



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

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan
Teil B
Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

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

**Gemeinsamer Nahverkehrsplan
Teil B Hanse- und Universitätsstadt Rostock**

ENTWURF für Beschlussfassung Bürgerschaft

Auftraggeber:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Amt für Mobilität
Holbeinplatz 14
18069 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 8
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
info@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Kassel, 13. Dezember 2023

Inhalt:

1	Bestandsanalyse	1
1.1	Raumstrukturanalyse	1
1.1.1	Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen	1
1.1.2	Einwohnerverteilung und Einwohnerstruktur.....	2
1.1.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen	6
1.1.4	Universitäts-, Weiterbildungs- und Schulstandorte	9
1.1.5	Tourismus.....	13
1.1.6	Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV	16
1.2	Analyse ÖV-Angebot und -Infrastruktur	20
1.2.1	Zuständigkeiten/ Aufgabenträgerschaft	20
1.2.2	Schienerpersonennahverkehr.....	20
1.2.3	ÖPNV	22
1.2.4	Fährverkehr	57
1.3	Mobilität und Fahrgastnachfrage	58
1.3.1	Mobilitätsverhalten der Rostocker Bevölkerung (SrV-Erhebung).....	58
1.3.2	Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet (Verkehrsmodell)	63
1.3.3	Fahrgastnachfrage	67
1.3.4	Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage und der Leistungsparameter 2003 – 2018	73
1.4	Rückblick Nahverkehrsplan 2005	78
1.4.1	Umsetzung des „Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock 2005“	78
1.4.2	Veränderungen im Verkehrsangebot und der ÖPNV-Infrastruktur.....	86
1.4.3	Maßnahmen in den Bereichen Fahrgastinformation, Service und Tarif	91
1.4.4	Erfolgsbilanz und Zielerfüllung der Umsetzung „Mobil 2016“	93
2	Anforderungsprofil – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards	96
2.1	Ziele und Grundsätze	96
2.1.1	Ziele der Qualitätsstandards.....	96
2.1.2	Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung	97
2.1.3	Qualitätsvorgaben an die Ausgestaltung des ÖPNV.....	98
2.1.4	Qualitätsanforderungen im Überblick.....	99

2.2	Netzhierarchie	100
2.3	Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards	101
2.3.1	Methodik.....	101
2.3.2	Verkehrsgebiete.....	101
2.3.3	Anforderungen an die Erschließungsqualität	106
2.3.4	Verkehrszeiten	107
2.3.5	Anforderungen an die Bedienungsqualität	109
2.3.6	Anforderungen an die Verbindungsqualität	112
2.4	Merkmale der Beförderungsqualität	114
2.4.1	Anforderungen an die Einhaltung des Fahrplans/ Pünktlichkeit	114
2.4.2	Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad	115
2.4.3	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.....	116
2.4.4	Anforderungen zur Ausstattung von Haltestellen	121
2.4.5	Anforderungen an die Fahrgastinformation	123
2.4.6	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	127
2.4.7	Anforderungen an das Personal	130
2.4.8	Tarif und Vertrieb.....	132
2.4.9	Kundenservice	134
2.4.10	Sicherheit der Fahrgäste	135
2.4.11	Sauberkeit und Wartung der Infrastruktureinrichtungen	136
2.5	Soziale Verpflichtungen	137
2.5.1	Tarifbindung.....	137
2.5.2	Interessenvertretung der Mitarbeiter	138
2.6	Umweltstandards	138
2.7	Serviceleistungen.....	139
2.7.1	Kontaktmöglichkeiten	139
2.7.2	ÖPNV-Schule für Kita- und Grundschul-Kinder	139
2.7.3	Bustraining	140
2.8	Qualitätsmanagement	140
2.8.1	Kundenzufriedenheit – Indikator der Qualitätserfüllung	140
2.8.2	Qualitätsfestlegung / -kriterien	141
2.8.3	Qualitätskontrolle und -messung.....	144
2.8.4	Qualitätssicherung/ -steuerung	148

3	Stärken-Schwächen-Analyse.....	153
3.1	Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität	154
3.1.1	Bewertung der Erschließungsqualität	154
3.1.2	Bewertung der Bedienungsqualität.....	168
3.1.3	Bewertung der Verbindungsqualität.....	183
3.2	Kundenzufriedenheit	191
3.3	Bewertung weiterer Qualitätsmerkmale	191
4	Prognose der Verkehrsentwicklung	216
4.1	Prognosegrundlagen.....	216
4.2	Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten	217
4.2.1	Bevölkerungsentwicklung.....	217
4.2.2	Schülerzahlenentwicklung	220
4.2.3	Studierendenentwicklung	221
4.2.4	Beschäftigtenentwicklung	221
4.3	NVP-relevante Stadtentwicklungsvorhaben	222
4.4	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung	222
4.5	Betrachtung der Entwicklung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Zielgruppen	224
5	Entwicklungskonzept.....	226
5.1	Vision: Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030	226
5.1.1	Hintergrund	226
5.1.2	Zielgrößen	226
5.1.3	Handlungsbedarf	227
5.1.4	Strategien und Konsequenzen	228
5.2	Ausbaustrategie Straßenbahnnetz.....	230
5.2.1	Vorbemerkungen	230
5.2.2	Grundsätze der Ausbaustrategie	231
5.2.3	Bewertung der Strecken	235
5.2.4	Musterlösungen	240
5.3	Angebotsoffensive Bus 2022	244

5.4	Maßnahmenkonzept (Steckbriefe)	244
5.4.1	Ausrichtung des Entwicklungskonzeptes.....	244
5.4.2	Erläuterungen zu den Inhalten der Maßnahmensteckbriefe	248
5.4.3	Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot	249
5.4.4	Handlungsfeld II: Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur	267
5.4.5	Handlungsfeld III: ÖPNV-Beschleunigung.....	285
5.4.6	Handlungsfeld IV: Fahrgastinformation	288
5.4.7	Handlungsfeld V: Sicherheit und Service	300
5.4.8	Handlungsfeld VI: Intermodale Verknüpfung	311
5.4.9	Handlungsfeld VII: Umwelt	316
5.4.10	Handlungsfeld VIII: Qualitätsmanagement & Fahrgastmitwirkung ...	321
5.4.11	Handlungsfeld IX: Tarif.....	325
5.5	Vertiefende Aussagen zu Einzelbausteinen	327
5.5.1	ÖPNV-Beschleunigung	327
5.5.2	Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen (Prioritätenbildung)	338
5.5.3	Stadtentwicklung und ÖPNV	348
5.5.4	Tourismus und ÖPNV.....	348
5.6	Umsetzungsstufen Handlungsfeld I (Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot)	350
6	Umwelt- und Klimaschutz	355
6.1	Rahmenbedingungen und generelle Standards.....	355
6.2	Instrumente/ Umwelt- und klimarelevante Konzepte und Fachplanungen	356
6.3	Straßenbahn	359
6.3.1	Ausgangssituation.....	359
6.3.2	Klimaschutz und Energieeffizienz	359
6.3.3	Luftschadstoffemissionen	359
6.3.4	Lärmemissionen	360

6.4	Bus	361
6.4.1	Ausgangssituation.....	361
6.4.2	Klimaschutz und Energieeffizienz	361
6.4.3	Luftschadstoffemissionen	362
6.4.4	Lärmemissionen	363
6.5	Fähre	364
6.5.1	Ausgangssituation.....	364
6.5.2	Klimaschutz und Energieeffizienz	364
6.5.3	Luftschadstoffemissionen	364
6.5.4	Lärmemissionen	364
6.6	Allgemeine Infrastruktur/ Betriebshöfe	365
6.7	Umweltmonitoring	365
6.8	Strategische Umweltprüfung	366
7	Vorstellungen zur Entwicklung des Organisationsmodells im Stadt-Umland-Verkehr	367
7.1	Beschreibung des derzeitigen Organisationsmodells	367
7.2	Optionen zum derzeitigen Modell	368
7.3	Weiteres Vorgehen.....	370
8	Umsetzung des Nahverkehrsplans und Finanzierung	371
8.1	Ausgangssituation.....	371
8.2	Kosten der NVP-Maßnahmen	372
8.3	Umsetzungssteuerung	375
8.4	Neue Finanzierungsmodelle - Ansätze der Nutznießerfinanzierung...	377
9	Ausblick	379

Tabellen

1	Fläche und Bevölkerung nach Stadtbereichen	4
2	Bevölkerungsentwicklung nach Ortsämtern im Zeitraum 2005 – 2010 – 2018 (Hauptwohnsitz)	5
3	Bedeutende Schulstandorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Schuljahr 2018/2019)	11
4	Tourismusrelevante Kennzahlen (Zahlen aufgerundet)	14
5	SPNV-Strecken im Stadtgebiet Rostock	21
6	Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet Rostock (Stand 2019)	22
7	ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	35
8	Ausstattungsmerkmale an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	47
9	Park-and-Ride Anlagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (Stand 2019)	53
10	Bike-and-Ride Anlagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Rad	54
11	Personenfahrten im ÖV und MIV differenziert nach Binnenverkehr und stadtgrenzüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell VISUM)	65
12	Entwicklung der Betriebsleistung im Verkehrsangebot der RSAG von 2005-2018	75
13	Entwicklung der Fahrgastnachfrage der RSAG von 2005-2018	76
14	Bewertung der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	79
15	Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen Betrieb/ Organisation des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	83
16	Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen Fahrzeuge des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	86
17	Chronologie der prägenden Veränderung im Verkehrsangebot und der Infrastruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	87
18	Chronologie weiterer Maßnahmen im ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	92
19	Vergleich Fahrgastzahlen Straßenbahnlinien (Einsteiger pro Jahr)	94
20	Verkehrsgebiete für Bewertungskriterien	103
21	Zuordnung der Verkehrsgebiete zu den Ortsteilen	105
22	Mindestanforderung an die Haltestelleneinzugsbereiche für das Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Radius Luftlinie um Haltestellen)	106

23	Definition der Verkehrszeiten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Verkehrsgebieten	108
24	Mindestbedienungshäufigkeit nach Verkehrszeiten und Verkehrsgebieten	110
25	Einsatzfelder bedarfsgesteuerter Bedienungsformen nach Verkehrsgebiet und Verkehrszeit	111
26	Richtwerte für die Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo – Fr im Tagesverkehr)	112
27	Richtwerte für die maximale Umsteigehäufigkeit zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren	113
28	Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten im Stadtgebiet Rostock	157
29	Bereiche mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungsangebot (Tagesverkehr)	169
30	Bereiche mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungsangebot (Abend- und Spätverkehr)	179
31	Entwicklung der Reisegeschwindigkeit im Straßenbahnsystem	188
32	Entwicklung der Reisegeschwindigkeit im Bussystem	189
33	Bereiche mit regelmäßiger Verspätung	190
34	Bewertung weiterer Qualitätsmerkmale – SWOT-Analyse	193
35	Veränderung der Altersstruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2019 bis 2035)	220
36	Prioritätsstufen für den weiteren Untersuchungsbedarf der Strecken	234
37	Prioritätsstufen für den weiteren Untersuchungsbedarf der Strecken (Einordnung der Strecken)	240
38	Beispiele für Musterlösungen zur Gestaltung der Straßenbahnstrecken in engeren Straßenräumen	241
39	Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau	339
40	Haltestellen mit sehr hoher und hoher Priorität	344
41	Angebotsmaßnahmen mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf – Kostenschätzung	373
42	Infrastrukturmaßnahmen mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf – Kostenschätzung	373

Abbildung

1	Bevölkerungsstruktur der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)	3
2	Gewerbe- und Industriegebiete sowie große Bürostandorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	8
3	Universitäts- und Schulstandorte inkl. Studentenwohnheime	12
4	ÖPNV-relevante Ziele im Bereich Freizeit- und Tourismus	15
5	Klinik- und Krankenhausstandorte	17
6	Hierarchische Gliederung der zentralen Versorgungsbereiche	19
7	TagNetz (Mo-Fr) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)	23
8	NachtNetz (Mo-Fr) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)	24
9	Am S-Bahnhof „Lütten Klein“ erfolgt eine systematische Verknüpfung zwischen Regionalbuslinien, Stadtbuslinien und S-Bahn	25
10	ÖPNV-Netzstruktur	26
11	Lagegunst stadtweit prägender Einrichtungen und Bereiche zum S-Bahn- und Straßenbahnnetz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	27
12	Liniennetzplan – Nachtnetz 2019 (schematische Darstellung)	30
13	Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr	32
14	Taktfolgen im Straßenbahn- und Busnetz (Mo-Fr; Status Quo 2019)	34
15	Der Verknüpfungspunkt Dierkower Kreuz ist der systemprägende Verknüpfungspunkt im Stadtosten.	38
16	Kundenzentrum der RSAG an der Verknüpfungshaltestelle in Lütten Klein	40
17	Anzeigen mit dynamischer Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	41
18	Anzeigen mit dynamischer Fahrgastinformation an den Haltestellen	42
19	Fahrgastinformation der RSAG an den Haltestellen	42
20	Strecken mit besonderen und unabhängigen Bahnkörpern prägen das Rostocker Straßenbahnnetz	43
21	Busspur in der Schillingallee	44
22	Verknüpfungspunkt „Doberaner Platz	45
23	Verknüpfungspunkt „Steintor/ IHK“	45

24	Straßenbahn-Haltestelle „Hauptbahnhof“	46
25	Haltestelle „Steintor/ IHK“: moderne und städtebaulich ansprechende Haltestellengestaltung	49
26	Haltestellentypen im Rostocker Straßenbahnnetz	49
27	Bushaltestellen mit unterschiedlichem Ausbaustandard nach dem jeweiligen „Stand der Technik“	50
28	Fahrzeuge im Straßenbahnnetz: Typ 6N2 (linkes Bild) und Typ 6N1 (rechtes Bild)	51
29	überlanger Gelenkbus „Capacity“ (linkes Bild) und E-Bus (rechtes Bild; Quelle: RSAG)	52
30	Abschließbare Fahrradgarage an der Haltestelle „Hohe Düne Fähre“	56
31	Die Fährverbindungen besitzen in Rostock eine nennenswerte Funktion im ÖPNV-System. (Bildquelle: RSAG)	57
32	Verkehrsmittelwahl der Rostocker Bevölkerung in 2013 und 2018 (in Prozent)	59
33	Mobilitätskennziffern in den SrV-Teilräumen in Rostock	60
34	Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken der Rostocker Bevölkerung	62
35	Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen der Rostocker Bevölkerung	62
36	Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet	64
37	Innerstädtische Mobilitätsverflechtungen mit erkennbaren ÖPNV-Potentialen	67
38	Fahrgastzahlen Straßenbahnlinien (orange Balken) und Buslinien (blaue Balken) im Jahr 2019 (Einsteiger pro Jahr)	68
39	Fahrgäste anteilig nach Tagestyp	69
40	Tagesgangkurve RSAG gesamt (Straßenbahn + Bus) (Stand 2019)	70
41	Tagesgangkurve Straßenbahn (Stand 2019)	71
42	Tagesgangkurve Bus (Stand 2019)	72
43	Einsteiger je Fahrplankilometer (Stand 2017)	73
44	Verkehrsmittelwahl der Rostocker Einwohner; Entwicklung 2003 bis 2018 – Vergleich des vollständigen Modal Split (Gesamtverkehr)	77
45	Der Doberaner Platz wurde im Jahr 2006 umfangreich umgebaut.	78
46	Niederflurstraßenbahnen Typ 6N2	78

47	Die 2012 abgeschlossene Realisierung des Verknüpfungspunktes „Warnemünde Werft“ war Bestandteil des Nahverkehrsplans 2005.	83
48	Verkehrsgebiete im Stadtgebiet Rostock	104
49	Durchgängige (barrierefreie) Informationskette	124
50	Erschließungsgrad in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Verkehrsgebieten	155
51	Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems im Stadtgebiet Rostock (Status Quo 2019)	156
52	Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Tagesverkehr 2019)	174
53	Bewertung Bedienungsqualität (Sa im Tagesverkehr 2019)	175
54	Bewertung Bedienungsqualität (So/ Ft im Tagesverkehr (Sonntagsverkehr) 2019)	176
55	Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Abendverkehr 2019)	177
56	Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Spätverkehr 2019)	178
57	Bewertung der Bedienungsqualität	182
58	ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadtmitte aus den Stadtbereichen	184
59	Räumliche Erreichbarkeit prägender Einzelziele	186
60	Erreichbarkeit wichtiger ÖPNV-Ziele in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock	187
61	Auf dem Mühlendamm kommt es regelmäßig zu Stauerscheinungen mit der Folge von systematischen Verspätungen für den dort verkehrenden Busverkehr.	190
62	Bevölkerungsprognose für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock	217
63	Bevölkerungsprognose für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Stadtbereichen bis 2025	219
64	Entwicklung der Fahrgastzahlen der RSAG in der Pandemie (Zahlen für ausgewählten Referenzmonat Mai, 2018 bis 2022)	223
65	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2035 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)	225
66	Modal-Split-Zielwerte Rostock	227
67	Handlungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Kapazitäten	228
68	Symmetrische und asymmetrische Ausbildung von Straßenbahnnetzen	232
69	Prozessphasen zur Realisierung einer Neubaustrecke	233
70	Räumliche Lage der Untersuchungsstrecken.	237

71	Straßenraumsituation in Groß Klein (Schiffbauerring)	238
72	Ausbaustrategie Straßenbahnnetz	239
73	Verkehrspolitische Zielsetzungen des Gemeinsamen Nahverkehrsplans	245
74	Handlungsfelder	246
75	Zeithorizonte für Maßnahmen und Prozesse im Nahverkehrsplan	247
76	Maßnahmenkonzept – Handlungsfeld I – Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot	266
77	Maßnahmenkonzept – Handlungsfeld II – Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur	284
78	Konsequenzen bei Nichtumsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen	327
79	Zielebenen der ÖPNV-Beschleunigung	329
80	Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung	329
81	Maßnahmenrepertoire zum Abbau von internen und externen Störquellen für den ÖPNV (eigene Darstellung)	331
82	Überfahrbares Haltestellenkap im Straßenbahnnetz (Beispiel: Rostock; Haltestelle Paulstraße)	332
83	Haltestellenkap in Hauptstraße mit Mittelstreifen zur Verhinderung des Überholens (Beispiel: Mönchengladbach)	333
84	Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn (linkes Bild; Beispiel: Kassel; (rechtes Bild; Beispiel: Leipzig)	333
85	Prinzip der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ als ganzheitlicher Ansatz in einem längeren Streckenabschnitt (Beispiel: Kassel)	334
86	Busschleuse an einem Knotenpunkt mit Haltestelle für linksabbiegenden Bus (Beispiel: Mönchengladbach)	335
87	Abfangsignalisierung (linkes Bild; Beispiel: München) und Engstellensignalisierung (rechtes Bild; Beispiel: München)	336
88	signalgesicherter Fahrstreifenwechsel vor Knotenpunkt zur Absicherung der störungsfreien Fahrt auf die Linksabbiegespur (Beispiele: München (links) und Kassel (rechts))	336
89	Innovative Lösung zur Verminderung der Störungen in Streckenabschnitt mit dynamischer Straßenraumfreigabe	337
90	Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus (Prioritätsstufen „sehr hoch“ und „hoch“)	347
91	Strategie zur Ausgestaltung der ÖPNV-Angebote im Tourismusverkehr	348

92	Haltestelle „Warnemünde Strand“	349
93	Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 1. Umsetzungsstufe	351
94	Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 2. Umsetzungsstufe	352
95	Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 3. Umsetzungsstufe	353
96	Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 4. Umsetzungsstufe	354
97	Defizitentwicklung der RSAG	371
98	NVP-Umsetzung in Maßnahmenpaketen	376
99	Controlling-System zur Umsetzungssteuerung	377
100	„Leuchtturmprojekte“ des Nahverkehrsplans	379

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AIS	automatisches Identifikationssystem
ALT	Abruf-Linien-Taxi
App	Application software
B+R	Bike-and-Ride
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
Bf.	Bahnhof
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOSTrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
CO ²	Kohlenstoffdioxid
CSS	Customer Service Satisfaction Score
CVD	Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DPM	Direct Performance Measure (direkte Leistungsmessung)
ECE	Economic Commission for Europe
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle
EG	Europäische Gemeinschaft
EN	europäische Norm
eTicket	Elektronisches Ticket
Euro-VI	EU-Abgasnorm 6
EU-VO	Europäische Union-Verordnung
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
F	„Fledermauslinie“ (Nachtbus)
FGI	Fahrgastinformation
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GE	Gewerbegebiet

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GÖD	Gewerkschaft öffentlicher Dienst und Dienstleistungen
GVZ	Güterverkehrszentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HEP	Hafenentwicklungsplan
HRO	Hansestadt Rostock
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	Intercity
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISO	International Organization for Standardization
IT	Informationstechnologie
ITCS	Intermodal Transport Control System
IV	Individualverkehr
KAV	Kommunaler Arbeitgeberverband
KTV	Kröpeliner-Tor-Vorstadt
LSA	Lichtsignalanlage
LUNG M-V	Luftgütedaten des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern
LUVPG M-V	Landes-UVP-Gesetz - Umweltverträglichkeitsprüfung in Mecklenburg-Vorpommern
M	Maßnahme
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM/R	Mittleres Mecklenburg/Rostock
Mo-Fr	Montag bis Freitag
MOPZ	Mobilitätsplan Zukunft
MSS	„Mystery Shopping Survey“ (Testkundenverfahren)
MVO	Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen
MVVG	Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH
N	Niederflur
NaVZ	Nachtverkehrszeit
Nox	Stickstoffoxide
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit

ÖDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebunden; Bus, Straßenbahn, Stadtbahn)
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
ÖV	öffentlicher Verkehr (gesamter öffentlicher Verkehr)
P+R	Park-and-Ride
QMS	Qualitätsmanagementsystem
QR	quick response
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
rebus	Regionalbus Rostock GmbH
RSAG	Rostocker Straßenbahn AG
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SB	Stadtbereich
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SJ	Schuljahr
So/Ft	Sonn- und Feiertage
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SV-pflichtig	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
TFT	Thin-film transistor-Display
TV-N	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe
TV-N RR	Tarifvertragswerk Nah-, Regional- und Reiseverkehr
UN/ECE	Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen
USB	Universal Serial Bus
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

VCDB	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
verdi	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
VG	Verkehrsgebiet
VgG M-V	Vergabe öffentlicher Aufträge in Mecklenburg-Vorpommern
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern
VU	Verkehrsunternehmen
VVW	Verkehrsverbund Warnow
VZ	Verkehrszeit
WE	Wohneinheiten
WLAN	Wireless Local Area Network
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Im Textteil verwendete Farben zur Kennzeichnung von Aussagen

	Zitat aus Gesetzen, Verordnungen, Vorschriften, Bürgerschaftsbeschlüssen o.ä. öffentlichen Dokumenten
	wesentliche Kernaussage
	ergänzende fachliche Erläuterungen, Exkurse o.ä.

Im Nahverkehrsplan gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen der Geschlechter zu berücksichtigen. Im Sinne des Gleichbehandlungsgrundsatzes werden im vorliegenden Bericht geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt, so dass alle Geschlechter gleichermaßen einzuschließen sind. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird weitgehend auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich alle Geschlechter angesprochen.

Bildquellen (soweit nicht anders angegeben):
Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

1 Bestandsanalyse

Die Datenerfassung für die Bestandserfassung wurde mit Redaktionsschluss Dezember 2019 beendet. Ab 2020 ggf. eingetretene Änderungen wurden, soweit sie für den Nahverkehrsplan von Relevanz sind, mit einer Fußnote erläutert.

Seite | 1

Zu beachten ist, dass die zugrunde gelegten Daten aus der Zeit vor der Corona-Pandemie stammen. In einigen Bereichen können die Auswirkungen der Pandemie (z. B. Strukturveränderungen) und die daraus bewirkten Veränderungen im Mobilitätsverhalten zum jetzigen Zeitpunkt somit nicht abschließend eingeschätzt werden.

1.1 Raumstrukturanalyse

1.1.1 Stadtstruktur und räumliche Verflechtungen

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock liegt an der Ostseeküste in der nördlichen Mitte des Landes Mecklenburg-Vorpommern und ist eines der vier Oberzentren des Landes.

Rostock ist neben dem Landkreis Rostock sowie den Mittelzentren Bad Doberan, Güstrow und Teterow Mitglied des Planungsverbandes Region Rostock. Als wesentlicher Teil der Landesplanung ist den Planungsverbänden in Mecklenburg-Vorpommern durch das Landesplanungsgesetz 1992 die Regionalplanung übertragen worden.

Aufgrund der starken räumlich-strukturellen Verflechtungen zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, des Landkreises Rostock sowie der Städte Güstrow, Bad Doberan, Ribnitz-Damgarten und Teterow ist im Jahr 2006 als erste Regiopolregion Deutschlands die Regiopolregion Rostock entstanden, die seit 2012 auch aktiv umgesetzt wird.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist in 31 Ortsteile gegliedert, die wiederum zu 21 Stadtbereichen (Bereich A bis U) zusammengefasst sind. Die 31 Ortsteile sind zudem in die fünf Ortsämter Mitte, Nordwest 1, Nordwest 2, Ost und West eingeteilt.

Das Stadtgebiet „windet“ sich u-förmig um den Fluss Warnow herum. Die Innenstadt von Rostock konzentriert sich im Wesentlichen auf die Ortsteile Stadtmitte sowie Teilbereiche des Ortsteils Kröpeliner-Tor-Vorstadt. Neben Wohnstandorten sind in der Innenstadt der zentrale Geschäftsbereich, bedeutende kulturelle Einrichtungen sowie Standorte für Büros, Verwaltungen und Hotels angesiedelt. Besondere Bedeutung als Wohnstandort besitzen die Ortsteile Südstadt, Biestow und Reuterhagen im Süden, Dierkow (Ost, West, Neu) und Toitenwinkel im Osten sowie die Großwohnsiedlungen in Evershagen, Schmarl, Lütten Klein, Groß Klein und Lichtenhagen im Nordwesten.

Die Arbeitsplatzschwerpunkte konzentrieren sich auf die Innenstadt (für Handel und Dienstleistungen) und auf die Ortsteile Peez/ Seehafen im Nordosten sowie Schmarl und Warnemünde im Nordwesten bzw. Norden.

Die heutige Stadtstruktur ist durch eine Differenzierung zwischen städtisch und gewerblich sowie ländlich geprägten Gebieten gekennzeichnet. Während das Stadtgebiet westlich der Warnow dicht besiedelt und durch die Innenstadt geprägt ist, ist der östlich der Warnow gelegene Teil durch den Seehafen sowie weitere Gewerbestandorte und eine ländliche Stadtstruktur, ausgenommen der Großwohnsiedlungen in den Stadtbereichen Toitenwinkel und Dierkow-Neu, charakterisiert.

1.1.2 Einwohnerverteilung und Einwohnerstruktur

Einwohnerverteilung

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstreckt sich auf einer Fläche von rund 181,4 km² und erreicht eine Gesamtbevölkerung von rund 209.000 Einwohnern (Stand 12/2018). Sie ist somit die bevölkerungsreichste Stadt in Mecklenburg-Vorpommern.

Die Siedlungsschwerpunkte innerhalb des Stadtgebietes sind insbesondere die südlich und westlich der Warnow liegenden Stadtbereiche Stadtmitte (ca. 20.600 EW), Kröpeliner-Tor-Vorstadt (ca. 19.550 EW), Reutershagen (ca. 17.850 EW), Lütten Klein (ca. 17.100 EW) und Evershagen (ca. 17.000 EW).¹

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Stadtgebiet beträgt 1.153 EW/ km² (Stand 31.03.2019) und liegt somit deutlich über den Durchschnittswerten für das Land Mecklenburg-Vorpommern (gesamt 69 EW/km²)². Auch die Mittelzentren im Planungsverband Güstrow (411 EW/km²) und Bad Doberan (380 EW/km²) und Teterow (180 EW/km²) weisen wesentlich geringere Werte auf.³

Innerhalb des Stadtgebietes sind die starken strukturellen Unterschiede zwischen den westlich der Warnow gelegenen Gebieten und den im Osten und insbesondere im Nordosten angrenzenden Stadtbereichen zu erkennen. Während die Einwohnerdichte in den dicht bebauten und besiedelten Siedlungsschwerpunkten in den Stadtbereichen Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Dierkow-Neu, Groß Klein, Lütten Klein, Hansaviertel und der Innenstadt zwischen ca. 4.300 und 6.600 EW/km² liegt, betragen die Werte in den östlichen Randbereichen teilweise unter 100 EW/km². Insgesamt erkennbar ist ein deutliches West-Ost-Gefälle im Stadtgebiet.

¹ Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Stadtbereichskatalog/ Bevölkerung insgesamt (Einwohner mit Hauptwohnung; 31.12.2018): [rathaus.rostock.de/Statistik/ Stadtbereichskatalog/atlas.html](http://rathaus.rostock.de/Statistik/Stadtbereichskatalog/atlas.html) (Stand 31.12.2018; Zugriff 05.03.2020)

² Als Besonderheit bzgl. der Einwohnerdichte ist zu beachten, dass das nahezu unbewohnte Waldgebiet der Rostocker Heide mit ca. 50 km² maßgeblich zur der Gesamtfläche 181 km² von Rostock beiträgt.

³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder/ Gemeinsames Statistikportal/ Bevölkerung nach Geschlecht und Gebietsfläche in km² (2018): www.regionalstatistik.de (Stand 31.12.2018; Zugriff 05.03.2020)

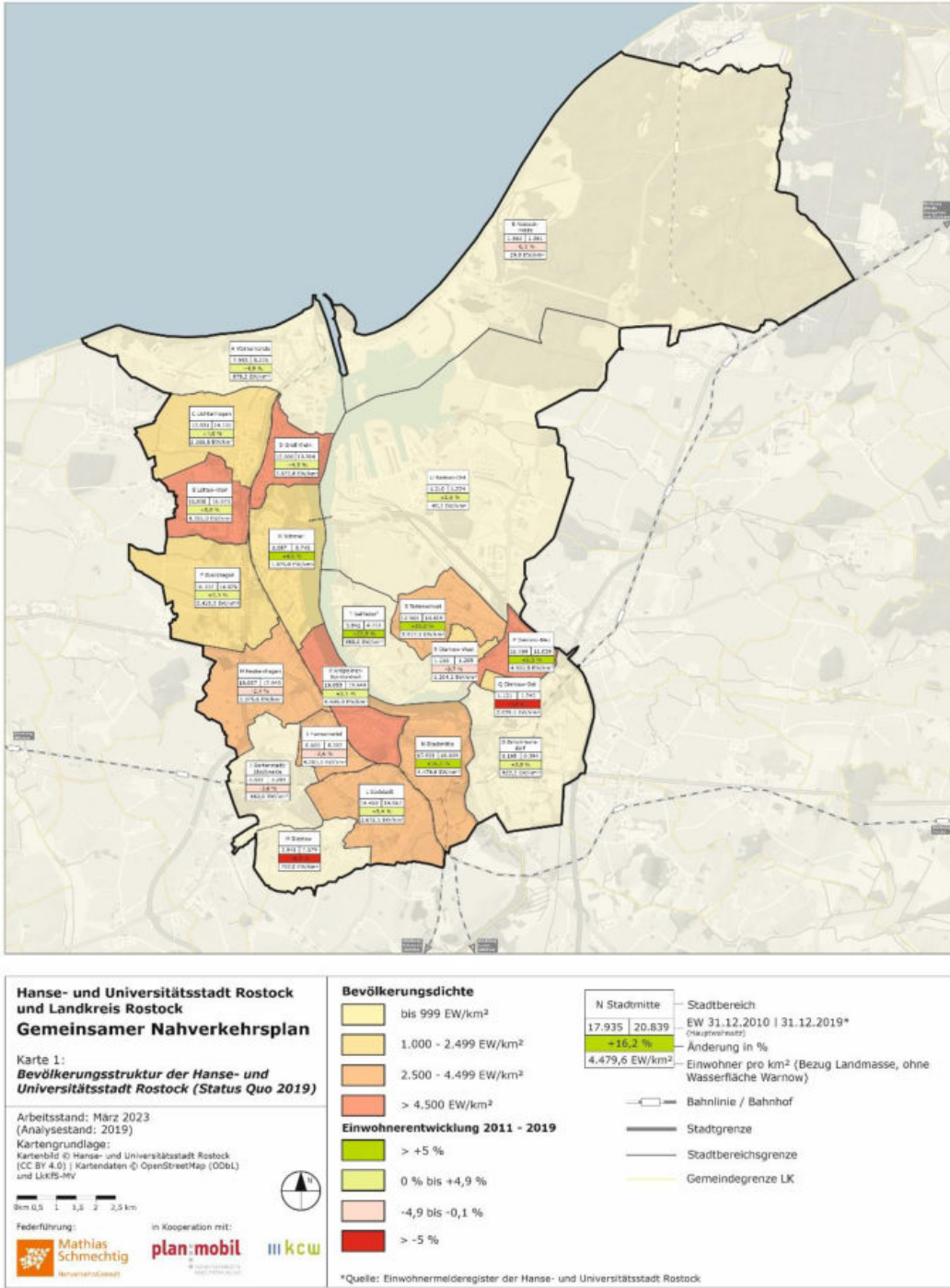


Abbildung 1: Bevölkerungsstruktur der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Tabelle 1: Fläche und Bevölkerung nach Stadtbereichen⁴

Stadtbereich	Einwohner (EW)		Fläche (km ²)	EW/ km ²
	absolut	% v. Stadt		
(A) Warnemünde	8.274	4,0%	9,6	864
(B) Rostock-Heide	1.568	0,7%	52,3	30
(C) Lichtenhagen	14.125	6,8%	5,9	2.385
(D) Groß Klein	13.557	6,5%	2,3	5.949
(E) Lütten Klein	17.091	8,2%	3,6	4.798
(F) Evershagen	16.989	8,1%	7,0	2.431
(G) Schmarl	8.787	4,2%	4,4	1.985
(H) Reutershagen	17.830	8,5%	5,7	3.107
(I) Hansaviertel	8.391	4,0%	2,0	4.292
(J) Gartenstadt/ Stadtweide	3.299	1,6%	4,8	682
(K) Kröpeliner-Tor-Vorstadt	19.570	9,4%	3,0	6.580
(L) Südstadt	14.941	7,1%	5,6	2.670
(M) Biestow	2.736	1,3%	3,8	717
(N) Stadtmitte	20.593	9,8%	4,7	4.427
(O) Brinckmansdorf	8.322	4,0%	10,2	815
(P) Dierkow-Neu	10.926	5,2%	2,2	4.886
(Q) Dierkow-Ost	1.039	0,5%	0,5	2.033
(R) Dierkow-West	1.206	0,6%	1,0	1.201
(S) Toitenwinkel	14.009	6,7%	3,7	3.806
(T) Gehlsdorf	4.615	2,2%	4,9	936
(U) Rostock-Ost	1.217	0,6%	31,2	39
Gesamt	208.949	100%	181,3	1.153

Einwohnerentwicklung

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist seit einigen Jahren durch ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum geprägt. Während zwischen 1988 bis etwa zum Jahr 2005 die Bevölkerungsentwicklung in Rostock stark rückläufig war (1988: 254.00 Einwohner, 2002: 198.000 Einwohner, 1988 bis 2002: minus 22 %), weist die Stadt seit dem Jahr 2005 signifikant steigende Einwohnerzahlen auf.

⁴ Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Stadtbereichskatalog/ Bevölkerung insgesamt und Bevölkerungsdichte (Anzahl der Einwohner mit Hauptwohnung je km² Fläche (bei insgesamt einschl. Warnow, bei Stadtbereichen ohne Warnow); 31.12.2018): rat-haus.rostock.de/Statistik/ Stadtbereichskatalog/atlas.html (Stand 31.12.2018; Zugriff 05.03.2020)

Gegenüber dem Jahr 2005 hat sich die Einwohnerzahl in Rostock von etwa 197.200 Einwohnern im Jahr 2005 auf rund 209.000 Einwohner (31.12.2018) erhöht.⁵

Die Prognose der Einwohnerentwicklung des Regionalen Nahverkehrsplanes Mittleres Mecklenburg/ Rostock ist ausgehend vom Jahr 2002 von einem leichten Bevölkerungsrückgang von in Summe etwa 4 % (ca. 190.000 Einwohnern) bis zum Jahr 2010 ausgegangen. Diese Prognose hat sich nicht bewahrheitet, seit dem Jahr 2005 wächst die Rostocker Bevölkerung wieder stetig. Die höchste positive Einwohnerentwicklung mit rund 1.840 Einwohnern ist zwischen den Jahren 2014 und 2015 zu verzeichnen, was zum Teil auch auf die Flüchtlingszuwanderung zurückzuführen ist.⁶

Darüber hinaus konnten in den letzten Jahren mehrere städtebauliche Projekte in großen Siedlungen realisiert werden. Auch dies hat dazu beigetragen, dass seit dem Vergleichsjahr 2010 die Bevölkerungszahl insgesamt um etwa 4,2 % (ca. 8.500 Einwohner) gestiegen (vgl. Tabelle 2) ist. Insbesondere die Stadtbereiche Stadtmitte (plus ca. 2.700 Einwohner) und Toitenwinkel (plus ca. 1.000 Einwohner) weisen sowohl absolut als auch prozentual die höchsten Einwohnerzuwächse auf, aber auch in Groß Klein (plus ca. 750 Einwohner) und Schmarl (plus ca. 730 Einwohner) sowie auch in Gehlsdorf (plus ca. 770 Einwohner) sind die Einwohnerzuwächse überdurchschnittlich. Leicht rückläufige Einwohnerzahlen verzeichneten das Ortsamt West und hier insbesondere die Stadtbereiche Reutershagen (minus ca. 260 Einwohner) und Hansaviertel (minus ca. 210 Einwohner).

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung nach Ortsämtern im Zeitraum 2005 – 2010 – 2018 (Hauptwohnsitz)⁷

Ortsamt	Bevölkerungsstand			Einwohnerentwicklung 2010 - 2018	
	2005	2010	2018	absolut	in %
Ortsamt Nordwest 1	29.831	30.414	32.186	1.772	5,8%
Ortsamt Nordwest 2	47.064	46.758	48.205	1.447	3,1%
Ortsamt Ost	30.939	30.874	33.012	2.138	6,9%
Ortsamt West	29.792	30.012	29.520	-492	-1,6%
Ortsamt Mitte	59.592	62.563	66.162	3.599	5,8%
Gesamt	197.218	200.621	209.085	8.464	4,2 %

⁵ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 05.03.2020.

⁶ ebenda

⁷ ebenda

Einwohnerstruktur

Sozialräumlich betrachtet treten zunehmende Disparitäten zwischen den „inneren“ und den „äußeren“ Stadtteilen auf („Außen-Innen-Gefälle“). Demnach sind die Stadtbereiche Stadtmitte sowie Köpelinertor-Vorstadt mit einem Durchschnittsalter von unter 40 Jahren die „jüngsten“ Stadtbereiche der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Hingegen heben die Stadtbereiche Warnemünde, Rostock-Heide, Lütten Klein, Biestow, Dierkow-Ost und Dierkow-West mit einem Durchschnittsalter von jeweils über 50 Jahren das durchschnittliche Alter der gesamten Stadt auf 45,1 an. Mit einem Jugendquotienten von 37,7 % besitzt der Stadtbereich Gartenstadt/Stadtweide den höchsten Anteil an jungen Menschen im Stadtgebiet. Hinsichtlich des Altenquotienten ist der Spitzenreiter der Stadtbereich Warnemünde mit 81,8 %.⁸ Zwar gehört Warnemünde auch in der Vergangenheit immer zu den Stadtteilen mit einem höheren Durchschnittsalter, im Vergleich zu 2010 ist der Anteil der älteren Bevölkerung jedoch deutlich überproportional angestiegen. Ähnliche Tendenzen zeigen sich in Dierkow-Ost, Lichtenhagen und der Rostocker Heide.

1.1.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerbeziehungen

Der Wirtschaftsstandort Rostock ist von einem Branchenmix aus maritimer Wirtschaft, Medizintechnik, Biotechnologie, Gesundheitswirtschaft, Logistik, Windenergie, Luft- und Raumfahrt, Tele- und Direktmarketing und IT-Medien-Kreativwirtschaft geprägt.⁹

Im Stadtgebiet sind insgesamt 26 Gewerbe- und Industriegebiete (darunter die geplanten Gewerbegebiete Schutow-West und Rostock-Mönchhagen im Nahbereich der Stadtgrenze) verteilt. Zu berücksichtigen ist, dass im Stadtgebiet nur einzelne Arbeitgeber bzw. Agglomerationen größerer Arbeitsplatzstandorte aufgrund der Anzahl an Beschäftigten eine gewisse ÖPNV-Relevanz (mehr als 1.000 Beschäftigte) aufweisen.

⁸ Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Stadtbereichskatalog/ Bevölkerung nach Alter/ Durchschnittsalter, Jugendquotient, Altenquotient (2008): rathaus.rostock.de/Statistik/Stadtbereichskatalog/atlas.html (Stand 31.12.2018; Zugriff 24.10.2019)

⁹ ROSTOCK BUSINESS Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH/ Wirtschaftsstandort Rostock/ Branchen: rostock-business.com/de/wirtschaftsstandort-rostock/branchen.html (Zugriff 06.11.2019)

Zu den größten Gewerbe- und Industriegebieten mit Expansions- und Investitionspotential gehören der Fischereihafen und das Gewerbegebiet Schmarl (ca. 5.600 Arbeitsplätze), Warnemünde Werft (ca. 3.800 Arbeitsplätze), der Seehafen Rostock (ca. 2.900 Arbeitsplätze), und das Güterverkehrszentrum (GVZ) Rostock (ca. 2.200 Arbeitsplätze).¹⁰

Zu den nennenswerten Bürostandorten im Stadtgebiet gehören die Silohalbinsel, „Am Vögenteich“, die Doberaner Straße, die ehemalige Neptunwerft und die Holzhalbinsel (Karavelle-Quartier). Für die kommenden Jahre sind zudem weitere Projekte in Bezug auf Büromarktentwicklung geplant.

Aufgrund der großen Bedeutung der Hafententwicklung für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, wurde im Juni 2017 der Hafententwicklungsplan (HEP 2030) aktualisiert. Die Leitlinien des HEP 2030 bilden den Rahmen für die Entwicklung der Häfen im Stadtgebiet.¹¹

¹⁰ ROSTOCK BUSINESS Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH/ IMMOBILIENBERICHT DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK: rostock-business.com/files/rb/download/190930_Immobilienbericht_2019_Einzelseiten_RB.pdf (Stand September 2019; Zugriff 06.11.2019)

¹¹ ROSTOCK PORT GmbH: Hafententwicklungsplan 2030 (Stand 29.06.2017; Zugriff 14.03.2019)

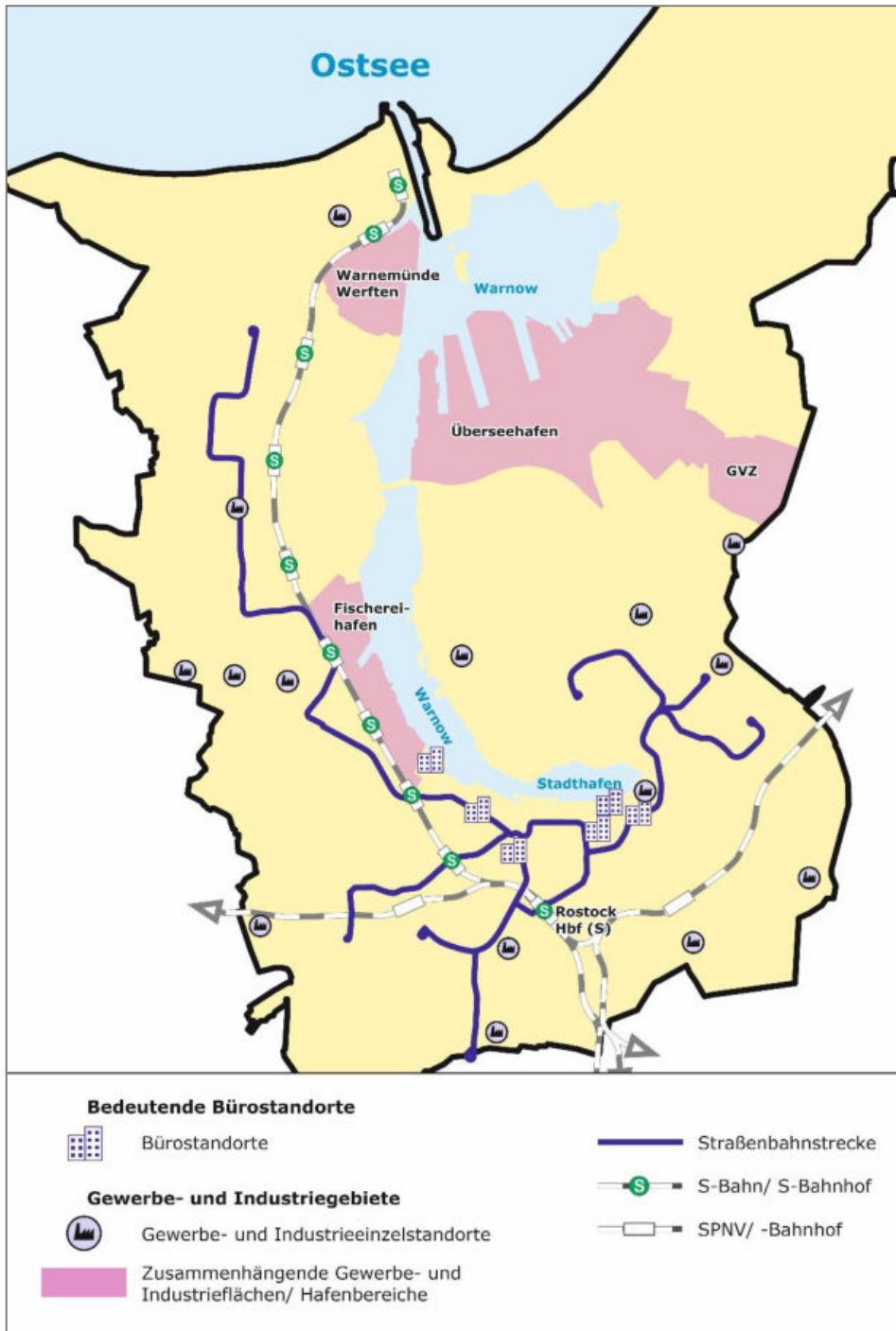


Abbildung 2: Gewerbe- und Industriegebiete sowie große Bürostandorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Rostock ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Demnach ist die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2018 im Vergleich zu 2015 um rund 7 % von etwa 75.430 Beschäftigte auf rund 80.420 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort gestiegen.¹² Mit rund 17.430 Beschäftigten liegt der Schwerpunkt in dem Wirtschaftszweig Gesundheits- und Sozialwesen.¹³

Die räumlichen Pendlerbeziehungen geben einen Hinweis auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den einzelnen Kommunen im Berufsverkehr. So bestehen enge wirtschaftliche Verflechtungen zwischen der Stadt Rostock und dem angrenzenden Umland.

Die hohe Arbeitsplatzzentralität der Hanse- und Universitätsstadt Rostock spiegelt sich in einem positiven Berufspendlersaldo wider. Im Jahr 2018 standen rund 33.810 Einpendelnde einer Auspendelndenzahl von ca. 23.070 gegenüber, wodurch sich ein positives Pendlersaldo von rund 10.740 ergibt. Die Pendlerströme zeigen starke Verflechtungen mit dem Landkreis Rostock auf. So hat ein Großteil der Einpendelnden ihren Wohnsitz in der Stadt Bad Doberan sowie in den Gemeinden Dummerstorf und Kritzmow (jeweils über 1.000 Einpendler nach Rostock¹⁴). Für die Auspendelnden stellen die Gemeinde Dummerstorf sowie die Nachbargemeinde Bentwisch ein wichtiges Ziel dar (jeweils über 1.000 Auspendler aus Rostock).¹⁵

1.1.4 Universitäts-, Weiterbildungs- und Schulstandorte

Universitäts- und Hochschulstandorte

Als Wissenschafts- und Bildungsstandort verfügt Rostock über ein breites und vielfältiges Bildungsangebot mit Einzugsbereichen, die weit über die Stadtgrenzen hinausgehen. Demzufolge ist auch im Bildungsbereich von einem hohen Pendelndenaufkommen auszugehen.

An der Universität Rostock waren im Wintersemester 2018/2019 rund 13.300 Studierende eingeschrieben. Zu den weiteren Hochschulen im Stadtgebiet gehören der Fachbereich Seefahrt Warnemünde der Hochschule Wismar mit ca. 360 Studierenden und die Hochschule für Musik und Theater mit rund 500 Studierenden.

¹² Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Stadtbereichskatalog/ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte/ Beschäftigungsquote (Revidiert) (2012, 2015, 2016, 2017, 2018): rathaus.rostock.de/Statistik/Stadtbereichskatalog/atlas.html (Stand 31.12.2018; Zugriff 24.10.2019)

¹³ Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen (Arbeitsort): rathaus.rostock.de/de/rathaus/rostock_in_zahlen/ausgewaehlte_eckdaten/wirtschaft/sozialversicherungspflichtig_beschaeftigte_nach_wirtschaftszweigen_arbeitsort/276739 (Stand 30.06.2018; Zugriff 24.10.2019)

¹⁴ Stand 30.06.2018

¹⁵ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 11.03.2020)

Ähnlich wie viele andere Universitäten und Hochschulen im Nordosten, hat auch die Universität Rostock rückläufige Studierendenzahlen (2011/12 ca. 15.300 Immatrikulierte, 2013/14 ca. 14.300 Immatrikulierte).¹⁶

Aufgrund der zentralen Lage und der örtlichen Lokalitäten befindet sich der räumliche Schwerpunkt des studentischen Wohnens vor allem im Stadtteil Kröpeliner-Tor-Vorstadt.¹⁷ Studierendenwohnheime befinden sich weiterhin in der Südstadt. Das Studierendenwerk Rostock-Wismar bietet Unterkünfte in insgesamt neun Wohnheimen (davon drei in der Innenstadt) im Rostocker Stadtgebiet.¹⁸

Weiterführende Schulen

Von Relevanz für den ÖPNV sind in erster Linie die Schulpendelnden zu den weiterführenden Schulen und zu den Berufsschulen. Die Einzugsbereiche der weiterführenden Schulen gehen teilweise über die Stadtgrenze hinaus, so dass von einem nennenswerten Pendelndenaufkommen insbesondere aus den benachbarten Kommunen ausgegangen werden kann.

