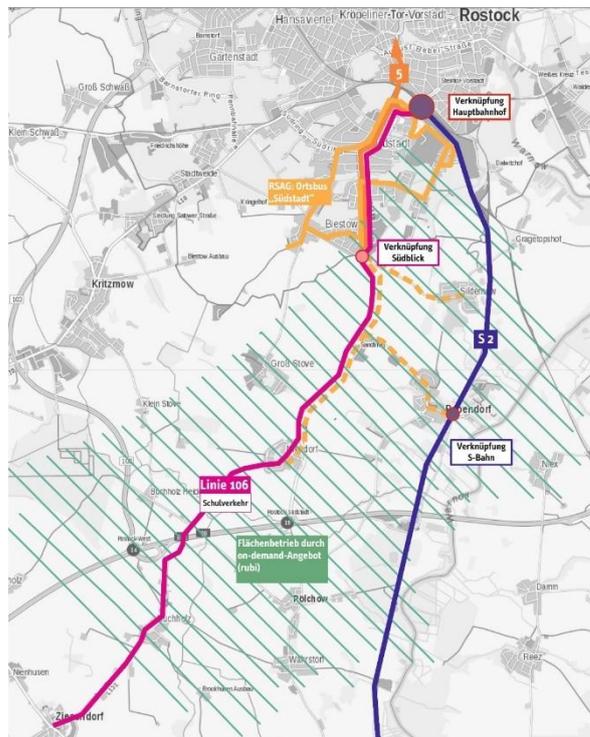
Kühlungsborn – Kröpelin – Satow – Bützow		
Bedienungsangebot		
<u>Kühlungsborn – Kröpelin (kurzfristig)</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 		
<u>Kröpelin – Satow – Bützow (kurzfristig)</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ/ NVZ/ SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ T120 		
(mittel- bis langfristig Schaffung eines durchgängigen stündlichen Taktangebotes Mo-Fr in der HVZ und NVZ auf der gesamten Linienlänge)		
Verknüpfung		
• Bützow	RE1 Rostock – Hamburg RE4 Lübeck – Stettin Fernverkehr	Priorität 1
• Kröpelin	RB11 Rostock – Wismar	Priorität 2
• Satow	Linie 102 (Stadt-Umland)	Priorität 3
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit RE -Linien in Bützow und in Kröpelin • bei direkter Linienführung zwischen Kühlungsborn und Bützow Fahrtzeit ca. 60 Minuten (Umlaufplanung) 		
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)		

Allgemeine Linienanpassungen/ Maßnahmen

Prüfauftrag: Stärkung Stadtverkehr Bützow		
<ul style="list-style-type: none"> • Das Stadtgebiet Bützow wird aktuell vorwiegend durch die Linie 208 mit einem stündlichen Bedienungsangebot Mo-Fr erschlossen • Zur Stärkung und Ausbau des Stadtverkehrs Bützow sollten zukünftig weitere Bedienungsvarianten erarbeitet und die Einrichtung eines Bedienungsangebotes am Wochenende geprüft werden • durch Überplanung und ggf. Einrichtung eines Bedienungsangebotes an den Wochenenden und Feiertagen sollte eine Verkürzung von Fahrtzeiten zwischen relevanten innerstädtischen Quell- und Zielorten einhergehen sowie die Reduzierung von ÖPNV-Erschließungsdefiziten im Stadtgebiet • Berücksichtigung des bereits umgestalteten Bahnhofsareals und weitere Stärkung im Sinne eines Verknüpfungspunktes mit verbesserter Umsteigesituation vor allem zwischen Bus-Bus bzw. Bus-Bahn und weiteren Verkehrsträgern (B+R-/ P+R-Anlagen/Sharing-Angebote) • betriebliche Ausrichtung des Stadtverkehrs auf das übergeordnete SPNV-Angebot der RE1 (Hamburg – Schwerin – Rostock) und der RE4 (Lübeck – Güstrow – Pasewalk – Stettin/ Ueckermünde) in Richtung Rostock/ Güstrow • Stärkung der Flächenerschließung durch geplantes Rufbusangebot („rubi“) respektive verbesserte Anbindung der Umlandgemeinden an das Grundzentrum (ggf. auch durch Ausweitung/ Einrichtung von weiterführenden bedarfsgerechten Bedienungsangeboten wie bspw. Anruf-Linien-Fahrten) ebenfalls mit Verknüpfung am Bahnhof Bützow 		
Linienweg		
Stadtverkehr Bützow (und nahegelegene angrenzende Bereiche)		
Bedienungsangebot		
<u>Stadtverkehr Bützow:</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120 • So+Fei: SVZ 2 bis 6 Fahrtenpaare 		
Verknüpfung		
• Bützow, Bhf.	SPNV-Angebote (RE1/ RE4)	Priorität 1
	Linie 282/ Linie 135 Bützow – Satow – Kröpelin	Priorität 2
Bemerkung		
• betriebliche Verknüpfung mit RE-Linien in Richtung Güstrow bzw. Rostock		

Weiterführende Maßnahmen

Korridor Papendorf/ Sildemow: Neustruktururierung Bedienungsangebot



- 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
- Einrichtung neuer Haltestellen im Stadtgebiet Rostock notwendig:
 - 2 biS3 HST-Paare Biestower Damm

Linienweg

Rostock – Niendorf/ Papendorf/ Sildemow

Bedienungsangebot

Rostock – Niendorf/ Papendorf/ Sildemow

- 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 SPNV-/ÖPNV-Angebot Priorität 1
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

Flächenerschließung

- Flächenerschließung erfolgt Mo-Fr über das kommende Rufbusangebot „rubi“ in der Rufbusregion 3 (Amt Laage/ Amt Schwaan) und Rufbusregion 6 (Amt Bützow-Land)
- zusätzlich Ausbau von verknüpfenden Mobilitätsangeboten an den Verknüpfungspunkten gemäß Anforderungsprofil (B+R-/ P+R-Anlagen). Dies stellen für den Planungsraum folgende Verknüpfungspunkte dar:
 - Bützow, Bahnhof (bereits umgesetzt)

Schwaan, Bahnhof Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Bützow / Schwaan
Amt Bützow-Land
<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Flächenerschließung durch neueinzurichtende tangentielle Verbindung sowie Einführung Rufbusangebot „rubi“ Stärkung der Verknüpfung der Regionallinien mit dem SPNV-Angebot in Bützow durch Linienwegverlängerung bis zum Verknüpfungspunkt
Amt Schwaan
<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Anbindung der Gemeinden an das Grundzentrum Schwaan sowie das Mittelzentrum Bad Doberan durch Angebotsausweitung der Linie 125 verbesserte Flächenerschließung durch Einführung Rufbusangebot „rubi“
Bützow, Stadt
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Stadtverkehrs durch Überplanung des Angebotes und Ausweitung der Bedienungsangebotes

5.2.7 Planungsraum 7: Kritzkow / Lüssow / Damm

Beschreibung Planungsraum

Der Planungsraum 7 ist vor allem durch den Teilraum innerhalb des S-Bahn-Rings bestimmt, welcher Gemeinden des Amtes Warnow-West, Laage, Güstrow-Land sowie Schwaan und Ortsteile der amtsfreien Gemeinde Dummerstorf umfasst. An den Planungsraum grenzen die Grundzentren Laage und Schwaan, die Mittelzentren Güstrow und Bützow sowie das Oberzentrum Rostock an.

Er wird maßgeblich durch die SPNV-Achsen Rostock – Schwaan – Güstrow und Rostock – Laage – Güstrow sowie der Verbindung Laage – Güstrow über die Linie 200 erschlossen (vgl. Netzhierarchie im Kapitel 3.2).

Tabelle 35: Übersicht Linien im Planungsraum 7: Kritzkow/ Lüssow/ Damm

Kategorie	Linie	Linienweg
SPNV	RE 1	Rostock – Schwerin – Hamburg
	RE4	Lübeck – Güstrow – Pasewalk – Stettin
	RE5	Rostock – Neustrelitz – Berlin Südkreuz
	S2	Rostock – Schwaan – Güstrow
	S3	Rostock – Laage – Güstrow
Taktgebende Linie	200	Güstrow – Kritzkow – Laage
Linien der Flächenerschließung	132	Wendorf – Dummerstorf – Sanitz
	210	Güstrow – Kritzkow – Hohen Sprenz – Dummerstorf
	215	Güstrow – Plaaz – Diekhof – Laage
	216	Güstrow – Dehmen – Pölitz – Striesenow
	291	Güstrow – Karow – Siemitz – Hohen Sprenz – Sabel/Schwaan

Planungsgrundsatz

Im Planungsraum Kritzkow /Lüssow / Damm sind folgende relevante Maßnahmen in der Angebotskonzeption vorgesehen:

- Stärkung Stadtbus Güstrow (siehe Planungsraum 5)
- Stärkung Stadtbus Bützow (siehe Planungsraum 6)
- Flächenerschließung durch Rufbus-Angebot „rubi“ stärken (Rufbusregion 3 und 4)
- Angebotsverdichtung auf der Verbindung Laage - Güstrow

Angebotsverdichtung Verbindungen

Linie 200: Verdichtung Bedienungsangebot		
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 200 übernimmt Funktion der Flächenerschließung zwischen dem Mittelzentrum Güstrow und dem Grundzentrum Laage und bindet die auf dem Linienweg liegenden Gemeinden an das übergeordnete SPNV-Angebot (vorrangig S2/ S3 Richtung Rostock bzw. Richtung Güstrow sowie an den Regionalverkehr in Richtung Lübeck, Stettin oder Berlin) an • zur Stärkung der Verbindung Einrichtung eines vertakteten Angebots gemäß Anforderungsprofil (Verbindung) mit Ausrichtung des Fahrtenangebotes auf die Verknüpfungspunkte Güstrow und Laage unter Berücksichtigung des parallel verlaufenden Bedienungsangebotes der S3 zwischen Laage - Güstrow • Überprüfung betriebliche Verknüpfung mit der Linie 250 ab Güstrow in Richtung Krakow am See • stündliche Anbindung des Güstrower Ortsteils Suckow an den ZOB Güstrow zur verbesserten ÖPNV-Erreichbarkeit der Ortschaft • Berücksichtigung der integrierten Schulfahrten im Fahrplan und deren Beibehaltung • Einrichtung/ Ausbau von Haltestellen notwendig: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kritzkow, Gewerbegebiet ○ Kronskamp, Abzweig Laage • zur Förderung einer vernetzten Mobilität Ausbau Verknüpfungspunkt Laage, Bahnhof erforderlich 		
Linienweg		
Güstrow – Kritzkow – Laage		
Bedienungsangebot		
<u>Güstrow – Kritzkow – Laage</u>		
<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr: HVZ T60, NVZ T60, SVZ T120 • Sa: NVZ T120, SVZ T120* • So+Fei: SVZ 2 bis 6 Fahrtenpaare <p>(* Bedarf prüfen, ggf. 2 bis 6 Fahrtenpaare ausreichend)</p>		
Verknüpfung und Anschlussbildung		
• Güstrow, Bhf.	S2, S3 Richtung Rostock RE-Linien Richtung Lübeck, Stettin o. Berlin	Priorität 1 Priorität 2
• Laage, Bhf.	S3 Richtung Rostock/ Güstrow	Priorität 1
Bemerkung		
<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Verknüpfung mit der Linie 250 ab Güstrow, Bhf. • betriebliche Ausrichtung auf S-Bahn-Angebot in Laage und Güstrow 		

Flächenerschließung

- die Flächenerschließung erfolgt Mo – Fr durch das Rufbusangebot „rubi“ in der Rufbusregion 3 (Amt Laage/ Amt Schwaan), Rufbusregion 4 (Amt Güstrow Land) und Rufbusregion 5 (Amt Krakow am See)
- zusätzlich dienen die Linie 129, 132, 210, 291 sowie 292 für die Anbindung der Gemeinden im Planungsraum an die angrenzenden Grund- und Mittelzentren, vorrangig im Schulverkehr
- Ausbau von verknüpfenden Mobilitätsangeboten an den Verknüpfungspunkten gemäß Anforderungsprofil (B+R-/ P+R-Anlagen). Dies stellen für den Planungsraum folgende Verknüpfungspunkte dar:
 - Kavelstorf, Bhf. (in Planung)
 - Laage, Bhf.
 - Bützow, Bhf. (bereits umgesetzt)
 - Schwaan, Bhf. (bereits umgesetzt)
 - Güstrow, Bhf.

Infrastrukturelle Maßnahmen im Teilraum

- Prüfauftrag zur Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes für die Regionalbahnlinie RB11 im Bereich Kessin
- Reaktivierung S-Bahnhaltepunktes in Prisannewitz zur Förderung einer verknüpfenden sowie einer klimafreundlichen Mobilität
- Ausbau S-Bahn-Haltepunkt Kavelstorf
- Verbesserung der baulichen Situation am Bahnhof Laage für eine zukünftig optimierte Verknüpfung von Bus und Schiene, Umsetzung Fahrgastinformation, Barrierefreiheit und Infrastrukturangebote im Sinne der Multimodalität. Ebenfalls Einrichtung bzw. Ausbau von adäquaten Verknüpfungspunkten in Kavelstorf, Bützow, Schwaan und Güstrow entsprechend dem Anforderungsprofil
- Berücksichtigung Maßnahmen zum Ausbau/ Umbau Rostock, ZOB
- Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in:
 - Kritzkow: Gewerbegebiet
 - Kronskamp: Abzweig Laage (B103/ B108)

Zusammenfassung der Ergebnisse für den Planungsraum Kritzkow / Lüssow / Damm

- verbesserte Flächenerschließung durch Angebotsausweitung der Linie 200 und Einführung Rufbusangebot „rubi“
- verbesserte Verknüpfung ÖPNV/ SPNV durch Ausbau der festgelegten Verknüpfungspunkte, vorrangig von Bützow, Bahnhof sowie Kavelstorf

5.2.8 Empfehlung zur Einführung eines Netzes an landesbedeutsamen Buslinien („Busnetz MV“)

Im Rahmen des Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V) des Landes wird die Einführung, Förderung und Stärkung landesbedeutsamer Buslinien thematisiert. Ebenso wird eine Förderung von sogenannten „Landesbuslinien“ im aktuellen Gutachten „ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern 2030“ empfohlen, um insbesondere die überregionale Verbindung zu den Ober- und Mittelzentren zu verbessern. Dieser konzeptionelle Ansatz wird im Sinne des planerischen Gegenstromprinzips durch den NVP des Landkreis Rostock aufgegriffen. Es ist wünschenswert, auf ausgewählten Strecken mit sowohl überregionaler Bedeutung in der Alltagsmobilität als auch mit touristischer Bedeutung, ein attraktives ÖPNV-Angebot in Ergänzung zum Angebot auf der Schiene für den Landkreis Rostock und in bzw. mit den Nachbarlandkreisen anzubieten.

Relationen die sich aus Perspektive des Landkreis Rostock für die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien anbieten sind:

- Rostock – Sanitz – Bad Sülze – Grimmen – Greifswald
- Rostock – Graal-Müritz – Ribnitz-Damgarten – Fischland-Darß
- Rostock – Marlow – Ribnitz-Damgarten
- (Rostock) – Tessin – Gnoien – Dargun – Demmin
- Teterow – Waren/ Müritz
- Güstrow – Prüzen – Sternberg

Landesbedeutsame Buslinien übernehmen die Aufgabe zur Schließung von bestehenden Netzlücken des SPNV, verbinden höherwertige Mobilitätsachsen verschiedener Landkreise und dienen gleichzeitig zur verbesserten Erreichbarkeit zentraler Orte. Landesbedeutsamen Buslinien können aufgrund der potenziellen Länge der Linien auch ein attraktives Angebot für die Fläche darstellen, da sie insbesondere für die Randbereiche der Landkreise ein verbessertes Angebotsniveau bilden. Gerade diese Übergangsbereiche weisen aufgrund der endenden und neubeginnenden Zuständigkeiten der Landkreise oftmals Angebotsdefizite auf. Zur Steigerung der Akzeptanz seitens der Fahrgäste ist gerade im ländlich geprägten Raum ein hochwertiges ÖPNV-Angebot mit attraktivem Bedienungsangebot vorzuhalten. Entsprechende Kriterien des Bedienungsangebotes, Anforderungen in der Verknüpfung zu anderen ÖPNV- und SPNV-Systemen sowie die Ausstattung der Fahrzeuge sind mit

hohen Qualitätsstandards festzulegen. Grundsätzlich sollten sie jedoch den Standard des Schienenverkehrs bzw. der hier im NVP definierten Netzkategorie „Achse“ entsprechen.

Die nachfolgenden Kriterien orientieren sich an den festgelegten Qualitätsstandards gemäß dem Gutachten zur ÖPNV-Zukunftsvision M-V 2030 sowie der Standards im Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) 2019 sowie des Mitteldeutsches Verkehrsverbundes (MDV) 2019.

Tabelle 36: Qualitätskriterien für ein höherwertiges Bus-Angebot (landesbedeutsame Linien)

Kriterium	Erläuterung
Erschließungsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von wichtigen Orten mit mind. einem zentralen Ort, aus der es kein regelmäßiges direktes Angebot im Schienenverkehr vorhanden ist • mind. ein Anschluss zum SPNV-Netz • Verbindungsmöglichkeiten innerhalb des Landkreises aber auch kreis- und Landesgrenzen übergreifend
Taktung	<ul style="list-style-type: none"> • Mo-Fr vertaktetes Angebot mit stündlicher Bedienung (T60) – in Ausnahmen auch zweistündliche Bedienung möglich (T120) • Wochenendbedienung im stündlichen (T60) bzw. zweistündlichen (T120) Taktangebot • Orientierung der Bedienungszeiträume an die Betriebszeiten im SPNV, um Systemwirksamkeit und Anschlüsse zwischen dem SPNV und landesbedeutsamen Buslinien zu ermöglichen
Anschlussbeziehungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlusssicherung an den Umsteigepunkten mit dem SPNV • Übergangszeit mind. 5 Minuten bis max. 15 Minuten
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> • direkte Linienführung mit einheitlichem Linienweg
Sichtbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Wiedererkennbarkeit durch Verwendung von Markennamen in Fahrplänen, Flyer, Online-Auskünften und Haltestellen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen gemäß Berichtsband Teil A – Kapitel 6
Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Möglichkeit der Fahrradmitnahme (Fahrradträger) v.a. auf touristisch geprägten Relationen
Sonstige Ausstattungsmerkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Sonderausstattung wie z. B. USB-Steckplätze, Steckdosen und ggf. WLAN

Eine deutliche finanzielle Beteiligung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist zur Absicherung der Realisierung von landesbedeutsamen Bus-Angeboten sowie eines insgesamt hochwertigen und landesweiten Netzes des Personennahverkehr vor dem Hintergrund der Sicherung der Regionalisierungsmittel sowie der eingeschränkten finanziellen Handlungsspielräume der Landkreise erforderlich. Die finanzielle Absicherung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte dabei mindestens die Leistungen umfassen, die über die definierten Qualitätsstandards liegen.