Zum Schuljahr 2018/2019 gab es in der Stadt Rostock sechs Regionale Schulen, zehn Gesamtschulen (davon fünf in freier Trägerschaft), sieben Gymnasien (davon drei in freier Trägerschaft), ein Abendgymnasium und sechs Förderschulen.

Insgesamt besuchten 2018/2019 rund 19.300 Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Stadtgebiet (inkl. Grundschulen und Abendgymnasium). Im Vergleich zum vorausgegangenen Schuljahr 2017/2018 bedeutet dies einen Anstieg um rund 300 Schüler.¹⁹ Insbesondere hervorzuheben ist hier die CJD Christophorusschule im Stadtbereich Gartenstadt/ Stadtweide mit über 1.000 Schülern im Schuljahr 2018/2019. Die Schule in privater Trägerschaft ist bekannt für die Förderung des Leistungssportes sowie die Hochbegabtenförderung.

Darüber hinaus wurden im Schuljahr 2018/2019 an zwölf Beruflichen Schulen (davon acht in freier Trägerschaft) insgesamt ca. 8.150 Schüler unterrichtet. An drei der zwölf Schulen werden jeweils mehr als 1.500 Schüler (in Voll- bzw. Teilzeit) unterrichtet (vgl. Tabelle 3). Hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse ist zu beachten, dass bei den Berufsschülern nur ein Drittel bis die Hälfte täglich die Berufsschule aufsucht.

¹⁶ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 11.03.2020)

¹⁷ Universität Rostock/ Studium/ Lebensraum-Hochschule/ Wohnen/ Studentisches Wohnen in Rostock: <https://www.uni-rostock.de/studium/lebensraum-hochschule/wohnen/> (Stand 2019; Zugriff 07.11.2019)

¹⁸ Studierendenwerk Rostock-Wismar/ Studentisches Wohnen/ Wohnheime: <https://www.stw-rw.de/de/studentisches-wohnen/wohnheime.html> (Zugriff 07.11.2019)

¹⁹ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 11.03.2020)

Tabelle 3: Bedeutende Schulstandorte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Schuljahr 2018/2019)

Stadtbereich	Schulstandort/ Schuleinrichtung	Schülerzahlen (ca.)
Reutershagen	Berufliche Schule der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – Technik - Fritz-Triddelfitz-Weg 1	2.300
Schmarl	Berufliche Schule der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – Wirtschaft - Stephan-Jantzen-Ring 3-4	1.800
Lichtenhagen	Berufliche Schule Alexander Schmorell am Klinikum Südstadt	1.700
Gartenstadt/ Stadtweide	CJD Christophorusschule Rostock Gymnasium mit Grundschule und Orientierungsstufe	1.300
Dierkow-West	Berufliche Schule der Hanse- und Universitätsstadt Rostock – Dienstleistung und Gewerbe - Hinrichsdorfer Str. 7	900
Evershagen	Schulcampus Evershagen	900
Innenstadt	Gymnasium	800

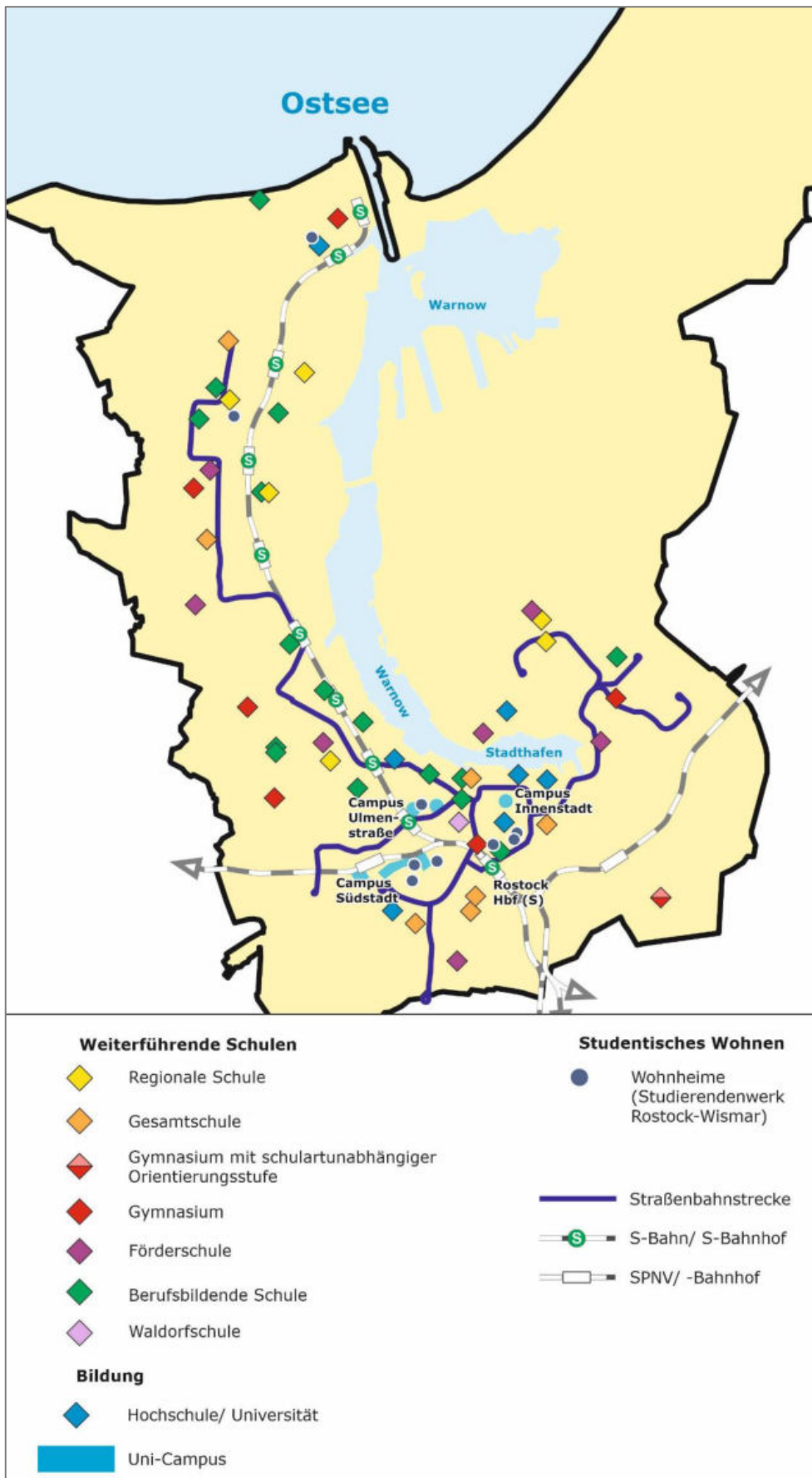


Abbildung 3: Universitäts- und Schulstandorte inkl. Studentenwohnheime

1.1.5 Tourismus

Der Tourismus stellt einen prägenden Wirtschaftsfaktor in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar. Der Tourismus ist nicht nur ein wichtiger Arbeitgeber sondern zudem auch ein wesentlicher Standortfaktor für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Seite | 13

Als Reiseziel besitzt die Hanse- und Universitätsstadt Rostock räumlich drei Schwerpunkte: das Rostocker Zentrum, das Seebad Warnemünde und die Rostocker Heide. Das Rostocker Zentrum bietet neben unterschiedlichen Kultureinrichtungen Gastronomieangebote sowie Einkaufsmöglichkeiten. Das Seebad Warnemünde ist vor allem durch den Bade- und Erholungstourismus, den Eventtourismus und den Kreuzschiffahrtstourismus geprägt. In Warnemünde befindet sich der bundesweit größte Kreuzfahrthafen. Als Verbindung für die unterschiedlichen Aktionsräume dient die Warnow, die mit touristischen Attraktionen, wie der Mittelmole, dem IGA-Park, dem Rostocker Fischmarkt, dem Stadthafen und der Hanse Messe eine maritime Atmosphäre schafft. Als wichtiges Naherholungsgebiet, nicht nur für die Touristen sondern auch für Rostocker Einwohner, zählt die Rostocker Heide ebenso zu den drei Aktionsräumen in Rostock. Der Bade- und Erholungsbereich „Rostocker Heide“ (Aktivitäten wie Baden und Strandurlaub, Wandern, Radfahren, Skaten und Reiten) hat zumindest in den Sommermonaten eine nennenswerte touristische Bedeutung.

Die Entwicklung der ausgewählten Kennzahlen (siehe Tabelle 5) macht deutlich, dass sich Rostock im Laufe der Zeit zu einem touristischen und kulturellen Zentrum etabliert hat.

In Folge der allgemeinen Trendentwicklung sowie der Tourismusedwicklung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde die Tourismuskonzeption 2022²⁰ im Jahr 2012 erarbeitet. Aus den festgelegten Zielen und dem Leitbild für den Rostocker Tourismus wurden Leitlinien sowie im weiteren Verlauf konkrete Maßnahmenblöcke und einzelne Maßnahmen abgeleitet. Die Schwerpunktthemen der Konzeption sind der Ausbau des Gesundheits- und Wellnesstourismus, die Etablierung im Tagungs- und Kongressmarkt sowie die Förderung des Städte- und Kulturtourismus.

²⁰ Hansestadt Rostock: Die Hansestadt Rostock mit dem Seebad Warnemünde/ Tourismuskonzeption 2022 (Stand 2012; Zugriff 31.10.2019)

Tabelle 4: Tourismusrelevante Kennzahlen²¹ (Zahlen aufgerundet)

Entwicklungsmerkmale	2002	2007	2012	2017
Kreuzschiffahrt (Schiffanläufe)	-	93	181	190
Kreuzschiffahrt (Passagiere)	-	133.770	300.000	642.000
Flughafen Rostock-Laage-Güstrow (Flugbewegung)	7.950	9.860	22.720	13.970
Flughafen Rostock-Laage-Güstrow (Fluggäste)	135.130	192.740	169.950	290.660
Beherbergungsstätten (Anzahl der Betriebe)*	88	105	109	110
Beherbergungsstätten (Anzahl Schlafplätze)*	6.030	8.160	13.740	14.920
Beherbergungsstätten (durchschnittliche Auslastung Jahresteil in %)*	42,7 %	46,0 %	33,6 %	37,1 %
Beherbergungsstätten (Anzahl der Gästeankünfte im Jahr)*	417.260	551.871	637.090	774.930
Beherbergungsstätten (Anzahl der Gästeübernachtungen im Jahr)*	1 Mio.	1,4 Mio.	1,7 Mio.	2 Mio.
Beherbergungsstätten (durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen im Jahr)*	2,5	2,6	2,7	2,6

* Hinweis: 2002 und 2007 ohne Camping, 2012 und 2017 einschließlich Camping

Da der Freizeitverkehr einen bedeutenden Wegezweck der Rostocker Bevölkerung darstellt (Weganteil Zweck Freizeit 27 %²²), sind Freizeit- und Tourismusziele in der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen. Aufgrund der Vielfalt im Freizeitangebot und der daraus resultierenden Dispersität im Freizeitverkehr ist es jedoch nur bedingt möglich, diese Verkehre für den ÖPNV zu bündeln. Demnach weisen nur sehr wenige Freizeit- und Tourismusziele tatsächlich eine nennenswerte Relevanz für den ÖPNV auf. Hierzu gehören Ziele mit über 200.000 Besuchern pro Jahr, wie dem Rostocker Zoo (ca. 653.000 Besucher pro Jahr) und der Schwimmhalle „Neptun“ (ca. 296.000 Besucher pro Jahr).²³

²¹ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2018 (Stand November 2018; Zugriff 10.07.2019)

²² Technische Universität Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Mobilität in Städten – SRV 2018, Mobilitätssteckbrief für Rostock (Stand November 2019)

²³ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 11.03.2020)

Punktuell besitzen auch größere Veranstaltungsorte wie beispielsweise der IGA Park, die Hanse Messe, die Stadthalle, das Theater und das Ostseestadion sowie das Seebad Warnemünde als Ganzes eine ÖPNV-Relevanz.

Es ist zudem erkennbar, dass der ÖPNV in Rostock insbesondere bei größeren, temporären Events (z. B. Hanse Sail, „Turmleuchten“, „Port Partys“ und Heimspiele FC Hansa) eine hohe Bedeutung hat. Hier wirkt es sich auch positiv aus, dass Warnemünde durch die S-Bahn hervorragend in das leistungsfähige ÖPNV-System eingebunden ist.

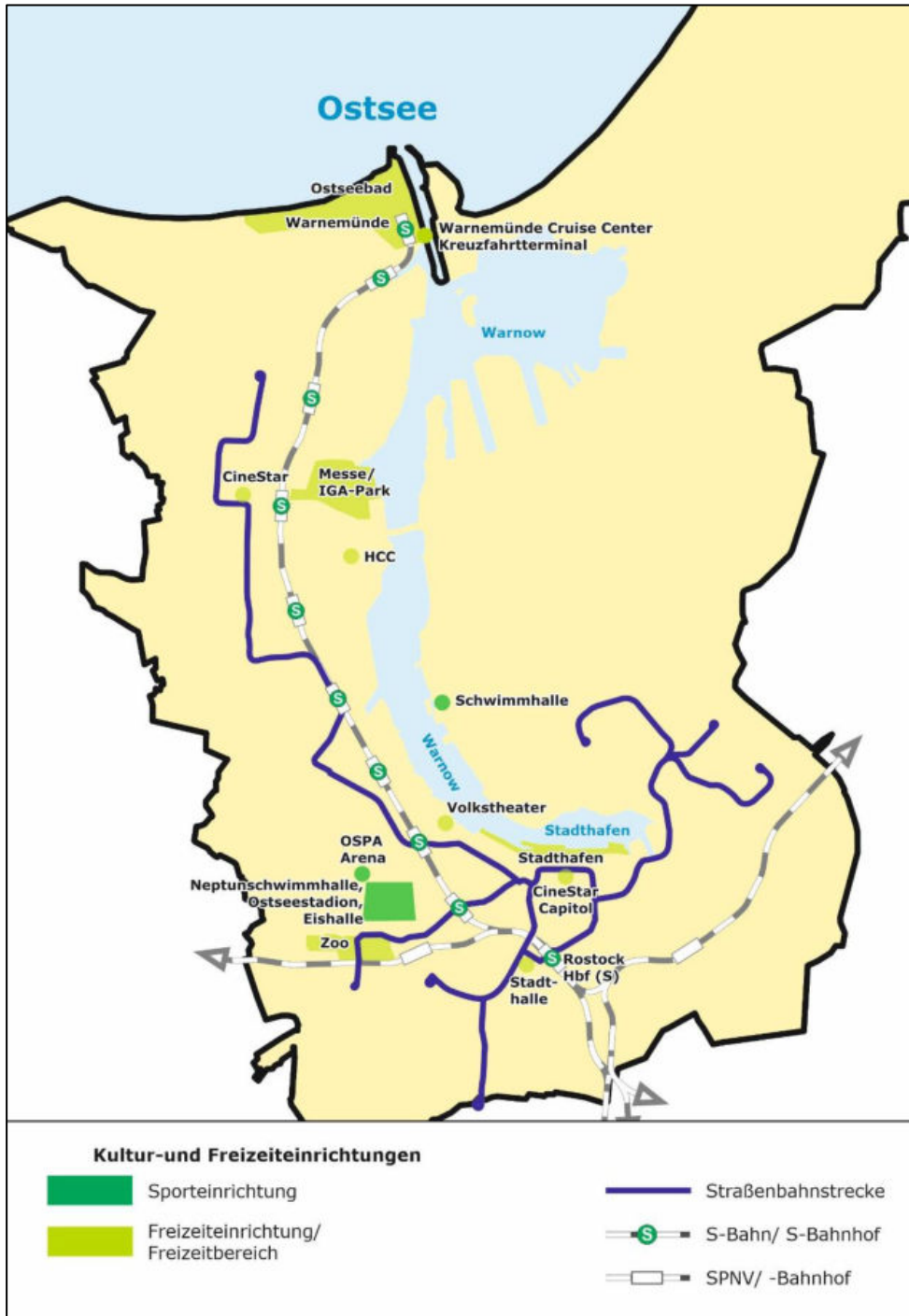


Abbildung 4: ÖPNV-relevante Ziele im Bereich Freizeit- und Tourismus

1.1.6 Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV

Soziale Infrastruktur, Gesundheitswesen

Seite | 16

Die Gesundheitsbranche zeichnet sich durch ein dichtes und qualitativ hochwertiges Angebot sowie einen hohen Vernetzungsgrad zwischen den Trägern aus.

Im Stadtgebiet gibt es zwei Kliniken, das Klinikum der Universität Rostock (mehrere Standorte) und das Klinikum Südstadt, mit einer Gesamtbettenzahl von rund 1.510 auf insgesamt sechs Standorte verteilt (vgl. Abbildung 5). Einen nationalen und internationalen Bekanntheitsgrad genießt insbesondere das Klinikum der Universität Rostock mit etwa 1.030 Betten.²⁴ Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem ÖPNV dahingehend von Bedeutung, dass Beschäftigte, Besucher und Patienten zusammen ein nennenswertes Fahrgastpotential bilden.

Der Hauptstandort des Klinikums der Universität Rostock befindet sich am Campus Schillingallee im Hansaviertel. Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über mehrere Haltestellen. Mit der Linie 27, die montags bis samstags die Haltestelle „Klinikum Schillingallee“ halbstündlich anfährt, wird die zentrale Anbindung des Haupteingangs gewährleistet. Die Haltestellen „Schillingallee“ und „Dethardingstraße“ werden von weiteren Buslinien (Linie 25 Montag bis Freitag im 10-Minuten-Takt sowie Linien 27, 39 und 121; Schillingallee auch Linie 28) bedient. Die Anbindung an das Straßenbahnsystem (Straßenbahnlinien 3 und 6) erfolgt peripher über die Haltestellen „Platz der Jugend“ bzw. „Parkstraße S“ (zudem S-Bahn-Halt) und ist mit längeren Fußwegen (ca. 800 m) verbunden. Die Anbindung des Klinikums Südstadt erfolgt durch die Straßenbahnlinien 4 und 6 im dichten Takt sowie Linien 28,39 und 102 von der Haltestelle „Campus Südstadt“. Die „Universitätsmedizin Rostock Klinik und Poliklinik für Neurologie, Zentrum für Nervenheilkunde“ in Gehlsdorf wird durch die Bus-Linie 45 im Tagesverkehr alle 20 Minuten angebunden.

²⁴ ebenda

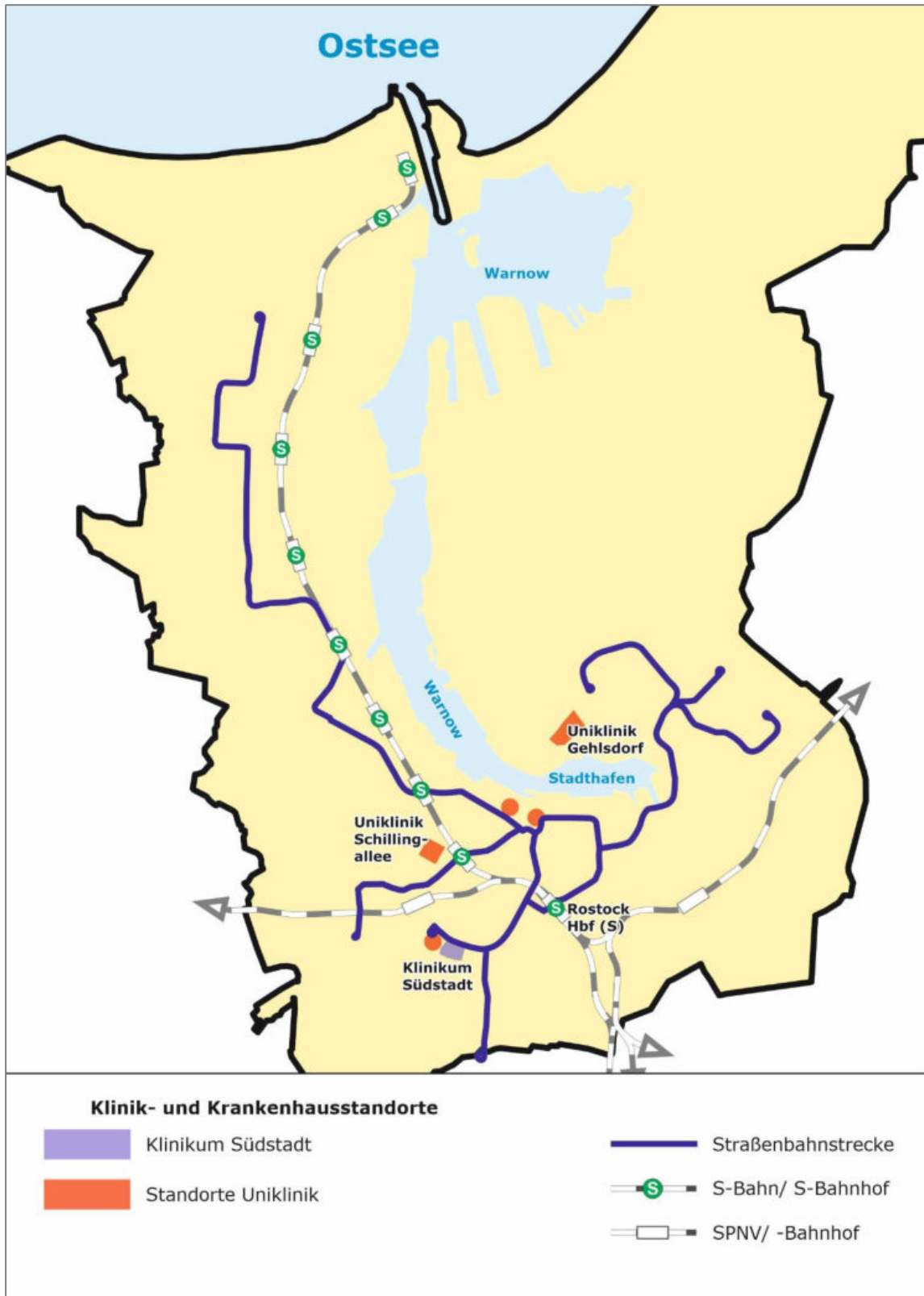


Abbildung 5: Klinik- und Krankenhausstandorte

Einzelhandel und Versorgungsstruktur

Die Rostocker Innenstadt ist durch ein hohes Maß an Nutzungsvielfalt geprägt und übernimmt neben der reinen Versorgungsaufgabe außerdem Funktionen in den Bereichen Freizeit und Kultur, Erholung und Wohnen. Der zentrale Versorgungs- und Geschäftsbereich befindet sich an der Kröpeliner Straße inklusiv der Einkaufszentren/ Passagen „Rostocker Hof“ und „Kröpeliner Tor Center“ sowie an der Breite Straße (mit Galeria Karstadt Kaufhof). Er bietet einen vielfältigen Branchenmix mit einem umfangreichen Warenangebot. Neben großflächigen Warenhäusern und Kaufhäusern als Magnetbetriebe ist auch ein vielfältiges kleinteiliges Fachangebot vorhanden. Mit etwa 66.500 m² Verkaufsfläche sind rund 19 % der gesamten städtischen Verkaufsfläche in der Innenstadt angesiedelt. Über die Achse Lange Straße – Neuer Markt ist der zentrale Versorgungsbereich an der nördlichen Peripherie an das Straßenbahnsystem angebunden.

Aufgrund seiner touristischen Bedeutung und der Hochwertigkeit des meist zentrenrelevanten Sortimentes, welches stark auf touristische Anforderungen ausgerichtet ist (Bekleidung, Schuhe, Geschenkartikel, Souvenirs), kommt auch Warnemünde die Funktion eines A-Zentrums mit überregionaler Bedeutung zu. Die Attraktivität des meist kleinflächigen Sortiments ist jedoch nicht mit der des Stadtzentrums gleichzusetzen. Die ÖPNV-Erschließung des Versorgungsbereichs erfolgt mit den Linien 36 und 37, die Anbindung an das leistungsstarke S-Bahnsystem erfolgt peripher.

Weitere Einkaufszentren sind im gesamten Stadtgebiet angesiedelt. Darüber hinaus haben auch einzelne außerhalb des Stadtgebietes liegende Einkaufszentren sowie Fachmärkte Bedeutung für die Stadt. Hierzu gehören das Hansecenter Bentwisch, der Ostseepark Sievershagen, der Globusmarkt in Roggentin und das Outletcenter Broderstorf; diese werden dem Einzelhandelsmarkt der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zugeordnet (vgl. Abbildung 6).²⁵

Im Zentrenkonzept der Hanse- und Universitätsstadt Rostock aus dem Jahr 2007 werden die zentralen Versorgungsbereiche in einem hierarchischen Zentrenmodell gegliedert. Abbildung 6 verdeutlicht die hierarchische Gliederung der zentralen Versorgungsbereiche.²⁶

Aktuell werden weitere Flächen für den Einzelhandel sowie das Gewerbe erschlossen, so dass der Rostocker Einzelhandelsmarkt in den nächsten Jahren weiterwachsen wird. Derzeit wird an der Aktualisierung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes gearbeitet.²⁷

²⁵ Hansestadt Rostock, Büro des Oberbürgermeisters, Bereich für Wirtschafts- und Strukturfragen: Zentrenkonzept der Hansestadt Rostock/ Definition und Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche der Hansestadt Rostock (Stand November 2007).

²⁶ Nicht aufgeführt sind die Nahversorgungszentren (D-Zentren), da diese in der Regel ohne Bedeutung für den ÖPNV sind.

²⁷ ROSTOCK BUSINESS Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock mbH/ IMMOBILIENBERICHT DER HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK: rostock-business.com/files/rb/download/190930_Immobilienbericht_2019_Einzelseiten_RB.pdf (Stand September 2019; Zugriff 06.11.2019).

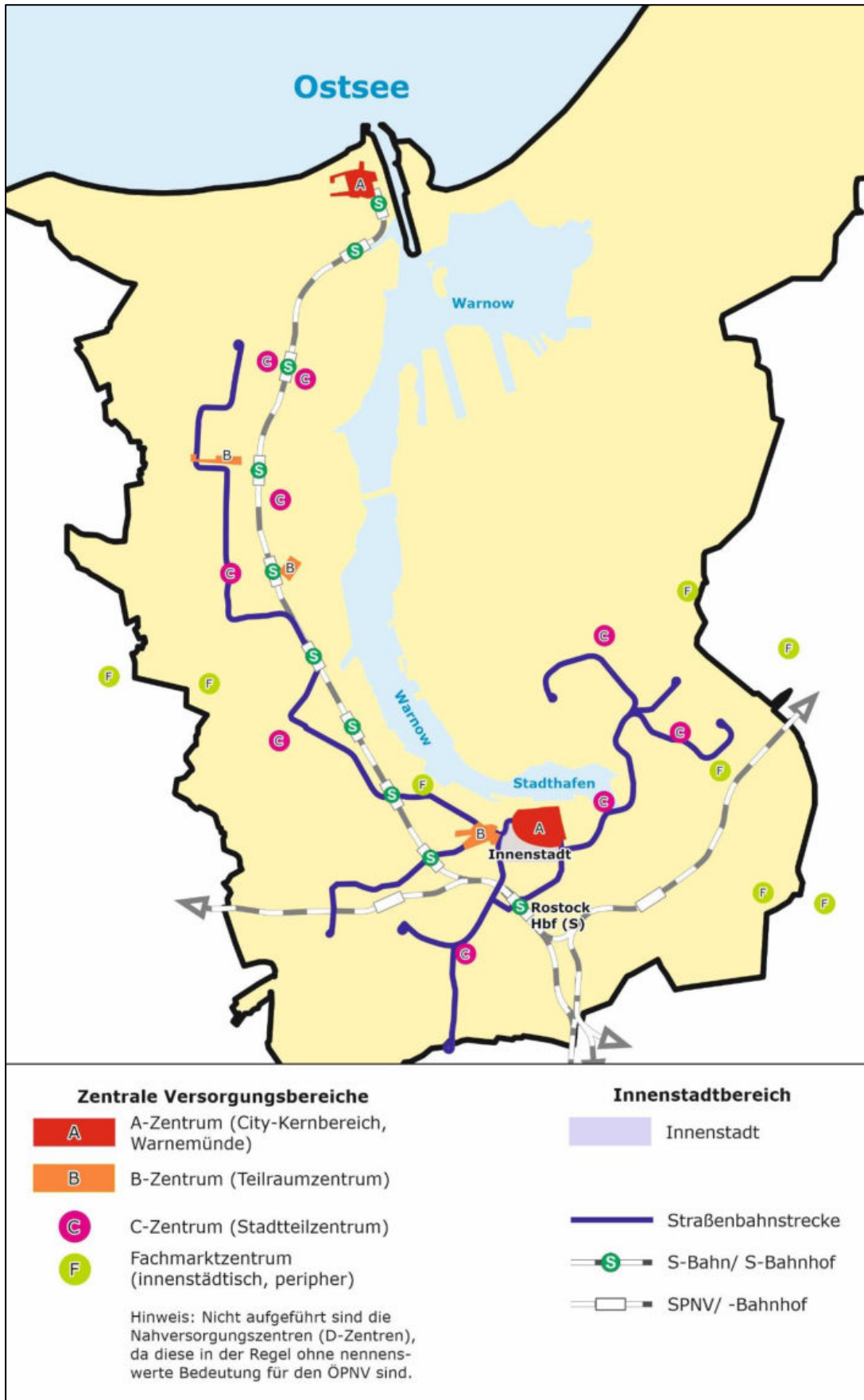


Abbildung 6: Hierarchische Gliederung der zentralen Versorgungsbereiche

Insgesamt besitzt Rostock hinsichtlich Ausstattung und Vielfalt ein für ein Oberzentrum angemessenes Einzelhandelsangebot. Die Innenstadt Rostocks übernimmt hierbei eine zentrale Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf in der Region. Ebenso besitzt das Zentrum Warnemünde eine überregionale Bedeutung im Einkaufsverkehr, vor allem im Bereich Tourismus. Es ist zu vermuten, dass im Kontext mit der ÖPNV-Angebotsqualität, der Einkaufsverkehr insbesondere in Ausrichtung auf die Innenstadt eine nennenswerte ÖPNV-Affinität aufweist.

1.2 Analyse ÖV-Angebot und -Infrastruktur

Grundlage der nachfolgenden Analyse ist der Fahrplan des VVW mit Stand 2019.

1.2.1 Zuständigkeiten/ Aufgabenträgerschaft

Der Öffentliche Verkehr (ÖV) im Stadtgebiet Rostock ist hinsichtlich der Verantwortlichkeiten in der Aufgabenträgerschaft klar strukturiert. Aufgabenträger sind:

- für den Schienenpersonennahverkehr inkl. der S-Bahn (SPNV) das Land Mecklenburg-Vorpommern. Seit ihrer Gründung im Jahr 1995 obliegt es der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) unter der Fachaufsicht des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern die Pflichten der Planung, Organisation und Finanzierung der Verkehrsleistungen in Mecklenburg-Vorpommern zu übernehmen.
- für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (Straßenbahn und Bus; nachfolgend ÖPNV genannt) die Hanse- und Universitätsstadt Rostock (für die im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien im Stadt-Umland-Verkehr aus dem Landkreis Rostock erfolgt entsprechend einer Vereinbarung zwischen Stadt und Landkreis die Vergabe des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) durch den Landkreis).

1.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Produkte und Strecken

Der SPNV innerhalb des VVW-Gebietes umfasst die Produkte RegionalExpress (RE), RegionalBahn (RB) und S-Bahn (S). Während der RE als direkte Verbindung zwischen den Städten mit nur wenigen ausgewählten Halten fungiert, dienen die Produkte RB und S der Erschließung im Verbundraum, i. d. R mit Halt an allen Haltepunkten bzw. Stationen im Streckenverlauf auf Stadtgebiet.

Im Stadtgebiet Rostock verlaufen

- vier RE-Linien (RE10 jedoch nur einzelne Fahrten)
- zwei RB-Linien
- und drei S-Bahn-Linien.

Das leistungsstarke S-Bahn-System übernimmt in Rostock in Ergänzung zur Straßenbahn auch wichtige innerstädtische Verkehrsaufgaben mit wesentlichen Reisezeitvorteilen in der Nord-Süd-Relation im Stadtwesten sowie für verschiedene Teilbereiche auch innerörtliche Anbindungsfunktionen (z. B. in Warnemünde, Lichtenhagen, Groß Klein, Lütten Klein, Evershagen, Schmarl, Reutershagen, Kröpelinertor-Vorstadt, Hansaviertel, Stadtmitte und Südstadt).

Tabelle 5: SPNV-Strecken im Stadtgebiet Rostock

Strecke		Betreiber	Grundtakt Mo-Fr (Minuten)	
Nr.	Verlauf		HVZ/ NVZ	SVZ
Produkt RegionalExpress				
RE1	Hamburg Hbf – Schwerin Hbf – Rostock Hbf	DB AG	T120	T120
RE5 ²⁸	Rostock Hbf/ Stralsund Hbf – Neustrelitz Hbf – Berlin Hbf – Berlin Südkreuz	DB AG	T120	T120
RE9 ²⁹	Rostock Hbf – Stralsund Hbf – Bergen auf Rügen – Sassnitz/ Ostseebad Binz	ODEG	T120	T120
Produkt RegionalBahn				
RB11	Tessin – Rostock Hbf – Wismar	DB AG	T60 +Ver- stärker	T60
RB12	Rostock Hbf – Rövershagen – Graal-Müritz	DB AG	ca. T60	ca. T60
Produkt S-Bahn				
S1	Warnemünde – Rostock Hbf	DB AG	T7,5/ T15	T7,5/ T15/ T30
S2	Güstrow – Schwaan – Rostock Hbf	DB AG	T60	T60/ T120
S3	Rostock Hbf – Laage (Meckl) - Güstrow	DB AG	T60	T60/ T120

²⁸ in Stadt und LK Rostock im 120-Minuten-Takt, sonst im 60-Minuten-Takt

²⁹ in Stadt und LK Rostock im 120-Minuten-Takt, weitere Linienabschnitte im 60-Minuten-Takt

Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Stadtgebiet Rostock liegen 13 SPNV-Haltepunkte bzw. Bahnhöfe, von denen

- zwei (Thierfelder Straße RB11 und Torfbrücke RB12) von RB-Linien,
- einer (Rostock Kassebohm) von der RB12
- und neun ausschließlich von der S-Bahn

angefahren werden.

1.2.3 ÖPNV

1.2.3.1 Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistungen im Stadtgebiet werden durch die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) erbracht. Weitere Verkehrsunternehmen betreiben stadtgrenzüberschreitende Linien (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Verkehrsunternehmen im Stadtgebiet Rostock (Stand 2019)

Verkehrsunternehmen	Linien (ohne NE-Netze)
Rostocker Straßenbahn AG, Rostock (RSAG)	Straßenbahn: 1, 2, 3, 4, 5, 6 Stadtbus: 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30A, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, X41, 45, 45A, 49 Nachtbus: F1, F1A, F2
rebus Regionalbus Rostock GmbH, Güstrow	Stadt/ -Umland-Regionalbus: 102, 106, 112, 113, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 128, 137, 140, 284
Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH, Demmin (MVVG)	304

1.2.3.2 Netzstruktur

Das Netzgerüst bilden die radial auf die Innenstadt ausgerichteten Achsen des kommunalen Schienenverkehrssystems „Straßenbahn“. Die insgesamt sechs Straßenbahnlinien bilden ein attraktives und transparentes ÖPNV-Grundsystem und gewährleisten eine direkte Anbindung von Stadtteilen aus dem Nordwesten, dem Nordosten und dem Süden sowohl an das Stadtzentrum als auch an den Hauptbahnhof. Darüber hinaus übernimmt die Straßenbahn Erschließungsaufgaben insbesondere in Stadtteilen mit hoher Verdichtung (Ausnahmen Warnemünde, Schmarl, Groß Klein, Reutershagen und Hansaviertel).

Der Stadtbus ergänzt das Schienenverkehrsangebot. Dabei übernimmt er im hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netz die Zubringerfunktion zum überregionalen Schienenverkehr sowie zum regionalen (SPNV, S-Bahn, Regionalbus) und zum sonstigen städtischen ÖPNV-Angebot (S-Bahn, Straßenbahn, Fähre). Außerdem erschließt er Gebiete, die nicht von S-Bahn oder Straßenbahn angedient werden.

Somit übernimmt der Stadtbus in Rostock nicht nur Tangential- und Zubringeraufgaben, sondern bildet zudem wichtige Radialachsen in Ausrichtung auf die Innenstadt (z. B. Linien 22, 23 und 25) und auf wichtige Stadtteilzentren (z. B. Linie 31 Lütten Klein Zentrum). Die Buslinie 37 fungiert in Warnemünde als Ortsbus, die Linie X41 verbindet als erste Schnellbuslinie in Rostock die Wohngebiete Dierkow / Toitenwinkel östlich der Warnow mit Lütten Klein westlich der Warnow. Die X41 nutzt dabei die Autobahn A19 sowie den Warnowtunnel und bedient nur 6 Haltestellen. Zwei Nachtbuslinien („RSAG-Fledermäuse F1 und F2“) sichern eine Grundversorgung in den Nachtstunden.

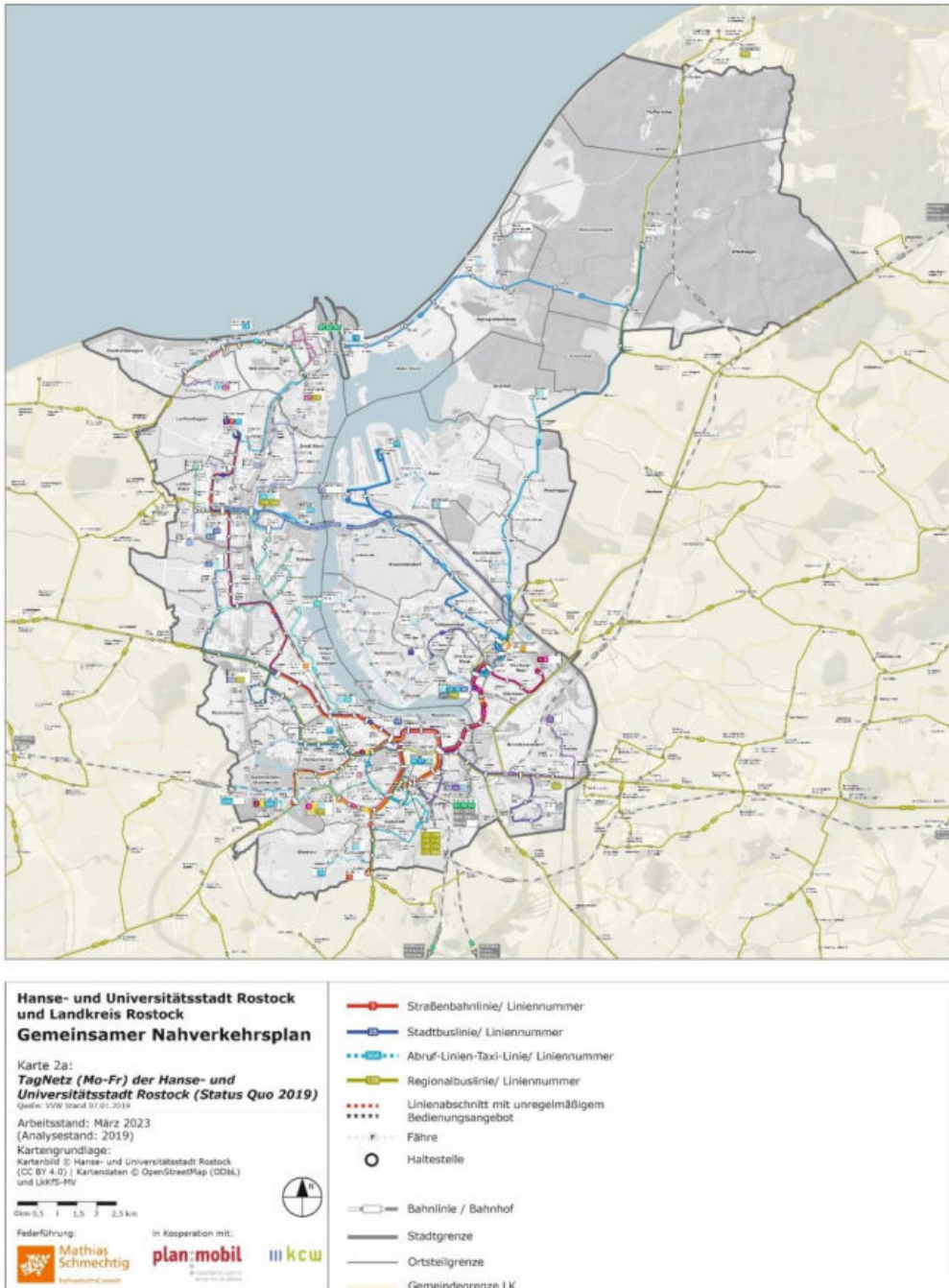


Abbildung 7: TagNetz (Mo-Fr) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)
 Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

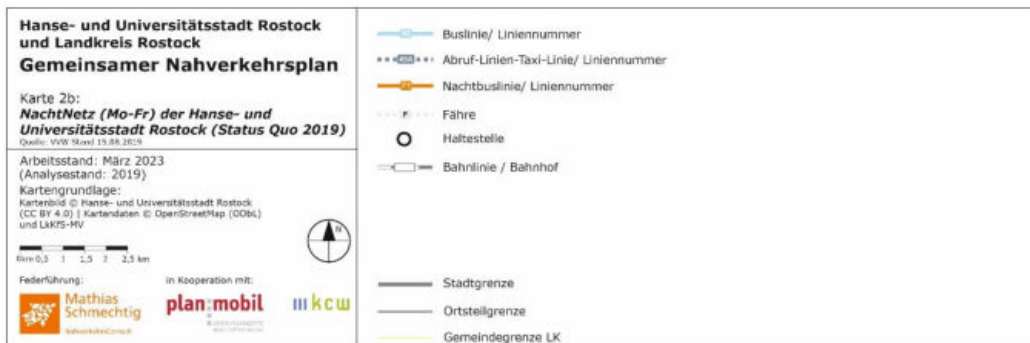
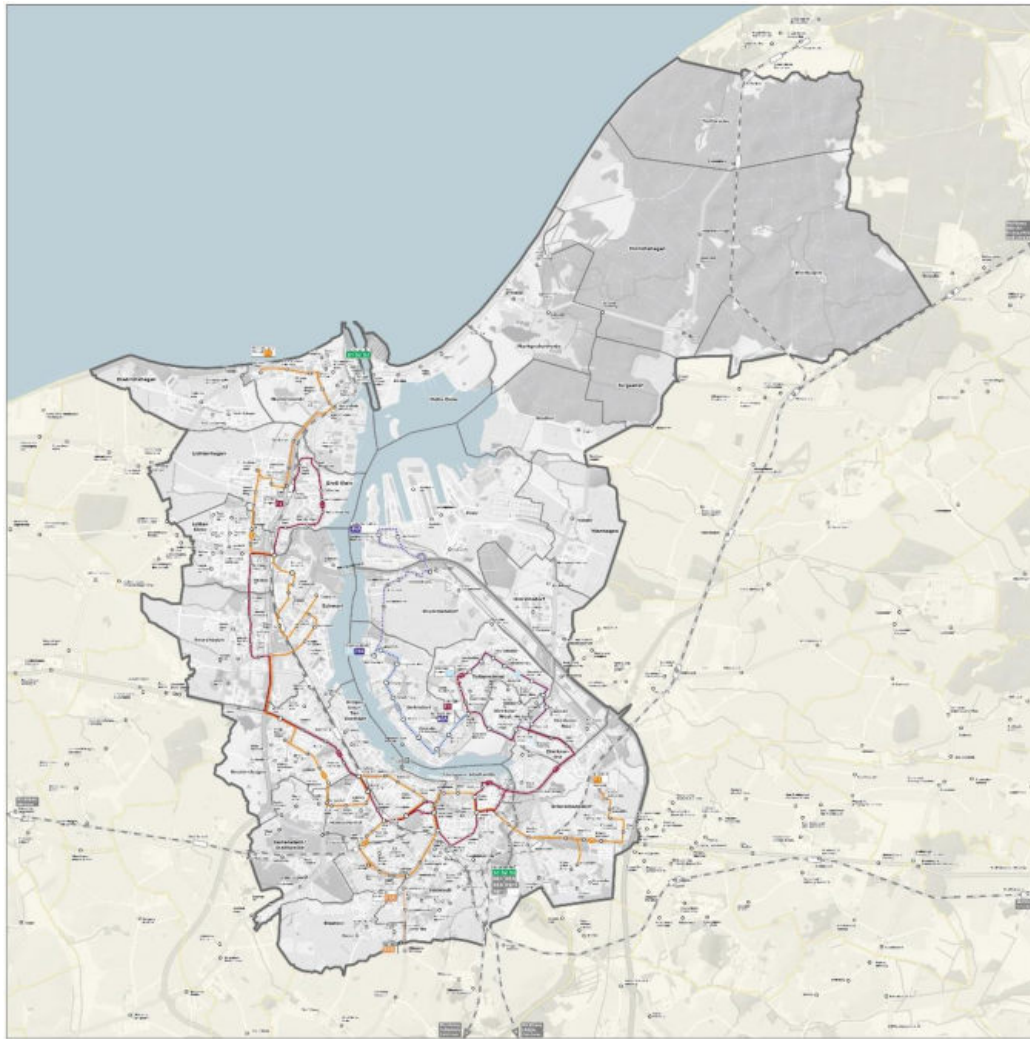


Abbildung 8: NachtNetz (Mo-Fr) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Status Quo 2019)
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Ausgewählte Haltestellen sowie S-Bahn-Haltepunkte im Stadtgebiet fungieren als Verknüpfungshaltestellen zwischen den S-Bahn-Linien, der Straßenbahn, den Stadtbuslinien und den Stadt-Umland-Regionalbuslinien. Neben dem ZOB/ Hauptbahnhof werden somit noch an anderen Verknüpfungspunkten systematische Anschlüsse an das Umland geschaffen (z. B. Warnemünde Werft, Lütten Klein, Reutershagen, Dierkower Kreuz, Brinckmansdorf, Deutsche-Med-Platz und Hinrichshagen).



Abbildung 9: Am S-Bahnhof „Lütten Klein“ erfolgt eine systematische Verknüpfung zwischen Regionalbuslinien, Stadtbuslinien und S-Bahn

Die Innenstadterschließung erfolgt in einer ringförmigen Anbindung an das ÖPNV-Netz durch die Straßenbahnlinien. Der zentrale Versorgungsbereich wird peripher durch die Haltestellen Kröpeliner Tor, Lange Straße, Neuer Markt und Steintor IHK erschlossen. Für die südliche Innenstadt ergeben sich leichte Erreichbarkeitsnachteile durch die Führung der Straßenbahn an der nördlichen Innenstadtperipherie über die Lange Straße. Die Regionalbuslinien 112, 113, 120 und 123 durchqueren den Innenstadtring und bedienen die Haltestellen Am Rosengarten und Steintor/ IHK. Die Linie 304 bedient die Haltestelle Steintor/ IHK.

Die Innenstadt kann aus den direkt ans Straßenbahnnetz angeschlossenen Stadtteilen ohne Umstieg erreicht werden, aus allen anderen Stadtbereichen ist das Zentrum mit maximal einem Umstieg erreichbar. Auch die wichtigsten anderen Ziele im Stadtgebiet sind i. d. R. mit max. einmaligem Umstieg erreichbar (vgl. Kapitel 3.1.3.2). Wichtige Einrichtungen insbesondere im südwestlichen Stadtgebiet (z. B. Uniklinikum, Agentur für Arbeit, Neptun-Schwimmhalle) sind aus dem Straßenbahn- bzw. aus dem S-Bahn-System nur mit Umsteigen auf den Bus erreichbar.