Die Umsetzung landesbedeutsamer Buslinien sollte auf Basis bestehender Konzessionen mit den lokalen bzw. regionalen Betreibern erfolgen und weiterentwickelt werden. Die Aufgabenträgerschaft läge dann weiterhin bei den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten. Eine Konkurrenz zu bestehenden Linienangeboten durch die Bestandsunternehmen kann in Folge dessen vermieden werden.

5.2.9 Weiterentwicklung touristischer Verkehre

Zur Einführung einer Gäste-Karte vgl. Kapitel 5.1.2.

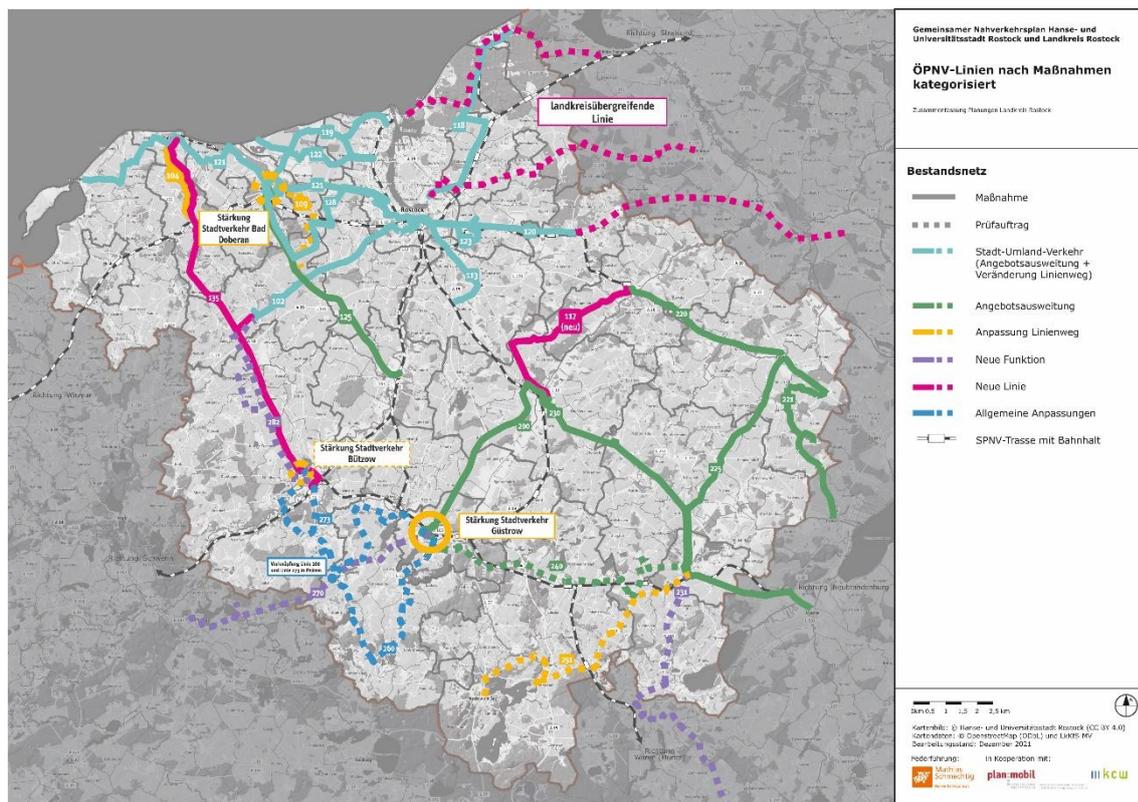
Weiterführende Maßnahmen/ Prüfaufträge zur Weiterentwicklung touristischer Verkehre sind:

- Prüfung von **Kooperationen** zwischen **ÖPNV-Anbieter** und **Anbietern von Radverleihsystemen**
- Prüfung zur **verbesserten Fahrradmitnahme** in **Bus und Bahn** unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine sichere Bedienung. In Gemeinden an der Ostseeküste bzw. entlang der Radfernwege ist darüber hinaus in der Sommersaison der **Einsatz von Fahrradbussen** zu prüfen. Dabei sind die spezifischen und bauartbedingten Anforderungen an den Transport zu berücksichtigen.
- **Schaffung** von **sicheren Radabstellanlagen** an Verknüpfungspunkten insbesondere entlang der Radfernwege
- **Verbesserung** der **ÖPNV-Fahrgastinformation** hinsichtlich **touristischer Angebote**

5.2.10 Zusammenfassung

In den vorangegangenen Teilkapiteln wurden für die einzelnen Planungsräume sowie tlw. übergeordnet für den gesamten Landkreis Rostock linienbezogene Maßnahmen und Prüfaufträge beschrieben. Da die Maßnahmen nicht nur auf einen Planungsraum zutreffen, sondern linienübergreifend innerhalb des Netzes des regionalen ÖPNV wirken, ist nachfolgend eine kartographische Übersicht über die Maßnahmenkonzeption dargestellt. Bei der Abbildung ist zudem eine Unterscheidung hinsichtlich der Kategorie der einzelnen Maßnahmen/ Prüfaufträge vorgenommen.

Abbildung 14: Kategorisierung Maßnahmen



5.3 Handlungsfeld Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur

Ein weiterer Schlüssel neben den bereits genannten Maßnahmen ist die Modernisierung und der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Sowohl in der Streckenführung als auch an den Haltestellen ist ein modernes Netz und Erscheinungsbild ein wichtiger Baustein für eine verstärkte Nutzung des ÖPNV-Angebotes. So fallen u.a. Maßnahmen im Bereich der ÖPNV-Beschleunigung (siehe Kapitel 5.4), Stärkung der Anschlusssicherung und Zuverlässigkeit (siehe Kapitel 5.25.2) als auch der Ausbau von Haltestellen.

In Zusammenhang mit den in Kapitel 5.2 beschriebenen Maßnahmen und Prüfaufträgen zur Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV-Liniennetzes ist die **Einrichtung von neuen Haltestellen** hinsichtlich der Verbesserung der Erschließungswirkung des ÖPNV sowie die Ausweitung der Haltestellen aufgrund des angestrebten verbesserten ÖPNV-Angebotes durch neue Linienführungen vorgesehen. Die Neueinrichtung bzw. der Ausbau von Haltestellen soll stets unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit gemäß den aktuell geltenden Richtlinien des PBefG sowie unter Beachtung von gängigen Empfehlungen hinsichtlich der Gestaltung und Einrichtung (z. B. EAÖ, ESG sowie RAST) (siehe hierzu Kapitel 6 Teil A) erfolgen. Im konkreten soll der **Ausbau bzw. die Neueinrichtung** folgender **Haltestellen** im Landkreis Rostock erfolgen:

- Bad Doberan, Gewerbegebiet Eikboom (neu)

- Neubukow, Bahnhof (inkl. Einrichtung einer Wendemöglichkeit) (Ausbau)
- Satow, Post (Einrichtung einer Wendemöglichkeit)
- Dummerstorf, Gewerbegebiet (neu)
- Langhagen, Bahnhof (Einrichtung einer Wendemöglichkeit)
- Kritzkow, Gewerbegebiet (neu)
- Kronskamp, Abzweig Laage (neu)
- Kröpelin, Bahnhof (bereits erfolgt)
- Rerik, Dünenstraße/ Liskowstraße (neu)
- Pastow, Süd (Einrichtung einer Wendemöglichkeit)
- Haltestellenverlegung Kavelstorf an den S-Bahn-Halt
- Laage, Bahnhof (neu)
- ggf. weitere Haltestellen entlang des Linienwegs neue Linie zwischen Tessin und Laage (bspw. K22 Höhe Abzweig Prangendorf)

In Zusammenhang mit den Überplanungen der Regionalbuslinien ergeben sich zudem Anforderungen zur Neueinrichtung/ Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Rostock. Im Einzelnen betrifft dies:

- Einrichtung neue Haltestelle Deutsche-Med-Platz oder Schröderplatz (stadtauswärts)
- KTC, Höhe Grünes Tor (neu)
- Am Kabutzenhof (neu (optional))
- Holbeinplatz (Ausbau)
- Busbucht HST Reutershagen/ B105 (Ausbau)
- HST Thierfelder Str./ Platz der Jugend/ Parkstraße (Verbesserung der Umsteigesituation)
- Beibehaltung der Haltestelle Neubrandenburger Straße; Neueinrichtung einer Haltestelle südlich des Bahnübergangs
- Bedienung des Haltestellenpaares Gedser Str./ Osloer Str. im Stadtgebiet Rostock

Weiterführend sind zur **Förderung eines verknüpfenden Mobilitätsangebotes** und einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zentrale Haltestellen sowie Haltestellen, die an SPNV-Halten gelegen sind, als **Verknüpfungspunkte** auszubauen (siehe hierzu Kapitel 5.7).

Des Weiteren sind die beschriebenen Infrastrukturmaßnahmen aus dem „Leitfaden Barrierefreier Verkehrsräume – Design für alle“ sowie dem „Haltestellenkonzept für barrierefreie Bushaltestellen“ (aktuell noch in der Fortschreibung) zu berücksichti-

gen und umsetzen. Darüber hinaus sind hinsichtlich der Haltestellenausstattung Aspekte des Service und der Sicherheit mit zu berücksichtigen. Hierzu können bspw. Begrünung von Fahrgastunterständen (analog zu Haltestellen im Stadtgebiet Rostock), Kälte- und Wärmeschutz in Form von Fahrgastunterständen sowie ein qualitativer Ausbau der Haltestellen im Außenbereich zählen (siehe auch Kapitel 5.6). Mitzuberücksichtigen sind außerdem Lademöglichkeiten für elektrisch angetriebene bzw. elektrisch unterstützte Fahrzeuge.

Pflege Haltestellenkataster

Aktuell wird mit der Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes für den Landkreis Rostock ebenso das Haltestellenkataster neu aufgestellt und aktualisiert. Aufgrund der Tatsache, dass das Haltestellenkataster auch in Zukunft als planerische Basis für eine sachgerechte Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur/ Haltestelleninfrastruktur anzusehen ist, ist dieses kontinuierlich zu aktualisieren. Veränderungen der Haltestellen sind durch die Baulastträger an den Landkreis zu übermitteln, damit die Informationen in das Haltestellenkataster zeitnah eingepflegt werden können.

5.4 Handlungsfeld ÖPNV-Beschleunigung

Die Beschleunigung des ÖPNV ist eine wichtige Möglichkeit, um den ÖPNV regional und lokal zu stärken. Dies erfolgt z.B. durch die Reduzierung von Störungen im Fahrtenverlauf der einzelnen Linien respektive der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und der Zuverlässigkeit im Fahrplan. Möglich Ansätze zur ÖPNV-Beschleunigung und deren Umsetzung sollen im Landkreis Rostock, insbesondere in Bereichen mit erhöhten Behinderungszeiten/ Störfällen geprüft werden:

- **Sichere Befahrbarkeit von Stadtgebieten/** Innenstadtbereichen und Berücksichtigung von Bus-Bus-Begegnungen im Straßenraum (z. B. in Güstrow oder Bad Doberan)
- **ÖPNV-Bevorrechtigung an Knotenpunkten** auf wichtigen Achsen und Verbindungen sowie in Bereichen mit einem erhöhten Aufkommen an Fahrgastfahrten, z.B. durch die Ansteuerung der Lichtsignalanlagen (LSA). Damit einhergehend ist die Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA) mit ÖPNV-Bevorrechtigung zu prüfen.
- Prüfung **Einrichtung von Halteverböten**
- Berücksichtigung von **verkehrsbeschleunigten Bauformen von Haltestellen** (z.B. Kaphaltestellen) bei Neubau oder Umgestaltung
- **Berücksichtigung benötigter Flächen** bei Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten
 - Straßenquerschnitte für die Begegnungsfälle Bus/ Bus, insbesondere bei neuen Flächenentwicklungen
 - Haltestellenbereiche sowie Wendemöglichkeiten
 - Schleppkurvenradius in Kreuzungsbereichen

- Prüfung von Maßnahmen zur Entschleunigung anderer Verkehrsteilnehmer (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Einbahnstraßenregelungen)

Als weiterführende Möglichkeit der ÖPNV-Beschleunigung gilt in Anlehnung an die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) die Schaffung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV. Diese sind nur auf Verkehrsachsen mit einem erhöhten Linienbetrieb (mind. 20 Linienfahrzeuge pro Stunde) respektive für Agglomerationsräume mit stauanfälligen Straßenführungen (bspw. ein- und ausfallende Straßen im Stadtgebiet Rostock) vorgesehen. Die Ausgestaltung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen liegt beim jeweiligen Baulastträger (Städte/ Gemeinden oder dem Land Mecklenburg-Vorpommern).

5.5 Handlungsfeld Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation

Kommunikation

Zur Steigerung der Nutzungsrate des ÖPNV-Angebotes ist eine kundenorientierte und transparente Kommunikation der bestehenden Angebote umzusetzen. Eine entsprechende Kommunikationsstrategie mit Informationsauskunft und Bekanntgabe zu aktuellen Preisen, Vorteilen der ÖPNV-Nutzung sowie der Identitätsstiftung des ÖPNV-Angebotes für die Region soll Kunden dazu animieren, den ÖPNV öfter zu nutzen. Um eine möglichst breite Masse an potenziellen ÖPNV-Nutzenden anzusprechen, ist eine zielgruppenspezifische Kommunikation (z.B. Ansprache von Kindern, Jugendlichen, Eltern mit Kindern, Senioren und Seniorinnen) wichtig. Dies kann durch die Verwendung von unterschiedlichen Informationskanälen und Medienformaten erfolgen. Hauptaugenmerk sollte auf die einfache und unmissverständliche Informationsbereitstellung vor allem für Selten- und Neunutzende gelegt werden, um diese langfristig als ÖPNV-Kunden zu gewinnen.

Mögliche kundenorientierte Kommunikationswege in der Praxis sind z. B. der Aushang von verständlichen Fahrplänen, die Einrichtung von Auskunftsstellen für alle Verkehre inklusive Buchungsmöglichkeiten sowie Informationen an den Haltestellen und in den Fahrzeugen über mögliche Anschlüsse sowie ggf. Informationen zu Verspätungen. Die Informationsbereitstellung liegt in der Zuständigkeit aller regionaler Akteure, insbesondere des VVW.

Marketing

Die stetige Verbreitung und Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV sind essentiell, um potenzielle Fahrgäste zu gewinnen. Die bereits bestehenden Informationsplattformen (analog wie digital) sind weiterhin zu nutzen und auszubauen. Vor dem Hintergrund der Möglichkeiten der internetgestützten Informationsgewinnung ist im Hinblick auf die Barrierefreiheit im ÖPNV die Erstellung eines **interaktiven Liniennetzplanes** für den Landkreis Rostock von Bedeutung. Dieser sollte mit der

VVW-, der RSAG- und der rebus-Verbindungsankunft verknüpft sein, so dass Haltestellen als Start- und Zielpunkte einer Fahrt automatisch in die Fahrplanauskunft übernommen werden können.

Weitere Informationen insbesondere zur Förderung einer inter- bzw. multimodalen Mobilität, wie bspw. B+R-Plätze, P+R-Plätze, Car-Sharing-Plätze aber auch Informationen über Verkaufsstellen von Tickets sind sukzessive in den digitalen Plattformen zu integrieren.

Vertrieb

Aktuell können von den Kundinnen und Kunden die Fahrkarten entweder beim Fahrpersonal, in den Kundenzentren, an Fahrkartenautomaten oder online über die VVW-App erworben werden. Es ist ebenfalls möglich, an den genannten Verkaufsstellen bargeldlos ein Ticket zu erwerben.

Für die Schaffung eines möglichst engmaschigen Netzes an Verkehrs- und Informationsstellen, ist die Ausweitung und weiterführende räumliche Verteilung der Vertriebsstellen zu prüfen. Die Weiterentwicklung von Verkaufsstellen an zentralen Orten zu Mobilitätszentralen (wie teilweise schon umgesetzt) mit einem integrierten Vertriebs- und Informationsangebot gewinnen (trotz digitaler Angebote) dabei an Bedeutung. Daneben sollte die Weiterentwicklung bzw. Einführung weiterer vertrieblicher Möglichkeiten, wie bspw. die Ausweitung von Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen und an weiteren nachfragestraken Standorten als Teil einer einheitlichen Vertriebsarchitektur geprüft werden.

Fahrgastinformation

Um bestehende Fahrgäste als auch potenzielle Fahrgäste weiter für den ÖPNV zu gewinnen, ist eine kontinuierliche Verbreitung von Informationen notwendig. Insbesondere Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum lokalen und regionalen ÖPNV-Angebot. Eine entsprechende Bereitstellung an Fahrgastinformationen an diesen ist daher für eine attraktive und anwendungsfreundliche Nutzung des ÖPNV von Bedeutung. Grundsätzlich sollten die Haltestellen im Landkreis Rostock, insbesondere wichtige Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit weiteren Materialien der Fahrgastinformation, wie

- Liniennetzpläne der Region
- Informationen zum Rufbus-Angebot und deren Buchungsmodalitäten in der jeweiligen Teilregion des Landkreises
- Verbesserung der Lesbarkeit von Fahrplanaushängen an Haltestellen und Einführung einer Perlschnur-Darstellung mit Zeitangaben
- ggf. Umgebungspläne mit Angabe von Straßennamen, relevanten Zielen und Einrichtungen, ggf. Verkaufsstellen, dem Liniennetz und benachbarten Haltestellen sowie weiterführende Mobilitätsangebote an zentralen und höher frequentierten Haltestellen/ Verknüpfungspunkten.