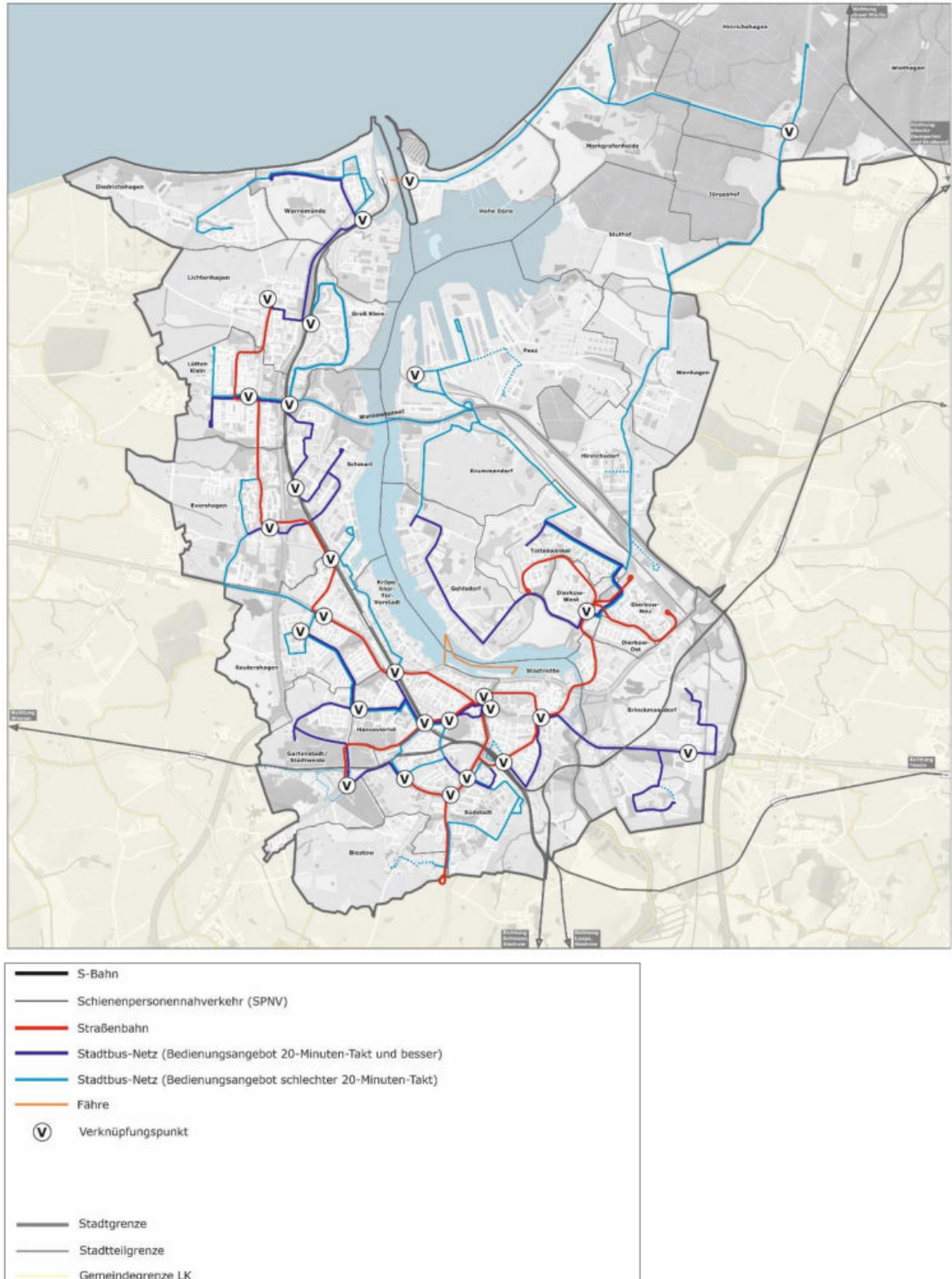


Abbildung 10: ÖPNV-Netzstruktur

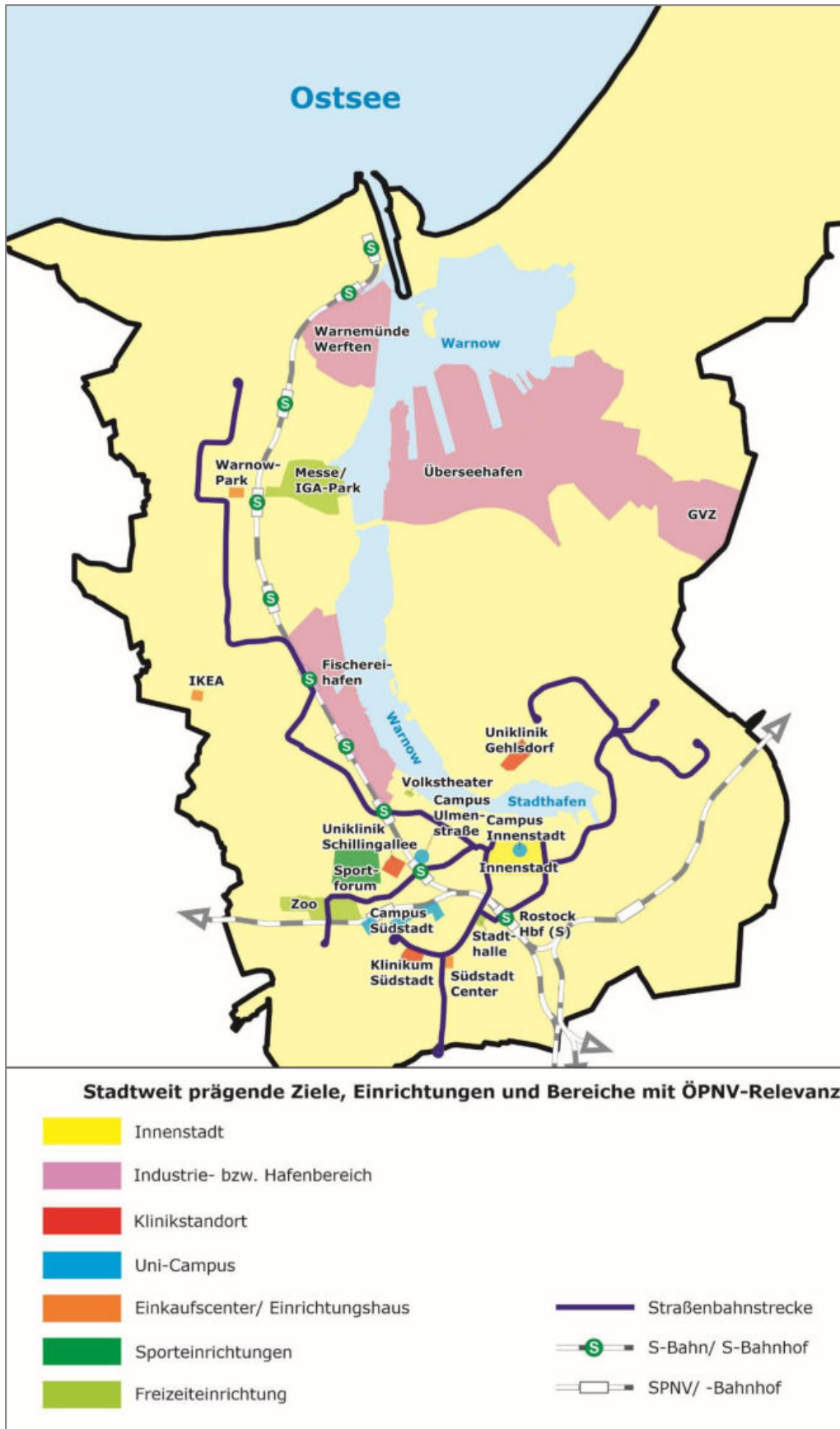


Abbildung 11: Lagegunst stadtwelt prägender Einrichtungen und Bereiche zum S-Bahn- und Straßenbahnnetz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Straßenbahnnetz

Im Straßenbahnnetz besteht eine radiale Ausrichtung auf die Innenstadt. Die sechs Straßenbahnlinien bilden den Innenstadtring. Aus jeder der vier Hauptrichtungen wird jeweils mindestens eine Linie

- über die Lange Straße und
- über den Hauptbahnhof

geführt.

Im Rostocker Straßenbahnnetz wird von Montag bis Freitag im Tagesverkehr außerhalb der Ferien auf allen Linien mindestens ein 20-Minuten-Grundtakt (in den Ferien 20-/ 30-Minuten-Takt; Früh-HVZ 30-Minuten-Takt) angeboten. Die Straßenbahnlinien 1 und 5 verkehren im Tagesverkehr in einem 10-Minuten-Takt (in den Ferien im 15-Minuten-Takt). Durch Überlagerungen mehrerer Linien im Straßenbahnnetz sowie entsprechender Fahrplanabstimmungen besteht auf den meisten Streckenabschnitten ein dichteres Taktangebot. Werktags wird dadurch tagsüber auf den meisten Strecken mindestens ein 10-Minuten-Takt angeboten.

Am Samstag besteht auf den Linien 1 und 5 ein 15-Minuten-Takt sowie auf den anderen Linien ein 30-Minuten-Takt. Sonntags verkehren die Linien 1, 3, 5 und 6 einheitlich im 30-Minuten-Takt. Die Linien 2 und 4 sind sonntags nicht im Einsatz.

Stadtbusnetz

Das Netz an Stadtbuslinien gewährleistet die Erschließung des Stadtgebietes außerhalb des Straßenbahn- und des S-Bahn-Systems und schafft Quer- und Tangentialverbindungen. Dabei übernimmt der Stadtbus im hierarchisch strukturierten ÖPNV-Angebot auch die Zubringerfunktion zu den Schienenverkehrsmitteln, zum Regionalbus sowie zur Fähre.

Die Busnetzstruktur in Rostock ist gekennzeichnet durch meist kurze Linien mit klarer Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte (z. B. Linie 36), es bestehen aber langlaufende Linien in den nicht von der Straßenbahn erschlossenen Stadtbereichen (z. B. Linie 25 in Reutershagen, Linien 22 und 23 in Brinckmansdorf, Linie 39 Lütten Klein – Schmarl – Evershagen – Reutershagen – Hbf, Linie 49 Lütten Klein – Seehafen – Dierkower Kreuz). Bei einigen Stadtbuslinien überlagern sich verschiedene Verkehrsaufgaben. So übernimmt beispielsweise die Stadtbuslinie 39 Erschließungsaufgaben, insbesondere in Schmarl und in Reutershagen, aber auch Verbindungsaufgaben zwischen den Stadtteilen im Linienvorlauf.

Einzelne Linien im Rostocker Busnetz fungieren als Tangentiallinien. Hierzu gehören die durch den Warnowtunnel zwischen Schmarl und Krummendorf verlaufenden Linien (Expressbus-Linie X41 sowie Linien 45 und 49).

Die im Januar 2019 eröffnete Expressbuslinie X41 stellt eine Besonderheit im Rostocker Busnetz dar. Sie verkehrt als schnelle Direktverbindung mit wenigen Halten an nachfragestarken Sammelhaltstellen zwischen dem Nordosten und dem Nordwesten von Rostock. Die Linienführung durch den Warnowtunnel und über die Autobahn ermöglicht eine schnelle Direktverbindung zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten zwischen Lütten Klein, Toitenwinkel und Dierkow.

Durch die Integration in den VVW-Tarif entfällt die Maut, die normalerweise bei Pkw-Nutzung des Tunnels anfällt, so dass die Linie für den Fahrgast zudem eine kostengünstige Alternative zum MIV darstellt.

Verschiedene Linien im Rostocker Verkehrssystem fahren als Abruf-Linien-Taxi (ALT), manchmal auch als Anruf-Linien-Taxi bezeichnet, als Ersatz für den Bus. Die Linien 30A, 45A und F1A verkehren während ihres gesamten Bedienungszeitraums als Zubringer-Linien zum Hauptnetz, andere Linien fahren zu bestimmten Zeiten bzw. in bestimmten Abschnitten bedarfsgesteuert nach vorherigem Anruf (z. B. Linien 26 und 28).

Die Bedienung im Nachtverkehr übernehmen weitestgehend die „RSAG-Fledermäuse F1 und F2“. Die beiden Nachtlinien bedienen nahezu alle Stadtbereiche der Weststadt und über die Innenstadt hinaus bis Brinckmansdorf (F1) und Toitenwinkel (F2). Die Linienführung orientiert sich dabei an den Straßenbahnstrecken (Ausnahme Brinckmansdorf). Zentraler Treff- und Umsteigepunkt der beiden Nachtlinien ist der Saarplatz. Die Zubringerlinien F1A und 45/45A (beide bedarfsgesteuert als Abruf-Linien-Taxis) vergrößern den Einzugsbereich im Nachtverkehr.

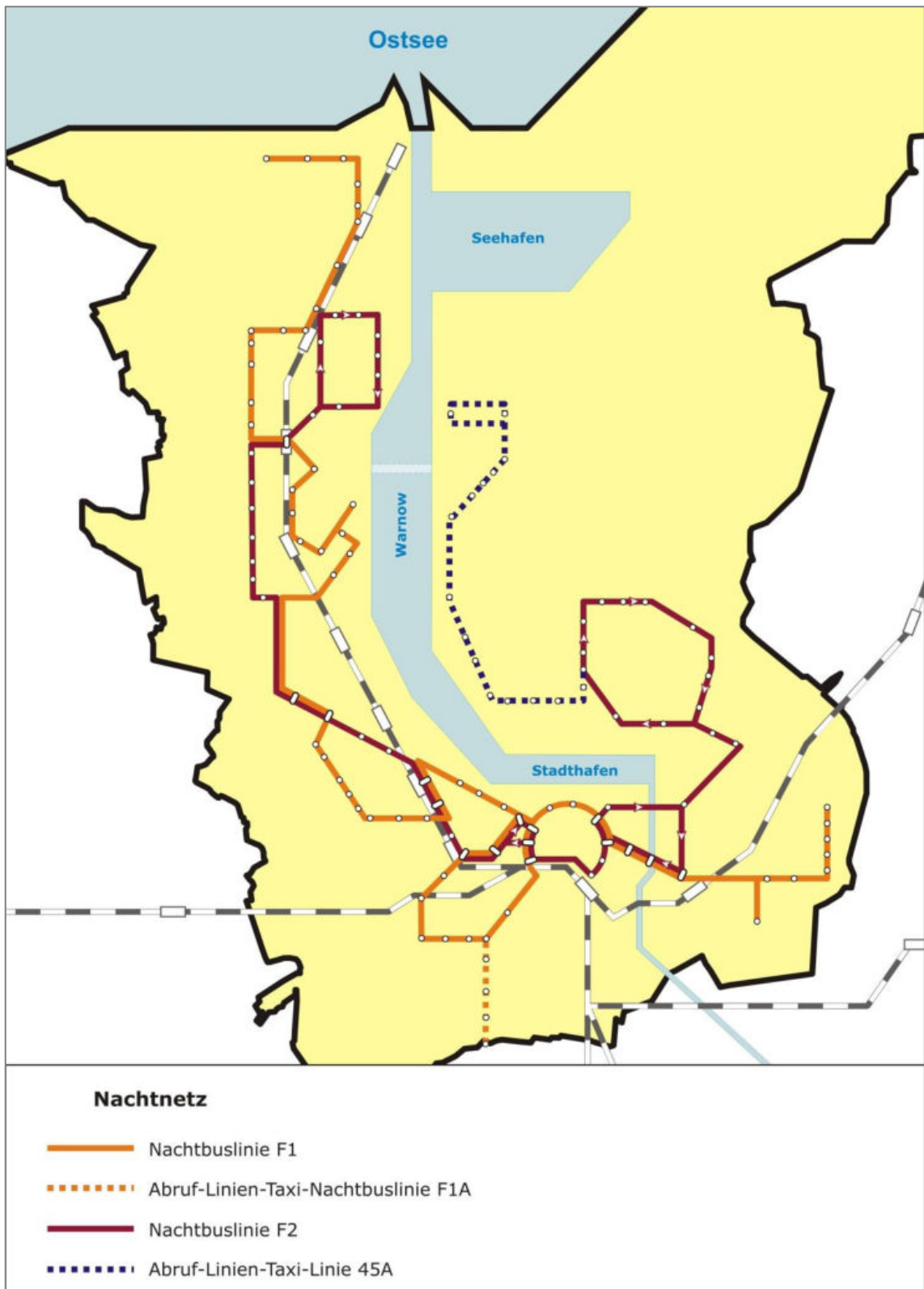


Abbildung 12: Liniennetzplan – Nachtnetz 2019 (schematische Darstellung)

„Stadt-Umland-Verkehr“ und Regionalbus-Verkehr

Teilweise ergänzt wird das Stadtbusangebot in Rostock durch ein- und ausbrechende Regionalbuslinien. Diese Linien besitzen im Stadtgebiet im Wesentlichen zwei prägende Funktionen. Zum einen übernehmen sie die Anbindung der im Umland liegenden Städte und Gemeinden an das Oberzentrum, des Weiteren übernehmen einzelne Linien punktuell auch städtische Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet (z. B. Gartenstadt/ Stadtweide, Linie 102).

Seite | 31

Die System-Ausrichtung der Regionalbuslinien im Rostocker Stadtgebiet konzentriert sich auf ausgewählte Verknüpfungshaltestellen. Neben dem Hauptbahnhof werden an definierten Haltestellen Umstiege auf die bzw. von den S-Bahn-, Straßenbahn- sowie Stadtbuslinien geschaffen.

Detaillierte Ausführungen zum Regionalbusverkehr im Landkreis Rostock sowie zum Stadt-Umland-Verkehr enthalten die Teile A und C des Gemeinsamen Nahverkehrsplans.



Abbildung 13: Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr

1.2.3.3 Bedienungsangebot

Im Rostocker ÖPNV-System gibt es eine weitgehend einheitliche Taktstruktur mit gleichen Taktfamilien innerhalb der Verkehrszeiten. Im Tagesverkehr Montag bis Freitag wird weitestgehend ein 10-/20-Minuten-Takt angeboten, im Abend- und Spätverkehr sowie am Wochenende findet ein Wechsel auf die 15-/30-Minuten-Taktfamilie statt.

Durch den vorherrschenden 10-/20-Minuten-Takt sind nahezu alle Siedlungsschwerpunkte der Stadt im Tagesverkehr mindestens im 10-Minuten-Takt (teilweise auch durch Überlagerung verschiedener Linien) direkt an die Innenstadt bzw. mit dem Bus an eine Schienenverbindung in Richtung Innenstadt angeschlossen.

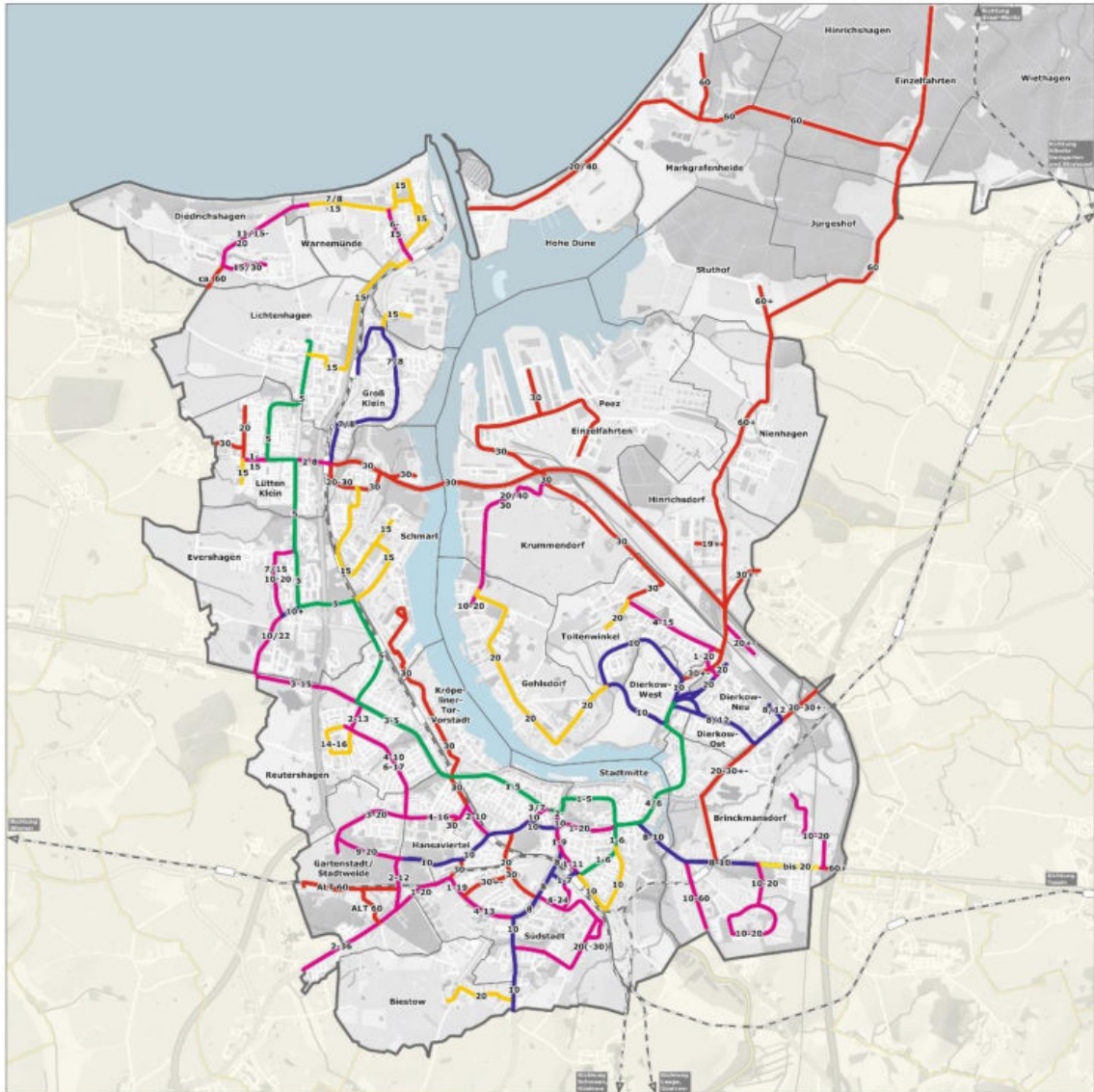
Grundangebot im Straßenbahn-System ist Montag bis Freitag der 10-Minuten-Takt auf den Linien 1 und 5 sowie der 20-Minuten-Takt auf den Linien 2, 3, 4 und 6. Durch teilweise Überlagerung der Linien entsteht ein 10-Minuten-Takt. In den Randzeiten sowie am Wochenende wird das Angebot auf einen 15-/ 30-Minuten-Takt umgestellt (kein Angebot auf den Linien 2 und 4 an Sonn- und Feiertagen). Auch in den Haupt-Ferienzeiten (Winter-, Sommer-, Weihnachtsferien) wird ein gesonderter Fahrplan vorgehalten. Der Fahrgast muss somit nicht nur zwischen den Wochentagen, sondern auch zwischen verschiedenen Fahrplanperioden unterscheiden.

Das Taktangebot im Busverkehr ist an der generierten Nachfrage gestaltet, so dass sich auf den einzelnen Buslinien tlw. deutliche Unterschiede ergeben. Während auf einzelnen Linien nur ein 60-Minuten-Grundtakt gefahren wird, wird auf anderen Linien ein teilweise deutlich dichter Takt gefahren. So werden die Linien 26, 27, 34, 37, 38 und 39 halbstündlich betrieben, die Linien 22, 23, 28 und 45 im 20-Minuten-Takt und die Linien 31 und 36 im 15-Minuten-Takt. Um die Anschlüsse der Linie 31 zur S-Bahn sicherzustellen, wird der Takt in der HVZ verstärkt. Auf der nachfragestarken Linie 25 wird im zentralen Abschnitt ein 10-Minuten-Takt vorgehalten.

Durch Linienüberlagerungen entsteht auf mehreren Achsen eine Verdichtung des Taktangebotes (z. B. 22/ 23 ein 10-Minuten-Takt).

Bedingt durch die Zwänge der Anschlussbildung an die S-Bahn werden die Linien im Bereich Groß Klein/ Lütten Klein/ Schmarl/ Marienehe im 7,5-/ 15-/ 30-Minuten-Takt-Raster gefahren.

Der Nachtverkehr wird über die beiden langlaufenden Fledermauslinien F1 und F2 sowie die ergänzenden Abruf-Linien-Taxen F1A und 45/45A von Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt abgewickelt. Am Wochenende werden die Linien F1 und 45 zeit- und abschnittsweise zu einem halbstündlichen Angebot verdichtet, die Linie F2 fährt am Wochenende während des gesamten Bedienungszeitraums im 30-Minuten-Takt.



<p>Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock Gemeinsamer Nahverkehrsplan</p>	<p>Bedienung im Liniennetz (Verkehrszeiten Montag bis Freitag im Tagesverkehr)</p>
<p>Karte 3: Taktfolgen im Straßenbahn- und Busnetz (Mo-Fr; Tagesverkehr 2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 5-Minuten-Takt Korridor — 10-Minuten-Takt Korridor — 15-Minuten-Takt Korridor — >20-Minuten-Takt Korridor — Korridor mit differenzierten Takten <p>1-5 Takt/ Fahrzeugfolge in Minuten (hier 1-5 Minuten)</p>
<p>Arbeitsstand: März 2023 (Analysestand: 2019) Kartengrundlage: Kartenbild © Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL) und LkKfS-MV</p> <p>0km 0,5 1 1,5 2 2,5 km</p> <p>Federführung: In Kooperation mit: </p>	<p>Hinweis: Bei Linien im Grenzbereich zweier Verkehrsgebiete gilt die Bewertung im Hinblick auf das höherwertige Verkehrsgebiet</p>

Abbildung 14: Taktfolgen im Straßenbahn- und Busnetz (Mo-Fr; Status Quo 2019)
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

1.2.3.4 Verknüpfungspunkte

Von den zehn S-Bahn-Haltepunkten (inkl. Hauptbahnhof) auf Rostocker Stadtgebiet sind neun räumlich zumindest mit dem Stadtbusnetz verknüpft, der Hauptbahnhof sowie auch die Haltepunkte Holbeinplatz, Marienehe und Parkstraße zudem mit dem Straßenbahnnetz. Lediglich der Bahnhof Warnemünde ist ohne räumliche Anbindung an Straßenbahn und Bus, hier besteht jedoch ein Übergang zur Fähre. Die Verknüpfung SPNV – Bus am Bahnhof Bramow ist mit etwas längeren Fußwegen von rund 200 m verbunden.

Neben den S-Bahn-Haltepunkten gibt es mit den Haltepunkten Thierfelder Straße, Rostock Kassebohm und Torfbrücke drei weitere SPNV-Haltepunkte (Produkt RB) im Süden sowie im Nordosten der Stadt. Diese sind ohne bzw. ohne direkte Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV-System.

Der bedeutendste systemübergreifende Verknüpfungspunkt in Rostock ist der südöstlich der Innenstadt gelegene Hauptbahnhof. Neben der Funktion als Schnittstelle zum SPNV und SPFV ist er auch die zentrale Haltestelle für den Regionalbusverkehr (neun der 14 in Rostock endenden Linien sind zum Hbf./ ZOB orientiert).

In der nachfolgenden Tabelle sind die systemrelevanten ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Stadt entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion kategorisiert dargestellt.

Tabelle 7: ÖPNV-Verknüpfungspunkte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Name Haltestelle / Haltepunkt	Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr; ohne SPNV) ³⁰	Bedienung durch Verkehrsmittel/ Linie (ohne Nachtbusverkehr)
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 1 Umsteigen an Haltepunkten zwischen S-Bahn- oder Straßenbahnsystem mit mindestens fünf relevanten Straßenbahn- oder Buslinien; Verknüpfungspunkt mit sehr hoher Verkehrsbedeutung (> 10.000 Ein- und Aussteiger pro Tag)</i>		
Hauptbahnhof	ca. 12.100	S-Bahn: S1, S2, S3 Straßenbahn: 2, 3, 5, 6 Stadtbus: 22, 23, 26, 27, 39 Regionalbus: 102, 106, 112, 113, 120, 121, 123, 127, 284
Doberaner Platz	ca. 21.800	Straßenbahn: 1, 2, 3, 5, 6 Stadtbus: 25
Steintor	ca. 13.700	Straßenbahn: 1, 2, 3, 4, 5, 6 Stadtbus: 22, 23 Regionalbus: 112, 113, 120, 123

³⁰ RSAG: Summe Ein- und Aussteiger Straßenbahn und Bus pro Verkehrstag „Montag bis Freitag“ (Fahrgasterfassung 2019; inkl. Um- und Übersteiger).

Name Haltestelle / Haltepunkt	Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr; ohne SPNV)³⁰	Bedienung durch Verkehrsmittel/ Linie (ohne Nachtbusverkehr)
Dierkower Kreuz	ca. 11.800	Straßenbahn: 1, 2, 3, 4 Stadtbus: 16, 18, 19, 45, 49, X41 Regionalbus: 118
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 2 Umsteigen im S-Bahn- oder Straßenbahnsystem oder mindestens 3 Buslinien; Verknüpfungspunkt mit mittlerer bis hoher Verkehrsbedeutung (> 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag); Sonderstatus Warnemünde Werft aufgrund der touristischen Bedeutung (Verknüpfungspunkt für Ortsteil Warnemünde)</i>		
Lütten Klein Zentrum	ca. 7.800	Straßenbahn: 1, 5 Stadtbus: 31, 39, 45, 49, X41 Regionalbus: 119, 122
S Holbeinplatz	ca. 7.600	S-Bahn: S1, S2, S3 Straßenbahn: 1, 2, 5 Stadtbus: 28 und 34
S Lütten Klein	ca. 6.200	S-Bahn: S1, S2, S3 Stadtbus: 31, 38, 39, 45, 49, X41 Regionalbus: 119, 122
Reutershagen	ca. 5.200	Straßenbahn: 1, 2, 5 Stadtbus: 25, 39 Regionalbus: 121, 128
E.-Schlesinger-Straße	ca. 4.500	Straßenbahn: 4, 5, 6 Stadtbus: 27, 39 Regionalbus: 102, 106, 284
S Parkstraße	ca. 4.000	S-Bahn: S1, S2, S3 Straßenbahn: 3, 6 Stadtbus: 25, 27, 39
S Warnemünde Werft	ca. 1.800	S-Bahn: S1, S2, S3 Stadtbus: 36, 37 Regionalbus: 119
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 3 Verknüpfung von mindestens zwei relevanten Straßenbahn- bzw. Busverbindungen sowie weitere definierte Verknüpfungshaltestellen zwischen Regional- und Stadtverkehr</i>		
Mecklenburger Allee	ca. 6.400	Straßenbahn: 1, 5 Stadtbus: 36
Thomas-Morus-Straße	ca. 4.800	Straßenbahn: 1, 5 Stadtbus: 25, 38
Südstadt-Center	ca. 4.400	Straßenbahn: 4, 5, 6

Name Haltestelle / Haltepunkt	Summe Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr; ohne SPNV) ³⁰	Bedienung durch Verkehrsmittel/ Linie (ohne Nachtbusverkehr)
		Regionalbus: 102, 106, 284
Evershagen Süd	ca. 4.000	Straßenbahn: 1, 5 Stadtbus: 38, 39
Campus Südstadt	ca. 3.100	Straßenbahn: 4, 6 Stadtbus: 28, 39 Regionalbus: 102
Reutershagen Markt	ca. 2.800	Stadtbus: 25, 39 Regionalbus: 121, 128
S Marienehe	ca. 2.700	S-Bahn: S1, S2, S3 Straßenbahn: 1, 5
Schröderplatz/ Deutsche-Med- Platz	ca. 2.200	Straßenbahn: 2, 3, 4 Stadtbus: 25 Regionalbus: 121, 123, 112, 113, 120
S Lichtenhagen	ca. 2.000	S-Bahn: S1, S2, S3 Stadtbus: 31
Neuer Friedhof	ca. 1.700	Straßenbahn: 3, 6 Stadtbus: 28, 30A Regionalbus: 102
Schwimmhalle	ca. 1.600	Stadtbus: 25, 28, 39 Regionalbus: 121
Seehafen Fähre	ca. 1.200	Stadtbus: 19, 45, 49
S Evershagen	ca. 500	S-Bahn: S1, S2, S3 Stadtbus: 38, 39
Hohe Düne Fähre	ca. 400	S-Bahn: S1, S2, S3 (über Fähre) Stadtbus: 17, 18
Brinckmansdorf	ca. 400	Stadtbus: 23 Regionalbus: 120, 123
Hinrichshagen	< 100	Stadtbus: 17, 18 Regionalbus: 118, 140
<i>Verknüpfungspunkt im Nachtverkehr</i>		
Saarplatz	-	Fledermauslinien F1 und F2



Abbildung 15: Der Verknüpfungspunkt Dierkower Kreuz ist der systemprägende Verknüpfungspunkt im Stadtosten.

1.2.3.5 Tarifstruktur

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock liegt im Verbundraum des Verkehrsverbundes Warnow (VVW). Alle im Verbundraum genehmigten Linienerkehre unterliegen dem VVW-Verbundtarif (bis auf Linie 304, Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG)).

Der VVW-Tarif ermöglicht dem ÖPNV-Kunden im Stadtgebiet sowie im Landkreis Rostock die Nutzung von Bus, Bahn, Straßenbahn und Fährangeboten mit einem Ticket (auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrssystemen) in insgesamt zehn Preisstufen (Zone Rostock, Zonen Güstrow/ Bützow/ Bad Doberan, Zonen 7 bis 18 (Preis in Abhängigkeit von Anzahl der durchfahrenen Zonen) und Gesamtgebiet VVW).

Die Fahrscheinpalette des VVW-Verbundgebietes ist vergleichsweise breit gefächert. Sie differenziert sich in ein Sortiment von Einzelfahrkarten, verschiedenen Zeitkarten und ABO-Karten sowie speziellen Angeboten wie beispielsweise das KRASS-FreizeitTicket, das SilvesterTicket, das JobTicket oder die RostockCARD. Darüber hinaus wird ein Kurzstreckenticket mit unterschiedlichen Regelungen angeboten:

- RSAG: Gültigkeit bis zu vier Haltestellen nach Einstieg; einmalige Durchfahrt durch den Warnowtunnel zwischen den Haltestellen Schmarl-Zentrum und Seehafen Fähre (nicht für Linie X41),
- S-Bahnen und Regionalzüge der DB: Gültigkeit ausschließlich innerhalb der Zone Rostock für eine Fahrt zwischen zwei benachbarten Haltepunkten,
- Rebus: Gültigkeit für eine Fahrt bis zur nächsten Haltestelle nach Zustieg, für eine Fahrt zwischen Reutershagen Markt und Ostseepark Sievershagen oder für eine Fahrt zwischen Dierkower Kreuz und HanseCenter Bentwisch.

Für Studierende an den Rostocker Hochschulen gibt es das Semesterticket, welches im gesamten Rostocker Liniennetz und in allen Verkehrsmitteln gilt.

Zum 01.02.2019 wurde der VVW-Tarif modifiziert.³¹ Neben Preisanpassungen wurden neue Angebote wie die 4er-Karte mit der Gültigkeit von vier Einzelfahrkarten, die Familien-Tageskarte für zwei Erwachsene und drei Kinder oder einem Erwachsenen und vier Kindern sowie das sogenannte HappyHourTicket für Fahrten zwischen 19 und 05 Uhr im Einzelfahrkarten-Sortiment geschaffen. Im Zeitfahrkarten-Sortiment wurde zudem die Fahrrad-Monatskarte auf die Zone Rostock erweitert. Darüber hinaus wurde der Sozialtarif deutlich ausgeweitet. Während in der Vergangenheit nur bei Einzelfahrten und Tageskarten eine Vergünstigung geltend gemacht werden konnte, sind nun auch Wochen- und Monatskarten deutlich günstiger.

1.2.3.6 Verkaufs- und Vertriebskanäle

Der Vertrieb der Fahrscheine erfolgt bei der RSAG über Vertriebstechnik in allen Fahrzeugen, über etwa 50 Fahrscheinautomaten an ausgewählten Haltestellen, über die vier Kundenzentren (Hauptbahnhof, Doberaner Platz, Dierkower Kreuz und Lütten Klein Zentrum) sowie über 17 weitere Partneragenturen (z. B. Kioske, Einzelhandel, Tourismuszentralen). Diese decken das westliche Stadtgebiet weitgehend umfassend ab, während es im Stadttosen mit Ausnahme einer Verkaufsstelle im Globus-Markt in der angrenzenden Gemeinde Roggentin keine Vertriebsstellen der RSAG gibt.

An den Haltepunkten der DB AG befinden sich Fahrscheinautomaten.

³¹ Verkehrsverbund Warnow GmbH/ FAQ/ Neuer Tarif im VVW ab dem 01.02.2019:
<https://www.verkehrsverbund-warnow.de/tarif-tickets/neuer-tarif-2019/faq-neuer-tarif-2019.html> (Zugriff 25.11.2019)



Abbildung 16: Kundenzentrum der RSAG an der Verknüpfungshaltestelle in Lütten Klein

Die Kundenzentren bieten neben dem kompletten Ticketangebot außerdem einen umfassenden Beratungsservice an.

In den Fahrzeugen können Kurzstreckentickets, Einzelfahrkarten, Tageskarten, Gruppentageskarten und Fahrradkarten erworben werden. Der Vorverkauf ist breitgefächert an den Haltestellen, in Kundenzentren und bei den Vertriebspartnern möglich. Die Partneragenturen unterscheiden sich dabei zum Teil hinsichtlich des Services. So bieten z. B. sieben Agenturen keinen Verkauf von Monatskarten.

Darüber hinaus ist über das „Mobile Ticketing“ außerdem der Erwerb elektronischer Tickets (Einzelfahrscheine) mit bargeldlosem Zahlungssystem über den VVW-WebShop und die VVW-App möglich.

Die ABO-Karten können digital (Online) oder analog (Formular) bestellt werden.

1.2.3.7 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation in Rostock erfolgt über verschiedene Medien (Printmedien, digitale Informationsmedien, Informationen an Haltestellen). Das Fahrplanbuch mit dem Gesamtangebot wird seit 2019 nicht mehr produziert.

Kundencenter bestehen an vier Standorten, wobei weder im unmittelbaren Stadtzentrum von Rostock noch in Warnemünde eigene RSAG-Kundenzentren zu finden sind. In Warnemünde übernimmt die Touristinformation als externer Partner diese Funktion.

Weiterhin können umfassende weitergehende Informationen, inkl. potenzieller Störfälle und Umleitungsverkehre, auch im Internet sowie telefonisch über den Verkehrsverbund oder auch direkt beim Verkehrsunternehmen abgerufen werden.

Das zentrale Angebot für Fahrgastinformation, Verbindungsauskunft und Tarifinformationen ist im Stadtverkehr über die Homepage der RSAG bzw. über die App zu erreichen. Hier sind Liniennetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen zusammengefasst. Zudem gibt es eine Weiterleitung zur Seite des VVW Verkehrsverbundes über die man u. a. online Mobile Tickets erwerben kann.

Seite | 41

An 25 Haltestellen gab es zum Stand der Analyse insgesamt 58 Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI), mithilfe derer in Echtzeit Informationen zu ankommenden Fahrzeugen erteilt werden. Sechs weitere Anlagen waren bis Ende 2019 geplant. Künftig soll jede neue DFI-Anlage eine Vorlesefunktion, das sogenannte Text-to-speech, besitzen, um Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch) zur Verfügung stellen zu können.



Abbildung 17: Anzeigen mit dynamischer Fahrgastinformation in den Fahrzeugen



Abbildung 18: Anzeigen mit dynamischer Fahrgastinformation an den Haltestellen



Abbildung 19: Fahrgastinformation der RSAG an den Haltestellen

1.2.3.8 ÖPNV-Infrastruktur

Insgesamt weist der städtische ÖPNV in Rostock, nicht zuletzt aufgrund der Investitionen der letzten Jahre, eine moderne Infrastruktur auf. Das gilt insbesondere für die Fahrzeuginfrastruktur, aber auch viele Haltestellen zeigen ein modernes Erscheinungsbild. Die Fahrgastinformation hat in den letzten Jahren zunehmend an Qualität gewonnen (z. B. DFI mit Echtzeit, Fahrgast-App; vgl. Kapitel 1.2.3.7).

Streckeninfrastruktur

Straßenbahn

Das Straßenbahnstreckennetz umfasst zum Analysezeitpunkt eine Streckenlänge von etwa 35,6 km, von denen rund 33,2 km (also rund 93 %) auf besonderen bzw. unabhängigen Bahnkörpern verlaufen. Einen besonderen, jedoch straßenbündigen, überfahrbaren Bahnkörper besitzt die Straßenbahn auf der Doberaner Straße und im Abschnitt Rosa-Luxemburg-Straße – Richard-Wagner Straße. In der Wismarschen Straße besteht ein straßenbündiger Bahnkörper. Im Streckenabschnitt am Hauptbahnhof verlaufen die Gleise unterirdisch.



Abbildung 20: Strecken mit besonderen und unabhängigen Bahnkörpern prägen das Rostocker Straßenbahnnetz

Stadtbus

Im Stadtbusnetz beträgt die Streckenlänge rund 168 km. Die Busse fahren weitestgehend auf der Straße im Autoverkehr mit. Entlang weniger kurzer Abschnitte (z. B. an der Haltestelle Doberaner Platz, zwischen Saarplatz und S Parkstraße sowie im Bereich Steintor/ IHK) können jedoch die Gleistrassen der Straßenbahn auch von Bussen mitgenutzt werden. Darüber hinaus wurden punktuell Busspuren eingerichtet, die in einzelnen Bereichen kurzfristig eine unabhängige Führung ermöglichen (z. B. Busspur Schillingallee).



Abbildung 21: Busspur in der Schillingallee

Allerdings gibt es im Busnetz auch einige gravierend stauanfällige Straßennetzabschnitte, die nicht über Busspuren/ Sonderfahrspuren verfügen. Hierzu gehört insbesondere der Mühlendamm (vgl. Kapitel 3.1.3.3 ÖPNV-Reisegeschwindigkeit).

Verknüpfungspunkte und Haltestellen

Die Haltestellen und Verknüpfungspunkte in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock weisen sehr unterschiedliche Ausbaustandards auf. Die Bandbreite reicht von modern ausgebauten Straßenbahnhaltestellen mit Seitenbahnsteigen, innovativen Lösungen wie das überfahrbare Haltestellenkap bis hin zu einfach angelegten Fahrbahnrandhaltestellen im Bussystem. Gemein ist jedoch allen städtischen ÖPNV-Zugangsstellen das einheitliche Corporate Design, welches durch seine ausgeprägt visuelle Wirkung einen hohen Wiedererkennungswert hat.



Abbildung 22: Verknüpfungspunkt „Doberaner Platz“



Abbildung 23: Verknüpfungspunkt „Steintor/ IHK“

Verknüpfungspunkte

Aufgrund umfangreicher Modernisierungsmaßnahmen in den letzten Jahren finden sich verschiedene modern gestaltete Verknüpfungspunkte im Rostocker ÖPNV-Netz. Einen überdurchschnittlichen Standard weisen die Verknüpfungspunkte Doberaner Platz, Lütten Klein Zentrum (jedoch Nachteil des Umsteigens über 4-spurige Straße), S Lütten Klein, Mecklenburger Allee, Warnemünde Werft, Markt Reutershaagen und Campus Südstadt auf.

Seite | 46

Aus Fahrgastsicht ungünstig erscheint die Umsteigesituation am Hauptbahnhof. Aufgrund nicht vorhandener Rolltreppen ist der Umstieg zwischen SPNV und Straßenbahn (unterschiedliche Ebenen; -1 und +1) mit längeren Wegen über eine Treppeanlage oder (zeitintensive) Fahrstuhlnutzung verbunden. Die ungünstige Lage des Busbahnhofes bedingt zudem Defizite in der Umsteigesituation vom Regionalverkehr. Eine Neuordnung der Situation für den ZOB ist geplant.



*Abbildung 24: Straßenbahn-Haltestelle „Hauptbahnhof“
(Lage in der in der Minus-1-Ebene, räumlich optimal im Verknüpfungspunkt; die Bahnsteige sind jedoch nur über Treppen bzw. Fahrstühle erreichbar)*

In der nachfolgenden Tabelle 8 sind die wesentlichen Ausstattungsstandards der ÖPNV-Verknüpfungspunkte in Rostock dargestellt.

Tabelle 8: Ausstattungsmerkmale an den ÖPNV-Verknüpfungspunkten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Verknüpfungspunkt	Dynamische Fahrgastinformation	Notrufsprechstelle	Kundenzentrum	Fahrkartenautomat	P+R-Anlage	Fahrrad-Abstellanlage	Bike-Sharing ³²
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 1³³</i>							
Doberaner Platz	■	-	■	■ ³⁴	-	-	-
Rostock Hbf/ ZOB	■	■	■	■	■	■	-
Steintor	■	-	-	■	-	-	-
Dierkower Kreuz	■	-	■	■	■	■	-
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 2</i>							
Lütten Klein Zentrum	■	-	■	■	■	■	■
S Holbeinplatz	■	-	-	■	-	■	-
S Lütten Klein	■	-	-	■	■	■	-
Reutershagen	■ ³⁵	-	-	-	-	■	■
E.-Schlesinger-Straße	■ ³⁶	-	-	■	-	-	-
S Parkstraße	■	-	-	■	-	■	-
S Warnemünde Werft	■	-	-	- ³⁷	■	■	-
<i>Verknüpfungspunkte der Kategorie 3</i>							
Mecklenburger Allee	■	-	-	■	-	■	-
Thomas-Morus-Straße	■	-	-	■	-	■	-
Südstadt-Center	■	-	-	■	-	-	-
Evershagen Süd	■	-	-	■	-	■	-
Campus Südstadt	■ ³⁸	-	-	-	-	■	-
Reutershagen Markt	■	-	-	■	-	■	-

³² bis Anfang 2020³³ Vgl. Tabelle 7.³⁴ Bahnsteige in Fahrtrichtung Innenstadt³⁵ seit Anfang 2020³⁶ ebenda³⁷ Automat der DB AG mit VVW-Sortiment am Bahnsteig³⁸ seit Anfang 2020

Verknüpfungspunkt	Dynamische Fahrgastinformatioin	Notrufsprechstelle	Kundenzentrum	Fahrkartenautomat	P+R-Anlage	Fahrrad-Abstellanlage	Bike-Sharing³²
Schröderplatz	■	-	-	■	-	-	-
S Lichtenhagen	-	-	-	■	-	■	-
Neuer Friedhof	-	-	-	-	-	■	-
Brinckmansdorf	-	-	-	-	■	■	-
Hinrichshagen	-	-	-	-	-	-	-
Saarplatz	■	-	-	■	-	-	-

- vorhanden
- nicht vorhanden

Haltestellen im Straßenbahnsystem

Im Rostocker Straßenbahnnetz sind alle 140 Richtungshaltestellen niederflurgerecht mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg ausgebaut. Aufgrund der unterschiedlichen Ausbauperioden weisen die Haltestellen im Straßenbahnsystem zum Teil Unterschiede hinsichtlich der funktionalen und qualitativen Gestaltung auf. Neben modernen und attraktiven Haltestellen wie beispielsweise der Haltestelle Steintor/ IHK (Erneuerung im Zuge einer Verlegung der Straßenbahnhaltestelle) gibt es einige ältere Haltestellen, die insbesondere im Hinblick auf gestalterische Elemente weniger Modernität ausstrahlen (z. B. Haltestelle „S Parkstraße“).

Im Straßenbahnsystem ist der Großteil der Haltestellen als Seitenbahnsteige angelegt, bei einzelnen Haltestellen (z. B. Abschnitt Doberaner Straße, Haltestellen Kabutzenhof und Volkstheater, Haltestelle Leibnizplatz³⁹) erfolgt der Zustieg in das Fahrzeug niveaugleich über die Straße (überfahrbares Haltestellenkap).

Eine Besonderheit bietet der über mehrere Ebenen angelegte Rostocker Hauptbahnhof. Die Straßenbahnhaltestelle liegt hier in der „minus-1-Ebene“ und bietet somit räumlich direkte Verknüpfungen zum SPNV. Mobilitätseingeschränkte Personen sind jedoch zur Nutzung der Fahrstühle gezwungen, Rolltreppen sind nicht vorhanden.

³⁹ Haltestelle ab September 2020 entfallen, neu Haltestellen Paulstraße und R.-Luxemburg-Straße als überfahrbare Haltestellenkaps



Abbildung 25: Haltestelle „Steintor/ IHK“: moderne und städtebaulich ansprechende Haltestellengestaltung



Seitenbahnsteige an unabhängigem Bahnkörper in Seitenlage
(Beispiel: Reutershagen)



Seitenbahnsteige an besonderem Bahnkörper in Mittellage
(Beispiel: Schröderplatz)



Seitenbahnsteige an unabhängigem Bahnkörper
(Beispiel: Zoo)



Überfahrbares Haltestellenkap an besonderem (straßenbündigem) Bahnkörper
(Beispiel: Volkstheater)

Abbildung 26: Haltestellentypen im Rostocker Straßenbahnnetz

Haltestellen im Stadtbussystem

Auch die Haltestellen im Stadtbussystem weisen zum Teil erhebliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Gestaltung auf. Während in den Wohngebietsstraßen überwiegend Fahrbahnrandhaltestellen eingerichtet sind, sind die Haltestellen an Hauptverkehrsstraßen, u. a. aufgrund der städtischen Anforderungen der MIV-Leistungsfähigkeit, meist als Busbuchten angelegt. An insgesamt 24 Haltestellen nutzen die Busse die Bahnsteige der Straßenbahn als Haltestelle mit.⁴⁰

Rund 60 % der etwa 420 Richtungshaltestellen im Rostocker Busnetz sind barrierefrei ausgebaut (Stand Juni 2017).

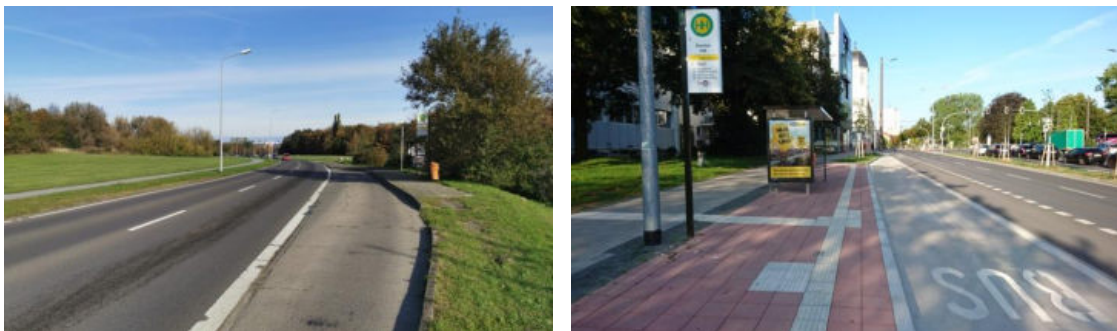


Abbildung 27: Bushaltestellen mit unterschiedlichem Ausbaustandard nach dem jeweiligen „Stand der Technik“

(älterer Standard ohne Bodenindikatoren (Messestraße, linkes Bild); aktueller Standard (Steintor/ IHK, rechtes Bild))

Fahrzeuge

Die Fahrzeugflotte der RSAG verfügt über ein einheitliches Corporate Design.

Straßenbahn

Der Wagenpark der RSAG setzt sich aus zwei Generationen von Straßenbahnen zusammen:

- 40 Fahrzeuge Typ 6N1 (75 Sitzplätze, 103 Stehplätze, 5 Türen, drei Mehrzweckflächen für maximal drei Rollstühle, sechs Kinderwagen oder neun Fahrräder),
- 13 Fahrzeuge Typ 6N2 (71 Sitzplätze, 135 Stehplätze, 6 Türen, vier Mehrzweckflächen für maximal vier Rollstühle, acht Kinderwagen oder 12 Fahrräder).

Die Straßenbahnflotte der RSAG ist im Durchschnitt 19,7 Jahre⁴¹ alt. Das Durchschnittsalter der Typ 6N1 Fahrzeuge liegt bei annähernd 25 Jahren. Seit 2014 ersetzen moderne Niederflurstraßenbahnen vom Typ 6N2 die Tatra-Triebwagen, die bis zu diesem Zeitpunkt im Einsatz waren. Das Durchschnittsalter dieser Typ 6N2-Fahrzeuge liegt bei rund fünf Jahren.

⁴⁰ RSAG: Flyer Zahlen – Daten – Fakten 2019.