Es ist zu prüfen, inwieweit eine Erweiterung der Kapazitäten für den Haltestellenaushang (Informationsvitrinen und Fahrplankästen) erforderlich ist.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation erfreuen sich die dynamischen Fahrgastinformationen (DFI-Anlagen) großer Beliebtheit, so dass es nahe liegt, ihren Betrieb weiter zu verbessern und ggf. auszuweiten.

- Das Angebot an Dynamischen Fahrgastinformationen ist zu verbessern und perspektivisch auszuweiten, vorrangig am Bahnhof Tessin sowie am ZOB Gnoien
- Ferner soll geprüft werden, ob weitere Haltestellen und Orte mit hoher Publikumsfrequenz außerhalb der Haltestellen mit DFI und ob bei Fahrzeug-Neuan-schaffungen die Busse mit Außenlautsprechern ausgestattet werden sollten.

Neben der Bereitstellung von Fahrgastinformationen an den Haltestellen ist die Bereitstellung von entsprechenden Informationen für mobile Endgeräte weiter auszubauen (für eine Echtzeit-Fahrgastinformation ist es hierbei notwendig, dass alle Fahrzeuge mit GPS-Sendern ausgestattet sind). Ebenso ist die Einbindung in die landesweite Fahrplanauskunft M-V für alle Produkte des öffentlichen Mobilitätsangebotes langfristig umzusetzen.

Vor dem Hintergrund einer vollständig barrierefreien Nutzung des ÖPNV ist ein barrierefreier Zugang zu den Infrastrukturen der Fahrgastinformation sicherzustellen (z. B. Anwendung des Zwei-Sinne-Prinzips, die Verwendung gut lesbarer Schriftgröße und Informationen über barrierefrei ausgestatteten Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten). Hierbei gilt es alle Teile der Wegekette zu berücksichtigen (siehe auch Barrierefreiheit im Kapitel 6 – Teil A).

Ferner sind hinsichtlich der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (auch von alternativen Mobilitätsangeboten) und der Förderung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens Informationen zu den jeweils vorhandenen Mobilitätsangeboten auszubauen. Mobilitätsplattformen bieten ein wichtiges Werkzeug zur Integration von alternativen Mobilitätsangeboten, um eine sinnvoll aufeinander ausgerichtete Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrssystemen den Kundinnen und Kunden anzubieten. Inhalte einer Mobilitätsplattform können neben den klassischen Angaben zum vorliegenden ÖPNV- und SPNV-Angebot Informationen hinsichtlich des Vorhandenseins von P+R- sowie B+R-Anlagen, Möglichkeiten eines Ticketerwerbs vor Ort (Verkaufsstellen) sowie zu weiteren Mobilitätsangeboten wie bspw. Sharingangeboten sein (siehe Kapitel 5.10). Für die Zusammenführung all dieser Informationen in einer verkehrsunternehmen-unabhängigen Mobilitätsplattform bedarf es entsprechende technische sowie kooperative Schnittstellen, die bspw. auf Ebene des Verkehrsverbundes (VVW) eingerichtet werden müssten.

5.6 Handlungsfeld Sicherheit und Service

Im Handlungsfeld Sicherheit und Service werden folgende Prüfaufträge vorgeschlagen:

Prüfauftrag: Gestaltung und Weiterentwicklung der Haltestellen unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten

Fahrgäste weisen ein hohes Sicherheitsbedürfnis auf. Besonders in den Abend- und Nachstunden ist das Sicherheitsgefühl eingeschränkt, wodurch Maßnahmen, die das subjektive Sicherheitsempfinden an den Haltestellen steigern, notwendig sind.

Neben der Wahl eines geeigneten und gut einsehbaren Haltestellenstandortes und der baulichen Ausführung steigern insbesondere weiterführende Ausstattungsmerkmale und Wartungsarbeiten wie

- ein gut einsehbarer Fahrgastunterstand
- eine ausreichende Haltestellenbeleuchtung sowie eine gute Beleuchtung des Haltestellenumfeldes
- gut für unterschiedliche Lichtverhältnisse (Tag/Nacht/neblige Witterung usw.) wahrnehmbare, farblich kontrastierende Markierung der Glasflächen von Fahrgastunterständen usw.
- keine durchgehenden Sitzbänke
- Verwendung vandalismusresistenter Sitzmöglichkeiten und Haltestellenverglasung
- entsprechende Fahrgastinformation zu Notrufnummern etc.
- schnelle Beseitigung von Vandalismusschäden sowie
- die Reinigung von Haltestellen

das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste. Weiterführend können die Einrichtung von Notrufsäulen oder die Verwendung von Videoüberwachungen zu einem besseren Sicherheitsgefühl an den Haltestellen beitragen.

Bestehende Haltestellen sowie ggf. zukünftig einzurichtende Haltestellen im Landkreis Rostock sollen in ihrer Ausstattung hinsichtlich von Sicherheitsaspekten überprüft und entsprechende beschriebene Maßnahmen bei der Haltestellengestaltung berücksichtigt werden. Das sich aktuell in der Fortschreibung befindende Haltestellenkonzept des Landkreises Rostock bietet hierfür eine gute Ermessensgrundlage.

Prüfauftrag: Serviceleistung „Halten auf Wunsch“ in den Abendstunden

Gerade in den dunklen Abendstunden stellt insbesondere das Zurücklegen des Fußweges von der Haltestelle zur Haustür ein Nutzungshemmnis im ÖPNV dar. Zur Steigerung des Nutzungskomforts und des Sicherheitsgefühls des Fahrgastes soll ein Angebot zum „Halten auf Wunsch“ ab 20 Uhr geprüft werden. Aufgrund eines geringeren Verkehrsaufkommens und einer geringeren Fahrgastzahl in der Schwachverkehrszeit besteht die Möglichkeit, auch zwischen den offiziellen Haltestellen weitere Halte einzulegen, ohne Verzögerungen im Betriebsablauf zu verursachen. Der zusätzliche Haltewunsch zwischen zwei regulären Haltestellen ist vom Fahrgast dem Fahrpersonal frühzeitig bekanntzugeben. Das Verkehrsunternehmen kann dabei die Anzahl von möglichen außerplanmäßigen Halten innerhalb eines Fahrtenverlaufs bzw. innerhalb der Strecke von zwei Haltestellen festlegen. Die Entscheidung über den zusätzlichen Hakt obliegt dem Fahrpersonal unter Einhaltung der Vorgaben der StVO sowie anderen geltenden Sicherheitsbestimmungen sowie den verkehrlichen Voraussetzungen.

5.7 Handlungsfeld intermodale Verknüpfung

Die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum spielt eine wichtige Aufgabe insbesondere vor dem Hintergrund zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge. Die Erreichbarkeit der Versorgungszentren als auch die Anbindung an die Grund- und Mittelzentren im Landkreis sowie an das Oberzentrum Rostock sind sicherzustellen. Da der ÖPNV diese Aufgabe nur bedingt erbringen kann, ist insbesondere für die Mobilität der ersten bzw. letzten Meile zur bzw. von der ÖPNV- bzw. SPNV-Haltestelle ein verknüpfendes Verkehrsangebot vorzuhalten. Die gemeinsame Verbesserung der ÖPNV-Angebote mit anderen Mobilitätsangeboten, insbesondere denen der Nahmobilität, dient nicht nur der Förderung des Umweltverbundes, sondern trägt auch zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung bei durch die verkehrsmittelübergreifenden Nutzungsangebote. Die Anforderungen an die Einrichtung einer nachhaltigen Mobilitätssystems, vor allem auch im ländlichen Raum, haben sich sowohl auf Bundes-, Länder- als auch auf kommunaler Ebene verstärkt und die Voraussetzungen zur Einführung entsprechender Systeme wurden verbessert (bspw. Förderprogramme zu intermodalen Mobilitätskonzepten wie Sharingangeboten etc.). Maßnahmen zur Förderung des inter- und multimodalen Mobilitätsangebotes zielen auf eine bewusste Verkehrsmittelwahl eines jeden Einzelnen ab, respektive den schonenden Verbrauch von Ressourcen, geringeren Flächenbeanspruchungen sowie die effiziente Nutzung vorhandener Infrastrukturen.

Maßnahme: Aufgabenträgerseitige Unterstützung zur Schaffung von verknüpfenden/ intermodalen Mobilitätsangeboten an den definierten Verknüpfungspunkten

Der Landkreis Rostock ist durch eine differenzierte Raumstruktur und damit einhergehend mit unterschiedlichen, heterogenen Mobilitätsstrukturen geprägt. Für eine zukünftige Gewährleistung der flächendeckenden Versorgung mit Nahverkehrsangeboten, eignet sich der Ansatz von Mobilstationen, um ein integriertes Verkehrssystem zu etablieren.