⁴¹ Stand 28.11.2019



Abbildung 28: Fahrzeuge im Straßenbahnnetz: Typ 6N2 (linkes Bild) und Typ 6N1 (rechtes Bild)

Seit Einführung der Typ 6N2-Fahrzeuge besteht die gesamte Straßenbahnflotte der RSAG aus Niederflurfahrzeugen. Dennoch bestehen punktuell Mängel im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge. So hat das in den Fahrzeugen der 1. Generation eingebaute Fahrgastinformationssystem einen älteren „Stand der Technik“, zudem sind bei einzelnen Fahrzeugen die Scheiben mit Werbefolie beklebt, was für Menschen mit Sehschwäche insbesondere bei Dunkelheit und/oder Regen die Sicht nach außen und somit die Orientierbarkeit einschränkt.

Stadtbus

Die RSAG besitzt zum Analysezeitpunkt einen Fahrzeugpark mit 56 Gelenk- und 18 Standardlinienbussen sowie einem Fahrschulbus (ohne Subunternehmerfahrzeuge). Das Durchschnittsalter der Busse beträgt 7,1 Jahre⁴². Im Jahr 2019 sind vier Gelenk- und zwei Standardlinienbusse neu angeschafft worden.

Im Stadtverkehr Rostock wird eine moderne Busflotte mit entsprechenden Ausstattungsstandards eingesetzt. Es kommen ausschließlich Niederflrbusse mit Rampe zum Einsatz, alle Fahrzeuge sind zudem mit Videoschutzeinrichtungen und Fahrscheinautomaten (davon 51 Fahrzeuge mit Zählsystem) ausgestattet. 45 % der Fahrzeuge erfüllen den EURO-VI-Standard, weitere 43 % der Fahrzeuge den EEV-Standard. Lediglich 12 % der Fahrzeuge haben EURO-III-Standard (Analysezeitpunkt Ende 2019).

Seit dem Redaktionsschluss der NVP-Analyse (2019) wurden im Fahrzeugpark

- fünf überlange Gelenkbusse (Capacity)
- und zwei Batterieelektrobusse

neu angeschafft.

⁴² Stand 28.11.2019



Abbildung 29: überlanger Gelenkbus „Capacity“ (linkes Bild) und E-Bus (rechtes Bild; Quelle: RSAG)

Stadt-Umland-Verkehr und Regionalbus-Verkehr

Im Regionalverkehr sind die Fahrzeuge der Regionalbus Rostock GmbH (rebus) sowie von Subunternehmen im Einsatz.

Die Fahrzeugflotte der rebus (ohne Subunternehmen) umfasst im gesamten Bedienungsgebiet insgesamt 139 Fahrzeuge, davon 88 Niederflurfahrzeuge und 13 behindertengerechte Hochbodenfahrzeuge sowie sieben Kleinbusse. Das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge liegt bei 6,9 Jahren.⁴³ Für die in die Stadt Rostock ein- und ausbrechenden Regionalbuslinien gelten die im ÖDA des Landkreises Rostock an die rebus festgelegten Fahrzeugstandards.

1.2.3.9 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Stadtgebiet gibt es folgende Anlagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln:

- Park-and-Ride an 12 Standorten sowie sieben weitere Parkplätze (mit Park-and-Ride-Funktion) mit insgesamt ca. 4.960 Stellplätzen (ausschließlich Park-and-Ride-Anlagen mit 3.050 Stellplätzen) (vgl. Tabelle 9)⁴⁴
- Bike-and-Ride an 27 Haltestellen sowie dem Hauptbahnhof für insgesamt rund 1.500 Fahrräder (davon ca. 770 mit Überdachung); abschließbare Fahrradboxen gibt es lediglich am Hauptbahnhof, am Neuen Friedhof und beim Fähranleger in Hohe Düne.
- Verleih von Fahrrädern am Rostocker Hauptbahnhof und am Bahnhof Warnemünde („Call a Bike“; DB AG).

⁴³ Stand 18.04.2019; ohne die zwei ältesten Fahrzeuge Ikarus (51,8 Jahre) und Bücherbus (26,6 Jahre)

⁴⁴ ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH: Erarbeitung eines P+R-Konzeptes für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock/ Zwischenbericht (erweiterte Fassung)(Stand 28.März 2019)

Tabelle 9: Park-and-Ride Anlagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln (Stand 2019)

Standort	Anlage	Kapazität	Auslastung	Verknüpfung
Park-and-Ride-Anlagen				
Groß Schwaßer Weg	P+R	720	8 %	Bus 28
Strand West	P+R ¹	550	4 %	Bus 37
Lütten Klein (S)	P+R	430	2 %	S-Bahn, Bus 31, 35, 38, 39, 45 und 49
Flensburger Straße	P+R	230	49 %	S-Bahn, Bus 36
Theodor-Heuss-Straße	P+R	210	26 %	Straßenbahn 3 und 4 (mit Fußweg)
Brinckmansdorf	P+R	195	2 %	Bus 23, 120 und 123
Dierkower Allee	P+R	185	57 %	Straßenbahn 3 und 4
Südblick	P+R	160	56 %	Straßenbahn 5
Hauptbahnhof Süd	P+R	141	48 %	S-Bahn, Zug, Straßenbahn und Bus
Dierkower Kreuz	P+R	110	98 %	Straßenbahn 1, 2, 3 und 4, Bus 16, 18, 19, 45 und 49
Marienehe (S)	P+R	80	32 %	S-Bahn, Straßenbahn 1 und 5
Warnemünde Werft (S)	P+R	32	86 %	S-Bahn, Bus 36 und 37
Park-and-Ride-Stellplätze gesamt		3.043		
Weitere Anlagen mit Park-and-Ride-Funktion				
Strand Mitte	P ¹	688	7 %	Bus 36 und 37
Warnemünde Mittelmole (West)	P ¹	360	38 %	S-Bahn
Erich-Schlesinger-Straße	P	250	103 %	S-Bahn, Zug, Straßenbahn, Bus
Warnemünde Hohe Düne	P ¹	245	16 %	Fähre zur S-Bahn
Warnemünde Ost	P ¹	170	35 %	Bus 36
Warnemünde Mittelmole (Ost)	P ¹	120	50 %	S-Bahn
Mühlendamm	P ¹	45	30 %	Bus 22 und 23
Mecklenburger Allee	P	43	42 %	Straßenbahn 1 und 5
Park-and-Ride-Stellplätze weitere Standorte		1.921		
Park-and-Ride-Stellplätze gesamt		4.964		

¹⁾ gebührenpflichtig

Tabelle 10: Bike-and-Ride Anlagen zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Rad⁴⁵

Standort	Kapazität	davon überdacht	Auslastung	Verknüpfung
Rostock Hbf Nord	250	0	78%	S-Bahn, RE 1, 5, 9, RB 11, 12 Straßenbahn 2, 3, 5, 6, Bus 22, 23, 27, Nachtbus F2
Rostock Hbf Süd	130	90	106%	S-Bahn, RE 1, 5, 9, RB 11, 12 Straßenbahn 2, 3, 5, 6, Bus 26, 27, 39, Regionalbus 102, 106, 112, 113, 120, 121, 123, 284
Südring/ Mensa	100	100	6%	Straßenbahn 4, 6, Bus 28, 39, Regionalbus 102, Nachtbus F1
Lütten Klein S-Bahn-HP Ost	76	56	59%	S-Bahn, Bus 31, 35, 38, 39, X41, 45, 49, Nachtbus F2
Lichtenhagen S-Bahn-HP Ost	72	40	38%	S-Bahn, Bus 31, Nachtbus F2
Parkstraße S-Bahn-HP Nord	72	0	69%	S-Bahn, Straßenbahn 3, 6, Bus 25, 27, Regionalbus 121, Nachtbus F1, F2
Dierkower Kreuz	72	72	35%	Straßenbahn 1, 2, 3, 4, Bus 16, 18, 19, X41, 45, 49 Regionalbus 118, Nachtbus F2
Warnemünde Werft	68	0	34%	S-Bahn, Bus 36 und 37, Regionalbus 119, Nachtbus F1
Fähre Hohe Düne	63	32	10%	Bus 17, 18
Lichtenhagen, Mecklenburger Allee	60	60	97%	Straßenbahn 1 und 5, Bus 36, Nachtbus F1
Nobelstraße/ Südblick	60	60	48%	Straßenbahn 5, Regionalbus 106, 284, Nachtbus F1A

Standort	Kapazität	davon überdacht	Auslastung	Verknüpfung
Evershagen S-Bahn-HP Ost	52	36	23%	S-Bahn, Bus 38, 39, Nachtbus F1
Neuer Friedhof	46	18	52%	Straßenbahn 3, 6, Bus 30A, Regionalbus 102
Warnemünde S	46	32	57%	S-Bahn
Holbeinplatz S-Bahn HP	46	34	65%	S-Bahn, Straßenbahn 1, 2, 5, Bus 28, 38, Nachtbus F1, F2
Lütten Klein, Warnowallee	40	40	40%	Straßenbahn 1 und 5
Reutershagen/ Graf-Schwerin-Str.	36	0	44%	Straßenbahn 1, 2, 5, Bus 25, 39, Regionalbus 121, 128, Nachtbus F1, F2
Evershagen/ Th.-Morus-Str.	24	24	63%	Straßenbahn 1 und 5, Bus 25, 38, Nachtbus F2
Kassebohm Süd	20	0	5%	Bus 22, 23
Lichtenhagen S-Bahn-HP West	18	18	100%	S-Bahn, Bus 36, Nachtbus F1
Lichtenhagen Schleswiger Str.	16	0	25%	Straßenbahn 1 und 5, Nachtbus F1
Evershagen/ H.-Fallada-Str.	16	0	81%	Straßenbahn 1 und 5, Bus 38, 39, Nachtbus F2
Lütten Klein, S-Bahn-HP West	16	16	13%	S-Bahn, Bus 31, 39, X41, 45, 49, Regionalbus 119, 122, Nachtbus F1, F2
Lütten Klein, Zentrum	12	0	83%	Straßenbahn 1 und 5, Bus 31, X41, 45, 49, Regionalbus 119, 122
Evershagen S-Bahn-HP West	12	12	100%	S-Bahn
Bramow S-Bahn-HP	12	12	67%	S-Bahn, Bus 34

⁴⁵ B+R-Konzept für die Hansestadt Rostock; Status Quo-Analyse 2019.

Standort	Kapazität	davon überdacht	Auslastung	Verknüpfung
Rostock Regional-HP Thierfelder Straße	12	12	75%	RB11, RB12, Straßenbahn 3, 6, Nachtbus F1 (Bus 39)
Südring/ E.-Schlesinger- Str.	12	0	33%	Straßenbahn 4, 5, 6, Bus 26, 27, 39, Regionalbus 102, 106, 284, Nachtbus F1
Tessiner Str.	12	0	33%	Bus 22, 23, Regionalbus 123, Nachtbus F1
Marienehe S-Bahn-HP	10	0	50%	S-Bahn, Straßenbahn 1 und 5
Parkstraße S-Bahn-HP Süd	8	0	50%	S-Bahn, Straßenbahn 3, 6, Bus 25, 27, 39 Regionalbus 121, Nachtbus F1, F2
Kessiner Weg	8	0	25%	Bus 22, 23
HP Dierkow	6	6	100%	Straßenbahn 3, 4
Summe	1.499	770	-	



Abbildung 30: Abschließbare Fahrradgarage an der Haltestelle „Hohe Düne Fähre“

1.2.4 Fährverkehr

In Rostock verkehren zwei Fähren auf der Warnow. Die Personenfähre Kabutzenhof – Gehlsdorf verbindet den Kabutzenhof und Gehlsdorf miteinander. Von Montag bis Freitag verkehrt die Fähre zwischen Kabutzenhof und Gehlsdorf in einem 20-/ 30-Minuten-Takt und am Samstag vom 1. April bis zum 31. Dezember sowie an Sonn- und Feiertagen vom 1. April bis zum 3. Oktober in einem 40-Minuten-Takt zwischen Gehlsdorf und dem Stadthafen.

Seite | 57

Die Fahrzeug- und Personenfähre Warnemünde – Hohe Düne verkehrt täglich in einem 20-Minuten-Takt (in den Randzeiten in einem 60-Minuten-Takt). Zwischen dem 1. April und dem 31. Oktober wird das Angebot auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet.

Für den Fährverkehr Kabutzenhof – Gehlsdorf ist die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) zuständig. Die Betreiber der Fahrzeug- und Personenfähre Warnemünde–Hohe Düne ist die Weiße Flotte GmbH. Obwohl der Fährverkehr in Rostock nicht nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konzessioniert ist, ist er aufgrund der wichtigen Verbindungsaufgaben, die er im Rostocker Verkehrsnetz übernimmt, in den Verkehrsverbund integriert und somit Bestandteil des ÖPNV. Zwar erfüllt der Fährverkehr keine zusätzliche Erschließungsfunktion, jedoch leistet er wichtige Verbindungsaufgaben für diverse Wege, die ansonsten mit weiten Umwegen verbunden sind. Mit den angebotenen Fährverbindungen können verschiedene Wege deutlich kürzer und somit mit deutlichen Reisezeitvorteilen gegenüber dem klassischen ÖPNV und auch dem MIV zurückgelegt werden. Seit Oktober 2021 ist zwischen Kabutzenhof – Gehlsdorf die Solarfähre in Betrieb.



Abbildung 31: Die Fährverbindungen besitzen in Rostock eine nennenswerte Funktion im ÖPNV-System. (Bildquelle: RSAG)

1.3 Mobilität und Fahrgastnachfrage

1.3.1 Mobilitätsverhalten der Rostocker Bevölkerung (SrV-Erhebung)

Seite | 58

Die nachfolgende Darstellung des Mobilitätsverhaltens der Rostocker Bevölkerung basiert auf der im Jahr 2018 durchgeführten Haushaltsbefragung (System repräsentativer Verkehrsbefragungen – SrV). Abgefragt wurde das Verkehrsverhalten für einen mittleren Werktag außerhalb von Schulferien und Feiertagen.

Mobilitätskennziffern

Die Einwohnermobilität aller am Stichtag mobilen Personen in Rostock lag im Jahr 2018 bei 3,7 Wegen bzw. Fahrten pro Person und Normal-Werktag und ist somit im Vergleich zum Jahr 2013 mit 4,1 Wegen pro mobiler Person und Tag signifikant gesunken. Der Anteil mobiler Personen ist dagegen nahezu unverändert geblieben (2013 waren es 92,8 % und 2018 92,3 %).

Auf alle (mobile und nicht mobile) Einwohner hochgerechnet bedeutet das, dass im Schnitt im Jahr 2018, die Anzahl der Wege pro Person und Tag bei 3,4 lag. Die durchschnittliche Wegelänge betrug 5,6 km. Zum Vergleich waren es im Jahr 2013 3,8 Wege pro Person und Tag mit einer mittleren Länge der Wege von 5,4 km. Demzufolge sind die Wege zwar leicht länger geworden, die Anzahl der zurückgelegten Wege pro Person ist jedoch zurückgegangen. Insbesondere der durch ein vergleichsweise hohes Durchschnittsalter geprägte Nordwesten liegt mit 3,1 Wegen pro Person und Tag noch deutlich unterhalb des städtischen Durchschnittswertes. Insgesamt sind diese Zahlen im Vergleich zu ähnlich strukturierten Räumen in Deutschland leicht unterdurchschnittlich (SrV 2018: Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie flach: 3,5 Wege pro Person und Tag; 6,6 km mittlere Länge eines Weges⁴⁶).

Bezüglich der einzelnen Verkehrsmittel ist die durchschnittliche Anzahl an Wegen pro Person und Tag lediglich beim Radverkehr gestiegen.

Verkehrsmittelwahl Gesamtstadt

In der räumlichen Orientierung der Wege findet 89 % der täglichen Mobilität der Rostocker als Binnenverkehr ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes statt. Davon werden 33 % zu Fuß, 20 % mit dem Fahrrad, 18 % mit dem ÖV und 29 % mit dem MIV zurückgelegt.

⁴⁶ TU Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Mobilität in Städten – SrV 2018; Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie flach.

In der Verkehrsmittelwahl in Bezug auf alle Wege, die von der Rostocker Bevölkerung am Stichtag zurückgelegt wurden, liegt der Pkw bei 34,4 % (MIV als Mitfahrer und Fahrer) der Wege. Etwa 65 % aller Wege wird mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durchgeführt. Dieser Wert ist leicht überdurchschnittlich im Vergleich mit ähnlich strukturierten Räumen in Deutschland (SrV 2018: ca. 61 %) ⁴⁷. Der Öffentliche Verkehr erreicht hierbei 17 %, das Fahrrad 18,3 % und 30,3 % aller Wege werden zu Fuß getätigt.

Während die Fahrrad-Nutzung in Rostock gegenüber der Mobilitätshebung aus 2013 merklich um 4,2 % Prozentpunkte gestiegen ist, ist der Zu-Fuß-Anteil um rund 2 %-Punkte zurückgegangen. Ebenfalls um 2 %- Punkte gesunken ist der Pkw-Anteil. Der Anteil der mit dem ÖV zurückgelegten Wege ist gegenüber 2013 weitgehend unverändert geblieben, diese Stabilität entspricht auch dem bundesweiten Trend in Großstädten, wobei das Niveau leicht überdurchschnittlich ist (SrV 2018: 14 %) ⁴⁸.

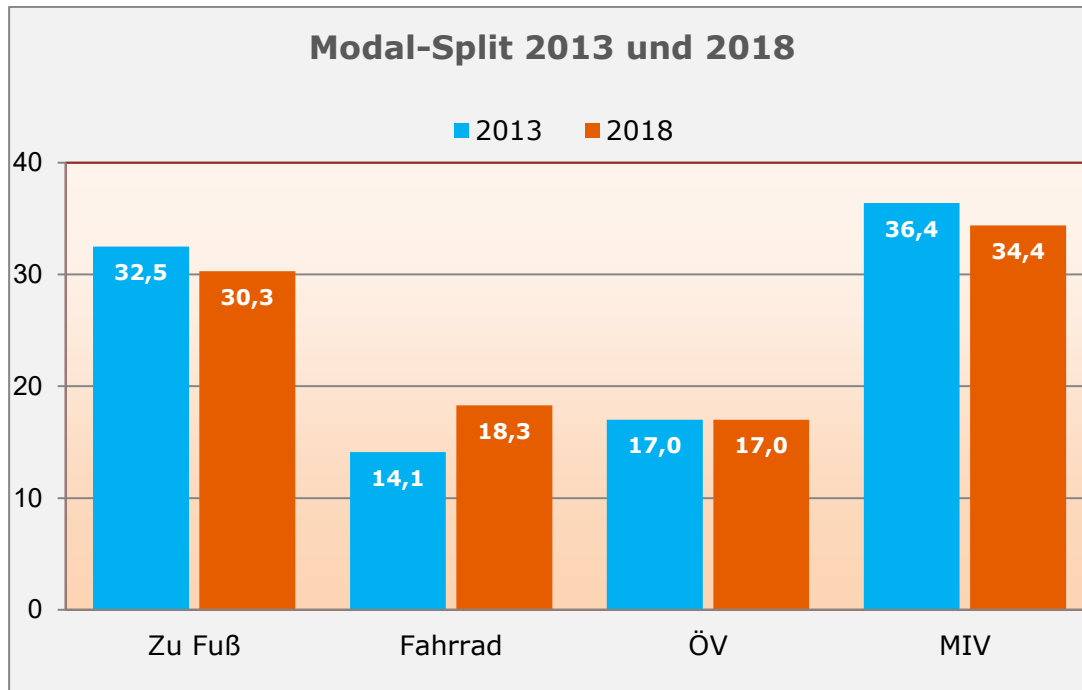


Abbildung 32: Verkehrsmittelwahl der Rostocker Bevölkerung in 2013 und 2018 (in Prozent)

Bei dem Verkehrsmittel ÖPNV dominiert die Straßenbahn mit 11,3 % der Wege. Der Bus erreicht 2,6 %, ähnlich liegt auch der SPNV mit 2,3 % (2,1 % S-Bahn). Im Vergleich zum Jahr 2013 konnte die Straßenbahn ihren Marktanteil 2018 leicht um rund 2 %-Punkte steigern. Dies ist offensichtlich auf die Angebotsausweitungen im Straßenbahnverkehr im Zuge der Umsetzung des Projektes „mobil 2016“ zurückzuführen.

⁴⁷ TU Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Mobilität in Städten – SrV 2018; Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie flach.

⁴⁸ Ebenda.

Der SPNV ist leicht zurückgegangen (um ca. 1,5 %-Punkte, davon 0,9 %-Punkte S-Bahn). Der Anteil des Busverkehrs ist weitestgehend konstant geblieben.

Verkehrsmittelwahl nach Teilräumen

Bedingt durch die umfangreiche Stichprobe konnten neben Auswertungen für die Gesamtstadt außerdem Auswertungen für drei Stadt-Teilräume (Ost, Nordwest und Mitte) getätigt werden. Abbildung 33 zeigt die Aufteilung der Hanse- und Universitätsstadt in die drei SrV-Teilräume.

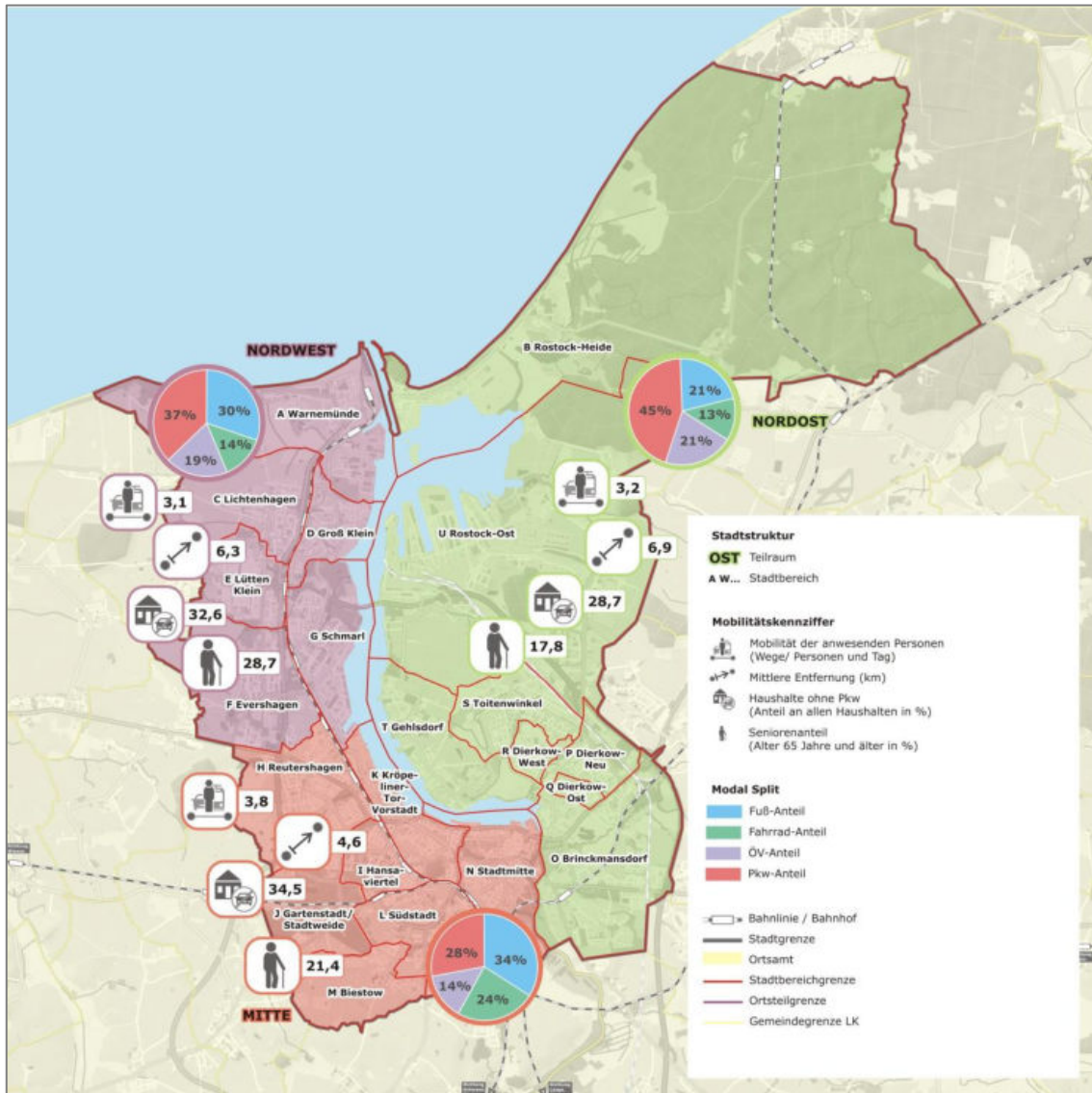


Abbildung 33: Mobilitätskennziffern in den SrV-Teilräumen in Rostock

Im Teilraum Nordost erreicht der ÖV mit 21 % den höchsten Anteil an der Verkehrsmittelwahl, was vermutlich vorrangig auf die Straßenbahnanbindung der Großwohnsiedlungen in Toitenwinkel und Dierkow sowie die Barrierewirkung der Warnow zurückzuführen ist. Am geringsten ist die ÖV-Nutzung dagegen im Teilbereich Mitte mit 14 %.

Die Ausprägung der ÖV-Nutzung korrespondiert mit dem Zu-Fuß-Anteil, der im Nordosten mit 21,1 % am geringsten und im Teilraum Mitte mit 34 % am höchsten ist. Der höchste Pkw-Anteil ist ebenfalls im Nordosten vorzufinden.

Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Das Wegeaufkommen in Rostock am mittleren Werktag teilt sich grob zusammengefasst in ein gutes Drittel ausbildungs- und berufsbedingte Wege (37 %), ein knappes Drittel Einkaufs- und private Erledigungswege (32 %) und etwa ein Viertel Freizeitwege (27 %). Bei 4 % der Wege handelt es sich um sonstige Wege. Hierin enthalten sind zum Beispiel Wege von Eltern, die ihr Kind zur Schule oder eine pflegebedürftige Person zum Arzt bringen, aber auch Wege, bei denen ein Kind zum Beispiel die Eltern beim Einkaufen begleitet. Diese Aufteilung entspricht in weiten Teilen dem durchschnittlichen Wegeaufkommen in ähnlich strukturierten Räumen in Deutschland (SrV 2018)⁴⁹.

Am häufigsten genutzt wird der ÖPNV mit etwa 26 % erwartungsgemäß bei den schul- und ausbildungsbezogenen Wegen (15 % aller Wege; inkl. Kita-Wege). Etwas nachrangig aber immer noch über dem Durchschnitt ist die ÖPNV-Nutzung mit rund 21 % im Berufsverkehr bzw. bei geschäftlichen Wegen (15 % aller Wege). Jedoch ist der Pkw-Anteil in diesem Bereich mit 41 % ebenfalls überdurchschnittlich hoch.

Am wenigstens häufig wird der ÖPNV am mittleren Werktag im Freizeitverkehr genutzt. Hier ist der Anteil zwischen 2013 und 2018 deutlich von etwa 15 % auf 11 % zurückgegangen⁵⁰. Ähnlich wie beim Wegezweck Einkauf/ Dienstleistung werden auch hier die allermeisten Wege zu Fuß zurückgelegt.

Deutlich gewonnen hat insgesamt der Radverkehr. Während im Jahr 2013 noch etwa 14 % aller Wege in Rostock mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, waren es 2018 bereits 18 %. Allein im Freizeitverkehr stieg der Anteil seit dem Jahr 2013 um 5 %-Punkte auf 21 %. Hier werden Chancen für den ÖPNV im Hinblick auf eine kombinierte Nutzung Fahrrad/ ÖPNV gesehen („Loslösen“ vom motorisierten Individualverkehr).

⁴⁹ TU Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Mobilität in Städten – SrV 2018; Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie flach).

⁵⁰ Hinweis: Im Gegensatz zu dieser Entwicklung der Freizeitmobilität am mittleren Werktag konnte die RSAG seit der Umsetzung des Konzeptes "Mobil 2016" am Samstag signifikante Nachfragesteigerungen, mit hoher Wahrscheinlichkeit im Freizeitverkehr, verzeichnen.

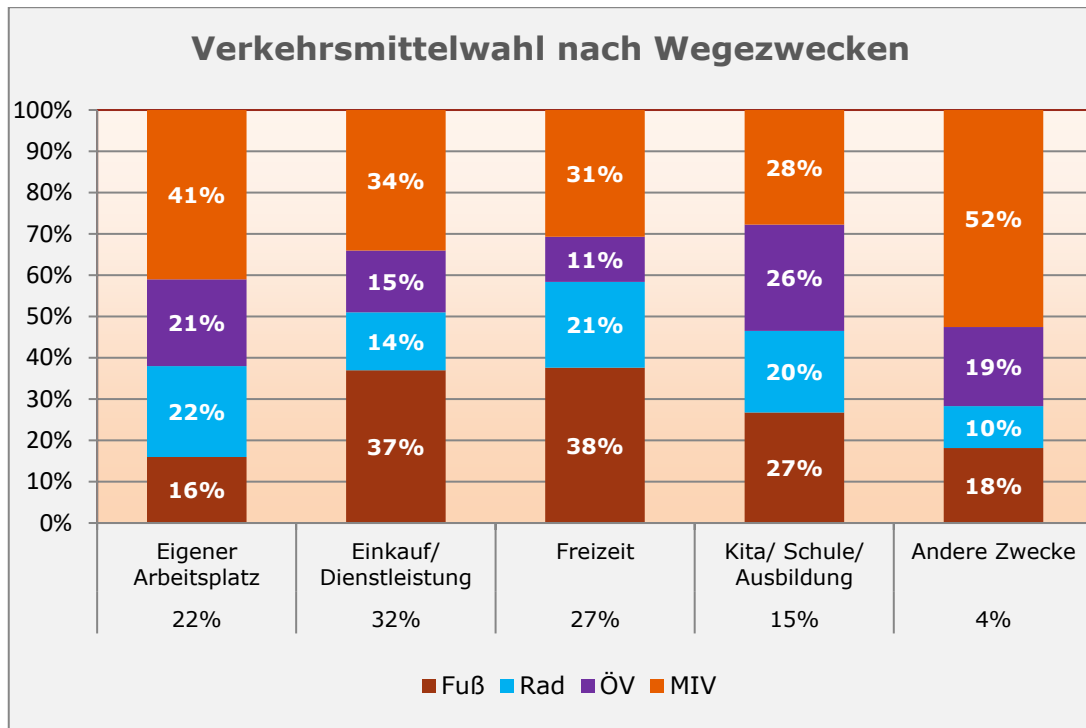


Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken der Rostocker Bevölkerung

Der Vergleich der Verkehrsmittelwahl zwischen Pkw und ÖV nach Wegelängen macht das klassische „Dilemma“ des ÖV deutlich. Je kürzer die Wege sind, desto geringer fällt die ÖPNV-Nutzung im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern aus. Bei Wegen unter 3 km erreicht der ÖPNV gegenüber MIV, Fahrrad und Zu-Fuß einen signifikant geringeren Anteil. Erst ab Wegelängen größer 5 km wird der ÖV konkurrenzfähig.

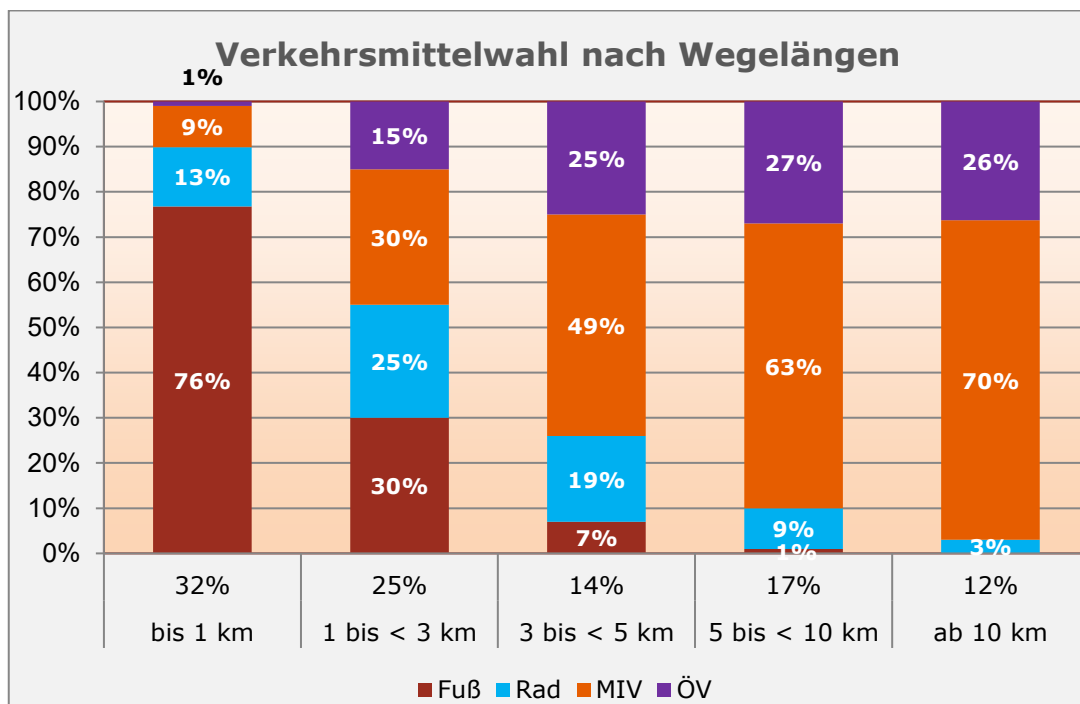


Abbildung 35: Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen der Rostocker Bevölkerung

1.3.2 Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet (Verkehrsmodell)

Die nachfolgenden Aussagen basieren auf den aktuellen Auswertungen mit dem Verkehrsmodell VISUM der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Dargestellt werden alle Wege im Stadtgebiet inkl. der Mobilität der Ein- und Auspendelnden und der Besucher.

Seite | 63

Verkehrsaufkommen

An einem Normalwerktag werden im Stadtgebiet Rostock im Quell-/ Zielverkehr und im stadtbezogenen Binnenverkehr rund 933.000 Wege unternommen. Davon werden etwa 138.000 Wege (Personenfahrten) mit dem ÖV durchgeführt, rund 408.000 mit dem MIV. Auf die Verkehrsmittel Fahrrad und Fuß entfallen die übrigen ca. 387.000 Personenfahrten.

Von den in Rostock täglich unternommenen Wegen sind 78 % Binnenverkehr und etwa 22 % Quell-/ Zielverkehr. Im ÖV beträgt das Verhältnis zwischen Binnenverkehr und Quell-/ Zielverkehr sogar etwa 91:9. Aus diesen Werten wird deutlich, dass der Großteil der täglichen Mobilität im Rostocker Stadtgebiet die Stadtgrenzen nicht überschreitet.

Der Modal Split-Anteil des ÖV als Verhältnis von ÖV-Fahrten zu allen zurückgelegten Fahrten beträgt im Gesamtverkehr 15 %. Im innerstädtischen Binnenverkehr beträgt der ÖV-Anteil 17 %, im Quell-/ Ziel-Verkehr 6 %. Im Binnenverkehr wird der ÖV somit im Vergleich zu den Quell-/ Zielverkehren, deutlich intensiver genutzt.

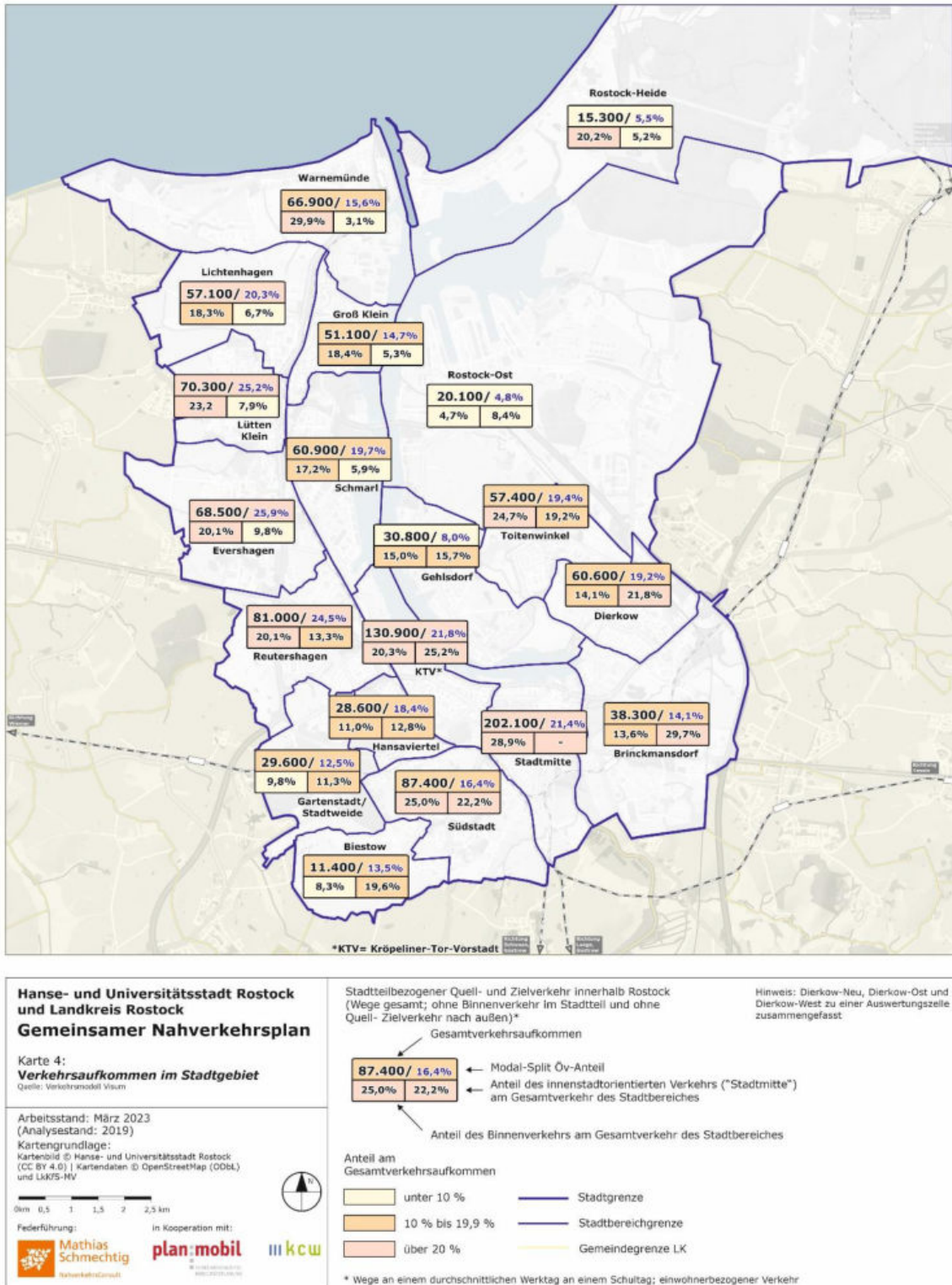


Abbildung 36: Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Tabelle 11: Personenfahrten im ÖV und MIV differenziert nach Binnenverkehr und stadtgrenzüberschreitendem Verkehr (Verkehrsmodell VISUM)

Personenfahrten/ Werktag	ÖV	Gesamt ⁵¹	ÖV-Anteil
stadtbezogener Binnenverkehr	126.200	724.350	17 %
Quell-/ Ziel-Verkehr	12.250	209.000	6 %
Gesamtverkehr bezogen auf HRO⁵²	138.450	933.350	15 %

Verflechtungen im Stadtgebiet

Die innerstädtischen Verflechtungen zeigen die Bedeutung der innenstadt- bzw. zentrenorientierten Fahrten sowie die Bedeutung des Stadtbereich-Binnenverkehrs. Darüber hinaus kristallisieren sich zudem die Bedeutung des Teilraumzentrums Lütten Klein sowie nachfragestarke Beziehungen zwischen einzelnen Nachbarstadtteilen heraus:

- Mit zunehmender Nähe zur Innenstadt nimmt in Rostock die Verflechtungsintensität in Richtung des Stadtbereichs Stadtmitte signifikant zu.
- Insbesondere die Stadtbereiche im Nordwesten orientieren sich dagegen weit- aus häufiger in Richtung des Teilraumzentrums Lütten Klein bzw. nach Warnemünde oder auch nach Schmarl als einer der Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtgebiet.
- Starke Verflechtungen gibt es auch zwischen einzelnen Nachbarstadtbereichen. So sind die Wegere Relationen zwischen dem Hansaviertel und der KTV, einem erfahrungsgemäß typischen Bereich mit viel Nahmobilität, mit rund 13.500 Wegen rund doppelt so hoch wie zwischen dem Hansaviertel und dem Stadtbereich Stadtmitte.

Mit Bezug zum ÖV sind folgenden Auffälligkeiten erkennbar:

- rund ein Drittel (33,7 %) aller ÖV-Fahrten haben ihre Quelle oder Ziel im Stadtbereich Stadtmitte (ohne die Binnenverkehrsfahrten in Stadtmitte 30,0 %).
- 15,1 % der ÖV-Fahrten verbleiben im jeweiligen Stadtbereich und sind somit Stadtbereichs-Binnenverkehre und
- der höchste absolute Wert im Stadtbereich-Binnenverkehr ist im Stadtbereich Stadtmitte mit über 5.000 ÖV-Fahrten festzustellen.

⁵¹ Summe aller Verkehrsarten (MIV + ÖPNV + Rad + Zu-Fuß).

⁵² Verkehre/ Wege mit Start und/ oder Ziel im Stadtgebiet Rostock; ohne Durchgangsverkehr (gesamt ca. 589.100 Wege pro Tag, davon ca. 15.100 ÖV-Wege pro Tag).

Mobilitätsverflechtungen mit ÖPNV-Potential

Für die Nahverkehrsplanung ist die Identifikation von Verflechtungen mit starker Ausprägung und gleichzeitig unterdurchschnittlichem Modal-Split von Bedeutung. Auffälligkeiten bei Beleuchtung dieses Verhältnisses (Kriterien: > 3.000 Wege pro Tag; < 15 % Modal-Split-Anteil des ÖPNV) bestehen insbesondere auf den folgenden Relationen:

Seite | 66

- zwischen KTV und Hansaviertel (ausgeprägte Verflechtungen; ca. 13.400 Wege pro Tag),
- zwischen Groß Klein und Lichtenhagen (ausgeprägte Verflechtungen; ca. 9.200 Wege pro Tag; Modal-Split-Anteil < 10 %),
- zwischen Dierkow und Toitenwinkel (starke Verflechtungen; ca. 9.000 Wege pro Tag),
- zwischen Südstadt und Hansaviertel (starke Verflechtungen; ca. 7.200 Wege pro Tag),
- zwischen Reutershagen und Gartenstadt (starke Verflechtungen; ca. 5.800 Wege pro Tag, Modal-Split-Anteil < 10 %),
- zwischen Stadtmitte und Gehlsdorf (starke Verflechtungen; ca. 4.800 Wege pro Tag),
- zwischen Dierkow und Brinckmansdorf (starke Verflechtungen; ca. 4.200 Wege pro Tag),
- zwischen Südstadt und Biestow (starke Verflechtungen; ca. 4.100 Wege pro Tag),
- zwischen Südstadt und Reutershagen (nennenswerte bis starke Verflechtungen; ca. 3.800 Wege pro Tag),
- zwischen Südstadt und Gartenstadt (nennenswerte Verflechtungen; ca. 3.000 Wege pro Tag).

Abbildung 37 stellt die Mobilitätsverflechtungen mit erkennbaren ÖPNV-Potentialen heraus.

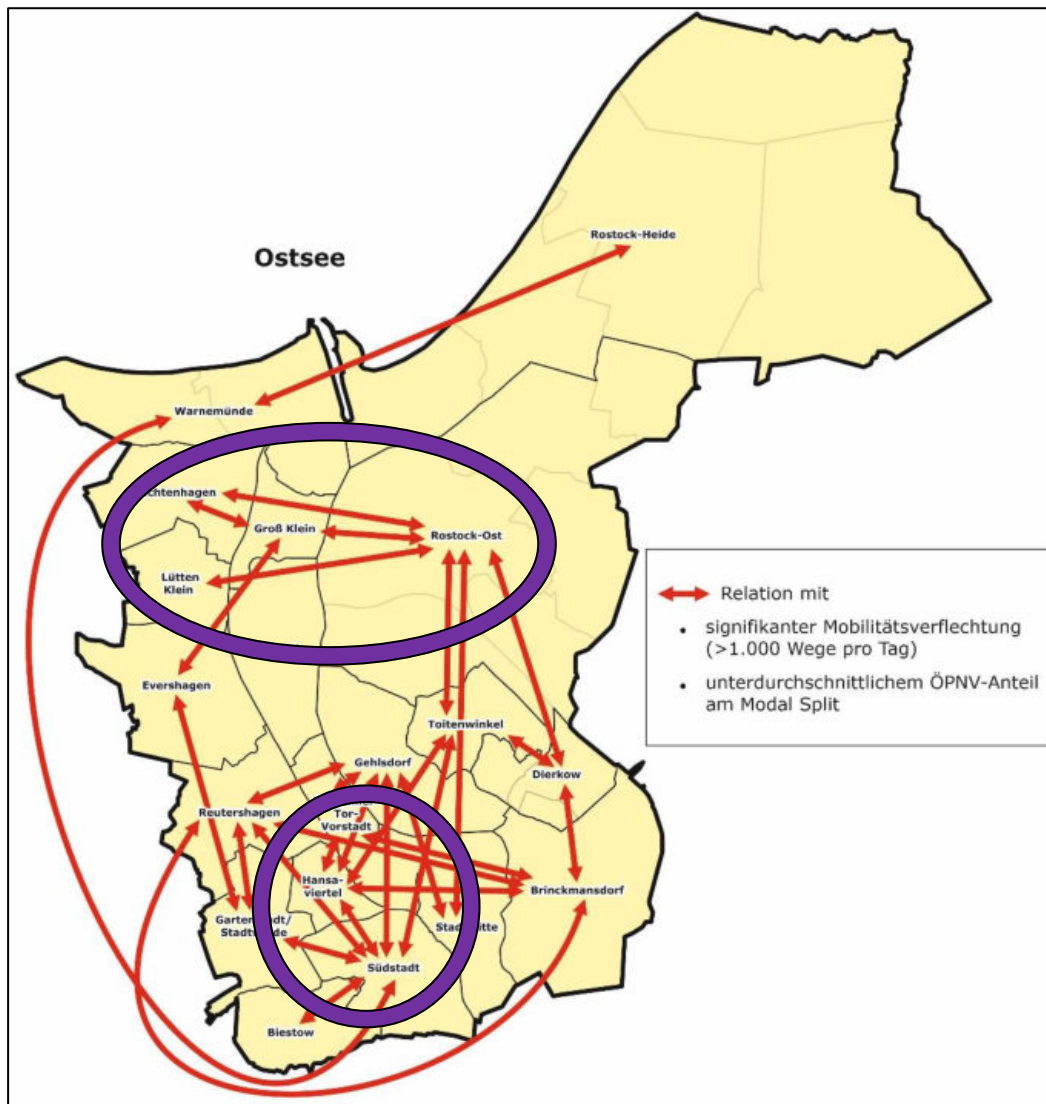


Abbildung 37: Innerstädtische Mobilitätsverflechtungen mit erkennbaren ÖPNV-Potentialen

1.3.3 Fahrgastnachfrage

Nachfrage nach Linien

Die nachfolgende Darstellung der linienbezogenen Nachfrage beruht auf den Zähl-
daten der RSAG (Stand 2019).

Das Grundgerüst im Busverkehr bilden hinsichtlich der Nachfrage die Linien 25, 31,
36 und 45 sowie die sich zwischen Lütten Klein, Schmarl und Evershagen überla-
gernden Linien 38/39. Darüber hinaus weisen die zusammenwirkenden Radiallinien
22/23 zwischen Stadtmitte und Brinckmansdorf eine vergleichsweise hohe Nach-
frage auf.

Bezüglich der räumlichen Orientierung der Fahrgastnachfrage steht der Stadtteil
Stadtmitte an erster Stelle. Etwa ein Drittel aller Fahrgäste steigt hier zu. Auch
Stadtteile wie Schmarl oder Groß Klein, die durch Großwohnsiedlungen geprägt
sind, stellen einen wesentlichen Aufkommensschwerpunkt für die Fahrgastnach-
frage dar.

Des Weiteren besitzen Stadtteile mit wichtigen Verknüpfungspunkten, wie z. B. Dierkower Kreuz, ebenso einen bedeutsamen Anteil an der Gesamtnachfrage.

Die von der RSAG betriebene Fähre Kabutzenhof – Gehlsdorf nutzten im Jahr 2019 rund 135.300 Fahrgäste.