Vor diesem Hintergrund sollen an den definierten Verknüpfungspunkten (gemäß der Netzhierarchie Kapitel 3.2) **Schnittstellen/ Mobilstationen für mehrere Verkehrssysteme** geschaffen werden. Grundlegende Ausstattungsmerkmale einer Mobilstation sind die Verknüpfung von mindestens zwei Verkehrsmitteln (vorzugsweise in Kombination des ÖPNV), ein einheitliches Design als Wiedererkennungsmerkmal, Pkw- und Fahrradabstellanlagen sowie Witterungsschutz. Aufgrund von unterschiedlich räumlichen Kontexten und Nutzungspotenzialen bietet sich jedoch die Umsetzung eines **hierarchisierten Systems (modulares Baukastensystem)** an.

Tabelle 37: Kategorie Mobilstation in Anlehnung an Handbuch Mobilstationen NRW

	Stationstyp	Verkehrsangebote	Sonstige Ausstattung
S	Mindestens 2 Verkehrsmittel,	<ul style="list-style-type: none"> Kfz-Abstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Einheitliches Design

	wenig sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Witterungsschutz • Notruf-/Informationssprechstelle
M	Mindestens 3 Verkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Abstellanlagen • Fahrradabstellanlagen • Schienengebundener Personennahverkehr • Car-Sharing-Station • Fahrradverleih 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Notruf-/Informationssprechstelle • Sitzgelegenheit • W-Lan-Punkt • Kiosk/ Ankermieter • Verkaufsautomat
L	Mehr als 3 Verkehrsmittel, umfassende, sonstige Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Abstellanlagen • Fahrradabstellanlagen • Schienengebundener Personennahverkehr • Car-Sharing-Station • Fahrradverleih • Taxi 	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Design • Witterungsschutz • Notruf-/Informationssprechstelle • Sitzgelegenheit • W-Lan-Punkt • Kiosk/ Ankermieter • Verkaufsautomat • Servicepunkt • Aufenthaltsraum • Öffentliche WC-Anlage • Ladestationen Pkw/ E-Bike
Lagebezogene Add-Ons		Lastenfahrrad, sichere Fahrradboxen, Gepäckschließfächer, Fernbus-Halt, digitale Anzeige zur CO ₂ -Einsparung, Startpunkt Mitfahrbörse, Infotafel Stadtplan	

Neben der Grundausstattung (Stationstyp „S“) eines Verknüpfungspunktes ist die weiterführende infrastrukturelle Ausstattung je nach räumlichem Kontext respektive den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenzialen und der Flächenverfügbarkeit vorzunehmen. Dabei können einzelne Ausstattungselemente variable an den jeweiligen Standort und den entsprechenden bestehenden Rahmenbedingungen modular ergänzt oder ggf. auch weggelassen werden. Bei der Gestaltung sollten zudem die städtebauliche Integration, die Aufenthaltsqualität und ein einheitliches, wiedererkennbares Design sowie Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.

Um Mobilstationen nicht als eigenständiges Angebot zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum zu etablieren, können diese zusätzlich in Kombi-

nation mit dezentralen Versorgungseinheiten (z. B. medizinischen Versorgungszentren) angedacht werden. Dies würde z.B. Handlungsempfehlungen der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ mit Zielen der zukünftigen Gestaltung von Mobilitätsangeboten im Landkreis Rostock kombinieren. So weist die Enquete-Kommission beispielhaft auf die Entwicklung von geeigneten Mobilitätskonzepten hin, die eine zumutbare Erreichbarkeit zu relevanten Angeboten der Gesundheits- und Pflegeversorgung im ländlichen Raum gewährleisten (vgl. Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2016: 151).

In Anbetracht der angeführten und zu berücksichtigen Punkte hinsichtlich der Standortwahl und der Ausstattungselemente werden für den Landkreis Rostock insbesondere Haltepunkte des SPNV sowie Haltepunkte von Regionalbuslinien entlang der im Kapitel 3.2 definierten Achsen und Verbindungen für die Einrichtung von Mobilstationen vorgeschlagen. Ebenso können größere Haltestellen des lokalen Verkehrs (z. B. ZOB) als solche fungieren. Im konkreten wird für den Landkreis der Ausbau folgender Haltepunkte vorgeschlagen:

- Bad Doberan, Bahnhof
- Bützow, Bahnhof (bereits umgesetzt)
- Elmenhorst, Ortsmitte
- Güstrow, ZOB
- Hinrichshagen
- Kavelstorf, S-Bahn-Halt
- Krakow am See, ehemaliger Bahnhof
- Kröpelin, Bahnhof (bereits umgesetzt)
- Kühlungsborn, West
- Laage, S-Bahn-Halt/ Bahnhof
- Langhagen, Bahnhof
- Neubukow, Bahnhof
- Satow, Post
- Schwaan, Bahnhof (bereits umgesetzt)
- Teterow, Bahnhof

Weiterführend ist die Etablierung von Mobilstationen an den Standorten Tessin, Bahnhof sowie Gnoien, ZOB zu prüfen.

Zur erfolgreichen Etablierung eines entsprechenden intermodalen Mobilitätsangebotes vor Ort sollten folgende Akteure in die Planung und Umsetzung integriert werden: Landkreis und Stadt Rostock, Gemeinden des Landkreises Rostock, Mobilitätsanbieter vor Ort (bspw. rebus oder VVW), örtliche Stromversorger sowie Anbieter von Sharingangeboten (Car- sowie Bikesharing).

Weiterführend sind folgende Maßnahmen und Prüfaufträge für das Handlungsfeld intermodale Verknüpfung vorgesehen:

- **Ausweitung von Informationen** zur Förderung und **Nutzung von inter- und multimodaler Mobilität** (z.B. über App-basierte Angebote oder Informationsstelen an den entsprechenden infrastrukturellen Einrichtungen)
- **Prüfauftrag: Schaffung von sicheren Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten** (gemäß Netzhierarchie Kapitel 3.2) sowie an **zentralen Orten** entlang des touristischen Radwegenetzes (siehe Kapitel 5.2.9)
- **Prüfung Einsatz von Fahrradbussen** auf touristisch geprägten Wegerouten (siehe Kapitel 5.2.9)
- **Prüfung tarifliche Integration** von Tarifen intermodaler Mobilitätsangeboten (siehe Kapitel 5.1.2)

5.8 Handlungsfeld Umwelt

Im Handlungsfeld Umwelt werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

Marktanteile des ÖPNV ausbauen

- Der ÖPNV muss seine Marktanteile am gesamten Verkehrsmarkt zulasten des MIV ausbauen, damit die generellen Ziele zum Klimaschutz erreicht und die Grenz- und Richtwerte zum Gesundheits- und Umweltschutz eingehalten werden können.
- Diese Zielsetzung kann nur durch die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV erreicht werden, was die konsequente Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes nach sich ziehen muss. Bedeutsam ist, dass die Herausforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes ein gewichtiges Argument für die Förderung und den Ausbau des ÖPNV sind.

Weiterentwicklung des Fuhrparks entsprechend dem aktuellen Stand der Technik

- Der ÖPNV muss sich in Zukunft verstärkt so entwickeln, dass die von ihm ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen verringert werden. Dies betrifft vor allem die von den Fahrzeugen des ÖPNV ausgehenden Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen.
- Die technische Entwicklung von alternativen Antrieben und ihre Bewährung in der Praxis muss daher fortlaufend verfolgt werden. Neue Antriebstechnologien sollen zum Einsatz kommen, sobald sie wirtschaftlich tragfähig und betrieblich hinreichend zuverlässig sind. Fallweise kann die Akquisition von Forschungsmitteln und das Durchführen von Pilotprojekten angestrebt werden.

- Dies bedeutet insbesondere die Einhaltung der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 sowie die Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte bei Neufahrzeugen sowie die Einhaltung der Beschaffungsquoten gemäß der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) (vgl. Teil A. Kapitel 7.2.2)

Maßnahmen

- Neufahrzeuge haben grundsätzlich der zum Zulassungszeitpunkt gültigen aktuellsten Euro-Norm zu entsprechen. Für alle weiteren Fahrzeuge gilt die Einhaltung der Euro 6-Norm.
- Einhaltung des Partikel-Grenzwertes von 0,02 g/kWh im ESC-Prüfzyklus.
- Fahrgeräusch maximal 80 dB(A) gemäß DIN ISO 362 und DIN ISO 5130.
- Einsatz von Wasserstoffantriebstechnologie für gesamten Fuhrpark (sukzessiver Einsatz von Fahrzeugen im Landkreis); in der Überbrückungszeit ist ein Hybridmodell anzustreben, wo Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb insbesondere auf starkfrequentierten Streckenabschnitten (überwiegend im Stadt-Umland-Bereich sowie im Stadtverkehr) eingesetzt werden, wohingegen im restlichen Landkreisgebiet Dieselfahrzeuge mit entsprechender Einhaltung der aktuell gültigen Euro-Norm zum Einsatz kommen
- Eine Verbesserung der Emissionsbilanz im Busverkehr bezogen auf die Fahrgastzahlen: Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und somit eine Steigerung der Fahrgastzahlen für eine spürbare Senkung der Lärm- und Schadstoffemissionen bezogen auf die beförderten Fahrgäste.
- Schulung des kompletten Fahrpersonals für ein emissionsarmes Fahrverhalten
- Jährliche Überwachung der Zielerreichung

5.9 Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle

Die Maßnahmenkonzeption im Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle wird nachfolgend beschrieben. Darüber hinaus werden Prüfaufträge für die Weiterentwicklung der Qualitätsstandards und der Qualitätskontrolle formuliert. Diese Untersuchungsansätze sollen im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans konkreter bearbeitet und mit den betroffenen Planungsbeteiligten im Detail abgestimmt werden.