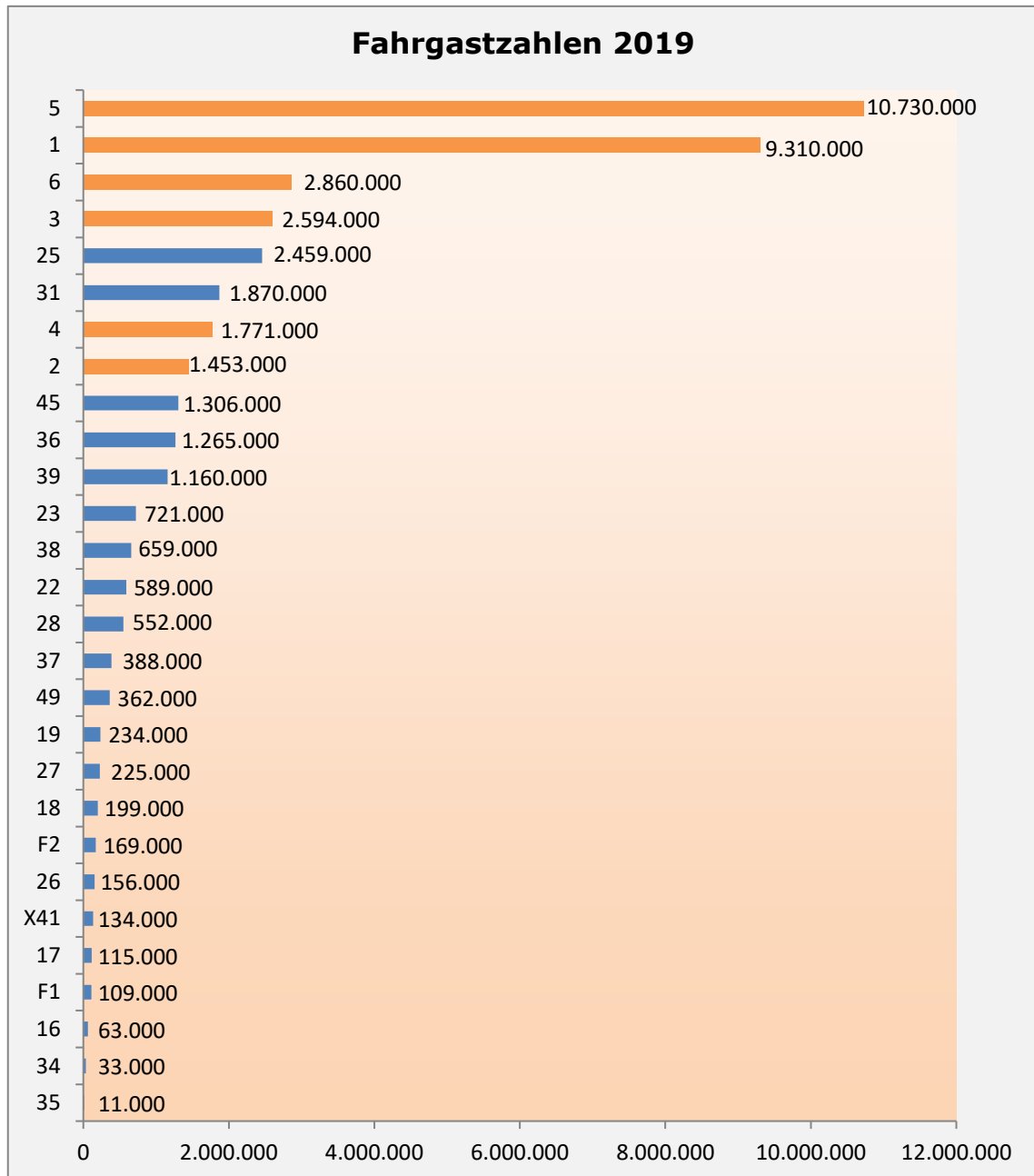


Abbildung 38: Fahrgastzahlen Straßenbahnlinien (orange Balken) und Buslinien (blaue Balken) im Jahr 2019 (Einsteiger pro Jahr)⁵³

⁵³ ohne Schienenersatzverkehr SEV (37.437 Einsteiger in 2019)

Nachfrage nach Verkehrstagen

Die zeitliche Verteilung der ÖPNV-Nachfrage (Straßenbahn und Bus) nach Verkehrstagen (Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag/ Feiertag) zeigt, dass im Vergleich zur Nachfrage Montag bis Freitag

- der Samstag eine Nachfrage von etwa 56 % und
- der Sonn-/Feiertag von rund 32 %

erreicht.

Die Nachfrageausprägung am Samstag und am Sonntag/ Feiertag liegt im Niveau ähnlicher Städte.

Da das Fahrplanangebot insbesondere im Straßenbahn-Verkehr am Wochenende deutlich reduziert wird (Samstag etwa „Halbierung“ des Angebotes, an Sonn-/ Feiertagen verkehren die Linien 2 und 4 nicht), kann die Nachfrage hinsichtlich der Kapazitätsauslastung im Vergleich zu Montag bis Freitag als überdurchschnittlich bewertet werden.

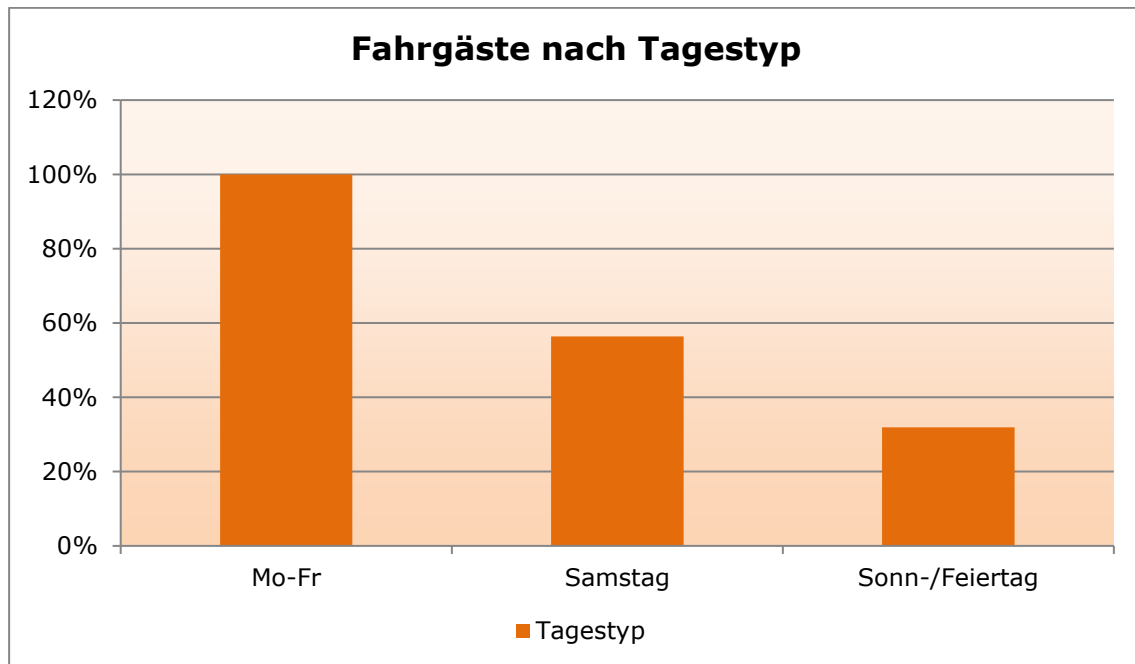


Abbildung 39: Fahrgäste anteilig nach Tagestyp

Nachfrageverteilung im Tagesverlauf (Tagesgangkurven)

Die tageszeitliche Verteilung der ÖV-Nachfrage in Rostock zeigt am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ eine signifikante Ausprägung der nachmittäglichen Spitze, die Frühspitze ist dagegen deutlich geringer. Dieser Verlauf der Tagesganglinie ist für eine Großstadt ungewöhnlich. Typisch wären eine dominierende Frühspitze und ein deutliches Tal in der Vormittagszeit.

Am Wochenende setzt der Nachfrageanstieg ggü. dem Verkehrstag „Montag bis Freitag“ erst deutlich später ein. Ausgeprägte Spitzen sind nicht erkennbar, die Nachfrage hält sich am Samstag zwischen etwa 10 und 18 Uhr (leichter Anstieg ab 13 Uhr) auf ähnlichem Niveau. Am Sonntag steigt die Nachfragekurve leicht aber kontinuierlich bis etwa 13 Uhr, um dann bis etwa 18 Uhr auf ähnlichem Niveau zu verbleiben. Am Samstag liegt die Nachfrage am frühen Abend in einem ähnlichen Niveau wie „Montag bis Freitag“, obwohl samstags ein wesentlich geringer Berufsverkehr und kein Univerkehr vorhanden sind.

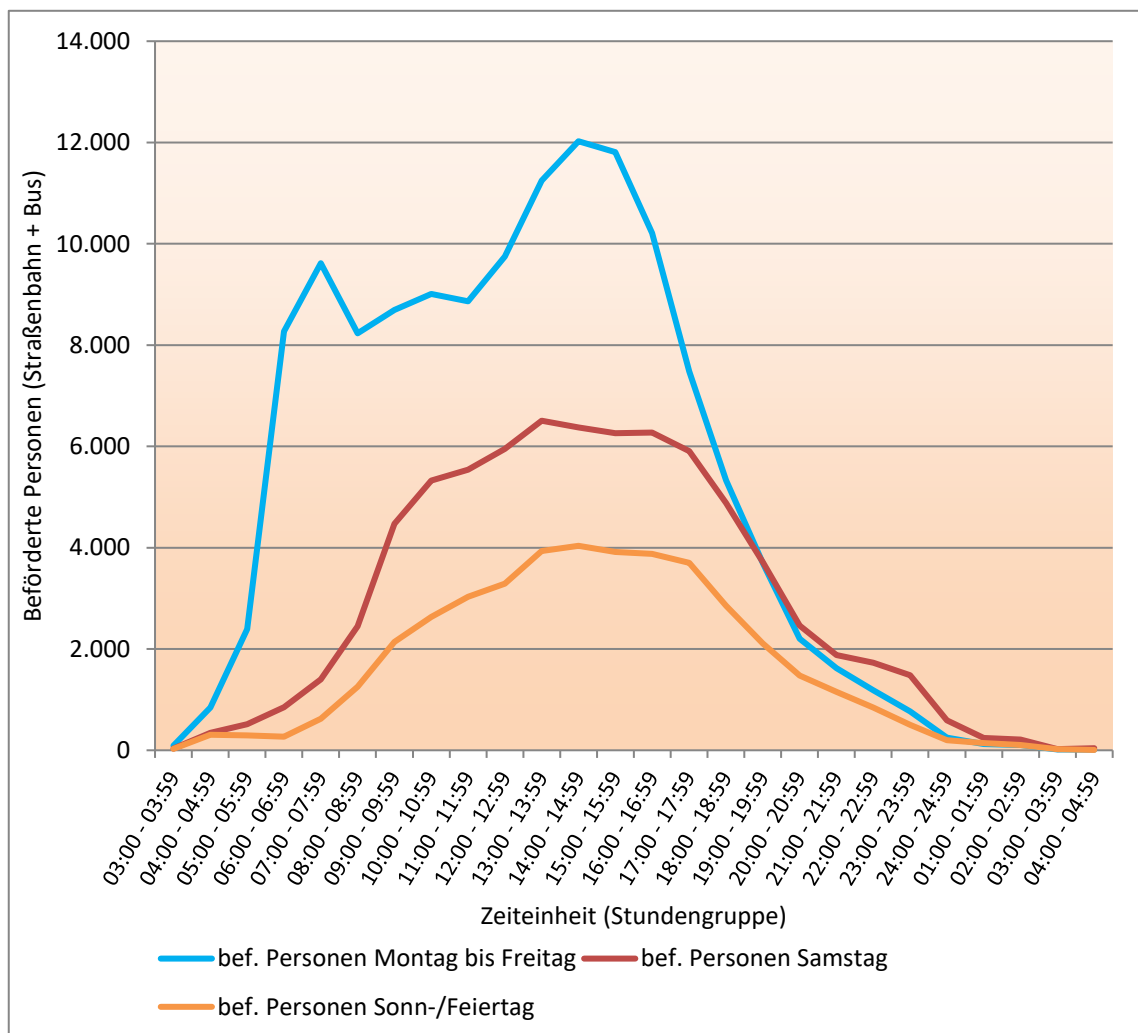


Abbildung 40: Tagesgangkurve RSAG gesamt (Straßenbahn + Bus) (Stand 2019)

Während sich das Fahrplanangebot im Straßenbahnsystem je nach Verkehrstag deutlich voneinander unterscheidet, wird im Bussystem zwar an Verkehrstagen „Montag bis Freitag“ teilweise ein dichteres Angebot gefahren als am Wochenende, das Fahrtenangebot zwischen Samstag und Sonn-/ Feiertag unterscheidet sich jedoch nur bedingt, häufig zeigt sich der Unterschied nur in einem etwas späteren Betriebsbeginn am Sonntagmorgen. Dieser Zusammenhang spiegelt sich auch in der Nachfrageausprägung wider. Während im Straßenbahnsystem die Nachfrage am Sonntag deutlich hinter der am Samstag zurückbleibt (vgl. Abbildung 41 ist im Busverkehr das Delta der Nachfragekurven Samstag und Sonntag deutlich geringer (vgl. Abbildung 42). Hier dürfte die Bedeutung des Busverkehrs zur (meist exklusiven) Erreichbarkeit von Freizeit- und Tourismuszielen einen wesentlichen Einfluss haben.

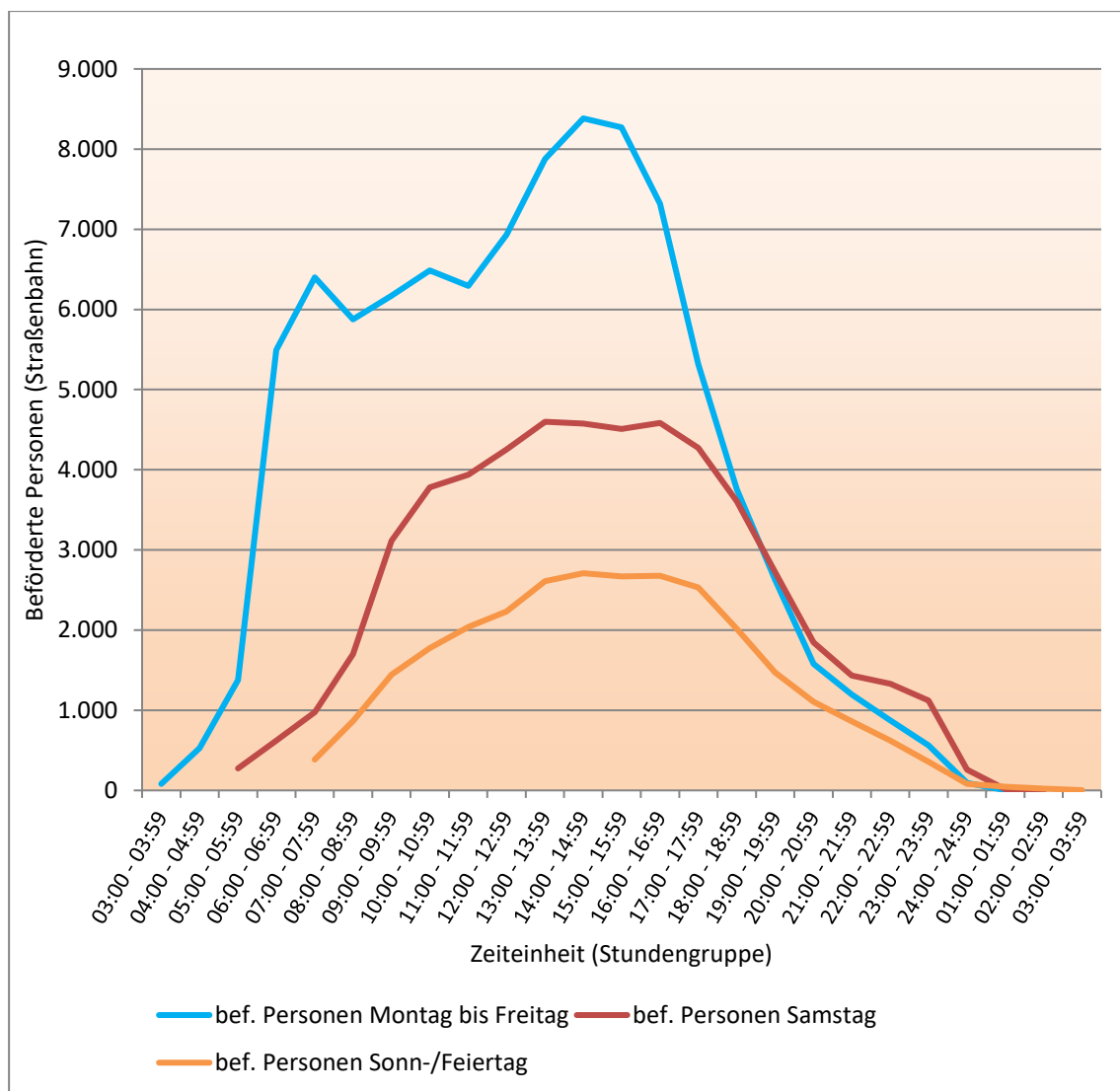


Abbildung 41: Tagesgangkurve Straßenbahn (Stand 2019)

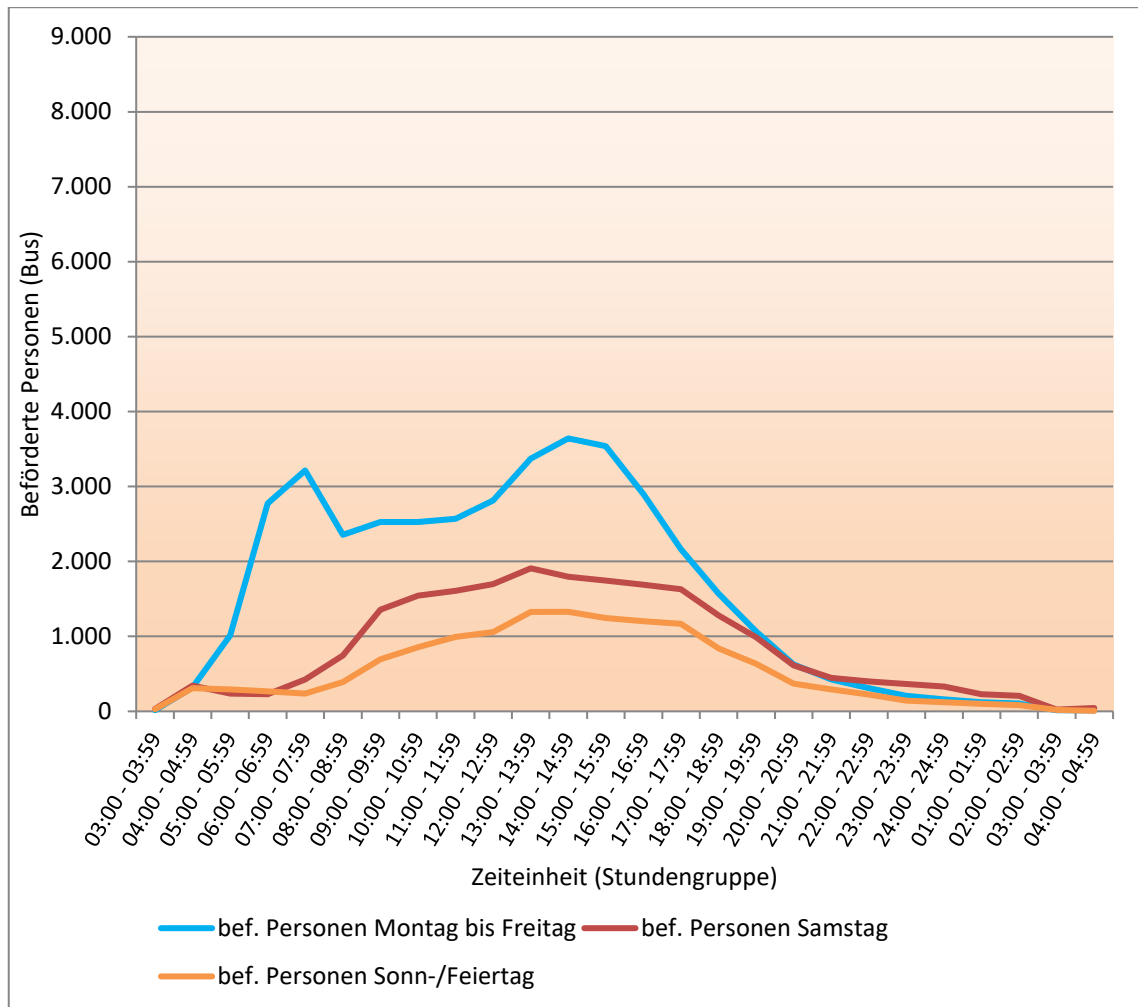
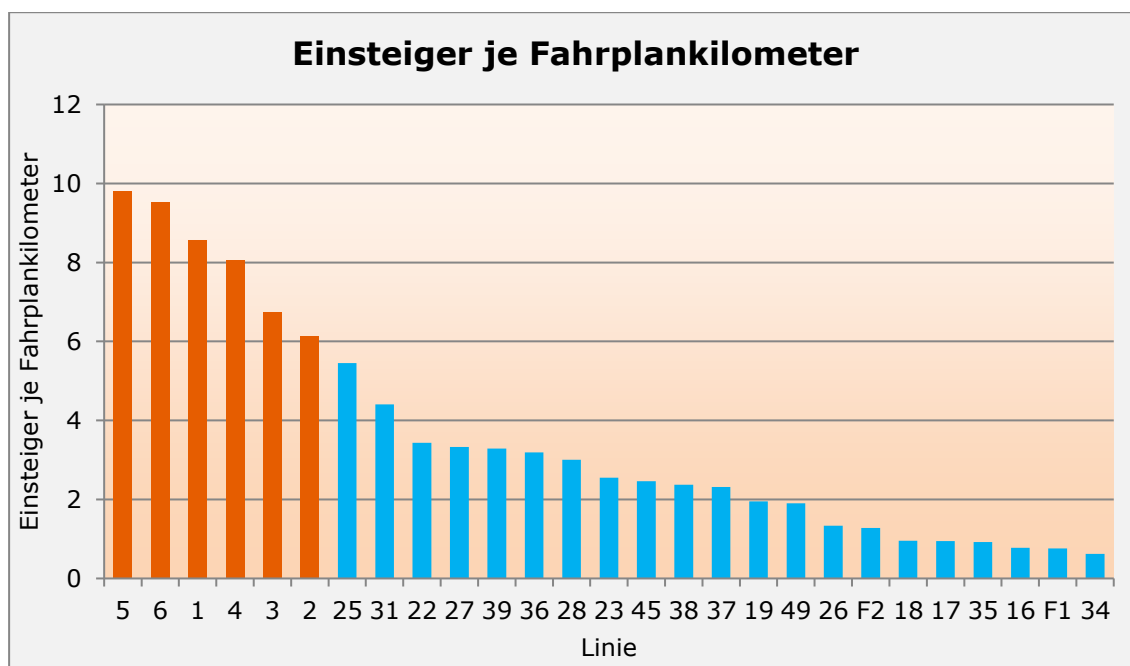


Abbildung 42: Tagesgangkurve Bus (Stand 2019)

Einsteiger je Fahrplankilometer

Der Kennwert „Einsteiger je Fahrplankilometer“ beschreibt die Angebotseffizienz einer Linie, d. h. das Verhältnis „Erfolg“ (Fahrgäste) zu „Betriebsaufwand“ (Fahrleistung). Es ist erkennbar, dass

- die Straßenbahnlinien 5 und 6 die höchste Angebotseffizienz aufweisen,
- die Straßenbahnlinien grundsätzlich „effizienter“ als die Buslinien sind und
- Buslinien ohne Abend- und Wochenendverkehr im Hinblick auf die Angebotseffizienz tendenziell besser dastehen, da kein Betrieb in verkehrsschwacher Zeit stattfindet.

Abbildung 43: Einsteiger je Fahrplankilometer (Stand 2017)⁵⁴

1.3.4 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage und der Leistungsparameter 2003 – 2018

1.3.4.1 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

Einwohnerentwicklung

Entgegen der im Nahverkehrsplan 2005 prognostizierten „Schrumpfung“ konnte die Hanse- und Universitätsstadt Rostock im Zeitraum 2003 bis 2018 ihre Bevölkerungszahl um rund 5 % steigern.⁵⁵ Insgesamt erhöhte sich die Einwohnerzahl von 198.300 (2003) auf 209.100 (2018)⁵⁶. Dabei verläuft die Entwicklung je nach Ortsteil sehr unterschiedlich:

- die bis etwa zum Jahr 2005 durch starke Einwohnerrückgänge geprägten Ortsteile mit Großwohnsiedlungen wie Groß Klein und Schmarl aber auch Dierkow (Neu) und Toitenwinkel konnten in den letzten Jahren deutlich an Einwohnern hinzugewinnen,
- leichte Einwohnerrückgänge verzeichnen die Stadtbereiche Hansaviertel und Reutershagen, hier spielt auch die zunehmende Überalterung eine nicht zu unterschätzende Rolle,

⁵⁴ Eigene Darstellung; Daten RSAG aus Präsentation „2018-03-06 Auswertung Nachfrage Linienverkehr 2017“.

⁵⁵ Fortschreibung der Bevölkerungszahlen ab 2011 auf Basis der Zensus-Erhebung.

⁵⁶ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019).

- die Altersgruppe der 25-35-Jährigen, die durch eine hohe Mobilität und ein tendenziell multimodales Verkehrsverhalten geprägt ist, ist in den letzten Jahren durch leichte Zuwächse gekennzeichnet,
- einen hohen Zuwachs sowohl prozentual als auch absolut erfuhr die Altersgruppe der Senioren; seit 2000 hat sich die Zahl der über 65-Jährigen in Rostock mehr als verdoppelt.

Entwicklung der Schülerzahlen

Im Regionalen Nahverkehrsplan MM/R 2005 wurde von einem Rückgang der Schülerzahlen ausgegangen.⁵⁷ Diese Prognose traf bis zum Schuljahr 2008/2009 zu, seitdem sind die Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen jedoch wieder kontinuierlich gestiegen. Seit dem Tiefststand des Schuljahres 2008/2009 um rund 28 Prozent (plus 4.200 Schüler).⁵⁸

Entwicklung der Beschäftigten und Pendelnde

Die Zunahme der Pendelnden-Bewegungen in den letzten Jahren verdeutlicht die engen wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen Rostock und dem angrenzenden Umland. So hat sich zum einen Rostock in den letzten Jahren zu einem starken Wirtschaftsstandort entwickelt, darüber hinaus haben aber auch die Umlandgemeinden im Landkreis Rostock (z. B. Bentwisch und Roggentin) eine deutlich positive Entwicklung erfahren.

⁵⁷ Landkreis Rostock: Regionaler Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock, Teil B/ Raumstruktur/ Strukturdatenprognose 2010/ Entwicklung der Ausbildungs- und Schulstandorte, Seite 47 (Stand 07/2005; Zugriff 07.03.2019)

⁵⁸ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch HANSE- UND UNIVERSITÄTSSTADT ROSTOCK 2019 (Stand November 2019; Zugriff 11.03.2020)

Zusammenfassung

	2003	2018	Entwicklung 2003-2018
Einwohner	198.300	209.000	+10.700 (+5,4 %)
Schüler (SJ 02/03 ⁵⁹ bzw. 18/19 ⁶⁰)	21.550	19.320	-2.230 (-10 %)
SV-pflichtig Beschäftigte in Rostock (Arbeitsort)	89.900	95.500	+5.600 (+6,2 %)
davon Einpendelnde	27.400	33.800	+6.400 (+23,4 %)
Einpendelndenanteil	37 %	35 %	

1.3.4.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV

Entwicklung der Betriebsleistung

Das ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde im Zeitraum zwischen 2003 und 2018 aufgrund raumstruktureller Veränderungen sowie demographischer und sozialstruktureller Entwicklungen, zur Erhöhung der Attraktivität aber auch aus Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit an die veränderten Nachfragesituation angepasst (vgl. Kapitel 1.4). Die in Tabelle 23 aufgeführte Entwicklung der Betriebsleistungen der RSAG für 2005, 2010, 2015 und 2018 sind wesentliche Kennzeichen für die Entwicklung in diesem Zeitraum.

Tabelle 12: Entwicklung der Betriebsleistung im Verkehrsangebot der RSAG von 2005-2018

Verkehrsmittel RSAG	Betriebsleistung (1.000 Nutzwagen-km pro Jahr) ⁶¹				Entwicklung 2005-2018
	2005	2010	2015	2018	
Straßenbahn	3.359	3.168	3.207	3.213	-4,3 %
Bus	4.604	4.355	4.550	4.297	-6,7 %
gesamt	7.963	7.523	7.757	7.510	-5,7 %

⁵⁹ Regionaler Nahverkehrsplan MM/R – Teil B; auf Basis Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Rostock 2004 (Schüler an allgemeinbildenden Schulen)

⁶⁰ Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Rostock 2019.

⁶¹ Daten RSAG, Stand Juni 2019.

Entwicklung der Nachfrage

Nach einem kontinuierlichen Rückgang der Einsteigerzahlen zwischen den Jahren 2005, 2010 bis 2015 konnte bis zum Jahr 2018 trotz rückläufiger Betriebsleistungen im RSAG-Gesamtnetz wieder ein leichter Zugewinn erzielt werden. Hier spielen insbesondere die Umsetzung des Konzeptes „Mobil 2016“ (vgl. Kapitel 1.4.4) sowie wachsende Bevölkerungszahlen eine wesentliche Rolle. Im Straßenbahnsystem hat sich die Nachfrage nur marginal verändert, im Busverkehr sind die Nachfragerückgänge mit minus 20 % deutlicher ausgeprägt.

Tabelle 13: Entwicklung der Fahrgastnachfrage der RSAG (2005-2018)

Verkehrsmittel RSAG	Fahrgastzahlen (Einsteiger/Jahr) ⁶²				Entwicklung 2005-2018
	2005	2010	2015	2018	
Straßenbahn	28.553.840	27.424.334	27.123.313	28.151.337	-1,4 %
Bus	15.436.743	12.491.996	12.506.941	12.296.319	-20,3 %
gesamt	43.990.583	39.916.330	39.630.254	40.447.656	- 8,1 %

Hinweis: Ab 2007 Umstellung Fahrgastzählsystem

Entwicklung des Modal Split

Zwischen den Jahren 2003 und 2018 hat in Rostock eine erkennbare Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung stattgefunden. „Gewinner“ dieser Entwicklung ist der Radverkehr. Während der Anteil des ÖPNV in den letzten Jahren weitgehend stabil geblieben ist, konnte der Radverkehr seine Mobilitätsanteile ausgehend vom Jahr 2003 bis 2018 um 5%-Punkte von 13 % auf 18 % steigern, größtenteils zulasten des Fuß- und motorisierten Individualverkehrs.

Etwa 17 % aller Wege werden mit Verkehrsmitteln des SPNV und ÖPNV zurückgelegt. Der ÖPNV konnte damit seine Position weitgehend behaupten.

⁶² Daten RSAG, Stand Juni 2019.

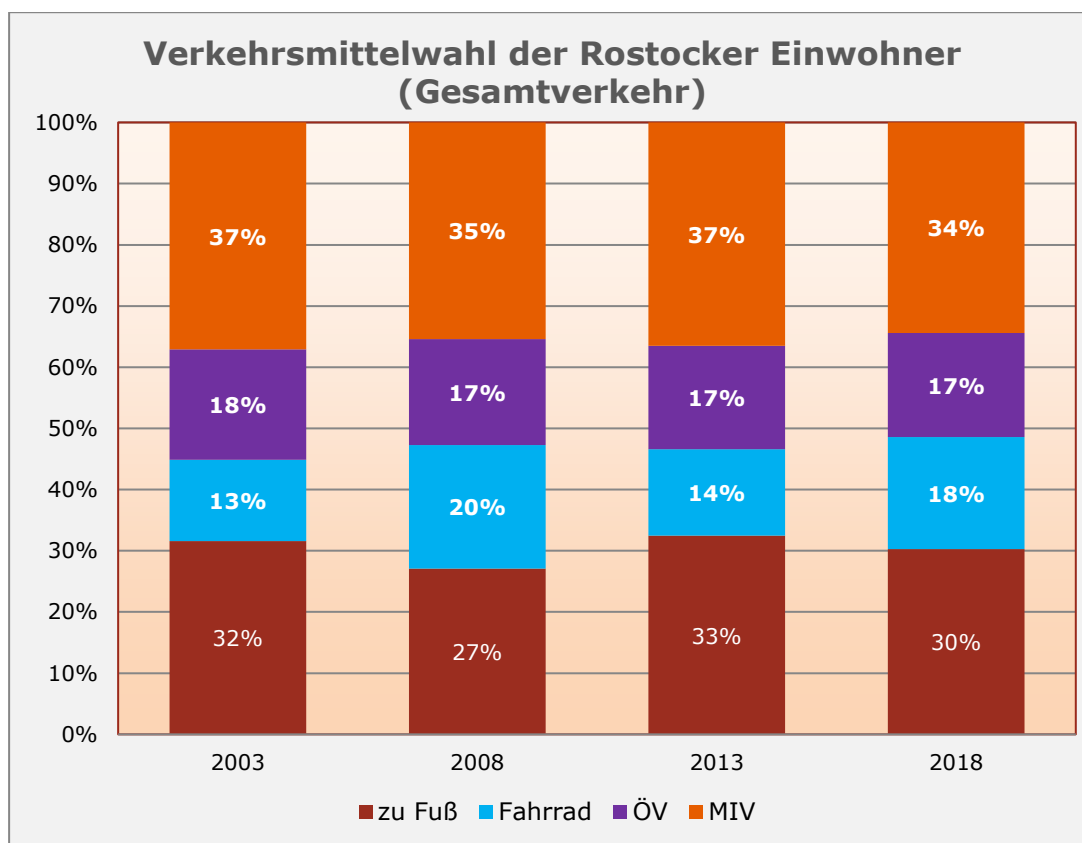


Abbildung 44: Verkehrsmittelwahl der Rostocker Einwohner; Entwicklung 2003 bis 2018 – Vergleich des vollständigen Modal Split (Gesamtverkehr)⁶³

Zusammenfassende Aussagen

Der Regionale Nahverkehrsplan MM/R – Teil B prognostiziert 2005 eine negative Trendentwicklung sowohl für die Einwohner der Hanse- und Universitätsstadt Rostock insgesamt als insbesondere auch für die Schüler. Diese Entwicklungen sind zunächst eingetreten, ab Mitte der 2000er Jahre (ca. 2005) fand jedoch eine klare Trendwende statt, mit dem Ergebnis, dass bis zum Jahr 2018 die Bevölkerung auf ca. 209.000 Einwohner anstieg. Auch in allen anderen strukturellen Eckdaten wie Erwerbstätigkeit und Pendleraufkommen sind die Entwicklungen der letzten Jahre durch Wachstum gekennzeichnet.

Insgesamt konnte der Umweltverbund seinen Anteil am Gesamtverkehr in den letzten Jahren ausbauen, insbesondere der Radverkehr profitierte von vielen, der in den letzten Jahren umgesetzten Maßnahmen zur systematischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

⁶³ TU Dresden, Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik: Mobilität in Städten – SrV; eigene Darstellung aus Zusammenfassung HRO 1987 – 2018. Einwohner von Rostock; keine Einpendelnde, kein Durchgangsverkehr, keine Touristen, kein Wirtschaftsverkehr.

1.4 Rückblick Nahverkehrsplan 2005

1.4.1 Umsetzung des „Nahverkehrsplan Mittleres Mecklenburg/ Rostock 2005“

Seite | 78

Die im NVP 2005 enthaltenen Maßnahmen werden nachfolgend bzgl. ihrer Umsetzung bzw. ihres Erfolges bewertet.

Als herausragende Umsetzungen des NVP 2005 sind zu nennen:

- Straßenbahnneubaustrecke Doberaner Platz – Platz der Freundschaft (2006),
- Angebotsanpassungen im Rahmen des Projektes „Mobil 2016“,
- umfangreiche Erneuerung der Straßenbahnflotte sowie die dafür notwendige Anpassung der Straßenbahnhaltestellen für 6N2 Straßenbahnen.



Abbildung 45: Der Doberaner Platz wurde im Jahr 2006 umfangreich umgebaut. (Umbau mit Verkehrsberuhigung des Platzes durch die Herausnahme des MIV sowie mit Modernisierung von vier Straßenbahnhaltestellen und einer Bushaltestelle)



Abbildung 46: Niederflurstraßenbahnen Typ 6N2 (Fahrzeuge entsprechen dem „Stand der Technik“ mit vier Multifunktionsbereichen, Videoüberwachungsanlagen, Haltestellenanzeige sowie Flachbildmonitoren mit Streckenverlaufsanzeige)

Die nachfolgende Auflistung beinhaltet eine Bewertung der Maßnahmen des NVP 2005 hinsichtlich ihrer Umsetzung.

Die einzelnen Maßnahmen waren im NVP 2005 differenziert in

- Infrastrukturmaßnahmen: S-Bahn/ SPNV, Straßenbahn, Bus (Stadt-/ Regionalbus), Taxen, Verknüpfungspunkte sowie P+P/ B+R,
- Maßnahmen Betrieb/ Organisation: S-Bahn/ SPNV, Straßenbahn, Bus (Stadt-/ Regionalbus), Integriertes Nahverkehrsangebot, alternative Bedienungsformen, Tarif, Kooperation,
- Maßnahmen Fahrzeuge: S-Bahn/ SPNV, Straßenbahn, Bus (Stadt-/ Regionalbus), alternative Bedienungsformen.

Tabelle 14: Bewertung der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung hinsichtlich der Umsetzung
Maßnahmen S-Bahn/ SPNV		
M1	Behindertengerechter Ausbau von vorhandenen Bahnhöfen und Haltepunkten <ul style="list-style-type: none"> • Warnemünde Werft (Lortzingstraße) • Bramow • Holbeinplatz • Kassebohm 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfreigabe des Knotenpunktes und Inbetriebnahme der Haltestelle „Warnemünde Werft“ am Nordkreuz in 2012 • Neubau Personenaufzug und Wetterschutzhaus, Beleuchtung und Dachsanierung am Haltepunkt Holbeinplatz (S) • Umbau Bramow und Kassebohm (noch) nicht erfolgt
M2	Neustrukturierung und Sanierung des Bahnhofs Warnemünde entsprechend seiner Funktion für den SPNV und SPFV <p>→ Gestaltung der behindertengerechten fußläufigen Verbindung zwischen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kreuzfahrtterminal und Bahnsteig SPFV 2. Bahnhof Warnemünde und Fähre Warnemünde – Hohe Düne 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bahnhof Warnemünde im Frühjahr 2020 abgeschlossen

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung hinsichtlich der Umsetzung
M3	Anlage des Haltepunktes Seehafen/ Fährterminal im Seehafen Rostock als Verknüpfungspunkt von SPNV/ÖPNV und Fährverkehr von/nach Skandinavien → Bestandteil des ÖPNV-Landesplans und des Integrierten Gesamt- verkehrskonzepts der Hansestadt Rostock: Direktanbindung des Fährverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> S-Bahn wurde auf Grund geringer Fahrgastzahlen 2012 eingestellt
M4	ÖPNV Verknüpfungspunkt Warnemünde Werft (Lortzingstraße) → siehe M15	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsfreigabe des Knotenpunktes und Inbetriebnahme der Haltestelle „Warnemünde Werft“ am Nordkreuz in 2012
M5	Neubau von S-Bahn-Haltepunkten → Haltepunkt Groß Klein und Schmarl sind Bestandteil des Integrierten Gesamtverkehrskonzepts der Hansestadt Rostock und des ÖPNV- Landesplanes	<ul style="list-style-type: none"> (noch) nicht erfolgt; Maßnahme ist Bestandteil des „Mobiliätsplan Zukunft“ (MOPZ)
M6	Umsetzung Stadtbahnkonzept mit der Anpassung des Gleisnetzes (Beginn 2009, Endausbau bis 2015) → Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004	<ul style="list-style-type: none"> gemäß Bürgerschaftsbeschluss im Oktober 2007 wird eine Realisierung des Projektes nicht mehr verfolgt
Maßnahmen Straßenbahn		
M7	Neubau von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Stadthafen (Holzhalbinsel) Goetheplatz, Schröderplatz (Bestandteil der Maßnahme S1 Straßenbahnnetzerweiterung Schröderplatz – Südring/ Platz der Freundschaft) 	<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes Platz der Freundschaft – Schröderplatz – Doberaner Platz in 2006 Inbetriebnahme Haltestelle Stadthafen in 2006
M8	Umgestaltung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> Doberaner Platz 	<ul style="list-style-type: none"> Fertigstellung 2006

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung hinsichtlich der Umsetzung
M9	Verlegung von Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> • Petridamm • Platz der Jugend (für Stadtbahn) 	<ul style="list-style-type: none"> • Petridamm (noch) nicht erfolgt • Anpassung/ Anhebung Haltestelle Platz der Jugend in 2009 erfolgt, Haltestelle Wendeschleife Platz der Jugend in 2015 erfolgt • Hinweis: gemäß Bürgerschaftsbeschluss im Oktober 2007 wird eine Realisierung des Projektes „Stadtbahn“ nicht mehr verfolgt
Maßnahmen Bus (Stadt-/ Regionalbus)		
M10	Neubau von Bushaltestellen → entsprechend Erschließungsbedarf und Finanzierungsmöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> • laufend, z. B. <ul style="list-style-type: none"> ○ Joachim-Jungius-Str. (2018) ○ Beim Pulverturm (2017) ○ Warnemünde Strand (2015) ○ Klinikum Schillingallee (2012) ○ Seehafen ○ Dethardingstraße ○ Erich-Schlesinger-Str. (2010) ○ Bei der Tweel (2010) ○ Immendiek (2007)
M11	Ausbau der Bushaltestellen unter dem Gesichtspunkt der Behindertengerechtigkeit → entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • laufend, z. B. <ul style="list-style-type: none"> ○ Weidendamm (2018) ○ Rostocker Straße (2015) ○ Tessiner Straße (2013) ○ Holbeinplatz (2011) ○ etc. • ca. 60 % der rund 420 Haltestellen sind barrierefrei ausgebaut Hinweis: Im Zeitraum 2013 bis 2018 wurden rund 60 Haltestellen ausgebaut.

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung hinsichtlich der Umsetzung
M12	Ausstattung von Haltestellen entsprechend ihrer Kategorisierung → entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> laufend
Maßnahmen Taxen		
M13	Neubau von Taxiständen → entsprechend Bedarf und unter Berücksichtigung städtebaulicher Gesichtspunkte	<ul style="list-style-type: none"> entsprechend Bedarf
Maßnahmen Verknüpfungspunkte, P+R/ B+R		
M14	Entwicklung von B+R durch Erweiterung vorhandener Anlagen und Neubau nach Bedarf → entsprechend der Finanzierungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> laufend Radstation am Hauptbahnhof ist Schlüsselprojekt im MOPZ Hinweis: die im November 2017 beschlossene Stellplatzsatzung enthält die Verpflichtung, bei Neubau von Gebäuden Fahrradabstellplätze anzulegen
M15	Verbesserung von Verknüpfungspunkten zwischen Siedlungsachsen, regionalen SPNV/ÖPNV-Achsen und städtischem Linienverkehr <ul style="list-style-type: none"> Warnemünde Werft (Planungen werden z. Z. vorbereitet von Hansestadt Rostock, Wirtschaftsministerium M-V, DB AG, RSAG) Markt Reutershagen Brinckmansdorf 	<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme „Warnemünde Werft“ in 2012 Umbau Reuterhagen Markt in 2018 Ausbau Brinckmansdorf in 2013
M16	Ausbau von Zuwegungen zu Haltestellen und Verknüpfungspunkten → entsprechend Finanzierungsmöglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> laufend
M17	Einrichtung von P+R-Plätzen an geeigneten Verknüpfungspunkten <ul style="list-style-type: none"> Satower Straße 	<ul style="list-style-type: none"> (noch) nicht erfolgt



Abbildung 47: Die 2012 abgeschlossene Realisierung des Verknüpfungspunktes „Warnemünde Werft“ war Bestandteil des Nahverkehrsplans 2005.

Tabelle 15: Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen Betrieb/ Organisation des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung
Maßnahmen S-Bahn/ SPNV		
M18	Bedienung der Hansestadt Rostock und der Region mit dem Stadtbahnkonzept voraussichtlich ab 2010 → Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie – Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004	<ul style="list-style-type: none"> gemäß Bürgerschaftsbeschluss im Oktober 2007 wird eine Realisierung des Projektes nicht mehr verfolgt
Maßnahmen Straßenbahn		
M19	Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit auf 22 km/h → ÖPNV-Bevorrechtigung gemäß Bürgerschaftsbeschluss (598/39/1992)	<ul style="list-style-type: none"> Ziel wurde (noch) nicht erreicht. In den letzten Jahren sank die Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenbahnnetz auf ca. 18,4 km/h. Das Ziel wird weiterverfolgt (siehe MOPZ).

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung
M20	Verbesserung der Erschließung von Stadtgebieten, die bisher unzureichend mit der Straßenbahn erschlossen sind → Stadtmitte: <ul style="list-style-type: none"> • Stadthafen (Holzhalbinsel) • Goetheplatz, Schröderplatz → Teil der Maßnahme S1 Straßenbahnnetzerweiterung Schröderplatz – Südring/ Platz der Freundschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Inbetriebnahme Haltestelle Stadthafen in 2006 erfolgt • Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnittes Platz der Freundschaft – Schröderplatz – Doberaner Platz in 2006
Maßnahmen Bus (Stadt-/Regionalbus)		
M21	Verbesserung der Erschließung von Stadtgebieten, die bisher unzureichend mit dem Bus erschlossen sind <ul style="list-style-type: none"> • Stadtmitte: August-Bebel-Straße • Südstadt: Albert-Einstein- Straße/ Erich-Schlesinger-Straße • Schutow: An d. Stadtautobahn • Reutershagen: südlich Bonhoefferstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • realisiert wurde die Verbesserung der Erschließung im Bereich der Südstadt (Linien 27 und 39) • Bedienung der Haltestelle „Am Rosengarten“ durch rebus
M22	Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete → bei Bedarf gemäß Qualitätsstandards	<ul style="list-style-type: none"> • bei Bedarf; punktuell Überprüfung im Rahmen des NVP 2020 (z. B. innere Erschließung Dierkow-Neu) • Inbetriebnahme Linie 34; Fischereihafen
M23	Schnellbusverbindung durch den Warnowtunnel → Lütten Klein Zentrum – Dierkow	<ul style="list-style-type: none"> • realisiert mit Fahrplanwechsel 2019 (Linie X41)
M24	Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit durch Fortführung des Ausbaus des Beschleunigungssystems → ÖPNV-Bevorrechtigung gemäß Bürgerschaftsbeschluss (598/39/1992)	<ul style="list-style-type: none"> • Die Durchschnittsgeschwindigkeit im Busverkehr konnte insgesamt leicht erhöht werden, auf den nachfragestarken Linien ist sie jedoch leicht zurück gegangen. • Das Ziel wird kontinuierlich weiterverfolgt.

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung
Maßnahmen Integriertes Nahverkehrsangebot		
M25	Verbesserung der Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten zwischen den Verkehrsträgern → bedarfsgerechte Anpassung entsprechend der Qualitätsstandards	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung erfolgt für <ul style="list-style-type: none"> ○ Steintor (2019) ○ Reutershagen Markt (2018) ○ Warnemünde Werft (2012) ○ Umgestaltung Doberaner Platz (2006)
Maßnahmen Alternative Bedienungsformen		
M26	Steigende Bedeutung der Bedienungsform auf Grund ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen → bedarfsgerechte Anpassung gemäß Qualitätsstandards	<ul style="list-style-type: none"> • z. B. Einführung L30A
Maßnahmen Tarif		
M27	Fortführung der Tarifkooperation → Tarifkooperation (tarifliche Zusammenarbeit mit dem VVW) für alle über die VVW-Kooperation hinausgehenden ÖPNV-Angebote	<ul style="list-style-type: none"> • erfolgt
Maßnahmen Kooperation		
M28	Aufgabenträgerverbund im Nahverkehrsraum MM/R → Bildung eines Aufgabenträgerverbundes für den gemeindeübergreifenden ÖPNV/SPNV mit der Hansestadt Rostock und den Landkreisen Bad Doberan und Güstrow	<ul style="list-style-type: none"> • (noch) nicht erfolgt, Maßnahme soll in angepasster Form weiterverfolgt werden

Tabelle 16: Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen Fahrzeuge des NVP 2005 für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Kenn-Nr. aus NVP 2005	Maßnahme	Bewertung
Maßnahmen S-Bahn/ SPNV		
M29	Beschaffung von neuen Stadtbahnwagen in Abhängigkeit der Umsetzung Stadtbahnkonzept im Großraum Rostock (voraussichtlich ab 2010) → Planungsgrundlage Machbarkeitsstudie - Stadtbahnkonzept Großraum Rostock – Stand Februar 2004	<ul style="list-style-type: none"> gemäß Bürgerschaftsbeschluss im Oktober 2007 wird eine Realisierung des Projektes nicht mehr verfolgt
Maßnahmen Straßenbahn		
M30	Erneuerung der Straßenbahnflotte → Erneuerung der Straßenbahnflotte entsprechend Qualitätsstandards und in Abhängigkeit der Umsetzung Stadtbahnkonzept im Großraum Rostock	<ul style="list-style-type: none"> laufende Umsetzung der Flottenerneuerung bei RSAG moderne Niederflurstraßenbahnen: 13 Züge 6N2 (Alter ca. 5 Jahre) aktuell prüft die RSAG verschiedene Möglichkeiten zur Modernisierung der Fahrzeugflotte
Maßnahmen Bus (Stadt-/Regionalbus)		
M31	Erneuerung der Busflotte → Erneuerung der Busflotte gemäß Qualitätsstandards/ EU-Abgasnorm	<ul style="list-style-type: none"> laufende Umsetzung der Flottenerneuerung bei RSAG moderne Niederflurfahrzeuge Durchschnittsalter ca. 7,1 Jahre ca. 90 % der RSAG-Busse mit Abgasnorm Euro-VI/ EEV-Standard
Maßnahmen Alternative Bedienungsformen		
M32	Anschaffung kleinerer Fahrzeugeinheiten → Optional, bei Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeuge (Sprinter) auf Grund der Unzuverlässigkeit wieder abgeschafft

1.4.2 Veränderungen im Verkehrsangebot und der ÖPNV-Infrastruktur

In den letzten Jahren wurden in Rostock diverse Maßnahmen im Verkehrsangebot umgesetzt. Ein Meilenstein war im Jahr 2016 das Projekt „mobil 2016“ im Liniennetz der RSAG mit prägenden Veränderungen im Verkehrsangebot. Weiterhin wurden seit 2005 verschiedene Investitionen im Bereich der Infrastruktur realisiert, die zur Attraktivitätssteigerung des Rostocker Liniennetzes beigetragen haben. Hierzu gehören nahezu jährlich Neubau-/ Umbau sowie Modernisierungsmaßnahmen in Bezug auf Bus- und Straßenbahnhaltestellen.

Zudem wurden kontinuierlich DFI-Anlagen im gesamten Verkehrsgebiet installiert. Im Bereich Fahrzeuge werden kontinuierlich Neuanschaffungen von Bussen getätigt.

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Veränderungen im ÖPNV aufgelistet.