Für die nachfolgenden Zielsetzungen des Anforderungsprofils für das Handlungsfeld Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle wird die Umsetzung im Maßnahmenkonzept dargestellt.

- konsequente Anwendung der **Qualitätsstandards zur Fahrzeugausstattung** sowie Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltqualitäten im ÖPNV (zum Beispiel Senkung der CO₂-Emissionen bei Fahrzeugen).

- permanente Überprüfung **der Einhaltung der Qualitätsstandards** im ÖPNV mittels Qualitätskontrollen, Qualitätsmessungen und/ oder Zufriedenheitsbefragungen.
- **kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes** in Kooperation mit den Planungspartnern und Entwicklung von weiteren Maßnahmen zur Optimierung unter Berücksichtigung des verkehrlichen Nutzens, der umweltpolitischen Zielsetzungen sowie der wirtschaftlichen Gesamtwirkung.

Tabelle 38: Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV

Überprüfung der Einhaltung der Qualitätsstandards im ÖPNV, ggf. Weiterentwicklung der Anforderungen
<ul style="list-style-type: none"> • Die im Nahverkehrsplan (hier insbesondere im Anforderungsprofil) formulierten Standards und Anforderungen an die Qualität im ÖPNV werden regelmäßig hinsichtlich der Einhaltung und Umsetzung überprüft. Ferner wird die Akzeptanz durch die Fahrgäste untersucht. Auf Grundlage dieser Überprüfungen werden ggf. Änderungen der Anforderungen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten erarbeitet.
Kontinuierliche Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs
<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige, standardisierte Aufnahme der Fahrgastnachfrage zur Überprüfung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Qualität • Evaluation des ÖPNV-Angebotes anhand eines umfassenden Bewertungskatalogs, zum Beispiel <ul style="list-style-type: none"> ○ mit einer turnusmäßigen Untersuchung der Akzeptanz des ÖPNV-Angebots bei Fahrgästen, ○ mit Betrachtung der Auswirkungen bei der Einrichtung zusätzlicher Fahrten oder dem Einsatz größerer Fahrzeuge auf die Wirtschaftlichkeit der Linie insgesamt (ggf. auch auf weitere Linien bei Umlaufverbänden der eingesetzten Fahrzeuge) oder ○ die Prüfung der Auswirkungen auf die Verständlichkeit und Systematisierung eines vertakteten Fahrtenangebotes (inklusive der Verknüpfungsmöglichkeiten).

Zu berücksichtigen gilt, dass für eine Ausweitung des Qualitätsmanagements und damit verbunden der Sicherstellung einer kontinuierlichen Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Angebotes die entsprechenden betrieblichen und organisatorischen Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Auch der damit einhergehende personelle Mehraufwand im Bereich der Verwaltung der Verkehrsunternehmen sind nicht zu vernachlässigen.

Weiterführend ist insbesondere im Bereich des Stadt-Umland-Verkehrs ein stetiger Austausch und Monitoring zwischen der Hansestadt Rostock und dem Landkreis

Rostock bzw. zwischen den vor Ort agierenden Verkehrsunternehmen RSAG und rebus GmbH anzustreben.

5.10 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Seite | 200

Unter Mobilitätsmanagement wird ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hin zu einer nachhaltigeren Mobilität verstanden. Der Fokus liegt hierbei, anders als bei der klassischen Verkehrsplanung, auf die Nachfrage und den Bedürfnissen der Menschen. Mobilitätsmanagement ist zielgruppenspezifisch und oft standortbezogen ausgelegt und adressiert sich direkt an die „verkehrserzeugenden Einrichtungen“, wie z.B. Unternehmen, Verwaltungen, Schulen. Es erfordert die Zusammenarbeit verschiedener Akteure und arbeitet integriert mit Maßnahmen aus den Bereichen Information, Service, Öffentlichkeitsarbeit sowie Infrastruktur und Verkehrsangebot.

Tabelle 39: Maßnahmen Mobilitätsmanagement

Kategorie	Standards
allgemein	<ul style="list-style-type: none"> Es gibt eine zuständige Stelle, die das Mobilitätsmanagement für verschiedene Zielgruppen koordiniert (→ Einrichtung Koordinationsstelle beim Verkehrsverbund VVW).
MM für Unternehmen und Verwaltungen	<ul style="list-style-type: none"> Ein Netzwerk von Unternehmen, VVW und weiteren Akteuren zum Thema „Unternehmen und Mobilität“ wird etabliert. Alle im Kreis sich ansiedelnden Unternehmen werden über das Angebot eines Mobilitätsmanagements informiert. Alle Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zugreifen.
MM für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> Zwischen den Schulen und der rebus GmbH findet eine frühzeitige Abstimmung des ÖPNV-Angebots zu Beginn des neuen Schuljahres statt. Ein Netzwerk zwischen Schulen, Aufgabenträgern, VVW und weiteren Akteuren zum Thema „Schule und Mobilität“ wird etabliert. alle öffentlichen Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen optional: Auch private Schulen im Kreis können auf das Angebot des Mobilitätsmanagements zurückgreifen

Kategorie	Standards
MM für Neubürger	<ul style="list-style-type: none"> • Neubürger werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert. • Zusammenarbeit mit dem VVW und weiteren Akteuren. • optional: NeubürgerInnen erhalten ein kostenloses Monatsticket.
MM für Touristen	<ul style="list-style-type: none"> • Touristen werden über das vorhandene Mobilitätsangebot informiert • begleitendes Marketing von verknüpfenden Mobilitätsangeboten unter Zusammenarbeit mit dem VVW und weiteren Akteuren • optional: ggf. Integration von ÖPNV-Angeboten in Kurgästekarte (siehe Kapitel 5.2.9) • optional: gesonderte ÖPNV- bzw. verknüpfende Mobilitätsangebote zu Großveranstaltungen bzw. in der Hauptsaison (z. B. zur HanseSail aus dem Stadt-Umland-Bereich)

Alternative Angebotsformen

Die Integration alternativer Mobilitätsangebote ergänzen den klassischen sowie flexiblen ÖPNV und unterstützen ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten und gleichzeitig den Umweltverbund. Besonders für den ländlichen Raum können alternative Angebotsformen die Mobilität sicherstellen und auf den regionalen öffentlichen Verkehr verknüpfen. Zudem werden durch eine gezielte Förderung und koordinierte Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote positive Effekte hinsichtlich der Reduzierung von MIV-Fahrten durch die Verlagerung dieser auf öffentliche oder gemeinschaftlicher Mobilitätsangeboten erwartet.

Mögliche alternative Angebotsformen können u.a. sein

- Bürgerbusse oder On-Demand-Verkehre (z. B. „rubi“-Angebot im Landkreis Rostock)
- Sharingangebote (Carsharing, Bikesharing, E-Roller)
- Mitfahrbörsen/ Pendelnde-Netzwerke
- Ehrenamtliche Ansätze zu alternativen Mobilitätsangeboten

Der Landkreis Rostock unterstützt die Umsetzung und Ausweitung von entsprechenden Mobilitätsangeboten sowie die Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote untereinander (siehe Kapitel 5.7). Eine frühzeitige Beteiligung aller Akteure sowie die Findung einer passenden Organisationsstruktur sind essentiell, um die Einführung, aber auch die Wartung und Weiterentwicklung der Angebote zielführend umzusetzen.

5.11 Handlungsfeld Fahrpersonal

Zur attraktiven Gestaltung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal im Linienverkehr sind folgende Maßnahmen geeignet:

- Einrichtung von sanitären Anlagen (Toiletten) an den dauerhaft vorgesehenen Endhaltestellen
- Dienstbildung mit einem überschaubaren Anteil geteilter Dienste
- Planbarkeit der Arbeitsschichten und Freizeit über einen längeren Zeitraum
- Anpassung der Fahrzeiten an das tatsächliche Verkehrsgeschehen im Tagesablauf (contra Taktfahrplan)
- Sicherheitsgefühl durch ständige Erreichbarkeit einer Betriebsleitung auch zu Abend- und Nachtstunden
- Einhaltung der Tarifbindung
- Schulung zu Konfliktbewältigung

5.12 Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der linienbezogenen Maßnahmen (Handlungsfeld Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot) steht i.d.R. in Zusammenhang mit der Neuvergabe von Linienkonzessionen/Linienbündeln. Sofern vergaberechtlich eine Ausweitung des Angebots möglich ist, können einzelnen Maßnahmen auch innerhalb der Konzessionslaufzeit einer Linie umgesetzt werden. Bei eigenwirtschaftlich konzessionierten Linien soll bei längerfristig konzessionierten Genehmigungen eine Abstimmung der Maßnahmen zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde geklärt werden.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen kann entsprechend der beschriebenen Stufen eine schrittweise Umsetzung erfolgen.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen sollen immer auch entsprechende Bekanntmachungen und Marketingaktionen einhergehen, um die (potenziellen) Kunden über die neuen/veränderten Angebote zu informieren. Von Bedeutung ist hierbei, dass eine voreilige Bewertung einer Maßnahme zu Fehleinschätzungen führen kann, daher sollte mindestens eine Laufzeit von drei Jahren für eine Evaluation angesetzt werden (Angebote müssen sich erst verstetigen).