Tabelle 17: Chronologie der prägenden Veränderung im Verkehrsangebot und der Infrastruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

2005
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleisverlegung Schröderplatz/ Lange Straße (182.000 €) • DFI (120.000 €) • Fahrdrachtsystemänderung (126.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (2.155.000 €)
2006
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleisverlegung Schröderplatz/ Lange Straße (2.626.000 €) • Straßenbahnnetzausbau (Doberaner Platz – Platz der Freundschaft) (13.677.000 €) • Verkehrsberuhigung Doberaner Platz (Herausnahme des IV) (2.000.000 €, Finanzierung durch RGS) • Verbindungsstück Doberaner Platz – Platz der Freundschaft mit neuer Haltestelle Schröderplatz (1.081.000 €) <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 435.000 €, Fördermittel) • DFI (182.000 €) • Fahrdrachtsystemänderung (1.279.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (3.000 €) <p>Fahrzeug</p> <p>Neuanschaffung Bus (2.081.000 €)</p>
2007
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gleisverlegung Schröderplatz/ Lange Straße (256.000 €) • Ausbau der Haltestelle Brinckmansdorf zu einem Verknüpfungspunkt (139.420 €) • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (185.400 €) • DFI (190.000 €) • Fahrdrachtsystemänderung (1.875.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (92.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.701.000 €)

2008
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrdrahtsystemänderung (1.631.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (127.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (2.592.000 €)
2009
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busspur im Gleisbereich in der Barlachstraße (243.000 €) • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 208.000 €, Fördermittel) • DFI (232.000 €) • Fahrdrahtsystemänderung (890.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.242.000 €)
2010
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busspur im Gleisbereich in der Barlachstraße (85.000 €) • Erneuerung Personenaufzug an S-Bahn-Haltestellen: Evershagen (S) (146.000 €, 155.000 €), Lichtenhagen (S) (147.000 €), Parkstraße (S) (161.000 €) • Anschaffung von 61 Fahrausweisautomaten an Haltestellen und 125 mobile Fahrausweisautomaten in den Fahrzeugen (2.978.000 €) • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 494.000 €) • DFI (13.000 €) • Fahrdrahtsystemänderung (838.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (148.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.277.000 €)
2011
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 1.890.000 €) • Fahrdrahtsystemänderung (1.964.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Straßenbahn (21.807.000 €) und Bus (3.961.000 €)

2012

Verkehrsangebot

SPNV:

- Einführung des 7,5-Minuten-Taktes in der HVZ und am Wochenende im Sommer ca. 13:00 bis 19:00 Uhr
- Durchbindung der S3 von Güstrow über Lage nach Warnemünde
- Einstellung des SPNV auf der Strecke Rostock Hbf – Rostock Seehafen Nord

Infrastruktur

- Ausbau der Haltestelle Warnemünde Werft zu einem Verknüpfungspunkt mit vier Bushaltestellen und S-Bahn-Haltepunkt (7.900.000 €)
- Neubau Personenaufzug und Wetterschutzhaus, Beleuchtung und Dachsanierung am S-Bahn-Haltepunkt Holbeinplatz (S) (2.811.000 €, 1.041.000 €)
- Anpassung Straßenbahnhaltestellen für 6N2 Straßenbahnen (insgesamt 472.000 €, Fördermittel)
- Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 253.000 €, davon 62.000 € Mitfinanziert durch HERO (Rendezvous-Haltestelle Seehafen))
- DFI (183.000 €)
- Fahrdrahtsystemänderung (1.667.000 €)

Fahrzeuge

- Einsatz neuer Fahrzeuge im Netz Warnow (S1 – 3, RB 17) (120.000.000 €)
- Neuanschaffung Straßenbahn (10.921.000 €, 1.526.000 €)

2013

Infrastruktur

- Anpassung Straßenbahnhaltestellen für 6N2 Straßenbahnen (insgesamt 200.000 €, Fördermittel)
- Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 950.000 €)
- DFI (157.000 €)
- Fahrdrahtsystemänderung (275.000 €)
- Bahnunterwerkerneuerung (100.000 €)

Fahrzeuge

- Neuanschaffung Straßenbahn (1.685.000 €) und Bus (3.755.000 €)

2014

Infrastruktur

- Erneuerung Personenaufzug am Rostocker Hbf (1.840.000 €)
- Fahrdrahtsystemänderung (838.000 €)
- Bahnunterwerkerneuerung (1.121.000 €)

Fahrzeuge

- Neuanschaffung Straßenbahn (3.596.000 €) und Bus (1.360.000 €)

2015
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 633.000 €) • DFI (91.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (992.000 €) <p>Fahrzeuge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.374.000 €)
2016
<p>Verkehrsangebot</p> <p>RSAG: „Mobil 2016“:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Streckenführung der Linien 2 und 4 mit neuen Direktverbindungen • Einsatz aller Straßenbahnlinien tagsüber unter der Woche (kein Sondereinsatz im Abend- oder Wochenendverkehr) • mind. alle 10 Minuten eine Straßenbahnlinie auf den meisten Strecken tagsüber am Werktag und mind. alle 15 Minuten am Sonn- und Feiertag • Einsatz der Linie 6 auch im Abendverkehr für eine bessere Anbindung der Strecke zum Klinikum Süd/ Mensa • Angebotsverdichtung auf der Linie 25 zwischen Innenstadt und Reutershagen von Montag bis Freitag • umsteigefreie Verbindungslinie 39 im Nordwesten (Lütten Klein – Schmarl – Evershagen – Schutow – Reutershagen) • Streckenverlängerung der Linien 45 und 49 durch den Warnowtunnel bis Lütten Klein Zentrum mit Anschluss an die Straßenbahnlinien • Anbindung des Tweelviertels durch die Linie 27 an Sonn- und Feiertagen • Betriebszeitemausweitung auf der Linie 22 für schnellere Verbindungen zwischen Innenstadt und Brinckmansdorf • Verkürzung der Linie 27 (Linienabschnitt Hauptbahnhof – Klinikum Schillingallee) • Anpassung Fahrtfolge auf den Buslinien im Bereich Gehlsdorf und Brinckmansdorf • Einrichtung der Linie 34 in den Fischereihafen <p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (131.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (1.036.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.886.000 €)

2017
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung Bahnsteigdach am S-Bahn-Haltepunkt Rostock Marienehe (1.233.000 €) • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (47.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (448.000 €) • Fahrdrahtsystemänderung (20.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (1.791.000 €)
2018
<p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Busspur Parkstraße (287.000 €) • Neubau-/ Umbau-/ Modernisierungsmaßnahmen Haltestellen (insgesamt 2.147.000 €) • DFI (21.000 €) • Bahnunterwerkerneuerung (1.104.000 €) <p>Fahrzeug</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuanschaffung Bus (2.088.000 €)
2019
<p>Verkehrsangebot</p> <p>RSAG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung der Streckenführung der Linie 39 über den Campus in der Südstadt („Campuslinie“) • Einführung Express-Buslinie X41 • Linie 27 verkehrt alle 30 Minuten vom Klinikum Schillingallee bis Hauptbahnhof Süd (Überlagerung mit der verlängerten Linie 39 abschnittsweise vier statt drei Fahrten stündlich) • Linie 45 verkehrt auch an den Wochenenden durchgängig bis Lütten Klein Zentrum <p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Steintor (350.000 €)

1.4.3 Maßnahmen in den Bereichen Fahrgastinformation, Service und Tarif

Flankierend zu den Maßnahmen im Bereich Bedienungsangebot wurden seit 2005 weitere Maßnahmen umgesetzt, die zur Attraktivitätssteigerung des Rostocker ÖPNV beigetragen haben.

Tabelle 18: Chronologie weiterer Maßnahmen im ÖPNV in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Weitere Investitionen im Rostocker ÖPNV	
2005	Service <ul style="list-style-type: none"> • Kundencenter Lütten Klein/ Warnowallee (198.000 €)
2010	Service <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer mobilen Webseite
2011	Service <ul style="list-style-type: none"> • Einführung WebShop für InterCombiTicket (106.000 €) • Einführung neuer Liniennetzpläne Rostock & Region (3.000 €)
2013	Service <ul style="list-style-type: none"> • Kundencenter Dierkower Kreuz (295.000 €) • Einführung einer Web-App
2014	Service <ul style="list-style-type: none"> • Einführung VVW-Tarifdatenbank (44.000 €) • Scharfschaltung Internetauftritt des VVW im responsiblen Design inkl. Fahrplanauskunft & VVW-relevanter Tarifierung (12.000 €) • Einführung VVW-App inkl. Tarifauskunft (110.000 €) • Umstellung auf responsive Webseite • Neue Fahrplanauskunft mit Echtzeitdaten • Einführung RSAG-Social Media-Account: Twitter, Facebook, YouTube • EU- Spirit (Verbindungssuche zwischen europäischen Städten oder Regionen) (12.000 €)
2015	Service <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätstraining (Rollator) • Im Rahmen des EU-Projekt Interface: AIS Fährsystem (15.000 €), FGI-Server (63.000 €), Sprachbox (13.000 €), Monitore Fähre (5.000 €) • Einführung VVW-Datendrehscheibe zur Bespeisung der VVW/ RSAG-Auskunftssysteme (56.000 €)
2016	Service <ul style="list-style-type: none"> • Busschule „Ida und Tim“ • Umgestaltung des RSAG-Facebook-Accounts
2018	Service <ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung VVW-App um den mobilen Ticketkauf, Einführung mobiler Webshop (201.000 €) • Relaunch der RSAG-Webseite inkl. Umstellung der Fahrplanauskunft auf HaCon-WebApp • Einführung der RSAG-Fahrplan-App

2019	Service
	<ul style="list-style-type: none"> • Neue RSAG-Linienflyer als Ersatz für Fahrplanbuch
	Tarif
	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrkartensortiment: 4er-Einzelfahrkarten, Familien-Tageskarte, Gruppen-Tageskarte, Fahrrad-Monatskarte, HappyHourTicket

1.4.4 Erfolgsbilanz und Zielerfüllung der Umsetzung „Mobil 2016“

Grundlage der Bilanzierung von „Mobil 2016“ sind die Ergebnispräsentationen der RSAG zur Evaluierung „Auswertung 1. Halbjahr 2016“ (Stand 30.08.2016) und „Auswertung Nachfrage Linienverkehr 2017“ (Stand 06.03.2018).

Mit der Erneuerung des Liniennetzes in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sollte⁶⁴:

- das Netz und der Fahrplan durch eine Umverteilung von Leistung und ohne Erhöhung des Aufwandes an die veränderte Nachfrage angepasst werden,
- mehr Angebot auf Strecken mit hoher Nachfrage und weiterem Steigerungspotential geschaffen werden,
- das Angebot im Freizeitverkehr (Wachstumsmarkt) ausgebaut werden und
- das Angebot auf Strecken und zu Zeiten mit geringer Nachfrage reduziert werden.

Nachfolgend verglichen wird die Entwicklung der Fahrgastentwicklung in den Jahren 2015 (vor Umsetzung „Mobil 2016“), 2016 (Beginn der Etablierungsphase) und 2017 (Etablierung weitgehend abgeschlossen).

Infolge der Umsetzung des Projektes „Mobil 2016“ verzeichnen erste Evaluierungen positive Effekte bei den Fahrgastzahlen und den Einnahmen. Im Jahr 2016 wurden im Gesamtnetz der RSAG rund 40,43 Millionen Einsteiger erfasst. Im Jahresvergleich ist die Einsteigerzahl damit um rund 2 % zum Vorjahr gestiegen (39,63 Mio. in 2015 vor Realisierung „Mobil 2016“). Seit 2016 sind die Fahrgastzahlen insgesamt weitgehend stabil. Zuwächse sind beim Verkehrstag „Montag bis Freitag“ und am Samstag festzustellen, wobei insbesondere an Samstagen der Zuwachs der Fahrgastnachfrage mit 4 % überdurchschnittlich ist.⁶⁵

⁶⁴ Rostocker Straßenbahn AG: MOBIL 2016, AUSWERTUNG 1. HALBJAHR (Stand 30.08.2016).

⁶⁵ Rostocker Straßenbahn AG: MOBIL 2016, Auswertung Nachfrage Linienverkehr 2017 (Stand 06.03.2018).

Das Verhältnis aus Nachfrageänderung und Leistungsvolumen in der Woche sowie an Sonn- und Feiertagen ist positiv, insgesamt sind die Verluste bei Leistungsreduzierung unterdurchschnittlich, die Gewinne bei Leistungserweiterung überdurchschnittlich. Im Abendverkehr ist die Nachfrage des Straßenbahnangebotes im ersten Halbjahr 2016 aufgrund neuer Angebote sowie der Anschlussgestaltung im Vergleich zum Jahr 2015 um 10 % gestiegen.

Auf das Straßenbahnnetz bezogen ist die Zahl der Einsteiger zwischen den Jahren 2015 und 2016 um rund 3,1 % auf 27,96 Millionen Einsteiger pro Jahr gestiegen. Ebenso ist ein Anstieg zum Jahr 2017 um weitere rund 200.000 Einsteiger im Vergleich zu 2016 (in Summe ca. 1 Mio. Einsteiger im Vergleich zu 2015) festzustellen (vgl. Tabelle 19). Somit wirkt die Konzentration der Angebotsverdichtungen in das Straßenbahnnetz im Zuge der Umsetzung von „Mobil 2016“ deutlich positiv, das neue Netz hat sich mittlerweile etabliert und wird von den Fahrgästen positiv wahrgenommen.

Die nachfragestärkste Straßenbahnlinie im Stadtgebiet ist mit 10,45 Millionen Einsteigern pro Jahr die Straßenbahnlinie 5. An zweiter Stelle in der Rangfolge der nachfragestarken Linien steht die Straßenbahnlinie 1 mit 9,16 Millionen Einsteigern pro Jahr. Auf den Linien 2, 3, 4 und 6 liegen die Einsteigerzahlen zwischen 1,21 und 2,96 Millionen Einsteiger pro Jahr. Im Vergleich zum Jahr 2016 sind mit Ausnahme der Linie 4 auf allen Linien Zuwächse erkennbar.

Räumlich sind die Nachfragezuwächse im Straßenbahnnetz insbesondere in der Südstadt und im Rostocker Nordosten erkennbar, während die Fahrgastzahlen im Nordwesten des Stadtgebietes weitgehend stagnieren.

Tabelle 19: Vergleich Fahrgastzahlen Straßenbahnlinien (Einsteiger pro Jahr)

Verkehrssystem	Fahrgastzahlen (Einsteiger pro Jahr)		Entwicklung der Einsteigerzahlen 2015 - 2017	
	Einsteiger 2015	Einsteiger 2017	absolut	%
Straßenbahn	27.123.313	28.151.380	+1.028.067	+3,8 %
Bus	12.506.942	12.218.079	-288.863	-2,3 %
gesamt	39.630.255	40.369.459	+739.204	+1,9 %

Im Busnetz sind im Vergleich der Jahre 2015 – 2017 insgesamt leichte Fahrgastrückgänge erkennbar. Während im Jahr 2015 noch 12,51 Millionen Einsteiger pro Jahr gezählt wurden, waren es 2016 noch 12,47 Millionen Einsteiger pro Jahr, im Jahr 2017 sind die Fahrgastzahlen nochmal um etwa 1,6 % auf 12,22 Millionen Einsteiger pro Jahr gesunken.

Dennoch sind auch im Busverkehr in einzelnen Bereichen positive Effekte in Folge der Angebotsanpassungen festzustellen. Beispielsweise sind Nachfragezuwächse im Vergleich der Jahre 2015 zu 2016 aufgrund von guter Beförderungsqualität einhergehend mit einem teilweisen 10-Minuten-Takt (= Attraktivitätssteigerungen insgesamt) auf der Linie 25 festzustellen. Zudem haben auch die Linien 45 und 49 steigende Fahrgastzahlen. Die Linie 31 weist nach deutlichen Einbußen im Jahr 2016 seither wieder eine wachsende Nachfrage auf.

Jedoch wirken die Angebotsveränderungen im Liniennetz (Leistungsreduzierungen bzw. Leistungsverschiebungen) punktuell auch negativ auf die Nachfrageentwicklung im Busnetz. So sind die im Vorfeld prognostizierten Rückgänge der Nachfrage in Reutershagen durch die Anpassungen im südlichen Bereich sowie den Entfall der Linie 27 eingetroffen. Auch die Linien 36 und 37 weisen eine merklich negative Entwicklung zwischen 2016 und 2017 auf. Ursachen hierfür werden im Wegfall des S-Bahn-Ergänzungsverkehrs gesehen und das im Vergleich schlechte Sommerwetter.

Zusammenfassende Aussagen

Obwohl die Verkehrsleistung im gesamten RSAG-Verkehrsnetz mit Umsetzung von „Mobil 2016“ um ca. 130.000 Fahrplan-km/ Jahr reduziert wurde, ist der Zuwachs der Fahrgastnachfrage insbesondere im Straßenbahnnetz dennoch stärker als der Nachfrageverlust. Die Fahrgastzuwächse lagen bereits im 1. Halbjahr 2016 deutlich über den prognostizierten Werten (Prognosewert: ca. 350.000 Einsteiger zusätzlich pro Jahr; bis Ende Juni 2016 erreichter Wert: ca. 750.000 Einsteiger mehr ggü. dem Vorjahr). Dies lässt zwar auf den ersten Blick die Vermutung zu, dass ohne die Leistungsreduktion insgesamt noch höhere Fahrgastzahlen möglich wären, auf der anderen Seite wären die wirtschaftlichen Konsequenzen mit höherem Zuschussbedarf die Folge. Es zeigt sich deutlich, dass die Leistungsressourcen nunmehr wirkungsvoller eingesetzt werden.

2 Anforderungsprofil – Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards

Gemäß den Regelungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock an die RSAG (dort „Präambel“ bzw. § 4 Abs. 1) werden die Qualitätsstandards bei Fortschreibung des NVP gleichermaßen Grundlage des ÖDA und entfalten somit unmittelbar Wirksamkeit.

Seite | 96

2.1 Ziele und Grundsätze

2.1.1 Ziele der Qualitätsstandards

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind die Gebietskörperschaften verpflichtet, räumlich und zeitlich differenzierte Nahverkehrsstrategien zu entwickeln und die zugehörigen Leistungsparameter in Form von Mindestbedienstandards zu definieren.

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 die Qualitäts- und Mindestbedienungsstandards

- Grundlage für die Berücksichtigung der Belange und Interessen des Aufgabenträgers durch die zuständige Genehmigungsbehörde bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen (siehe PBefG § 8, Abs. 3a),
- Voraussetzung für die Ausgestaltung von Verkehrsverträgen
- sowie für die Kontrolle in der Leistungserbringung.

Erklärtes Ziel ist es, die Mobilität der Bevölkerung nachhaltig auf hohem Niveau zu sichern und gleichzeitig das ÖPNV-Angebot nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten. Die Mindeststandards basieren auf der vorgesehenen Entwicklung eines integrierten Verkehrsangebots von SPNV, Straßenbahn und Busverkehren (sowie auch Fährverkehr).

Die nachfolgend definierten Qualitätsvorgaben gelten verbindlich für die Erbringung der Verkehrsleistungen aller Verkehre in der Aufgabenträgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt 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 im Nahverkehrsplan 2005 formulierten Qualitätsstandards werden unter Berücksichtigung der veränderten raumstrukturellen, verkehrsplanerischen, wirtschaftlichen und finanziellen Rahmenbedingungen fortgeschrieben.

2.1.2 Grundsatz ausreichende Verkehrsbedienung

Seite | 97

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, planungshoheitliche Festlegung. Die Genehmigungsbehörde hat demgegenüber keinen eigenen Spielraum zur Beurteilung der ausreichenden Bedienung.⁶⁶

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 Anforderungen 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).

⁶⁶ 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).

2.1.3 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 öffentlichen Dienstleistungsverträgen.

B) Einheitlichkeit der ÖPNV-Bedienung

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

C) Nahverkehrsplan als Grundlage für den ÖDA

- Der Nahverkehrsplan beschreibt die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung im ÖPNV. Diese ist entsprechend ÖDA dann gegeben, wenn die hinsichtlich Qualität und Leistung angegebenen Mindestbedienungsstandards in der jeweils gültigen Fassung des NVP eingehalten werden.
- Der Betreiber hat somit die Festlegungen, die im NVP getroffen werden einschließlich ergänzender Beschlüsse der Bürgerschaft oder eines Ausschusses der Bürgerschaft optimal umzusetzen, so dass eine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet werden kann. (*Hinweis: Im ÖDA zwischen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Rostocker Straßenbahn AG vom 01.01.2016 ist die Einschränkung „entsprechend der finanziellen und wirtschaftlichen Möglichkeiten“ formuliert*)

Grundlagen der Standards

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,
- umweltpolitische Anforderungen.

2.1.4 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 Mindestbedienungsstandards 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:

- Angebotsqualität/ Bedienungsstandards
 - 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, Maßnahmen im Störfallmanagement)
 - Fahrgastinformationen,
 - Tarif und Vertrieb
 - Fahrpersonal
 - Sauberkeit und Wartung
 - Sicherheit
- Qualitätsmanagement

2.2 Netzhierarchie

Das ÖPNV-Netz der Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfügt über einen hierarchischen Aufbau, um die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsmittel bei klarer Funktionstrennung nutzen zu können.

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

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (vgl. Leitsatz 2 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, NVP-Teil A)

Eine sehr hohe Verkehrsnachfrage entsteht beispielsweise bei der Verbindung großer Verkehrserzeuger und der Anbindung der Verkehrsgebiete 1.

- S-Bahn
- Straßenbahnnetz
- höherwertige Busachsen im Stadtverkehr Rostock

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage (vgl. Leitsatz 2 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, NVP-Teil A)

- Busachsen, die hauptsächlich als Zubringer und Ergänzung zu den Hauptachsen dienen. Darüber hinaus Busachsen zur Anbindung der Verkehrsgebiete 2, 3 und 4.
- Die Fähren werden der Systemstufe 2 zugeordnet, da sie ein alternatives System darstellen, welches auf den entsprechenden Relationen insbesondere Verbindungs- und Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV generieren.

Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage (vgl. Leitsatz 2 der Verkehrspolitischen Zielsetzung, NVP-Teil A)

- Weitere Buslinien und alternative Bedienungsformen zur Sicherstellung des Erschließungsgrundsatzes.

Die Anbindung neu entstehender innerstädtischer Gebiete (Wohn-, Gewerbe-, Sondergebiete) erfolgt gemäß ihrer funktionalen Zuordnung zur Verkehrsgebietskategorie und der Netzhierarchie.

2.3 Merkmale der Angebotsqualität/ Bedienungsstandards

2.3.1 Methodik

Im Hinblick auf die Gewährleistung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Versorgung in allen Teilen des Stadtgebietes in Anlehnung an § 3 ÖPNVG M-V definiert die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hinsichtlich der Angebotsqualität ein sogenanntes Grundangebot (sog. „**Mindestbedienung**“). Ziel dieses Grundangebotes soll es sein, allen Einwohnern der Stadt eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotentiale und der Bedienungsanforderungen anzubieten.

Als Mindestanforderungen des Grundangebotes sind die im Folgenden beschriebenen **Mindestbedienungsstandards (MUSS-Kriterien)** zu gewährleisten. Deren Unterschreiten wird als Indikator für eine mögliche Unterbedienung aufgefasst, die im Rahmen der Angebotsplanung näher zu untersuchen ist. Dies schließt jedoch nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen eine Unterschreitung der Standards durch den Aufgabenträger zugelassen werden kann.

Darüber hinaus wird zukünftig in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock für verschiedene Kriterien (insbesondere hinsichtlich Anforderungen an die Verbindungsqualität) ein **Richtwert (SOLL-Kriterium)** definiert, der in Abhängigkeit der räumlichen Funktion/ siedlungsstrukturelle Gliederung und des Gesamtverkehrsaufkommens anzustreben ist. Zu berücksichtigen ist dabei auch das heutige Bedienungsangebot.

2.3.2 Verkehrsgebiete

2.3.2.1 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.

Neue Wohngebiete (> 200 Einwohner) sind unmittelbar mit Beginn der Besiedlung angemessen entsprechend der hier definierten Anforderungen mit dem ÖPNV zu erschließen.

Der Erschließungsgrundsatz ist ein *MUSS*-Kriterium im Sinne des Kapitels 2.3.1.

Aufgrund der Siedlungsstruktur (Einzelstandorte) bzw. der Ausdehnung von Gewerbegebieten ist eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht generell möglich.

2.3.2.2 Verkehrsgebiete

Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten ist in erster Linie von der Siedlungsstruktur eines Raumes abhängig. Verkehrsaufkommen und Verkehrsbeziehungen im ÖPNV ergeben sich vorrangig aus der Größe und Funktion der einzelnen Siedlungsflächen sowie ihrer räumlichen Verteilung.

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Stadtgebiet somit nicht in allen Teilen der Stadt gleich sein. Unter Berücksichtigung der Verteilung verkehrsrelevanter Strukturdaten wie Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität von örtlichen Räumen wird das Stadtgebiet flächenmäßig unterteilt und die dabei entstehenden Teilräume entsprechend ihrer verkehrsrelevanten Bedeutung einem von vier Verkehrsgebietstypen zugeordnet.

Für die vier Verkehrsgebiete wiederum werden differenzierte Angebotskriterien (sogenannte Mindestbedienstandards, z. B. zu den örtlichen und zeitlichen Erreichbarkeiten) definiert. Über die Zuordnung „Teilraum – Verkehrsgebiet“ wird der Basisanspruch für die ÖPNV-Angebotsqualität innerhalb der Stadt flächenmäßig strukturiert vorgegeben.

Die Zuordnung der einzelnen Teilräume zu den vier Verkehrsgebietstypen basiert im Wesentlichen auf den folgenden Indikatoren:

- Indikator I: durchschnittliche Bevölkerungsdichte im jeweiligen Ortsteil
- Indikator II: Arbeitsplatzdichte (unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzstruktur)
- Indikator III: große ÖPNV-affine Verkehrserzeuger (insbesondere regional ausstrahlende Einrichtungen, wie z. B. Einkaufszentren, Krankenhäuser und Freizeiteinrichtungen, Universität), Bedeutung für den Tourismus.

Der Indikator I ist der prägende Indikator bei der Zuordnung eines Siedlungsbereichs zu einem Verkehrsgebiet. Sind der Indikator II und/ oder der Indikator III im Gesamtkontext stark ausgeprägt, kann eine Höherstufung des Gebietes in die nächsthöhere Verkehrsgebietskategorie erfolgen.

Grundlage der Strukturierung der Verkehrsgebiete sind die 31 amtlichen Ortsteile von Rostock, die in weitere Teilräume untergliedert wurden.

Tabelle 20: Verkehrsgebiete für Bewertungskriterien

Verkehrsgebiet	Beschreibung
Verkehrsgebiet I „Gebiet mit hoher bis sehr hoher Nutzungsdichte“	Orientierungswert: Ortsteil > 3.000 EW/km ² Weitere Indikatoren: Einzelhandelskonzentrationen, stark frequentierte Tourismuszentren (Tourismusbetten), bedeutender Arbeitsplatzstandort, Universität → Mischnutzung, keine Monofunktionen
Verkehrsgebiet II „Gebiet mit mittlerer Nutzungsdichte“	Orientierungswert: Ortsteil zwischen 500 und 2.999 EW/km ² Weitere Indikatoren: städtisch geprägte Gebiete und/ oder Gewerbe-/ Industriegebiete mit mittlerer Anzahl von Arbeits- und Ausbildungsplätzen
Verkehrsgebiet III „Gebiet mit sehr geringer bis geringer Nutzungsdichte“	Siedlungsbereiche und Gewerbe-/ Industrie- gebiete, deren Bedeutung nicht den Kriterien der VG1 und VG2 entspricht; Lage i. d. R. am Stadtrand
Verkehrsgebiet IV „Bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte“	Aufgrund der stadtweiten Bedeutung und der hohen Arbeitsplatzkonzentration werden folgende Arbeitsplatzschwerpunkte einer eigenen Kategorie zugeordnet: <ul style="list-style-type: none"> • Fischereihafen/ Bramow • GVZ • Seehafen • Werften Warnemünde

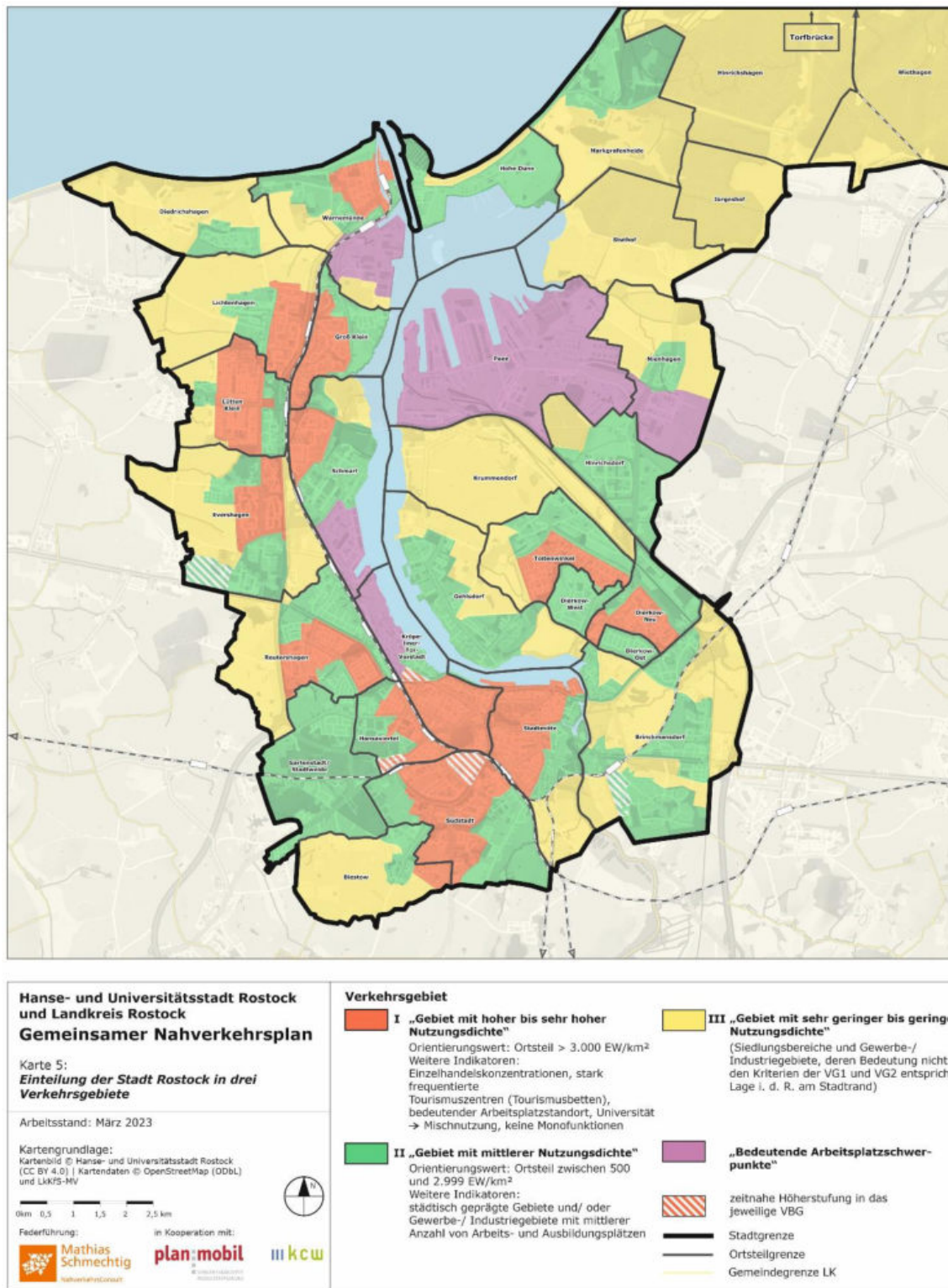


Abbildung 48: Verkehrsgebiete im Stadtgebiet Rostock
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zuordnung der vier Verkehrsgebiete zu den 31 Ortsteilen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Tabelle 21: Zuordnung der Verkehrsgebiete zu den Ortsteilen

Ortsteil		Verkehrsgebiete			
		I	II	III	IV
1	Seebad Warnemünde	X	X	X	x
2	Diedrichshagen		X	X	
3	Markgrafenheide		X	X	
4	Hohe Düne		X	X	
5	Hinrichshagen			X	
6	Wiethagen			X	
7	Torfbrücke			X	
8	Lichtenhagen	X	X	X	
9	Groß Klein	X	X		
10	Lütten Klein	X	X	X	
11	Evershagen	X	X	X	
12	Schmarl	X	X	X	X
13	Reutershagen	X	X	X	
14	Hansaviertel	X	X		
15	Gartenstadt/ Stadtweide		X		
16	Kröpeliner-Tor-Vorstadt	X	X		X
17	Südstadt	X	X		
18	Biestow	X	X	X	
19	Stadtmitte	X	X	X	
20	Brinckmansdorf		X	X	
21	Dierkow-Neu	X	X		
22	Dierkow-Ost		X		
23	Dierkow-West		X		
24	Toitenwinkel	X	X	X	
25	Gehlsdorf		X	X	
26	Hinrichsdorf		X	X	
27	Krummendorf			X	
28	Nienhagen		X	X	X
29	Peez				X
30	Stuthof			X	
31	Jürgeshof			X	

2.3.3 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der SPNV-Haltepunkte und der ÖPNV-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).

Einzugsbereiche der Haltestellen

Eine ausreichende Erschließung (fußläufiger Einzugsbereich der Haltestellen) wird gewährleistet, wenn die Entfernung zur nächsten Haltestelle nicht größer als der festgelegte Wert ist. Die Anforderungen an die Haltestelleneinzugsbereiche sind Mindestbedienungsstandards (*MUSS-Kriterium*; vgl. Kapitel 2.3.1).

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

Tabelle 22: Mindestanforderung an die Haltestelleneinzugsbereiche für das Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Radius Luftlinie um Haltestellen)

	Verkehrsgebiet I	Verkehrsgebiet II	Verkehrsgebiet III	Verkehrsgebiet IV
Straßenbahn/ Bus	300 m	400 m	500 m	500 m
S-Bahn/ SPNV	400 m	600 m	700 m	700 m

In den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind auch die Einzugsbereiche der S-Bahn-Haltestellen zugrunde zu legen. Die S-Bahn-Haltepunkte Holbeinplatz, Parkstraße und Hauptbahnhof sind ausdrücklich nicht zur Abdeckung der Erschließungswirkung zugrunde zu legen (Begründung: in den innenstadtnahen Bereichen entfalten diese Haltepunkte keine relevante Erschließungswirkung zur Nutzbarkeit der S-Bahn für kleinräumige Mobilitätsverflechtungen).

Es ist sicherzustellen, dass in einem Teilraum

- des Verkehrsgebietes I mindestens 90 %,
- des Verkehrsgebietes II mindestens 85 % und
- des Verkehrsgebietes III mindestens 80 %

der Einwohner auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

In Teilräumen des Verkehrsgebietes IV sollten 80 % der Arbeitsplatzstandorte entsprechend der definierten Einzugsbereiche im ÖPNV erschlossen werden.

Bei der räumlichen Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche sind natürliche und künstliche Barrieren, wie Gewässer, Bahnstrecken und Autobahnen, einschränkend zu berücksichtigen.

2.3.4 Verkehrszeiten

Allgemein

Seit einigen Jahren sind in den Großstädten Veränderungen in den Verkehrszeiten in erster Linie in der vormittäglichen Hauptverkehrszeit eingetreten. Die Frühspitze verschiebt sich (sukzessiv) leicht nach hinten, die Nachmittagsspitze ist insgesamt länger ausgedehnt (siehe auch Kapitel 1.3.3). In der Folge sind die Unterschiede der Nachfrageausprägung im Tagesverlauf nicht mehr so dominant wie noch vor fünfzehn Jahren. 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 Verkehrszeiten

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Darüber hinaus beschreiben sie das Rahmenbetriebszeitfenster, währenddessen eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten ist.

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.

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock werden unter Berücksichtigung

- charakteristischer Nutzerstrukturen für bestimmte Zeitabschnitte (z. B. im Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr),
- der aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- der zeitlichen Verteilung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV

differenziert für die unterschiedlichen Verkehrsgebiete verschiedene Grundtypen der Verkehrszeiten definiert. Diese Verkehrszeiten sind als Rahmenvorgaben zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Stadtgebiet sind tolerierbar und damit ohne Relevanz für die Bewertung. Bei grundsätzlich geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Änderung der Ladenöffnungszeiten) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. anzupassen.

Vorgesehen werden die Verkehrszeiten Nachtverkehr, Frühverkehr, Tagesverkehr, Abendverkehr, Spätverkehr und Sonntags-/ Feiertagsverkehr.

Tabelle 23: Definition der Verkehrszeiten in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Verkehrsgebieten

	Verkehrszeit			
	VG I	VG II ^②	VG III	VG IV ^③
Montag - Freitag				
Nachtverkehr ^①	00:00 – 04:00 Uhr	k. A.	k. A.	k. A.
Frühverkehr	04:00 – 06:00 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr	k. A.	04:00 – 06:00 Uhr
Tagesverkehr	06:00 – 18:00 Uhr	06:00 – 18:00 Uhr	06:00 – 18:00 Uhr	06:00 – 18:00 Uhr
Abendverkehr	18:00 – 21:00 Uhr	18:00 – 21:00 Uhr	18:00 – 19:00 Uhr	18:00 – 20:00 Uhr
Spätverkehr	21:00 – 24:00 Uhr	21:00 – 24:00 Uhr	k. A.	k. A.
Samstag				
Nachtverkehr	00:00 – 06:00 Uhr	k. A.	k. A.	k. A.
Frühverkehr	06:00 – 10:00 Uhr	06:00 – 10:00 Uhr	09:00 – 10:00 Uhr	
Tagesverkehr	10:00 – 18:00 Uhr	10:00 – 18:00 Uhr	10:00 – 18:00 Uhr	
Abendverkehr	18:00 – 21:00 Uhr	18:00 – 21:00 Uhr	k. A.	
Spätverkehr	21:00 – 24:00 Uhr	21:00 – 24:00 Uhr	k. A.	
Sonntag/ Feiertag				
Nachtverkehr ^④	00:00 – 08:00 Uhr	k. A.	k. A.	k. A.
Sonntags-/ Feiertagsverkehr	08:00 – 24:00 Uhr	08:00 – 20:00 Uhr	12:00 – 18:00 Uhr ^⑤	
<p>k. A. keine Anforderung</p> <p>① Im Verständnis der Bedienungsstandards als Mindeststandards ist eine Bedienung im VG II und III zu gewährleisten, wenn entsprechende Potentiale vorhanden sind.</p> <p>② Mo – Fr: In Teilgebieten ohne ausgeprägte Wohnnutzung aber mit gewerblicher Nutzung: 05:00 – 18:00 Uhr. In Teilgebieten mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung: 07:00 – 21:00 Uhr. Sa: In Teilgebieten mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung: 07:00 – 21:00 Uhr. So/ Feiertag: In Teilgebieten mit ausgeprägter gewerblicher Nutzung: keine Anforderung</p> <p>③ Für VG IV sind zudem die Anforderungen aus den Schichtzeiten zu berücksichtigen.</p> <p>④ Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs im Frühverkehr ist sicherzustellen. Bei Einstellung des Nachtverkehrs erfolgt der Betriebsbeginn im Tagesverkehr gegen 06:00 Uhr mit bedarfsgerechter Bedienung auf ausgewählten Hauptachsen.</p> <p>⑤ An Sonntagen/ Feiertagen im Sommerhalbjahr ist bei Bedarf in bestimmten Teilräumen in Absprache mit dem Aufgabenträger ein früherer Betriebsbeginn zur gewährleisten. In Teilgebieten mit ausgeprägter gewerblicher Nutzung: keine Anforderung.</p>				

Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. SPNV-Anschlüsse, Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden. Bestehende Vertaktungen sind dabei zu berücksichtigen.

2.3.5 Anforderungen an die Bedienungsqualität

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

Als Anforderungen an die Bedienungsqualität werden Mindestbedienungsstandards (*MUSS*) 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 zwischen bzw. innerhalb der Verkehrsgebiete. Grundsätzlich ist ein Unterschreiten der Standards nur im Ausnahmefall zulässig, wenn nachweislich keine ausreichenden Potentiale vorhanden sind. Sollten auf einzelnen Linien Anpassungen erforderlich werden, hat dies in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zu erfolgen.

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. Grundsätzlich sollen solche Anpassungen mit differenzierter Fahrplangestaltung im Sinne einer hohen Transparenz des ÖPNV-Angebotes jedoch behutsam und mit Augenmaß vorgenommen werden.

Tabelle 24: Mindestbedienungshäufigkeit nach Verkehrszeiten und Verkehrsgebieten

	Bedienungshäufigkeit			
	VG I	VG II	VG III	VG IV ^①
Montag – Freitag				
Nachtverkehr	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt	k. A.	k. A.
Frühverkehr	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt	k. A.	60-Min.-Takt
Tagesverkehr	10-Min.-Takt (in der Verkehrsspitze Verstärker- verkehre)	20-Min.-Takt (in der Verkehrsspitze Verstärker- verkehre)	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt
Abendverkehr	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt
Spätverkehr	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt	k. A.	k. A.
Samstag				
Nachtverkehr	60-Min.-Takt	60-Min.-Takt	k. A.	k. A.
Frühverkehr	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt	
Tagesverkehr	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt	
Abendverkehr	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt	k. A.	
Spätverkehr	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt	k. A.	
Sonntag/ Feiertag				
Nachtverkehr	60-/30-Min.-Takt	60-Min.-Takt	k. A.	k. A.
Sonntags-/ Feiertagsverkehr	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt	

k. A. = keine Anforderung

① Für VG IV sind zudem die Anforderungen aus den Schichtzeiten zu berücksichtigen.

Für temporäre Nachfragespitzen ist gemäß allgemeiner Definition die Einhaltung der geforderten Beförderungsqualität zu gewährleisten (vgl. Kapitel 2.4.2).

Eine zusätzliche temporäre und bedarfsgerechte Verstärkung des Angebotes zur Sicherung der geforderten Beförderungsqualität bei saisonalen und sonstigen Nachfrageschwankungen als auch bei Großveranstaltungen, die in ihrer touristischen und regionalen Bedeutung über das Gebiet der Hansestadt Rostock hinauswirken, ist zu gewährleisten. Dazu zählen die „Hanse Sail“ sowie der Vorweihnachts- und Jahresendverkehr.

Zu beachten sind die besonderen Anforderungen im Tourismus- und Freizeitverkehr der Hanse- und Universitätsstadt Rostock. In den Ferienzeiten sowie an Sonntagen/ Feiertagen im Sommerhalbjahr ist bei Bedarf deshalb das Angebot in bestimmten Korridoren in Absprache mit dem Aufgabenträger zu erhöhen.

Die Einhaltung der Bedienungsstandards kann bei nachweisbar geringer und/ oder unsystematischer Fahrgastnachfrage in Absprache mit dem Aufgabenträger auch durch den Einsatz alternativer Bedienungsformen (Bedarfsverkehre) abgesichert werden, z. B. um auch in Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Die Einsatzfelder nach Verkehrsgebieten und Verkehrszeiten sind in Tabelle 25 dargestellt.

Tabelle 25: Einsatzfelder bedarfsgesteuerter Bedienungsformen nach Verkehrsgebiet und Verkehrszeit

Verkehrszeiten	Verkehrsgebiete			
	Verkehrsgebiet I	Verkehrsgebiet II	Verkehrsgebiet III	Verkehrsgebiet IV
Nachtverkehr	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet
Frühverkehr	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet
Tagesverkehr	nur Randbereiche	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	innere Erschließung ⁶⁷
Abendverkehr	nur Randbereiche	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet
Spätverkehr	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet
Sonntagsverkehr	nur Randbereiche	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet	Gesamtes Gebiet

⁶⁷ Die Erreichbarkeit der dem Verkehrsgebiet IV zugeordneten Bereiche ist im Tagesverkehr grundsätzlich im festbedienten Linienverkehr sicherzustellen. Für Teilbereiche mit großer räumlicher Ausdehnung abseits der Hauptachsen können bedarfsgesteuerte Bedienungsformen die Feinverteilung im Gebiet gewährleisten.

2.3.6 Anforderungen an die Verbindungsqualität

2.3.6.1 Grundsätze

Notwendige Umsteigebeziehungen sind zur Vermeidung von Reisezeit und Komfortverlusten zu optimieren. Häufiges Umsteigen senkt den Komfort einer ÖPNV-Verbindung erheblich und wirkt sich negativ auf die Akzeptanz durch den Kunden aus. Durch die Netzgestaltung ist deshalb ein niedriger Umsteigefaktor anzustreben.

Der optimale Einsatz der verschiedenen Verkehrssysteme, das Ziel einer hohen Effizienz des Einsatzes der einzelnen Verkehrsträger sowie die Notwendigkeit einer an das Umfeld angepassten Nutzung erfordern die Zusammenführung verschiedener Elemente innerhalb eines integrierten Verkehrssystems.

Aus diesem Grund sind die Anforderungen an die Verbindungsqualität als Richtwerte („SOLL-Kriterien“; vgl. Kapitel 2.3.1) unter Berücksichtigung des heutigen Bedienungsangebotes zu verstehen. Dabei wird hingenommen, dass in einzelnen Teilräumen die Richtwerte der Reisezeit bzw. der Umsteigehäufigkeit nicht allumfänglich aus allen Bereichen eingehalten werden (z. B. Teilbereich Hohe Düne).

2.3.6.2 Anforderungen an die Reisezeit

Wichtigster Faktor im Hinblick auf die Erreichbarkeit ist die Reisezeit. In Tabelle 26 werden Richtwerte definiert, innerhalb derer ein Fahrgast unter Berücksichtigung der Anforderungen der Erschließungswirkung (siehe Kapitel 2.3.3) die relevanten Zentren⁶⁸ erreichen sollte („Richtwerte“; vgl. Kapitel 2.3.1).

Tabelle 26: Richtwerte für die Erreichbarkeit der relevanten Zentren (Mo – Fr im Tagesverkehr)⁶⁹

zu erreichendes Zentrum	Richtwert für maximale Reisezeit (Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit)
Innenstadt	60 Minuten
Teilraumzentrum West (Lütten Klein) (aus den zugehörigen Ortsteilen Warnemünde, Lütten Klein, Lichtenhagen, Groß Klein, Evershagen, Schmarl)	30 Minuten
Stadtteilzentrum (aus den jeweils zugehörigen Ortsteilen)	30 Minuten

⁶⁸ aus: Zentrenkonzept der Hansestadt Rostock, Stand November 2007.

⁶⁹ In Anlehnung an die „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV); 2010 Köln).

2.3.6.3 Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

Ähnlich wie für die Reisezeit gilt auch für die Umsteigehäufigkeit die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Dazu sind die in Tabelle 27 festgelegten Richtwerte für die maximale Umsteigehäufigkeit zum Erreichen der relevanten Zentren einzuhalten.

Tabelle 27:

Richtwerte für die maximale Umsteigehäufigkeit zur Erreichbarkeit der relevanten Zentren

	Stadtzentrum	Stadtteilzentren⁷⁰ (aus den jeweils zugehörigen Bereichen)
Verkehrsgebiet I	via Straßenbahnnetz: 1 via S-Bahn-System: 2	0
Verkehrsgebiet II	2	0
Verkehrsgebiet III	2	1
Verkehrsgebiet IV	2	1

2.3.6.4 Qualität der Anschlusssicherung

In einem vernetzten ÖPNV sind koordinierte Anschlussbeziehungen ein wichtiger Faktor des Bedienungsangebotes. Festlegungen von Anschlussbeziehungen mit Anschlusssicherung dürfen nicht zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Reisezeit führen. Deshalb ist es vorgesehen, die erforderlichen Anschlussbeziehungen für die jeweilige Fahrplanperiode zu prüfen und entsprechend zu definieren.

Für die jeweilige Fahrplanperiode werden die sicherzustellenden Anschlussbeziehungen zwischen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt. Für eine richtungsbezogene fahrplanmäßige Anschlusssicherung zwischen zwei städtischen Linien wird als Richtwert eine reine Wartezeit von maximal 5 Minuten an definierten Verknüpfungspunkten angestrebt. In Ausnahmefällen sind maximal 10 Minuten zulässig (ohne Wegezeit; d. h. bei größeren Verknüpfungspunkten ist Umsteigstrecke zuzuschlagen).

⁷⁰ aus: Zentrenkonzept der Hansestadt Rostock, Stand November 2007.

2.4 Merkmale der Beförderungsqualität

2.4.1 Anforderungen an die Einhaltung des Fahrplans/ Pünktlichkeit

2.4.1.1 Verfügbarkeit des Fahrtangebotes/ Ausfallquote

Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Fahrplanangebotes ist die Basisleistung des Betreibers und steht im Zentrum der Kundenwahrnehmung. Der Fahrgast erlebt neben den nicht durchgeführten Fahrten auch verfrühte und stark verspätete Fahrten als ausgefallen. Zur Absicherung der Beförderungspflicht sind ausreichende Reservekapazitäten einzuplanen.

Als Anforderung wird festgelegt, dass die im Fahrplan aufgeführten Fahrten stattfinden. Bei geplanten Betriebsunterbrechungen⁷¹ werden Ersatzverkehre gemäß Fahrplan durchgeführt. Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen⁷² erfolgt – soweit sinnvoll – unverzüglich die Sicherung des Betriebsablaufs durch Ersatzverkehre oder Anschlussmöglichkeiten.

Nicht geleistete Fahrten gelten immer als Fahrtausfall, unabhängig davon, ob dieser im Einflussbereich des Verkehrsunternehmens liegt oder nicht. Im Falle höherer Gewalt (ganztägige Ausfälle aufgrund von Unwetter, Naturkatastrophen, Streik) wird in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger besprochen, ob bzw. wie nicht geleistete Fahrten gewertet werden.

Als Messkriterium wird die Differenz zwischen der Soll-Fahrplanleistung (gem. Fahrplan) gesamt und der tatsächlichen Ist-Leistung gesamt betrachtet (Auswertung mit RBL). Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden.

Die Ausfallquote wird als Zielwert auf eine Obergrenze von 1 % festgelegt.

Abweichungen von den konzessionierten Linienwegen sind im Regelverkehr unzulässig.

Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht, verfrüht, wesentlich verspätet (ab einer Verspätung größer der Taktfolge) bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden.

⁷¹ Geplante Unterbrechungen sind z. B. Baustellen oder Großveranstaltungen, bei denen ein Umleitungsfahrplan mind. zwei Tage vor der Unterbrechung erstellt und veröffentlicht werden muss. Der Betreiber ist für das Umleitungsmanagement verantwortlich.

⁷² Ungeplante Unterbrechungen treten ohne bzw. mit geringer Vorwarnzeit ein (z. B. Fahrzeugausfall, nicht gemeldete Demonstrationen, Unfall, starke Unwetter, Notarzteinsatz im Fahrzeug). Diese Unterbrechungen können sowohl im oder außerhalb des Einflussbereiches des Betreibers liegen und erfordern keinen Ersatzfahrplan. Jedoch ist eine entsprechende Kommunikation ggü. dem Fahrgast sicherzustellen.

2.4.1.2 Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit definiert im Wesentlichen die Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systems, sie stellt somit die Basis für ein zuverlässiges und kundenorientiertes Nahverkehrsangebot dar. Folgende Pünktlichkeitsquoten sind zu gewährleisten:

- Es sind 95 % aller Fahrten pünktlich zu erbringen.
- Eine Fahrt ist **unpünktlich**, wenn die Abfahrt nicht spätestens 3,00 Minuten (Straßenbahn) bzw. 5,00 Minuten (Bus) nach der 1. Sekunde der definierten Abfahrtszeit bzw. 60 Sekunden verfrüht vor der 1. Sekunde der Abfahrtszeit erfolgt.

Seite | 115

Die Messung der Pünktlichkeit erfolgt als Erfassung der Pünktlichkeit für alle Fahrten an allen Haltestellen im relevanten Zeitraum. Die bisher praktizierte Pünktlichkeitserfassung an festgelegten Referenzhaltestellen wird nicht mehr weiterverfolgt, da sie eine unsachgemäße Fahrplangestaltung (Einbau von Pufferzeiten an den Referenzhaltestellen) zur Folge hat.

Gewertet werden alle Ausfälle und Verspätungen. Verspätungen in Folge „höherer Gewalt“ (insbesondere Demonstrationen, Unwetter, Glätteis, ungeplante Tagesbaustellen) werden im Nachgang herausgerechnet, wenn die Zielwerte im Betrachtungszeitraum unterschritten worden sind.

Die Verkehrsunternehmen nehmen eine monatliche Berichterstattung beim Aufgabenträger vor. Sobald sich die Notwendigkeit des Eingreifens in laufende Prozesse abzeichnet, sind Zwischenberichte schnellstmöglich zu erstellen.

2.4.2 Platzkapazitäten/ Besetzungsgrad

Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Beförderung wird gewährleistet, wenn auch für besonders hohe Nachfragewerte auf Einzelfahrten die Platzkapazität in den Fahrzeugen nicht überschritten wird.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) in den eingesetzten Fahrzeugen werden die nachfolgenden Mindeststandards angesetzt.

- In der Spitzenverkehrszeit im Tagesverkehr (siehe Tabelle 23) soll das Platzangebot so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad (Anzahl der Fahrgäste/ Zahl aller Steh- und Sitzplätze) als Mittelwert über die 30-Minuten-Spitze 80 % oder als Mittelwert über die Spitzenstunde 65 % in der Regel nicht überschreitet.
- Im Tagesverkehr außerhalb der Spitzenzeiten soll der Besetzungsgrad als Mittelwert über eine Stunde 50 % nicht überschreiten.
- Für Fahrten mit einer Fahrtzeit von über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. In den Verkehrszeiten Nachtverkehr, Frühverkehr, Abendverkehr, Spätverkehr und Sonntags-/ Feiertagsverkehr (siehe Tabelle 23) soll in der Regel jedem Fahrgast ein Sitzplatz angeboten werden.

Die Angaben beziehen sich jeweils auf das Einzelfahrzeug bzw. den Straßenbahnzug. Angesetzt werden 4 Personen/ m² Stehplatzfläche (RSAG-Qualitätskriterium).⁷³ Bei der Bemessung dürfen die Bereiche der Sondernutzungsflächen ausdrücklich nicht einberechnet werden, da diese für die Mitnahme von Rollstuhlnutzenden, Personen mit Kinderwagen u. ä. vorbehalten sind.

In der Hauptverkehrszeit können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und bestimmter planerischer Überlegungen die Richtwerte für kurze Streckenabschnitte (maximal 5 Minuten Fahrzeit) überschritten werden.

Bei Großveranstaltungen und Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.

Die angestrebte Verkehrswende, d. h. die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom MIV auf den ÖPNV, erfordert im Hinblick auf die erkennbaren Komfortanforderungen der vorherigen Pkw-Nutzer zwingend angepasste Anforderungen an die Platzkapazitäten und den Besetzungsgrad. Eine geringere Grundauslastung der Fahrzeuge ist zum Erreichen der Zielsetzungen unabdingbar.

2.4.3 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

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

Die Qualitätsstandards für die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge im Stadtgebiet beschreiben die erforderliche Ausstattung, den Zustand und das Erscheinungsbild. Dabei spielen die Themen Barrierefreiheit, Komfort, Fahrgastinformation, Betrieb, Vertrieb, Emissionen und Sicherheit eine wichtige Rolle. Darüber hinaus soll zukünftig ein Augenmerk auf die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte gelegt werden.

Der Fahrzeugeinsatz soll bei allen im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

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

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die relevanten EU-Richtlinien (z. B. EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009) und EU-Normen zu beachten.

⁷³ Hansestadt Rostock – Rostocker Straßenbahn AG: Handbuch Qualitätscontrolling im ÖPNV (Dezember 2011).

Kriterienliste Mindestanforderungen an Fahrzeugen/ Straßenbahnzüge

Straßenbahn

Folgende Kriterien sind **mindestens** zu erfüllen:

- 1,95 m lichte Durchgangshöhe
- Niederfluranteil im Fahrzeug mind. 70 %
- Einstiegshöhe zur 1. Stufe im Fahrzeug maximal 30 cm über Schienen-Oberkante
- Obergrenze Fahrzeugalter: 32 Jahre (nach einer Fahrzeugsanierung können längere Nutzungszeiträume vereinbart werden)
- Türen für den Fahrgast müssen im Niederflurbereich liegen
- pro Fahrzeugseite eine Türspur pro 25 Fahrgastsitzplätze (Doppeltür = zwei Türspuren)
- bestmögliches Ausschöpfen der Platzkapazitäten im Fahrzeug im Zusammenspiel Sitzplätze, Stehplätze und Flächen für Mehrzweckflächen (optimales Ausschöpfen der Fahrzeuglängen und -breiten im Zusammenspiel zur vorhandenen Haltestelleninfrastruktur)
- mindestens 34 % an Sitzplätzen bezogen auf die Platzkapazität, wie sie sich aus den Grenzwerten für die maximal besetzten Plätze (Sitz- und Stehplätze) ergibt (Planwert 4 Fahrgäste pro qm; vgl. Kapitel 2.4.2)
- Bordrechner / IBIS / inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung
- mindestens je eine Mehrzweckfläche entsprechend Türkonzept an der 1. oder 2. Tür und 3. oder 4. Tür mit mind. je einem Rollstuhl- bzw. zwei Kinderwagenstellplätzen
- Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen von Fahrtziel bzw. Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck)
- Digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen
 - digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme innen "nächster Halt" mit Bezeichnung der Haltestelle und Liniennummer, optional Anzeige des Linienvverlaufs, Beschriftungen im Fahrzeug in deutscher und englischer Sprache bzw. mit eindeutigen Piktogrammen, Liniennetzplan in jedem Fahrzeug
 - digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle sowie der Umsteigepunkte zum SPNV und Regionalbus mit geräuschabhängiger Lautstärkeregelung; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrophon am Fahrerarbeitsplatz, um bei Störungen der automatischen Ansaengeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können.
- Videoschutzeinrichtung
- Funkanlage/ Notruffunktion

- Klimatisierung (bei Neufahrzeugen)
- pro Tür ein Fahrausweiser
- Fahrgastzählgeräte in 50 % der Fahrzeuge
- ausreichende Anzahl von Haltestangen
- Möglichkeiten zum Ticketerwerb im Fahrzeug (entsprechend Stand Technik)

Bus

Folgende Kriterien sind **mindestens** zu erfüllen:

- alle Fahrzeuge müssen mit Niederflertechnik ausgestattet sein, niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen an allen Türen, durchgängig in Längsrichtung ohne Stufen; leicht zu erreichende Festhaltungsmöglichkeiten im Türbereich (auch für Rollstuhlfahrer und Kleinwüchsige geeignet, podestloser Boden (Mittelgang) zwischen Tür 1 und Tür 2 bei Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen)
- ausklappbare Rampe an Tür 2 und Kneeling-Technik als Einstiegshilfe; die Einstiegshöhe an den Türen darf unter Anwendung der Kneelingfunktion 250 mm an Tür 1 oder 270 mm an Tür 1 und Tür 2 nicht überschreiten
- im Standardlinienbus im Bereich der Tür 2 Mehrzweckfläche mit absoluter Mindestgröße von 900 x 2.100 mm sowie im Gelenkbus zwei Mehrzweckflächen an Tür 2 und Tür 3 mit absoluter Mindestgröße von je 900 x 1.400 mm (mit zugeordnetem Sitz oder Stehlehne für Begleitperson und gepolsterter Trennwand bzw. Anlehnplatte) mit niveaugleichem, kurzem Zugang zu einer Tür (Mindestbreite 1.200 mm); keine die Bewegungsfreiheit behindernde Haltestangen oder sonstige Einbauten auf der Mehrzweckfläche
- Einhaltung der aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerte, jedoch mindestens EEV-Standard der gesamten Fahrzeugflotte⁷⁴
- Obergrenze Fahrzeugalter: max. 14,00 Jahre
- digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme außen (elektronische Anzeigen der Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite, am Fahrzeugheck sowie an der Einstiegsseite gegenüberliegenden Seite, elektronische Fahrtzielanzeige an der Fahrzeugfront)
- digitale visuelle und akustische Fahrgastinformationssysteme innen
 - digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme innen "nächster Halt" mit Bezeichnung der Haltestelle und Liniennummer, optional Anzeige des Linienverlaufs, Beschriftungen im Fahrzeug in deutscher und englischer Sprache bzw. mit eindeutigen Piktogrammen

⁷⁴ Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, sodass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotten ebenfalls sukzessive erfolgt.

- digitale akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle sowie der Umsteigepunkte zum SPNV und Regionalbus mit geräuschabhängiger Lautstärkeregelung; zudem Lautsprecheranlage mit Mikrofon am Fahrerarbeitsplatz, um bei Störungen der automatischen Ansaengeräte die Fahrgäste weiterhin informieren zu können
- Haltewunschtaster:
 - Taster mit Türöffnungsfunktion für „Kinderwagen/ Rollstuhl“ außen an allen Zugangstüren zu Mehrzweckflächen,
 - Haltewunschtaster mit Türöffnungsfunktion für „Kinderwagen/ Rollstuhl“ im Fahrzeuginnenbereich an Mehrzweckfläche und den Zugangstüren,
 - Erreichbarkeit dieser Taster auch für Rollstuhlnutzende und Kleinwüchsige,
 - visuelle Bestätigung nach Betätigung des Tasters (z. B. leuchtender Ring um den Taster).
- Außenlautsprecher (bei Einfahrt des Fahrzeuges in die Haltestelle Ansage der Li niennummer und des Fahrtziels)
- Klimatisierung des Fahrgastraumes
- mindestens 40 % an Sitzplätzen bezogen auf die Platzkapazität, wie sie sich aus den Grenzwerten für die maximal besetzten Plätze (Sitz- und Stehplätze) ergibt (vgl. Kapitel 2.4.2)
- Bordrechner / IBIS / inkl. Lichtsignalanlagenbeeinflussung. Sicherstellung der Vereinheitlichung der eingesetzten Systeme zwischen den Verkehrsunternehmen
- Fahrgastzählgeräte (Gewährleistung eines ausreichenden Anteils an der Fahrzeugflotte zur Sicherung einer statistisch belastbaren Erfassung; im Falle der Einführung von E-Ticketing Anpassung der Anforderung)
- zwei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Standardbus bzw. drei doppelflügelige Türen (mind. 1.200 mm) im Gelenkbus; Innenschwingtüren bedingt durch erforderliche Anfahrbarkeit von gemeinsamen Straßenbahn-/ Bus-Haltestellen
- Außentaster an relevanten Türen mit Mehrzweckflächen für Rampenanmeldung (mit Symbol Rollstuhl und Kinderwagen)
- Videoschutzeinrichtung
- pro Tür ein Fahrausweisentwerter
- Technik zur sprachlichen Kommunikation mit der Leitstelle
- Fahrradmitnahme ist durch die Fahrzeuggestaltung prinzipiell zu ermöglichen

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

Die Mitnahme von Elektromobilen, sogenannten E-Scootern, wird in einem bundesweiten Erlass der Länder vom 15. März 2017 geregelt. Hier wurden alle wesentlichen Kriterien für die Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen geregelt. Aufgrund der ähnlichen fahrdynamischen Eigenschaften müssen diese Regelungen im geringeren Umfang auch für die Straßenbahnen gelten. Die für die Mitnahme von E-Scootern tauglichen Linienbusse müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Länge der Aufstellfläche sollte mindestens folgende Maße aufweisen: 2.000 mm bei Lage gegenüber der Tür für den Zustieg.
- Normengerechter Rollstuhlstellplatz gemäß UN/ECE Regelung Nr. 107, also mit Rückhalte- bzw. Sicherheitseinrichtungen auf folgenden drei Seiten: die Fahrzeugseitenwand, die rückwärtige Anlehnfläche, eine Haltevorrichtung zum Gang hin mit einem Überstand gegenüber der Anlehnfläche von mindestens 280 mm.

Sonstige Forderungen

- Das VU betreibt ein Kommunikationssystem zwischen Fahrzeugen und Leitstellen. Ein unternehmensübergreifender Informationsaustausch wird auf geeignete Weise sichergestellt.
- Das VU unterstützt ein System, das Echtzeitdaten übermittelt. Unterschiedliche technische Lösungen sind denkbar.
- Kostenloses WLAN (bei Neuanschaffungen)
- USB-Anschlüsse in den Fahrzeugen (bei Neuanschaffungen)

Außenwerbung an den Fahrzeugen

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung sind die Fensterflächen von Beklebungen so freizuhalten, dass die Fahrgäste eine freie Sicht aus den Fenstern haben sowie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden.

Nicht zulässig sind folgende Werbeinhalte:

- Nikotinwaren,
- Drogen oder sonstige berauschende Mittel,
- politische oder religiöse Inhalte,
- Autowerbung,
- pornografische, sexuelle oder gewaltverherrlichende Inhalte,
- frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.

Erscheinungsbild und Design

Sicherstellung und Pflege des einheitlichen Corporate Designs für die zum Gesamtnetz „Stadtverkehr Hanse- und Universitätsstadt Rostock“ (d. h. RSAG) gehörenden Linien ohne Aufweichen des Grundsatzes. Ziel des Corporate Designs ist es, einen klar erkennbaren Betreiber des ÖPNV in Rostock zu positionieren.

2.4.4 Anforderungen zur Ausstattung von Haltestellen

2.4.4.1 Allgemeines

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

Seite | 121

Durch ein flächendeckendes Haltestellennetz in der Hanse- und Universitätsstadt soll den Fahrkunden der direkte, barrierefreie und verkehrssichere Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV ermöglicht werden.

Bei der baulichen Gestaltung der Haltestellen sind die sich aus den Themenfeldern Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit (insbesondere Schulwegsicherung), Komfort und Verknüpfung resultierenden Anforderungen zu beachten.

Haltestellen sind einheitlich zu gestalten (Wiedererkennungswert, z. B. durch einheitliche Farben, Pflasterung, Möblierung, Logos). Gemäß den abgestimmten VVW-Standards erhält der Fahrgast die erforderlichen Informationen zur Nutzung des ÖPNV in der Hansestadt: Haltestellenname, Linie, Fahrplanangebot und Linienvverlauf, Tarife, Sonderinformationen und ausgewählte touristische Zusatzinformationen. Haltestellen an touristisch wichtigen Punkten sind mit entsprechend umfangreicheren Informationen auszustatten. An den Glasflächen der Wartehallen sind kontrastreiche Markierungen in zwei unterschiedlichen Höhen über die gesamte Breite der Glasflächen anzubringen (siehe DIN 32975). Die Grundsätze der Gestaltung der Infrastruktur sind unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten umzusetzen.

Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellen-Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

Die Qualitätsstandards zur Ausstattung der Haltestellen gelten grundsätzlich für alle Haltestellen im Stadtgebiet.

Die „Richtzeichnungen Barrierefreies Bauen auf öffentlichen Verkehrsflächen“ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (im jeweiligen Stand) sowie der „Leitfaden Barrierefreie Verkehrsräume – Design für alle“ (Herausgeber: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern)⁷⁵ sind bei der Planung und Ausgestaltung von Haltestellen zu berücksichtigen.

Die nachfolgend aufgelisteten Standards sind in Abhängigkeit von: Fahrgastaufkommen bzw. Nutzergruppen (Schüler, Touristen u. ä.), Funktionalität oder besonderen Anforderungen im Einzugsbereich anzuwenden. Hierfür ist ein geeignetes System der Kategorisierung zu entwickeln.

⁷⁵ Siehe: <https://www.strassen-mv.de/static/LSBV/Dateien/Downloads/Leitfaden-Barriererefreie-Verkehrsr%C3%A4ume-M-V.pdf>

1. Mindeststandard (Grundausrüstung)

- Mast mit Haltestellen-Schild (reflektierend), Haltestellenname, Liniennummer, Fahrtziel, Verbund- und Unternehmenskennzeichnung, Tarifzone
- Kasten mit Aushangfahrplan, Netzplan, Reisezeit, Tarifinformationen und der Service-Rufnummer
- sichere Aufstellfläche für die Fahrgäste (Dimensionierung entsprechend max. Fahrgastaufkommen)
- Papierkorb

2. Erweiterter Ausbaustandard (umfasst zusätzlich)

- Mobilitätsgerecht gemäß Rostocker Standards
- Beleuchtung, wenn Haltestelle durch Straßenbeleuchtung nicht ausreichend ausgestrahlt ist
- Wetterschutz und Sitzgelegenheit mit kontrastreicher Gestaltung der Glasflächen zur Sicherheit von sehbehinderten Menschen
- in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen Fahrscheinverkaufsautomat
- Spritzschutz gegenüber Individualverkehr
- DFI

3. Erweiterter Grundstandard für Verknüpfungspunkte / zentrale Haltestellen in Zentrums- und Tourismusbereichen

- Stadtplan oder Umgebungsplan (optional)
- Fahrscheinverkaufsautomat
- Fahrradständer
- Lautsprecher für Durchsagen und Informationen über den Betriebszustand

4. Erweiterung für Verknüpfungspunkte / zentrale Haltestellen in Zentrums- und Tourismusbereichen

- Optional dynamische Fahrplaninformationen, entsprechend den finanziellen Möglichkeiten
- Fahrradständer (möglichst B+R-Anlagen überdacht und in Bügelausführung)⁷⁶
- Wegweisung zu Zielen in der näheren Umgebung (optional)

⁷⁶ Anforderung in Ausrichtung auf die in der „Verkehrspolitischen Zielsetzung“ formulierten Vision der Entwicklung der RSAG als ganzheitlicher Mobilitätsdienstleister.

2.4.4.2 Umsteigen in andere Verkehrsmittel

Für den Übergang vom Individualverkehr bzw. Radverkehr zum ÖPNV ist das Angebot der Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen von wesentlicher Bedeutung. Gute räumliche und zeitliche Anbindungen an das Straßennetz- und ÖPNV-Netz, eine ausreichende Kapazität sowie eine Ausstattung in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung bilden die Voraussetzung für eine intensive Nutzung.

Schnittstellen zwischen ÖPNV und MIV (Park-and-Ride)

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 (Straßenbaulastträger); hierzu sind Konzepte für Leitsysteme zu entwickeln.

Schnittstellen zwischen ÖPNV und Radverkehr (Bike-and-Ride)

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 (an SPNV-Haltestellen ggf. längere Wege). Bei der Neuanlage von B+R-Anlagen sind die jeweils aktuellen Empfehlungen zur Gestaltung und Ausstattung zu berücksichtigen, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist.

2.4.5 Anforderungen an die Fahrgastinformation

Der rechtzeitigen bedarfsgerechten Information von potenziellen Nutzern wie auch regelmäßigen Kunden des ÖPNV kommt eine Schlüsselstellung zu. Der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich vor der Fahrt, an der Haltestelle und während der Fahrt ausreichend über den ÖPNV unter Normalbedingungen sowie bei Betriebsabweichungen zu informieren.

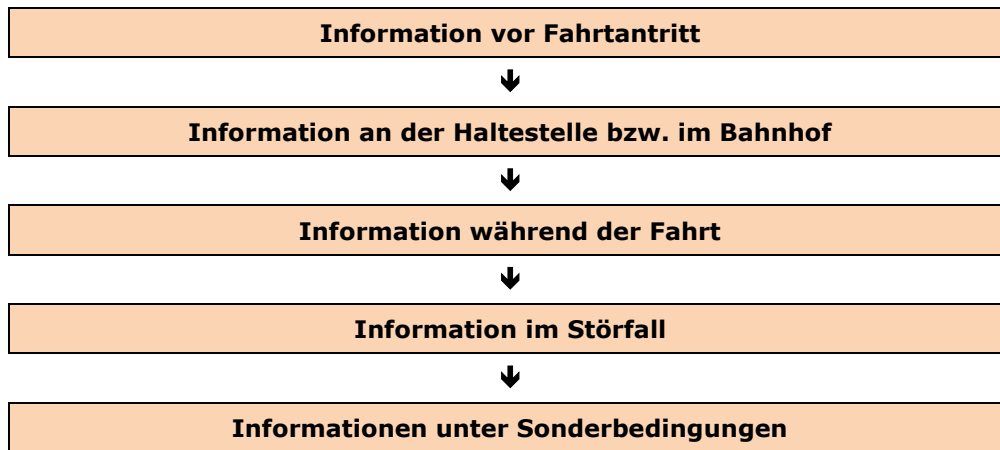


Abbildung 49: Durchgängige (barrierefreie) Informationskette⁷⁷

Die Informationen müssen aktuell, genau, vollständig, einheitlich, verständlich und nutzbar sein. Die Bereitstellung der Informationen erfolgt über Print- und digitale Medien sowie Telefon.

Zur Informationsvermittlung sind alle gängigen Medien und Informationskanäle zu nutzen. Dies sind gedruckte Informationen, wie das Fahrplanheft des VVW und Fahrplaninformationen an den Haltestellen, die persönliche Auskunft und die Information per Telefon, Internet und Smartphone-App. Derzeit findet durch die Digitalisierung eine Veränderung der Informationskultur statt. Während Printmedien tendenziell an Bedeutung verlieren, gewinnen digitale Informationskanäle auch im Bereich des ÖPNV stetig an Bedeutung. Im Rahmen der fortlaufenden Digitalisierung sind diese Informationswege stetig weiterzuentwickeln.

Gemeinsam mit stationären Informationseinrichtungen gilt es eine ausgewogene Mischung von Informationsquellen bereitzustellen. Die Koordinierung und Vermarktung der Informationsangebote und die Bereitstellung attraktiver Informationskanäle ist dabei in Zusammenarbeit des Aufgabenträgers mit den Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Partnern voranzutreiben.

Information vor Fahrtantritt

Zur Fahrtvorbereitung benötigt der Fahrgast Zugang zu Informationen darüber, wie er den ÖPNV nutzen kann, um sein Ziel zu erreichen.

Die Informationen sind von den Betreibern über folgende Medien bereitzustellen:

- Internetseite/ Apps inkl. elektronische Fahrplanauskunft
- kundengerechte Printmedien, wie Fahrplanhefte oder Linienflyer (Inhalte: Tarife, Beförderungsbedingungen, verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner), Fahrpläne, Liniennetzplan, alternative Bedienungsformen, optional: P+R-Standorte, B+R-Standorte)

⁷⁷ eigene Darstellung

- Linienfahrplan
- Netzpläne
- Telefon-Hotline (24 Stunden; ggf. externes Callcenter)
- Informationen über die Kundenzentren sowie in den externen Verkaufsstellen

Information an der Haltestelle bzw. im Bahnhof

Die Informationen vor Ort geben Orientierung: Wo genau fährt der Bus, die Straßenbahn ab bzw. wo fährt das Anschlussverkehrsmittel? Auch an der Haltestelle bzw. im Bahnhof wird ein Überblick darüber bereitgestellt, wie der ÖPNV genutzt werden kann.

Zur Fahrgastinformation an Straßenbahnhaltestellen ist die BOStrab (§ 31) zu befolgen. Darüber hinaus sind alle Haltestellen unter Berücksichtigung einer zukunftsorientierten digitalen Fahrgastinformation und eines barrierefreien Zugangs zum ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Die Informationen an den Haltestellen sind über folgende Medien bereitzustellen:

- Haltestellenfahne/ Leitbeschilderung
- ggf. DFI (dynamische Fahrgastinformation)
- Fahrplanaushang
- Tarifaushang
- Haltestellenpläne (schematisch)
- ggf. Baustellenplakate
- ggf. Netzpläne
- App (QR-Code für schnelle Auffindbarkeit)

Zur Sicherstellung umfassender Informationen sind zudem auch kurzfristig einsetzbare Medien zu nutzen, vorrangig akustische Informationsquellen. An ausgewählten Haltestellen ist auf den Einsatz unterstützender dynamischer Anzeigesysteme zu orientieren, welche die aktuelle Ankunft der nächsten Fahrzeuge ebenso darstellen wie Hinweise im Fall von Störungen. Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit erforderlichen Informationen ist im Kapitel 2.4.3 dargestellt.

Information während der Fahrt

Die Informationen während der Fahrt stellen den Fahrweg in den Fokus. Der Fahrgast benötigt die Information, wo er sich auf dem Linienweg befindet, wo er umsteigen muss und ob bzw. welche Fahrplanabweichungen es gibt. Bei Störungen ist er möglichst über Reisealternativen zu informieren (vgl. unter „Informationen im Störfall“, s. u.).

Diese Informationen sind im Fahrzeug über folgende Medien bereitzustellen:

- Fahrzeuganzeige außen
- TFT-Monitor; Haltestellenabfolge
- Haltestellenansage
- Ansage der Umsteigemöglichkeiten
- Netzpläne (schematisch)
- Linienband
- ggf. Baustellenplakate
- App

Information im Störfall

Die Informationen im Störfall stellen für die Verkehrsunternehmen die größte Herausforderung dar. Sie sind eine große Chance, die Zufriedenheit der Fahrgäste sicherzustellen.

Bei Störungen werden die Kunden über Ursache und Dauer der Störung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Eine Erstinformation an die Fahrgäste im Fahrzeug sollte nach spätestens fünf Minuten erfolgt sein.

In den Fahrzeugen und an mit Lautsprechern ausgestatteten Haltestellen wird über Störungen und Alternativen in der Verkehrsmittel- bzw. Routenwahl möglichst frühzeitig informiert.

Sobald sich umfassendere Ausfälle bzw. Änderungen abzeichnen, sind auch Hörfunk und Printmedien einzubeziehen.

Informationen unter Sonderbedingungen

Zur Erleichterung des Zuganges zum ÖPNV für Besucher der Hansestadt Rostock ist die Ausstattung touristischer Bereiche/ Einrichtungen mit Informationen über den ÖPNV anzustreben. An der Haltestelle sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.

Barrierefreie Fahrgastinformation

Zur Gewährleistung durchgängig barrierefreie Mobilitätsketten ist es erforderlich, diese mit barrierefreien Informationen zu begleiten. Die Bereitstellung barrierefreier Informationen bezieht sich grundsätzlich auf zwei Aspekte:

- barrierefreie Informationen zum Mobilitätsangebot und
- barrierefreie Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit der Infrastruktur (umfassende Information auch für Begleitpersonen zur Planung des Weges).

Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sollen sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Fahrgast bereitgestellt werden („Zwei-Sinne-Prinzip“). Die Bereitstellung kann dabei auch über verschiedene Medien bzw. Kanäle erfolgen.

Die Informationssysteme im ÖPNV sind möglichst einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und eine lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Zu vermeiden sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sollen auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterentwickelt werden.

Für Informationsdarstellungen sind nachfolgende Anforderungen zu beachten.

- Visuelle Informationen: kontrastreich, blendfrei, leicht lesbar (auch bei Dunkelheit), leicht verständliche Sprache, möglichst keine Laufschriften und Vermeidung von Anglizismen.
- Akustische Informationen: ausreichende, dynamisch anpassbare Lautstärke, leicht verständliche Sprache, Ankündigungssignal, spezifische Lautstärke und differenzierbarer Sprachklang für außerordentliche Ansagen sowie keine Dialekte und Vermeidung von Anglizismen.

Neue Möglichkeiten der barrierefreien Information bieten Smartphone-Lösungen. Die Bordgeräte der Busse senden Daten zu Fahrplan, zur Pünktlichkeit und zu Haltestellen per Bluetooth an Smartphones und spezielle Handgeräte, wodurch den Fahrgästen barrierefreie Informationen zur Verfügung gestellt werden.

2.4.6 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

2.4.6.1 Betriebshöfe

Sämtliche Fahrzeuge sind sicher in Betriebshöfen bzw. Betriebsanlagen oder mindestens auf abgeäuerten Grundstücken abzustellen. Dafür erforderlich ist je ein Betriebshof für die Betriebszweige Straßenbahn und Bus im Stadtgebiet (alternativ ein kombinierter Betriebshof). Zur Sicherstellung der kurzfristigen Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen ist mindestens ein Betriebshof möglichst zentral im Bedienungsgebiet vorzuhalten.

2.4.6.2 Betriebsmanagement/ Leitstelle

Mittels des Einsatzes von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) wird für den Fahrgast eine Qualitätssteigerung spürbar. Der ÖPNV wird schneller, die Pünktlichkeit wird erhöht, Betriebsstörungen können schnell erkannt und beseitigt werden, die Fahrgastinformation wird verbessert. Zur Weiterentwicklung und Umsetzung einheitlicher Grundsätze zur betriebsleittechnischen Unterstützung sind RBL anzuwenden.

Eine betriebszweig-übergreifende Steuerung und Überwachung des operativen Betriebs muss durch eine gemeinsame Leitstelle (für Schiene und Bus) erfolgen, die im Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorzuhalten ist. Diese muss während der gesamten Betriebszeit besetzt sein.

Eine Abstimmung der Betriebssteuerung mit den Leitstellen benachbarter Unternehmen ist anzustreben.

2.4.6.3 Verantwortlicher Ansprechpartner auf Seiten des Betreibers

Am Ort des Betriebshofs/ der Betriebshöfe ist ein festangestellter weisungsbefugter Mitarbeitender des Betreibers mit ausreichender Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen tätig. Bei Störungen und in Notsituationen muss dieser Ansprechpartner oder ein anderer entscheidungs- und handlungsbefugter Mitarbeitender des Betreibers zu den üblichen Bürozeiten unmittelbar vor Ort persönlich verfügbar sein. Der verantwortliche Ansprechpartner darf deshalb nicht planmäßig als Disponent in der Leitstelle eingesetzt werden.

Der Betreiber hat sicherzustellen, dass sein Unternehmen für den Auftraggeber während der gesamten Betriebszeit telefonisch erreichbar ist.

2.4.6.4 Ersatzverkehr/ Störfallmanagement

Störfall- und Umleitungsmanagement

Das ausführende Verkehrsunternehmen ist für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen, Veranstaltungen oder anderen Straßensperrungen auf den Linienwegen zuständig. Erforderlich ist dazu eine aktive Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern.

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

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

Geplante Betriebsabweichungen

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

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

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

Ungeplante Betriebsabweichungen

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

2.4.6.5 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Effektivitätssteigerung der Betriebsdurchführung (u. a. Funkerreichbarkeit der Fahrzeuge, Pünktlichkeit der Fahrten, Beeinflussung der Lichtsignalanlagen, Anschlusssicherung) sowie zur Datenbereitstellung für Echtzeit-Fahrgastinformationen hat der Betreiber ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL/ ITCS) zu betreiben.

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

- Ansteuerung der LSA im Stadtgebiet,
- Ansteuerung der Dynamischen Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen mit entsprechender Ausstattung.

Es ist eine Infrastruktur vorzuhalten, die die Lieferung von Echtzeitdaten sicherstellt. Darüber hinaus ist ein technischer Ansprechpartner vor Ort zu bestellen.

2.4.6.6 Disposition Bedarfsverkehre

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

2.4.7 Anforderungen an das Personal

2.4.7.1 Fahrpersonal

Bei der Auswahl des Fahrpersonals ist sicherzustellen, dass dieses den gehobenen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sollen ausschließlich in diesem Sinne ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Das Fahrpersonal muss die nachfolgend definierten Anforderungen erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum VVW-Tarif sowie zur örtlichen Situation (z. B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Das Fahrpersonal ist über Umleitungen und Betriebsstörungen informiert und kann diese verständlich an die Fahrgäste weiterleiten.
- Das Beherrschen und Anwenden der deutschen Sprache ist für das gesamte Fahrpersonal im Sinne einer reibungslos laufenden Betriebskommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache⁷⁸ in Wort und Schrift. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden. Dazu gehört die (ggf. nachzuweisende) Teilnahme an jährlichen Schulungen ggf. unter Einbezug Mobilitätseingeschränkter bzw. Methoden wie Alterssimulationsanzug etc.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein (betrifft auch das Kontrollpersonal). Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.

⁷⁸ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: „Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen; versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.

Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

- Das Fahrpersonal hat einheitliche und gepflegte Kleidung zu tragen. Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz und Ersatzverkehre vereinbart werden.
- Das Fahrpersonal ist über branchenübliche Dienstanweisungen für die Zulassung, Aus- und Weiterbildung im Fahrdienst mit Bussen sowie Straßenbahnen zu schulen.
- Personalschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens einmal jährlich, durchzuführen.
- Deeskalations- und Erste-Hilfe-Schulungen sollen mind. alle fünf Jahre erfolgen.

2.4.7.2 Leitstellenpersonal

Im Sinne eines reibungslos laufenden Betriebs muss das Leitstellenpersonal über sehr gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache⁷⁹ sowie über ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten zur Bedienung des Funk-/ Kommunikationssystems verfügen, um die verbale Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrpersonal und Leitstelle sicherzustellen.

2.4.7.3 Servicepersonal Kundenzentren

Das Personal in den Kundenzentren/ Vorverkaufsstellen muss kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen.

Das Personal in den Kundenzentren verfügt über eine hohe Beratungskompetenz und über umfassende Orts-, Fahrplan-, Netz- und Tarifkenntnisse, da es über die reinen Verkaufstätigkeiten hinaus als Ansprechpartner für alle Kundenbelange in Bezug auf Tarif und Fahrplan Beratungsleistungen (Mobilitätsberatung) erbringt. Hierzu gehört auch die Kundeninformation bei Betriebsstörungen, verkehrs- und wetterbedingten Verzögerungen, Umleitungen, Großveranstaltungen, besonderen Vorkommnissen etc.

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist für die genannten Beschäftigtengruppen im Sinne einer reibungslos laufenden Kommunikation verpflichtend. Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache⁸⁰ in Wort und Schrift.

⁷⁹ Kenntnisse entsprechend Stufe C 1 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: *„Kann ein breites Spektrum anspruchsvoller, längerer Texte verstehen und auch implizite Bedeutungen erfassen. Kann sich spontan und fließend ausdrücken, ohne öfter deutlich erkennbar nach Worten suchen zu müssen. Kann die Sprache im gesellschaftlichen und beruflichen Leben oder in Ausbildung und Studium wirksam und flexibel gebrauchen. Kann sich klar, strukturiert und ausführlich zu komplexen Sachverhalten äußern und dabei verschiedene Mittel zur Textverknüpfung angemessen verwenden.“* Siehe <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>. [Zugriff 02.05.2018]

⁸⁰ Kenntnisse entsprechend Stufe B 2 des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens: *„Kann die Hauptinhalte komplexer Texte zu konkreten und abstrakten Themen verstehen;*

Das Vertriebs- und Servicepersonal in den Kundenzentren hat einheitliche und gepflegte Dienstkleidung zu tragen.

Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig (mindestens einmal jährlich) durchzuführen.

2.4.8 Tarif und Vertrieb

2.4.8.1 Vertriebswege

Der Vertrieb von Fahrkarten soll nutzerfreundlich und möglichst einfach gestaltet sein. Die vorzuhaltenden Bezahlssysteme sollen dem Kunden die Möglichkeit bieten, ein Ticket zu jeder Zeit zu kaufen.

Tickets sind wie folgt anzubieten:

- im Vorverkauf:
 - Kundenzentrum (s. u.)
 - Verkaufsstellen/ Partneragenturen (ggf. eingeschränktes Sortiment)
Orientierungswert: mindestens eine Vertriebsstelle in jedem Stadtteil > 5.000 Einwohner, soweit nicht Kundenzentrum vorhanden ist
 - außerdem an stationären Fahrausweisautomaten der Verkehrsunternehmen an definierten Haltestellen
- in den Fahrzeugen:
beim Fahrpersonal in den Regionalbussen, an den Fahrausweisautomaten in den Bussen und Straßenbahnen der RSAG
- „Mobile Ticketing“:
zu gewährleisten ist außerdem der Vertrieb elektronischer (Verbund-) Tickets mit bargeldlosem Zahlungssystem mobiler und bargeldloser Verkauf von Einzelfahrten über WebShop und App
 - Der Ausbau des Sortiments elektronischer kundenfreundlicher Fahrkarten im Rahmen von Handytickets, Chipkarten und weiteren papierlosen Ticketformen ist weiter zu forcieren.
 - Die unternehmensübergreifende Interoperabilität der elektronischen Fahrkarten ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

versteht im eigenen Spezialgebiet auch Fachdiskussionen. Kann sich so spontan und fließend verständigen, dass ein normales Gespräch mit Muttersprachlern ohne größere Anstrengung auf beiden Seiten gut möglich ist. Kann sich zu einem breiten Themenspektrum klar und detailliert ausdrücken, einen Standpunkt zu einer aktuellen Frage erläutern und die Vor- und Nachteile verschiedener Möglichkeiten angeben“.

Siehe: <http://www.goethe.de/z/50/commeuro/303.htm>

2.4.8.2 Kundenzentrum und Vertriebspartner

Kundenzentrum

Das Verkehrsunternehmen betreibt mindestens ein modernes Kundenzentrum in zentraler Lage für die persönliche Beratung und zusätzlichen Service. Anzahl und Orte von weiteren Kundenzentren im Stadtgebiet für ein kundengerechtes Angebot sind mit Aufgabenträger abzustimmen. Zu gewährleisten sind ein barrierefreier Zugang sowie eine barrierefreie Einrichtung der Kundenzentren.

Das Servicepersonal in den Kundenzentren muss in jedem Einzelfall kompetent, freundlich und hilfsbereit auf die persönlichen ÖPNV-Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen sowie eine hohe Dienstleistungsbereitschaft ausstrahlen. Das sichere Beherrschen der deutschen Sprache mit „fachkundigen Sprachkenntnissen“ ist zwingend erforderlich.

Die Kundenzentren erbringen mindestens folgende Leistungen:

- einheitliche Mindestöffnungszeiten in allen Kundenzentren
 - Montag bis Freitag 7 bis 18 Uhr
- Fahrplanauskünfte/ Mobilitätsberatung
- Ticketverkauf (inkl. Möglichkeit der bargeldlosen Bezahlung); komplettes Fahrausweisangebot des VVW
- Beratung „Mobile Ticketing“
- Ticketumtausch (Tarifwechsel)
- Tarifberatung
- Abonnementfragen (Abschluss neuer Abos, Änderungen, Kündigungen, Ersatzchipkarten)
- Entgegennahme von Beschwerden und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement
- Weitergabe von Sonderinformationen (Baustellen, Sperrungen)
- Fundsachenmanagement und -ausgabe (an einer zentralen Stelle)
- Information und Vermittlung ergänzender Mobilitätsangebote (z. B. CarSharing, BikeSharing/ Leihrad etc.) zur Verlängerung der Mobilitätskette
- Entgegennahme von Erstattungsanfragen im Rahmen der Mobilitätsgarantie und des Pünktlichkeitsversprechens (Entgegennahme von Anträgen und Weiterleitung an das Beschwerdemanagement)
- Bearbeitung von Reklamationen

Vertriebspartner/ Verkaufstellen

Zusätzlich bieten Vertriebspartner die Möglichkeit des Ticketerwerbs. Die Vertriebspartner sind vom Betreiber zu akquirieren, auszuwählen, zu schulen, mit Material und Informationen zu versorgen und abzurechnen.

Das Personal in den externen Vorverkaufsstellen muss über die reine Verkaufstätigkeit hinaus als Ansprechpartner für alle Kundenbelange einfache Auskünfte in Bezug auf Tarif und Fahrplan erteilen können.

Zu den Leistungen der Vertriebspartner gehören:

- Vertrieb des Ticketsortiments (ggf. auch zukünftig neu eingeführte Tickets)
- Fahrplanauskünfte (auch Ausdruck)
- Verkauf verschiedener KombiTickets

2.4.9 Kundenservice

2.4.9.1 Garantieleistungen

Pünktlichkeitsgarantie

Die Pünktlichkeitsgarantie tritt bei einer Abweichung von der fahrplanmäßigen Abfahrt des zur Fahrt geplanten Nahverkehrsmittels von mehr als 15 Minuten in Kraft. Der Fahrgast erhält dann sein Geld zurück.⁸¹

Garantierte Fahrt

Sollten bei Ausfall eines Fahrzeuges in der Woche nach 19 Uhr bzw. am Wochenende ganztags keine Ersatzfahrt innerhalb von 25 Minuten bereitgestellt werden können, so wird eine Taxifahrt bis zu einem Wert von 20 Euro innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstattet.⁸²

Anschlussgarantie

Können im Fahrplan ausgewiesene Anschlüsse⁸³ nicht eingehalten werden, werden Taxikosten bis zu einem Wert von 20 Euro innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock erstattet.⁸⁴

Sauberkeitsgarantie

Erstattung von Reinigungskosten bis zu einem Wert von 20 Euro, bei im Fahrzeug verschmutzter Kleidung.⁸⁵

⁸¹ Ausgenommen sind unvorhergesehene Ereignisse wie z. B. Unfälle, Demonstrationen, höhere Gewalt, Streik etc.

⁸² ebenda

⁸³ Erläuterung: „ausgewiesene Anschlüsse“: im Fahrplan an Haltestellen explizit ausgewiesene Anschlüsse auf andere Linien/ Fahrten

⁸⁴ Ausgenommen sind unvorhergesehene Ereignisse wie z. B. Unfälle, Demonstrationen, höhere Gewalt, Streik etc.

⁸⁵ Ausgenommen sind durch andere Fahrgäste beschmutzte Kleidung z. B. durch Kaffee, Fahrräder oder Ähnliches.

2.4.9.2 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Betreibers.

Die Kunden müssen rund um die Uhr (24 h/Tag/Jahr) die Möglichkeit haben, Hinweise zu geben.

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

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

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

2.4.9.3 Fundsachen

Ein Fundbüro (ggf. durch Dritte) ist an einem für Fahrgäste gut erreichbaren Standort vorzuhalten (z. B. Kundenzentrum; vgl. Kapitel 2.4.8.1).

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

2.4.10 Sicherheit der Fahrgäste

Bei der Gestaltung der Infrastruktur und der Fahrzeuge wird der Aspekt der Sicherheit besonders berücksichtigt. Die tatsächliche Sicherheit vor Straftaten und Belästigungen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste ist proaktiv positiv zu beeinflussen. Eine entsprechende Beleuchtung und Einsehbarkeit der Anlagen und Fahrzeuge ist deshalb zu gewährleisten.

Für unterirdische und oberirdische Haltestellen soll geprüft werden, ob diese im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit Videoschutz ausgerüstet werden können.

Am Hauptbahnhof, der einzigen unterirdischen Haltestelle, ist folgende Ausstattung vorzuhalten:

- Notruf-Anlage/ Gegensprechanlage zur RSAG-Leitstelle oder zur S-Bahn-Leitstelle,
- umfassende Beleuchtung ohne „Schattenräume“, sofern nicht die Stadt zuständig ist,
- Notbeleuchtung.

Linienfahrzeuge sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit einem Videoaufzeichnungssystem auszustatten.

Das Fahrpersonal verfügt über eine Ausbildung zur Konfliktbewältigung, um bei gefährlichen Situationen deeskalierend zu wirken (vgl. Kapitel 2.4.7).

Die Verbindung von Fahrzeugen mit der Leitstelle und darüber mit der Polizei ist entsprechend den Betriebszeiten zu gewährleisten. Über ein Notfallmanagement sind die Zuständigkeiten eindeutig geregelt. Unfallhilfswagen und die Genehmigung der Nutzung des Sonderzeichens ermöglichen den sofortigen Einsatz in Notsituationen.

2.4.11 Sauberkeit und Wartung der Infrastruktureinrichtungen

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

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

2.4.11.1 Fahrzeugzustand und -reinigung

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

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

In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, sicherzustellen.

2.4.11.2 Haltestellenreinigung

Die Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet Rostock müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit sind unmittelbar nachzugehen.

Die Bahnhöfe und Haltestellen sowie die Zugänge und Zwischenebenen sind regelmäßig (mindestens jährlich) sowie nach Erfordernis zu reinigen.

Grobe Verunreinigungen sind umgehend zu beseitigen.

Beeinträchtigungen durch Schnee und Eis sind möglichst umgehend zu beheben.

2.4.11.3 Schadensbeseitigung

Umgehend zu beseitigen sind an Bahnhöfen und Haltestellen:

- Schäden, die die Sicherheit gefährden
- Missstände durch fehlende oder beschädigte Kundeninformationsmedien (z. B. Fahrpläne, Tarifinformationen)
- Graffiti

Die Aufzüge (Hauptbahnhof) sind schnellstmöglich instand zu setzen.

2.5 Soziale Verpflichtungen

Das Verkehrsunternehmen muss die Einhaltung der festgelegten Sozialstandards und Arbeitsbedingungen auf Grundlage des Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union gewährleisten.

2.5.1 Tarifbindung

Nach § 9 Abs. 1 des Gesetzes über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Mecklenburg-Vorpommern (VgG M-V, zuletzt geänderte Fassung vom 12.07.2018) zur Sicherung von Tariftreue und Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge dürfen öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des sonstigen öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) nur an Unternehmen vergeben werden, die sich durch Erklärung gegenüber dem Auftraggeber verpflichten, ihre bei der vertragsgegenständlichen Ausführung dieser Leistung Beschäftigten mindestens nach den Vorgaben eines im Bundesgebiet oder einem Teil davon für ihre Branche einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrages in der jeweils geltenden Fassung zu entlohnen, sofern sie nicht bereits aufgrund anderweitiger Regelungen zu einer höheren Entgeltzahlung verpflichtet sind.

Hierfür ist das in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt unter den dort jeweils vorgesehenen Bedingungen zu zahlen und während der Ausführungsfrist sind die Änderungen nachzuvollziehen. Dieses gilt auch beim Einsatz von Subunternehmern.

Für den öffentlichen Personenverkehr auf der Straße sind aktuell der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Mecklenburg-Vorpommern; zwischen KAV und ver.di) und das Tarifvertragswerk Nah-, Regional- und Reiseverkehr (TV-N RR; Manteltarifvertrag und Entgelttarifvertrag; zwischen MVO und GÖD) als alleinige repräsentative Tarifverträge vorgegeben; das in diesen Tarifverträgen vorgesehene Entgelt ist auch dann unter den dort jeweils vorgesehenen Bedingungen zu zahlen, wenn vor der Betriebsaufnahme oder während der Vertragslaufzeit ein oder mehrere andere Tarifverträge in Mecklenburg-Vorpommern für repräsentativ erklärt werden sollten.

2.5.2 Interessenvertretung der Mitarbeiter

Das beauftragte Verkehrsunternehmen hat eine Interessenvertretung für die Mitarbeiter einzurichten. Die Interessenvertretung kann in Form eines Betriebsrates oder einer anderen Interessenvertretung auftreten. Damit die Mitglieder der Funktion gerecht werden können, müssen sie in regelmäßigen Zeitabständen und bei akutem Bedarf für diese Funktion zeitweise freigestellt werden. Sofern es sich bei der Interessenvertretung nicht um einen Betriebsrat handelt, richtet sich die Mitgliederzahl der Interessenvertretung dennoch nach § 9 BetrVG.

2.6 Umweltstandards

Die Definition von umweltbezogenen Standards im Nahverkehrsplan dient durch die Verbesserung der lokalen Immissionssituation und des Klimaschutzes der Allgemeinheit und entspricht den Vorgaben der Europäischen Union.

Die Ausrichtung der Unternehmenspolitik an Umweltschutzziele wirkt imagesteigernd auf die Visitenkarte des ÖPNV.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die umweltpolitischen Zielsetzungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock unterstützen. Hierzu ist ein wichtiger Ansatzpunkt die Förderung des ÖPNV und der weiteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes Fuß- und Radverkehr, die Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie Informations- und Beratungsleistungen. Positive Umweltwirkungen gehen insbesondere mit der Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV einher. Unterstützt wird dies durch technische Weiterentwicklungen in der Fahrzeugflotte.

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten einzuhalten.⁸⁶ Zu berücksichtigen sind bei der Neubeschaffung von Bussen die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge.⁸⁷

Weitere Ausführungen siehe Kapitel 6.

2.7 Serviceleistungen

2.7.1 Kontaktmöglichkeiten

Das Verkehrsunternehmen ist für seine Kunden montags bis freitags mindestens in der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr telefonisch erreichbar. Das Verkehrsunternehmen veröffentlicht zudem eine E-Mail- und Postadresse, über die Fahrgäste sich schriftlich an das Unternehmen wenden können.

2.7.2 ÖPNV-Schule für Kita- und Grundschul-Kinder

Das Verkehrsunternehmen bietet für interessierten Kita und Grundschulen im Verkehrsgebiet eine Busschule an. Die Busschule findet auf einem geeigneten Platz in Schulnähe oder auf dem Betriebshof des Verkehrsunternehmens statt.

Zu den Übungsinhalten der ÖPNV-Schule zählen:

- Sicheres Verhalten an der Haltestelle: Haltestellenbeschilderung, Platzbedarf eines Busses, Abstand zur Bordsteinkante, toter Winkel.
- Sicheres Ein- und Aussteigen: Zeitvergleich Einstieg mit/ohne Drängeln, Einklemmschutz an Türen.
- Orientierung im Fahrzeug: Entwerter, Haltestellenanzeige, Halteknopf, Piktogramme, Nothammer.
- Sicheres Verhalten im Fahrzeug: Sitz- und Stehplatz, Vollbremsung.
- Soziales Verhalten im Fahrzeug: Hinweise auf Sauberkeit, Essen und Trinken, rücksichtsvolles Verhalten gegenüber anderen Fahrgästen.
- Sicheres Überqueren der Fahrbahn an der Haltestelle. Die Teilnehmer der Busschule bekommen Informationsmaterial und idealerweise persönliche Fahrpläne ausgehändigt.