Grundsätzlich erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Planungsbeteiligten (z.B. Städte und Gemeinden, DB Regio Nordost, Mecklenburgischen Bäderbahn Molln, benachbarten Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulast- und Schulträgern, Interessensvertretern wie den Behindertenverbänden etc.) sowie dem Landkreis Rostock als zuständiger ÖPNV-Aufgabenträger.

6 Wirkung und Bewertung

6.1 Allgemeine Bewertung der Maßnahmen

Mit der etwaigen Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wird für den Landkreis Rostock ein ÖPNV-Angebot aufgebaut, was im Sinne der im Kapitel 3.2 dargestellten Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes ein tagesdurchgängiges ÖPNV-Angebot auf den wichtigsten Relationen etabliert, ergänzend zu dem heute schon guten Angebot im SPNV. Ergänzt wird dieses Angebot mit Rückgratfunktion bspw. durch das nachfrageorientierte Angebot „rubi“ im Zulauf auf die ÖPNV-Verknüpfungspunkte, an denen der Übergang bzw. Umstieg zu den erstgenannten Angeboten erfolgen kann. Über diese Angebotsformen können auch die Bereiche von höherwertigen SPNV- und ÖPNV-Angeboten profitieren, die abseits der aufgezeigten Achsen liegen.

Auf Grundlage des sich hieraus ableitbaren Bedienungsangebotes sollten in den kommenden Jahren Linien und Verbindungen im Takt weiter ausgebaut werden, um sukzessive ein ÖPNV-Angebot als Alternative zum MIV aufzubauen. Vor dem Hintergrund das Veränderungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich prinzipiell als langwierig und veränderungsresistent bezeichnet werden können, ist darauf hinzuweisen, dass der mit dem Nahverkehrsplan angestoßene Prozess von langer Dauer sein und das bei der Umsetzung ein langer Atem gefordert sein wird. Die Veränderungen müssen sukzessive erfolgen, eine Nachsteuerung wird erforderlich sein und verschiedene Maßnahmen werden nicht sofort erfolgreich sein. In diesem Sinne ist auf die besondere Bedeutung von Marketing und kontinuierlicher Berichterstattung über veränderte ÖPNV-Angebote hinzuweisen, die parallel zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgen muss.

6.2 Finanzielle Wirkung

Betriebskosten

Auf Basis von Kennwerten (u. a. laufleistungsabhängige Kosten, zeitabhängiger Kosten, Fahrzeugfixkosten, sonstige Fixkosten) wird ein Kostensatz von 3 EUR je Fahrplankilometer im festbedienten Linienverkehr zugrunde gelegt. Für bedarfsgesteuerte Verkehre wird ein durchschnittlicher Kostensatz zzgl. eines Grundpreises pro Anfahrt angesetzt.

Die gutachterlich ermittelten Kostensätze beziehen sich auf sämtliche Kosten im Rahmen der Leistungserbringung durch die Verkehrsunternehmen (Fahrzeugkosten, fahrleistungs- sowie fahrzeitabhängige Kosten und anteilig Overheadkosten). Es handelt sich um durchschnittliche Kostensätze (Mischkosten), die je nach Maßnahme höher (zusätzlicher Fahrzeug- und Personalbedarf) oder auch geringer ausfallen können. Nicht berücksichtigt sind eventuelle Mehr- oder Mindereinnahmen durch Fahrgelderlöse sowie Kosten für etwaige infrastrukturellen Maßnahmen. In Summe ergeben sich damit folgende finanziellen Wirkungen:

Annahme für die Errechnung der Verkehrsleistung sind 255 Arbeitstage, 50 Samstage sowie 60 Sonn- und Feiertage.

Tabelle 40: Zusammenfassung der betrieblichen Mehrleistungen und Mehrkosten für den Landkreis Rostock

Maßnahme	Abschätzung Leistungsveränderungen 2022 mit NVP- Maßnahmen [Fahrplankilometer/ Jahr]	Finanzwirksamkeit [Euro/Jahr]
Linie 102	130.500 km	391.500 €
Linie 104 (VAR 1)	436.500 km	1.309.500 €
Linie 109	1.500 km	4.500 €
Linie 112a	153.500 km	460.500 €
Linie 112b	33.000 km	99.000 €
Linie 113	330.000 km	990.000 €
Linie 117 (neu)	158.000 km	474.000 €
Linie 118	44.500 km	133.500 €
Linie 119	34.000 km	102.000 €
Linie 120	-50.000 km	-150.000 €
Linie 121	284.500 km	853.500 €
Linie 122	121.500 km	364.500 €
Linie 123	-22.500 km	-67.500 €
Linie 124	45.500 km	136.500 €
Linie 125	43.500 km	130.500 €
Linie 128	38.000 km	114.000 €
Linie 135	223.500 km	670.500 €
Linie 220	108.500 km	325.500 €
Linie 225	64.500 km	193.500 €
Linie 230	150.500 km	451.500 €
Gesamt	2.329.000 km	6.987.000 €

Weiterführend sind Änderungen bzw. eine Neugestaltung in der Schülerbeförderung auf den nachfolgenden Linien vorzunehmen, um wegfallende Verbindungen im Rahmen der Maßnahmenkonzeption zu kompensieren:

Linie 130: Bargeshagen/ Rethwisch– Börgerende	ca. +14.500 km
Linie 132: Wendorf – Dummerstorf - Sanitz	ca. + 51.500 km
Linie 133 (neu): Groß Bölkow, Hohen Luckow, Ziesendorf	ca. + 90.500 km
Linie 140: Sanitz – Broderstorf – Graal-Müritz	ca. + 14.500 km

Seite | 205

ca. + 171.000 km

Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verkehrswende und unter Voraussetzung zur Umsetzung des verbesserten Angebotes, wird grundsätzlich eine Zunahme der Fahrgäste erwartet. Unterstützt durch Marketingaktionen – auch zu Hygienestandards im ÖPNV – können potenzielle Kundinnen und Kunden angesprochen werden bzw. sich Neu- und Bestandskundinnen und -kunden für eine größere Anzahl der täglichen Wege für den ÖPNV entscheiden. Hierdurch kann eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split in den nächsten Jahren erzielt werden. In Verbindung mit der Steigerung der Fahrgastnachfrage stehen steigende Einnahmen. Aussagen und Abschätzungen hierzu können nicht konkret getroffen werden.

Weitere Kosten

Für die weiteren Maßnahmen und Prüfaufträge außerhalb des Handlungsfeldes Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot sind zusätzliche **Planungs-, Verwaltungs-, Personal-, Marketing- sowie Infrastrukturkosten** zur Umsetzung des Nahverkehrsplans notwendig. Hierzu zählen Ausgaben für tarifliche Maßnahmen genauso wie Aufwendungen für Werbematerial und Fahrgastinformationen. Auch für die Umstellung der Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe und die Schaffung von Barrierefreiheit sind weitere Kostensteigerungen anzunehmen.

In der Angebotskonzeption ist u.a. der Ausbau und die Neueinrichtung von Haltestellen sowie die Erfüllung technischer Standards und Umrüstung auf alternative Antriebe in der Fahrzeugflotte vorgesehen, die im weiteren Verlauf projektiert und finanziert werden.

Haltestellen und Haltestellenausstattung

Im Rahmen von Neuerschließungen, Umbauprojekte sowie vor dem Hintergrund der Ausweitung des Rufbusangebotes „rubi“ und weiterer Maßnahmen sollen neue Haltestellepositionen geprüft und ausgebaut werden, die von den Baulastträgern projektiert und finanziert werden müssen. Grundlegend wird für die Einrichtung neuer Haltestellen ein pauschaler Kostensatz von rund 30.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kosten können jedoch erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden.

Auch für den barrierefreien Ausbau von bestehenden Haltestellen wird ein pauschaler Kostensatz von rund 30.000 EUR pro Halteposition angenommen, konkrete Kos-

ten können auch hier erst nach einer Detailplanung der Haltestellen beziffert werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen ist dabei förderfähig. Selbiges gilt für den Ausbau von Haltestellen als intermodale Verknüpfungspunkte.

Fahrzeuge

Für die Erfüllung der Ausstattungsstandards müssen die Verkehrsunternehmen entsprechend den **Anforderungen Fahrzeuge** beschaffen. Der Austausch von Fahrzeugen ist jedoch selbstverständlich im Geschäftsbetrieb der Verkehrsunternehmen, um den Kunden Komfort, Sicherheit und Qualität bieten zu können.

Im Zuge der Umsetzung von Umweltzielen soll auch die Antriebstechnologie der Busse schadstofffrei bzw. schadstoffarm sein. Mit der Umstellung der Busflotte im Landkreis Rostock sind deutlich höhere Fahrzeugbeschaffungskosten verbunden. Die bei den Verkehrsunternehmen entstehenden höheren Kosten werden bei Angeboten auf ausgeschriebene Verkehrsleistungen entsprechend eingepreist, womit auf den Aufgabenträger entsprechend höhere Kosten zukommen.