⁸⁶ Umweltbezogene Fahrzeugstandards unterliegen dynamischen Entwicklungsprozessen, so dass eine Verbesserung der ökologischen Standards innerhalb der Fahrzeugflotte ebenfalls sukzessive erfolgt. Konkretere Bestimmungen sind Gegenstand der Vorbereitungen zur Vergabe der Verkehrsleistungen.

⁸⁷ Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften vom 09.06.2021

2.7.3 Bustraining

Das Verkehrsunternehmen bietet ein kostenloses und kundenspezifisches Bustraining an (z. B. Rollatortraining). Dabei werden theoretische und praktische Elemente zur Nutzung des ÖPNV vermittelt. Auf die Bedürfnisse von Kindergartenkindern, Senioren und Menschen mit Behinderungen wird dabei konkret eingegangen.

2.8 Qualitätsmanagement

Hohe Qualitätsstandards im ÖPNV sind ein wesentlicher Bestandteil der Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Verständnis des Personenbeförderungsgesetzes. Das Zusammenspiel von Fahrplanangebot und Angebotsqualität beeinflusst die Wahrnehmung des ÖPNV auf die Fahrgäste.

Wie die meisten Produkte, so lebt auch der ÖPNV nicht allein von seinem unmittelbaren Nutzwert. Die Nutzung des ÖPNV durch wahlfreie Fahrgäste, also solche, die auch den Pkw für ihre Fahrt nutzen könnten, entscheidet sich auch danach, ob und wie der Fahrgast von der für ihn relevanten Leistung erfährt und ob diese ihm so präsentiert wird, dass er sie als statusadäquate Fahrtalternative für sich anerkennt.

Daher sind vom Aufgabenträger Qualitätsstandards zu definieren und vertraglich umzusetzen. Die Ausprägung des Qualitätsmanagements ist zukünftig verstärkt an der Zielsetzung „Verkehrswende“ auszurichten. Diese Vision erfordert auch einen höheren Anspruch in der Qualitätssteuerung im Zusammenspiel zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

2.8.1 Kundenzufriedenheit – Indikator der Qualitätserfüllung

Die Qualität im ÖPNV erfährt in der Regel sowohl eine objektive als auch eine subjektive Bewertung. Neben den objektiv messbaren Kriterien (z. B. Messung der Pünktlichkeit, Kriterien für Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen), über die eine Aussage darüber getroffen werden kann, ob der Qualitätsstandard gut oder schlecht erfüllt wird, gibt es auch die Wahrnehmung durch die Fahrgäste, ob ihrer Meinung nach der Qualitätsstandard gut ist. Dies kann individuell sehr unterschiedlich sein: 3 Minuten Verspätung können für die einen sehr viel und für andere sehr wenig sein. Auch bei anderen Qualitätskriterien, z. B. Sicherheit und Sauberkeit, können die individuellen Beurteilungen sehr unterschiedlich ausfallen. Dennoch sind sie für die Weiterentwicklung von Qualitätsstandards von großer Bedeutung, da die Bewertung von den unmittelbaren Kunden erfolgt, die die Dienstleistung ÖPNV weiterhin nutzen möchten.

Kundenzufriedenheitsmessungen stellen neben den Messungen einen wichtigen Indikator zur Erfüllung der Qualitätsstandards dar und sollten entsprechend in die Qualitätsbeurteilung einbezogen werden (siehe Kapitel 2.8.3).

2.8.2 Qualitätsfestlegung / -kriterien

Im „Handbuch Qualitätscontrolling“ der RSAG werden folgende Qualitätskriterien benannt und beschrieben⁸⁸.

- Pünktlichkeit und Fahrtenausfälle
- Anschlusssicherung
- Besetzungsgrad
- Beschwerdemanagement
- Sauberkeit, Schadensfreiheit und Fahrgastinformation sowie
- Gestaltung und Ausrüstung von Fahrzeugen.

Seite | 141

Mit den hier aufgeführten Qualitätskriterien werden vorrangig betriebliche Aspekte der Angebotsbereitstellung berücksichtigt bzw. ausführlich im Handbuch beschrieben. Kriterien, die für die Kunden von hoher Relevanz sind (z. B. Fahrgastinformation, Vertrieb, Sicherheit, (persönlicher) Kundenservice) werden z. T. nicht überprüft oder im Handbuch im Hinblick auf z. B. Fahrgastinformation unzureichend beschrieben.

Bevor die Auswahl der zukünftig anzuwendenden Qualitätskriterien und die Definition der Qualitätsstandards erfolgt, ist beim Aufgabenträger eine Einigkeit über die Frage herzustellen, welche Qualitätsmerkmale im hiesigen ÖPNV besonders wichtig sind und wie wichtig die konsequente Einhaltung der dann zu definierenden Standards ist.

Vor dem Hintergrund, dass der ÖPNV in Rostock an Fahrgästen gewinnen soll und muss (insbesondere sog. „Wahlfrei“), um das definierte Modal Split-Ziel zu erreichen, ist es von hoher Relevanz, auch weiterhin ein qualitativ hochwertiges Angebot verlässlich anbieten zu können. Dies beinhaltet neben einem attraktiven und barrierefreien Fahrplanangebot auch eine qualitativ hochwertige Kundenorientierung. Die Kunden sollen sich z. B. jederzeit (auch im Störfall) gut informiert fühlen, bei Bedarf kompetente und hilfsbereite Ansprechpartner vorfinden, sich in den Fahrzeugen des ÖPNV sowie im Haltestellenumfeld sicher fühlen und sich gerne in den ansprechend gestalteten und vor allem saubereren Fahrzeugen des ÖPNV aufhalten.

Für die Weiterentwicklung der Qualitätskriterien in Rostock wird daher insbesondere empfohlen, zusätzlich zu den heutigen, eher betrieblich orientierten Aspekten weitere Kriterien aufzunehmen, die für die Kunden von hoher Relevanz sind und/oder von Kunden bislang nicht gut bewertet wurden.

⁸⁸ Dieses Handbuch ist Bestandteil des aktuellen ÖDA an die RSAG (siehe dort § 3 „Anreizsystem zur Qualitätssicherung“)

Neben den o. g. Qualitätskriterien könnten dies sein:

- Gestaltung und Ausrüstung von Haltestellen,
- Ausweitung Gestaltung und Ausrüstung von Fahrzeugen (unter Berücksichtigung neuer Kundenansprüche, z. B. WLAN, USB-Anschluss...),
- Ausweitung Fahrgastinformation (allg. Standards; in/an Fahrzeugen, an Haltestellen, in Störungsfällen),
- Sicherheit,
- Sauberkeit (u. a. auch Kundenwahrnehmung der Sauberkeit).

An dieser Stelle kann nicht auf alle Qualitätskriterien im Detail eingegangen werden, sie werden jedoch kurz erläutert.

Gestaltung und Ausrüstung von Haltestellen

Haltestellen stellen den wichtigen ersten Zugang zum ÖPNV dar. Sie sollten daher gut erreichbar und so gestaltet sein, dass der Aufenthalt als angenehm und sicher empfunden wird. Daher wird, in Differenzierung der Zuständigkeit für die Infrastruktur (s. u.), empfohlen, Qualitätsstandards mindestens zu den Aspekten Aufenthalt und Service (u. a. Sitzmöglichkeiten, Wetterschutz), Information und Vertrieb (z. B. DFI-Anzeige, Fahrscheinverkauf), Sicherheit (z. B. Beleuchtung, Videoüberwachung), Zyklen in Bezug auf Reinigung und Fristen für Schadensbeseitigung, Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln (z. B. Taxihalteplatz, Bike+Ride) zu definieren und diese ggf. je nach Standort / Kategorie der Haltestellen abzuschichten.⁸⁹ Ggf. kann es zudem sinnvoll sein, auch zur Zuwegung zu den Haltestellen (für Rad- und Fußverkehr, für Mobilitätseingeschränkte) Qualitätsstandards zu definieren.

Bei diesem Qualitätskriterium ist insbesondere zu beachten, dass für die Qualitätssicherung in der Regel nicht nur das Verkehrsunternehmen oder nicht nur der Aufgabenträger zuständig ist, sondern die Zuständigkeiten aufgeteilt sind. So ist in Rostock die RSAG für die Straßenbahn-Haltestellen, die Stadt (bzw. ein Werbeträger) überwiegend für die Bus-Haltestellen zuständig. Umso wichtiger ist es hier, auf einheitliche Standards zu achten und die Zuständigkeiten klar zu definieren.

Ausweitung Gestaltung und Ausrüstung von Fahrzeugen

An dieser Stelle soll nur darauf hingewiesen werden, dass über die bestehenden Qualitätsstandards bzgl. der Fahrzeuge weitere Standards definiert werden können, die für die Kunden die Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen erhöhen könnten. Zu bedenken ist hierbei, dass das Qualitätshandbuch der RSAG aus dem Jahr 2011 stammt, in dem z. B. WLAN in Fahrzeugen bundesweit nur an wenigen Orten thematisiert wurde.

⁸⁹ Das Thema Barrierefreiheit wird in diesem Teilkapitel nicht explizit behandelt, ist aber zwingend mitzudenken.

Kostenfreies WLAN in Fahrzeugen, USB-Stromanschlüsse sowie ggf. Steckdosen zum Laden von Handys, Tablets und Notebooks sind heute vielerorts Standard und wird insbesondere von den Fahrgästen geschätzt, die länger in Fahrzeugen verweilen. Des Weiteren könnten Standards bzgl. des Innenraums der Fahrzeuge, die die Aufenthaltsqualität der Fahrgäste unmittelbar beeinflussen, überprüft und ggf. für neu zu beschaffende Fahrzeuge auf einen neuen Stand gebracht werden.

Fahrgastinformation

Das Qualitätskriterium Fahrgastinformation ist für viele (potenzielle) Fahrgäste ein wichtiges Entscheidungskriterium, ob der ÖPNV überhaupt für sie nutzbar ist. Dies gilt insbesondere für Seltennutzende und Gäste der Stadt, aber auch für die kritische Gruppe der sog. Wahlfreien. Informationen müssen zeitnah und zuverlässig verfügbar sein, um u. a. auf Störungen, Verspätungen etc. schnell und angemessen reagieren zu können. Dahingegen sorgen mangelhafte oder fehlende Informationen, insbesondere bei Störungen oder Verspätungen, häufig für Frust und damit zur Abwendung von wahlfreien Kunden.

Die Fahrgastinformation umfasst grundsätzlich Informationen vor der Fahrt, Informationen während der Fahrt (inklusive Umstiege) sowie Informationen im Störfall. Der Ausbau und die Steigerung der Zuverlässigkeit und Aktualität der Fahrgastinformation sind aus unserer Sicht von zentraler Bedeutung im Hinblick auf die Kundenbindung sowie die Gewinnung neuer Fahrgäste.

Der Digitalisierung von Informationen kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Diesbezüglich ist für die nächsten Jahre mit Weiterentwicklungen zu rechnen, so dass eine entsprechende Anpassungsmöglichkeit vorgesehen werden sollte. Das betrifft vor allem eine weiter verbesserte Echtzeit-Information, die Wegfindung und Navigation im ÖPNV-System einschließlich intermodaler Angebote sowie Anschlusssicherungen. „Klassische“ Informationen in gedruckter Form sind weiterhin erforderlich und gegenüber der digitalen Informationswelt nicht zu vernachlässigen.⁹⁰

Qualitätsstandards könnten z. B. in Bezug auf Informationsmedien bzw. -ausstattung, Aktualität, Echtzeit, Konsistenz (bzgl. der verschiedenen Medien), Verfügbarkeit, Verständlichkeit und Mehrsprachigkeit definiert werden. Besonderes Augenmerk sollte auf die Informationen im Störfall gelegt werden.

Sicherheit

Das persönliche Sicherheitsempfinden ist für Wahlfreie ein wichtiges Kriterium, den ÖPNV zu nutzen oder nicht zu nutzen. Dies gilt insbesondere für Selten- und Gelegenheitsnutzer. Gleichzeitig wird dieses Qualitätskriterium in vielen QMS eher am Rande behandelt. Grund dafür könnte die Zuständigkeitsverteilung bzgl. dieses Kriteriums sein. Für die Sicherheit in Fahrzeugen sind in der Regel die Verkehrsunternehmen zuständig, für das Haltestellenumfeld teilen sich Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die Zuständigkeiten auf.

⁹⁰ Auch Fahrgastinformationen müssen barrierefrei zugänglich sein. Darauf wird an anderer Stelle im NVP eingegangen.

Trotz vielerorts verbesserter objektiver Sicherheit (d. h. die tatsächliche Gefährdung, ausgewiesen in den Kriminalitätskennziffern) besteht weiterhin Handlungsbedarf bei der subjektiven Sicherheit, also das von den Kunden persönlich wahrgenommene Sicherheitsgefühl.

Die Kunden sollten spüren, dass das Thema Sicherheit ernst genommen und angegangen wird sowie entsprechend regelmäßig dazu befragt werden. Dann können gezielt Maßnahmen ergriffen werden, die das Sicherheitsgefühl verstärken. Dies kann z. B. vermehrter Einsatz von Personal leisten, Videoüberwachung (nicht nur im Fahrzeug, auch an Haltestellen) und generell eine Verbesserung des Images des ÖPNV. Zu diesen und anderen Aspekten sollten messbare Qualitätsstandards definiert und überprüft werden, z. B. Fristen zur Wiederherstellung ausgefallener Videoüberwachungssysteme und Beleuchtungssysteme, Personaleinsatz zu Abend- und Nachtstunden, Schulungszyklen für Mitarbeitende etc.

Grundsätzlich wird empfohlen, gemeinsam mit den relevanten Akteuren ein Sicherheitskonzept zu entwerfen und die hier dokumentierten erforderlichen Maßnahmen umzusetzen.

Weiterentwicklung Qualitätskriterien und -standards

Die Qualitätskriterien und -standards sind regelmäßig im Hinblick auf ihre Relevanz und Wirksamkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen. Aufgrund der hohen Dynamik insbesondere im Bereich der Digitalisierung, aber auch im Bereich „Kundenbedürfnisse“ ist bei möglichen Anpassungen / Ergänzungen der jeweilige „Stand der Technik“ bzw. „Stand der Erkenntnis“ zu berücksichtigen und nach eingehender Prüfung und Abwägung im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und Finanzierung nachzupflegen.

So werden sich absehbar die Informationssysteme weiterentwickeln, aber auch neue Erkenntnisse über das Wohlbefinden von Fahrgästen in öffentlichen Fahrzeugen und Räumen (u. a. Fahrzeug-Innenraum, Haltestellen, Beleuchtung) sowie Entwicklungen im Bereich der Sauberkeit (neue (hygienischere) Stoffe für Sitzbezüge, Haltestangen aus hygienischem Material) sollten stärker in Betracht gezogen werden).

Die Weiterentwicklung von Qualitätskriterien und -standards sollte regelmäßig bei den Qualitätsgesprächen (siehe Kapitel 2.8.4) thematisiert werden.

2.8.3 Qualitätskontrolle und -messung

Ein QMS enthält Qualitätskriterien (Indikatoren), für die ein Qualitätsstandard definiert und ein Zielwert (möglichst als Messwert) festgelegt wurde. Für ein funktionierendes QMS müssen diese Standards bzw. die Erreichung des Zielwertes regelmäßig überprüft werden. Daher müssen die Standards und Zielwerte so formuliert sein, dass diese messbar und damit auch steuerbar sind.

„Regelmäßig“ bedeutet, dass es einen wiederkehrenden Zyklus der Überprüfung braucht. Der Zyklus kann sich je nach Qualitätskriterium unterscheiden, je nachdem wie „wichtig“ das Kriterium in Bezug auf die Aufrechterhaltung des Betriebs und in Bezug auf den „Schaden“ in der Kundenwahrnehmung ist, kann der Zyklus enger oder weniger eng gesteckt sein. Wichtig ist, dass hierbei auch jeweils eine messbare Frist für das Gegensteuern gesetzt wird, also dass der Schaden nicht nur möglichst schnell erkannt, sondern auch möglichst schnell behoben wird. Je länger ein solcher Überprüfungszyklus ist, desto länger ist auch der Zeitraum, in dem die Schlecht- und Nichtleistung nicht erkannt werden kann.

Gemäß Empfehlungen der DIN EN 13816:2002 bestehen Qualitätsmessungen aus direkten Messungen (DPM), u. a. zur Pünktlichkeit (Daten aus den Betriebsleitsystemen o. ä.) und aus objektiven Messmethoden, die z. B. durch Qualitätstester in regelmäßigen Abständen stichprobenhaft durchgeführt werden (Mystery Shopping (MSS)).

Ergänzt werden diese Messungen um die Auswertungen subjektiver Indikatoren aus Kundenzufriedenheitsbefragungen (CSS) und Kundenhinweisen. Die Kundenzufriedenheitsbefragungen (CSS) bilden die Wahrnehmung der Dienstleistungsqualität durch die Kunden (Fahrgäste) ab. Durch die Methodik der Befragung und einer entsprechenden Stichprobengröße sind die Ergebnisse repräsentativ für die Zufriedenheit aller Fahrgäste mit den jeweiligen Qualitätsmerkmalen und der Gesamtzufriedenheit der Dienstleistungsqualität.

Bei der RSAG werden die drei genannten Messverfahren genutzt. Im Qualitätshandbuch wird für (fast) jedes Qualitätskriterium beschrieben bzw. aus dem NVP MM/R zitiert, warum dieses Kriterium von Relevanz ist und welche Zielwerte gelten. Im Anschluss daran werden die Messverfahren beschrieben.

An dieser Stelle kann keine detaillierte Analyse der Messverfahren erfolgen, sondern nur Hinweise zum Messverfahren "Pünktlichkeit" und zu Kundenzufriedenheitsmessungen sowie zu Servicegarantien gegeben werden.

Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit ist ein zentrales Qualitätskriterium für den ÖPNV, über die bei der RSAG auch die Zuverlässigkeit des Nahverkehrsangebotes definiert und gemessen wird. Aktuell sind folgende Pünktlichkeitsquoten zu gewährleisten:

- maximal 1 % aller Fahrten pro Jahr darf ersatzlos ausfallen,
- es sind 95 % aller Fahrten⁹¹ bei Straßenbahn⁹² und Bus pünktlich zu erbringen,
- Verfrühungen sind grundsätzlich auszuschließen,
- als Verspätung gilt: Straßenbahn ≥ 3 min und Bus ≥ 5 min.

⁹¹ Bezugsgröße für die Berechnung sind alle Fahrten einer Linie.

⁹² Bei der Straßenbahn gilt zusätzlich eine 0,5 %-Pauschale für unverschuldete Verspätungen. Es wird für jede Linie die am stärksten belastete Referenzhaltestelle für die Bewertung herangezogen.

Die Pünktlichkeitsbewertung basiert aktuell auf den Abfahrten an festgelegten Referenzhaltestellen für Straßenbahn und Bus entsprechend Nahverkehrsplan. Die Erfassung der Pünktlichkeitsdaten erfolgt rechnergestützt⁹³. Bezugsgröße für die Berechnung der Pünktlichkeit sind alle Fahrten einer Linie.⁹⁴

Die Vorgaben zur Pünktlichkeit sind Grundlage für die Malus-Berechnung bei der RSAG.

Die Folge dieser Regelung ist, dass im Fahrplan an den Referenzhaltestellen Pufferzeiten eingebaut sind. In der Spitzenzeit werden diese Pufferzeiten infolge von Verspätungen aufgezehrt, in der Normalsituation stehen die Fahrzeuge (für den Fahrgast mitunter unverständlich) die Pufferzeit ab. Zu beobachten ist dies insbesondere an den Haltestellen „Doberaner Platz“ und „Hauptbahnhof“.

Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung in Bezug auf die heutige Pünktlichkeitsmessung (nicht vollständig) wären denkbar:

- Beibehaltung der linienweisen Erhebung und Pünktlichkeitsstatistik im Qualitätsbericht. Auf dieser Grundlage sollte der Fokus verstärkt auf die Identifikation von Schwachstellen und Handlungsbedarfen auf einzelnen Linien sowie zur Maßnahmenentwicklung und Mängelbeseitigung gelegt werden, auch im Austausch der Vertragspartner (siehe Pkt. Qualitätsgespräch). Zu diesem Zweck sollten auch alle Pünktlichkeitsdaten einer Linie im Linienverlauf herangezogen werden können.
- Vorgaben zur Ursachenanalyse und Nachbesserung bei Unterschreitung von Mindestwerten für die differenzierte Pünktlichkeit auf einzelnen Linien.
- Prüfung einer möglichen Änderung der Auswertungsmethode auf der Grundlage aktueller Pünktlichkeitsdaten: Erörterung der Vor- und Nachteile sowie der Historie bzgl. der Bewertung von Referenzhaltestellen; statt Bewertung von Referenzhaltestellen Auswertung der Pünktlichkeit an allen Haltestellen einer Fahrt mit Wertung der größten Verspätung im Linienverlauf.
- Bei Anpassung des Bewertungsmaßstabs ist eine Zielwert-Anpassung ggf. erforderlich – z. B. basierend auf dem Durchschnittswert der letzten drei Jahre (Datenbasis sollte bei der RSAG vorhanden sein).⁹⁵
- Änderung bei der Art der Verknüpfung von Vorgaben und Auswertung der Pünktlichkeit und der finanziellen Steuerung (siehe Pkt. Malussystem).

⁹³ Die Auswertung der Verspätungen erfolgt über die Software Trapeze BI. Hierzu wird das Statistikmodul ISAS2 genutzt, welches auf die Datenaufzeichnung des RBL aufsetzt. Alle Systemkomponenten wie das Einzelfahrzeug, die Datenaufzeichnung der Leitstelle (RBL) und das Statistikmodul ISAS liegen in der Hoheit der RSAG.

⁹⁴ An den Referenz-Haltestellen werden die Anzahl der gültigen ISAS-Fahrten (Anzahl erfasste Halte) sowie die Anzahl der Halte mit Verfrühung bzw. mit Verspätung erfasst.

⁹⁵ Empfohlen wird, dass vom Verkehrsunternehmen eine linienbezogene Vergleichsauswertung („Bewertung Referenzhaltestellen“ vs. „Bewertung an allen Haltestellen“) erstellt wird, in der beide Modelle für die Entscheidungsfindung gegenüber gestellt werden.

Kundenzufriedenheitsbefragung

Kundenzufriedenheitsbefragungen dienen dazu, die angebotene Qualität im ÖPNV durch die Kunden in ihrer Wahrnehmung bewerten zu lassen. Dadurch können Schwachstellen identifiziert und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Qualität zu verbessern. Des Weiteren kann durch sie die durch Qualitätstester gemessene Qualität verifiziert werden.

Seite | 147

Werden Kundenzufriedenheitsbefragungen jährlich durchgeführt, kann die zeitliche Entwicklung betrachtet und bewertet werden. Ausschläge nach oben oder unten lassen sich dann durch Besonderheiten im Jahresverlauf (z. B. große Baustellen oder Umbaumaßnahmen, neue Tarife o. ä.) erklären.

Eine Mitwirkung am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer von Kantar TNS hätte zudem den Vorteil, dass eine bewährte Marktforschungsmethode angewendet würde und bundesweiter Branchenvergleich möglich wäre.

Einige Kommunen nutzen die Ergebnisse aus Kundenzufriedenheitsbefragungen recht offensiv, indem die Ergebnisse als Steuerungsinstrument genutzt werden und/oder diese auch veröffentlicht werden (z. B. Zürich, Hamburg). Aufgrund der z. T. komplexen Aussagekraft⁹⁶ von Kundenzufriedenheitsbefragungen sollte gut überlegt werden, in welcher Form die Ergebnisse als Steuerungsinstrument genutzt werden (s. u.).

Aus unserer Sicht sollten Kundenzufriedenheitsmessungen in Rostock stärkeres Gewicht erhalten. Sie sollte Bestandteil des QMS werden und zumindest als ergänzende und steuernde Information hinzugezogen werden.

Servicegarantien / Fahrgastrechte

Servicegarantien oder Fahrgastrechte sind vielerorts ein sinnvolles Instrument zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in der Wahrnehmung der Kunden. Sie weisen einen hohen Nutzen bei relativ geringen Kosten auf. Fahrgäste und Verkehrsunternehmen stehen sich dabei als gleichberechtigte Vertragspartner gegenüber.

In Rostock gelten Servicegarantien für die Bereiche Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sauberkeit. Die Kunden erhalten bei Mängeln finanzielle Erstattungen oder Taxifahrten. Das „Garantieversprechen“ wirkt bei den Unternehmen gleichzeitig als Anreiz zur Qualitätssicherung und Angebotsverbesserung. Bzgl. der Messung der Fahrgastrechte gilt es, die Sichtbarkeit der Servicegarantien für die Fahrgäste sowie die Quote der Inanspruchnahme sowie Fristen für Rückerstattungen zu messen. Zudem ist darzustellen, an welchen Orten und zu welchen Zeiten die Inanspruchnahme gehäuft auftrat.

⁹⁶ Die komplexe Aussagekraft ergibt sich aus der Methodik der Befragung. Diese sollte Erhebungsstandards genügen und z. B. soziale Erwünschtheit ausschließen. Eine Änderung in der Methodik kann die Aussage verzerren.

2.8.4 Qualitätssicherung/ -steuerung

Die Qualitätssicherung bzw. -steuerung basiert in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bisher auf einem Malus-System. Werden definierte Zielwerte nicht erreicht, z. B. beim Qualitätskriterium Pünktlichkeit, hat die RSAG einen Malus zu entrichten.

Seite | 148

Aus unserer Sicht ist zu prüfen, inwieweit das Malus-System zu den gewünschten Anreizeffekten führt. Wir empfehlen, neben möglichen Anpassungen des Malus-Systems weitere - nicht-finanzielle - Steuerungsinstrumente für das QMS der RSAG zu prüfen. Einige davon werden in diesem Abschnitt kurz vorgestellt.

Bei der Weiterentwicklung des Steuerungssystems sollten die (potenziellen) Fahrgäste auch hier nicht außer Acht gelassen werden. Bei der derzeit praktizierten Qualitätssteuerung spielt der Kunde bisher nicht die zentrale Rolle. Für die Wahrnehmung eines attraktiven und qualitativ hochwertigen ÖPNV ist es wichtig, dass die Fahrgäste mitbekommen, dass die Qualität des ÖPNV ein wichtiges Anliegen der Stadt ist und diese auch stetig überprüft und verbessert wird. Daher könnte ein Grundsatz für das QMS in Rostock lauten, transparent mit den Qualitätsstandards und deren Entwicklungen zu verfahren. Dazu kann z. B. die Veröffentlichung von Qualitätsberichten und/oder von wesentlichen Kennzahlen beitragen.

Der Austausch zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für das Thema „Qualität im ÖPNV“ sollte sich zudem nicht ausschließlich auf die Qualitätserfüllung beschränken. Von hoher Relevanz ist aus unserer Sicht auch das Thema Qualitätssicherung als Ganzes (Betrachtung im Gesamtzusammenhang des Verkehrsangebots), die Betrachtung von Problemschwerpunkten sowie der Blick auf mögliche Anpassungen auf Grund von Entwicklungen beim „Stand der Technik“, die auch für die Weiterentwicklung des QMS von Bedeutung sein könnten (s. Pkt. 4.5). Insofern kann es sein, dass sich auch die Gesprächskultur und der Austausch zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verändern wird, da es auch darum gehen wird, gemeinsam Lösungen zu finden und Maßnahmen zu entwickeln. Der alleinige Fokus auf Malus-Zahlungen oder (andernorts) häufig zu beobachtende Schuldfragen sind für eine solche Gesprächskultur zumeist nicht förderlich.

Im Folgenden wird zunächst das finanzielle Anreizsystem, welches in Form eines Malus-Systems bereits besteht, betrachtet und bewertet. Im Anschluss daran werden nicht-finanzielle Anreizmöglichkeiten kurz vorgestellt.

Bewertung RSAG-Malus-System

Mit Blick auf das heutige Malus-System empfehlen wir eine Weiterentwicklung der bestehenden Regelungen, wenn es weiterhin als finanzielles Steuerungsinstrument eingesetzt werden soll. Folgende Möglichkeiten (nicht vollständig) sind hier denkbar:

Seite | 149

1. Linienweise Pünktlichkeit: die heutigen Qualitätsvorgaben zur Pünktlichkeit führen dazu, dass eine Linie mit weniger als 95 % Pünktlichkeit Maluszahlungen verursacht, auch wenn in Bezug auf die Gesamtzahl aller Fahrten⁹⁷ im Gesamtnetz 95 % Pünktlichkeit erreicht werden.

- Vorschlag 1: 95 % Pünktlichkeit im Durchschnitt aller Linien und keine Einzellinie unter 90 %.
- Vorschlag 2: Statt linienweise Malus für Verspätungen Kopplung an Pünktlichkeitswert je Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn) im Gesamtnetz.

In diesem Zusammenhang wären eine Prüfung und ggf. Anpassung des Zielwertes Pünktlichkeit erforderlich. Im Fall einer Umstellung, diese koppeln an:

2. Nachbesserungspflicht bei Leistungsmängeln auf einzelnen Linien / Linienschwerpunkten (konkret: Vorgabe von Mindestwerten für die linienbezogene Pünktlichkeit, Ursachenanalyse und Vorgabe zur Mängelbeseitigung bzw. Maßnahmenplan bei von der RSAG verschuldenden Ursachen).

3. Überprüfung der Vorgabe zur Verschuldensabhängigkeit in Bezug auf Maluszahlungen für Pünktlichkeit. Hinweis: Für die Kunden ist es unerheblich, warum eine Fahrt verspätet ist.

4. Einbeziehung von Verfrühungen.

5. Dynamische Ausgestaltung des Malus denkbar, z. B. Minderung Malusbetrag bei Verbesserung gegenüber vorherigen Werten. Vorteil: Anreiz zur Qualitätsverbesserung trotz bestehender Maluszahlung.

6. Gestaffeltes/ stufenweises Vorgehen mit „Reaktionsstufen“ anhand definierter Monatswerte.

Beispiel:

- Pünktlichkeit einer Linie unter 97 % (im Sinne „Vorwarnsystem“)
⇒ interne Prüfung der Ursachen bei RSAG, Meldung an Stadt
- Pünktlichkeit einer Linie unter 95 % bis 90 %
⇒ Abstimmung über Ursachen und Maßnahmen RSAG – Stadt
- Pünktlichkeit einer Linie unter 90 %
⇒ Maluszahlung kommt zur Anwendung (da vorherige Stufen nicht zur Verbesserung der Situation gegriffen haben)

⁹⁷ Vorgabe laut NVP

Bonus-(Malus) System

Falls ein finanzielles Steuerungsinstrument beibehalten werden soll, sollte ein Bonus-System ggf. wirksamere Anreize bieten als ein „nur“ Malus-System, da "Bonus" grundsätzlich positiver konnotiert ist als "Malus" und ein Bonus in der Öffentlichkeit besser darstellbar ist (weil Erfolge verkündet werden). Folgende Möglichkeiten (sicher nicht vollständig) bestehen, einen Bonus auszuzahlen:

1. Quantitativer Bonus, basierend auf Zahlen, die eine Verbesserung im System zeigen, z. B. Erhöhung der Nutzerzahlen um $> x \%$ im Vergleich zum Vorjahr; Verbesserung der Pünktlichkeit um x Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr.
2. Qualitativer Bonus, basierend auf zu definierenden Maßstäben, z. B. Kooperationsbereitschaft des Verkehrsunternehmens, Engagement beim Umgang mit Problemschwerpunkten, Pünktlichkeit und Qualität des Qualitätsberichts o. ä.

Der Bonus sollte, nach einvernehmlicher Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, kundenorientiert für die Verbesserung

- des Bedienungsangebotes (z. B. Pilotprojekte),
- der Infrastruktur und der Fahrzeuge,
- der Serviceleistungen,
- des Vertriebes,
- und der Fahrgastinformation

verwendet werden.

Mit dem Bonus sollen insbesondere auch Innovationen im ÖPNV realisiert werden. Ein begrenzter Teil des jährlichen Bonus könnte für Maßnahmen zur Gesundheitsförderung im Unternehmen verwendet werden.

Nicht-finanzielle Steuerungsinstrumente

Nicht-finanzielle Steuerungsinstrumente basieren zum einen auf erhöhter Transparenz, zum anderen stärker als ein Bonus-Malus-System auf der (persönlichen) Kooperation zwischen den Vertragspartnern.

Beispiele für nicht-finanzielle Steuerungsinstrumente (nicht vollständig):

- Veröffentlichung von Qualitätsberichten (oder einzelnen Kennzahlen),
- jährlicher Qualitätsbericht im zuständigen Fachausschuss,
- persönliche Quartalsgespräche zum Thema Qualität,
- jährliches „Zielgespräch“ zum Thema Qualität,
- Maßnahmenmanagement und „Aufgreifermessen“ des Aufgabenträgers als eskalierendes Abstimmungs- und Maßnahmeninstrument bei Mängeln.

Veröffentlichung von Qualitätsberichten

Die Veröffentlichung von Qualitätsberichten und/oder einiger wichtiger Kennzahlen stellt einen Anreiz für das Verkehrsunternehmen dar, ein hohes Qualitätsniveau zu halten und sich weiter zu verbessern. Es ist zu prüfen, welche Daten veröffentlicht werden sollen/können.

Der Erreichungsgrad von Zielwerten ist darzustellen sowie die Entwicklungen bzgl. der einzelnen Qualitätskriterien. Auch kann in einem Qualitätsbericht Bezug auf Besonderheiten im vergangenen, aber auch im folgenden Jahr genommen werden, z. B. ein Schwerpunktthema für das nächste Jahr benannt werden, auf welches dann im darauffolgenden Bericht eingegangen wird.

Seite | 151

Jährlicher Qualitätsbericht im zuständigen Fachausschuss

Im zuständigen Fachausschuss sollte mindestens einmal jährlich ein Bericht zum Qualitätsstand des ÖPNV in der Stadt erfolgen. Inhaltsschwerpunkte sollten hier mindestens ein zusammenfassender Rückblick sein, der Erreichungsgrad von Zielwerten, Erläuterung von Problemschwerpunkten, Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität sowie Ausblick auf das kommende Jahr bzw. die kommenden Jahre.

Persönliche Quartalsgespräche

Die persönlichen Quartalsgespräche dienen dem regelmäßigen Austausch über und der Steuerung der Qualität im ÖPNV. Folgende Themen können in Quartalsgesprächen behandelt werden:

- Erläuterung aktueller Messdaten und ggf. Qualitätsberichte
- Darlegung aktueller Kundenhinweise und -beschwerden
- Darlegung der Presselandschaft
- Identifizierung von Problemschwerpunkten und unzureichender Qualität, Austausch zu Ursachen von Qualitätsmängeln und möglichen Handlungsbedarfen
- Verabredung von Maßnahmen und Zeitraum, um Qualitätsmängel zu beheben
- Ausblick auf mögliche Herausforderungen o. ä.

Jährliches Zielgespräch

In einem jährlichen Zielgespräch, welches unter Einbeziehung der zuständigen Senatorin/ des zuständigen Senators und des RSAG-Vorstands durchgeführt werden sollte, kann eine Jahresbilanz – auch unter Berücksichtigung der vergangenen Jahre – gezogen werden. Folgende Themen können im jährlichen Zielgespräch behandelt werden:

- Erläuterung der Jahresdaten, auch im Zusammenhang mit den vorausgegangenen Jahren
- Identifizierung von Problemschwerpunkten und unzureichender Qualität sowie Verabredung von Maßnahmen und Zeitraum, um diese zu beheben
- ggf. Revision von Mess- und Steuerungsverfahren sowie von Zielwerten

- Qualitativer Rückblick auf das vergangene Jahr, insbesondere auf das letztjährige Schwerpunkt-Qualitätsthema
- Verabredung eines Schwerpunkt-Qualitätsthemas, in dem deutliche Verbesserungen erzielt und diese auch kommuniziert werden sollen.
- Ggf. Verabredung weiterer öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen.

Maßnahmenmanagement und Aufgreifermessen

Werden die vereinbarten Qualitätsstandards nicht eingehalten, Zielwerte unterschritten oder durch Pressemeldungen das Image des ÖPNV beschädigt, tritt das Maßnahmenmanagement in Kraft. Die dann zu erfolgenden Korrekturmaßnahmen zur Verbesserung der Leistung können abgestuft wie folgt erfolgen:

1. Maßnahmenplan bei Unterschreitung von Zielwerten, aus dem ersichtlich wird, welche Maßnahmen ergriffen werden und bis wann die beschriebenen Maßnahmen jeweils umgesetzt werden. Ziel ist es, im darauffolgenden Jahr die Zielwerte mindestens zu erreichen.
2. Aufgreifermessen: Der Aufgabenträger kann neben den o. g. Gesprächen das Verkehrsunternehmen zu anlassbezogenen Gesprächen einladen. Unter anlassbezogenen Gesprächen wird die lösungsorientierte gemeinsame Bearbeitung von Qualitätsproblemen verstanden, die z. B. im Zusammenhang mit gehäuften Kundenbeschwerden, negativen Pressemeldungen oder Ergebnissen von Kundenbefragungen oder Qualitätstests zu Tage getreten sind. Der Aufgabenträger kann dabei das Verkehrsunternehmen dazu auffordern, zu dem Leistungsmangel in Textform Stellung zu nehmen. Wenn es sich nicht um einen Ausnahmefall oder kurzfristige Unregelmäßigkeiten handelt, kann der Aufgabenträger einen Maßnahmenplan zur Beseitigung des Mangels erbeten. Er kann auch auf eigene Kosten einzelne Qualitätskriterien stichprobenhaft überprüfen (lassen).

Sofern ein Maßnahmenplan zur Beseitigung eines Mangels erstellt wird, vereinbaren Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einen Zeitraum, nach dessen Ablauf das VU die Umsetzung der Maßnahmen nachzuweisen hat. Wird hingegen festgestellt, dass der Aufgabenträger oder eine dritte Partei die Verantwortung für den jeweiligen Qualitätsmangel trägt, bemühen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gleichermaßen eine zielorientierte Problemlösung herbeizuführen.

3 Stärken-Schwächen-Analyse

Im Rahmen der Analyse wird das bestehende ÖPNV-Angebot auf die Einhaltung der für den Nahverkehrsplan relevanten Qualitätsanforderungen untersucht und bewertet. Basis für die Stärken-Schwächen-Analyse sind das Verkehrsangebot und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Fahrplanjahr 2020.

Seite | 153

Zur Beurteilung des ÖPNV werden insbesondere folgende Parameter untersucht:

- ÖPNV-Angebotsqualität
 - Erschließungsqualität:
Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle
 - Bedienungsqualität:
Häufigkeit und Regelmäßigkeit des ÖPNV-Angebotes
 - Verbindungsqualität:
Reisezeit und Umsteigeerfordernisse.

Darüber hinaus werden folgende weitere Qualitätsmerkmale analysiert und bewertet (vgl. Tabelle 34):

- Marktauftritt und Marktposition
- Systemqualität
 - Netzwirksamkeit
 - Netztransparenz und Linienführung
 - Erreichbarkeit und Anbindung
 - Marktgerechte Angebotsdifferenzierung
- Beförderungsqualität und Infrastruktur
 - Fahrzeuge
 - Verknüpfungspunkte
 - Haltestellen
 - Fahrwege
- Barrierefreiheit
 - Fahrzeuge
 - Haltestellen
 - Fahrgastinformation
 - Schulungen
- Kundenservice und Fahrgastinformation
 - Kundenbetreuung
 - Fahrgastinformation
 - Tarifstruktur

- Ticketvertrieb
- Serviceleistungen
- Fahrgastsicherheit
- Sonstiges
 - Umweltaspekte
 - Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.

Die Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität erfolgt differenziert nach Verkehrsgebieten im Stadtgebiet Rostock (vgl. Kapitel 2.3). Es wird ein einheitliches Untersuchungsraaster unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume zur transparenten Bewertung des ÖPNV-Angebotes festgelegt. Betriebswirtschaftliche Aspekte, wie der Aufwand zur Gewährleistung der definierten Beurteilungswerte (beispielsweise von abseits liegenden Ortschaften), bleiben in dieser Bewertung zunächst unberücksichtigt.

Inwieweit die festgestellten Defizite in der Angebotsqualität unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit Verbesserungen im Fahrplanangebot tatsächlich behoben werden können, wird im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft.

3.1 Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität

3.1.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock erfolgt auf Basis der im Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Kapitel 2.3.3). Sie richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort.

Bewertung der Erschließungswirkung

Die räumliche Erschließungswirkung in Rostock ist in weiten Teilen als gut zu bewerten, für viele der zentralen Bereiche sowie größere zusammenhängende Siedlungen ist eine flächige ÖPNV-Erschließung gewährleistet. Der Erschließungsgrad beträgt über das gesamte Stadtgebiet etwa 86 % (Bezug Siedlungsflächen), jedoch mit zum Teil deutlichen räumlichen Unterschieden.

So gibt es insbesondere in den hoch verdichteten Großwohnsiedlungen in Lichtenhagen, Lütten Klein und Evershagen nennenswerte Lücken in der Erschließung. Gleiches gilt für den Stadtbereich Dierkow (vgl. Abbildung 50). Daneben konzentrieren sich kleinere Erschließungslücken weitgehend nur an den Siedlungsrändern und an der Peripherie.

Abbildung 50 gibt einen Überblick über den erreichten Erschließungsgrad innerhalb der einzelnen Verkehrsgebiete.

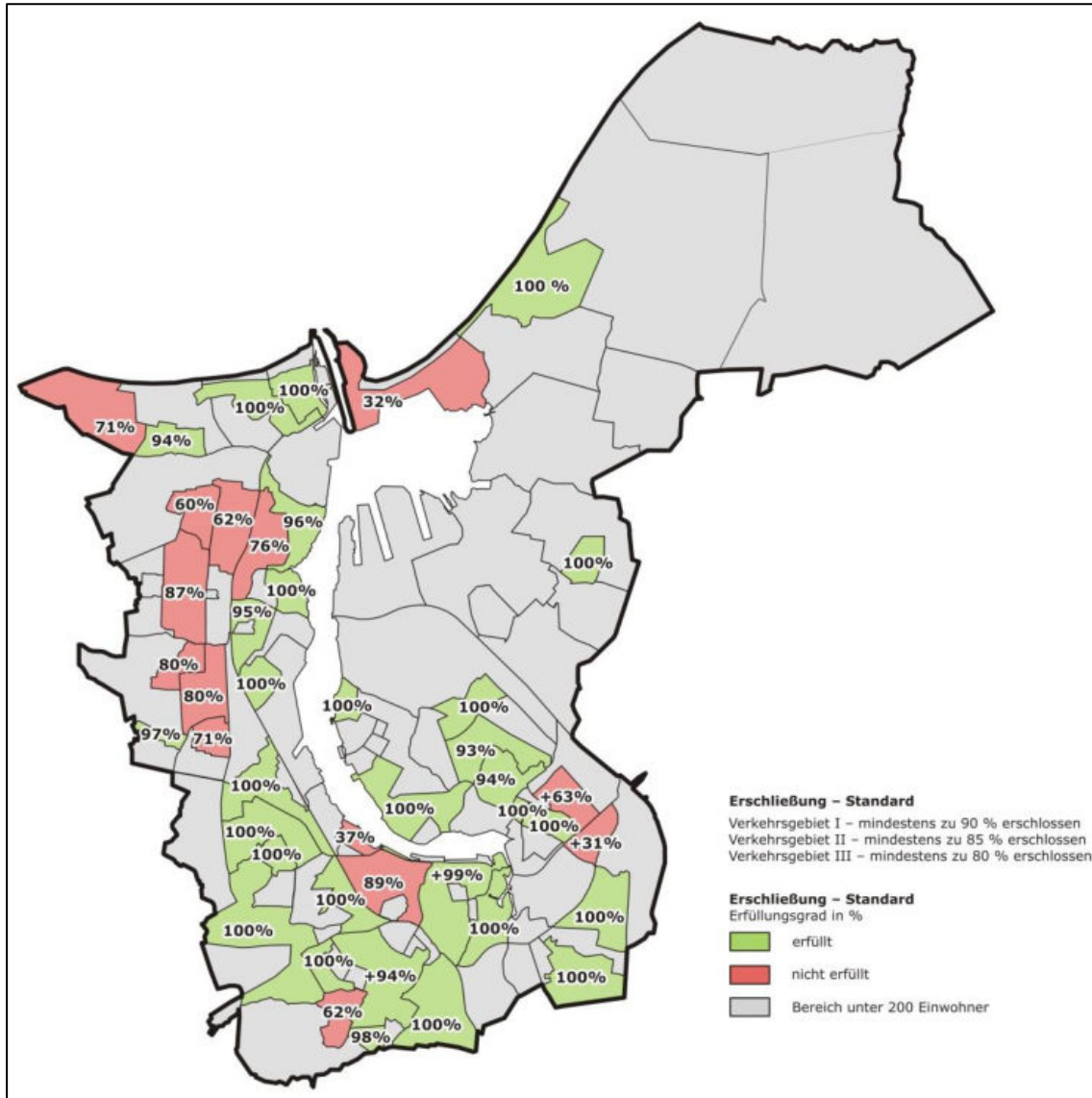


Abbildung 50:
Erschließungsgrad in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Verkehrsgebieten

Defizite in der Erschließung treten punktuell auch im Bereich von Gewerbegebieten auf. Die Potentiale von Gewerbegebieten für den ÖPNV sind abhängig von der Größenordnung bzw. der Struktur.

In Tabelle 28 sind die Teilbereiche mit einer erkennbaren Defizitprägung aufgeführt. Der Handlungsbedarf wurde qualitativ im Zusammenspiel der Kriterien „Betroffenheit/ Einwohnerzahl“, „Fußwegentfernung“, „Attraktivität und Sicherheit des Fußweges“ und „alternatives ÖPNV-Angebot im erweiterten Nahbereich“ sowie „Aufwand zur Defizitbeseitigung“ bewertet.

Im Hinblick auf den konkreten Handlungsbedarf sind in der Summe 22 Teilbereiche als „auffällig“ zu bewerten. Davon besitzen 14 Teilbereiche nur „sehr geringen“ oder „geringen“ Handlungsbedarf. Gebiete mit weniger 200 Einwohnern werden grundsätzlich mit „kein Handlungsbedarf“ eingeschätzt, da in dieser Größenordnung keine ausreichenden Nachfragepotentiale für eine adäquate ÖPNV-Bedienung besteht.

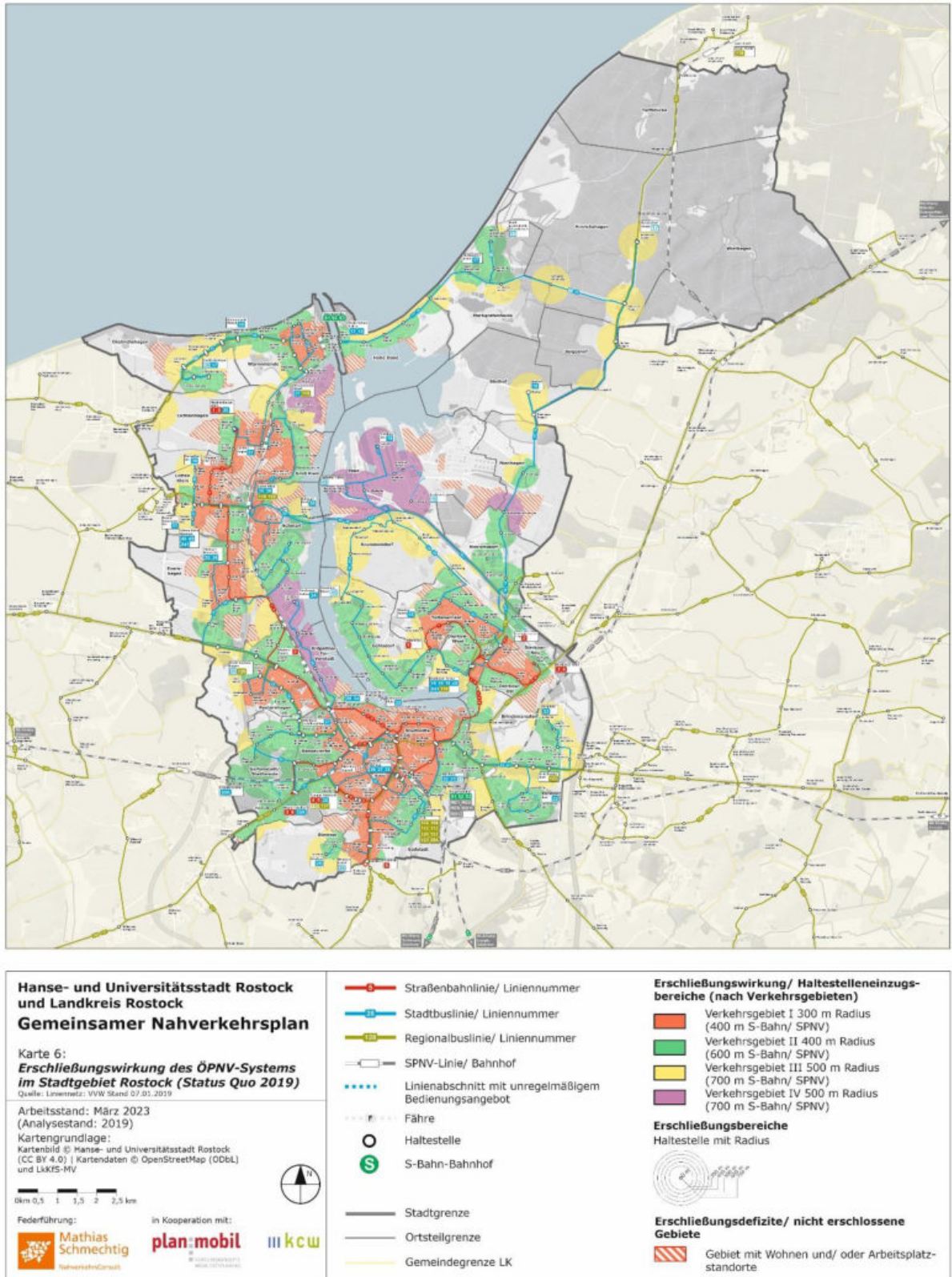


Abbildung 51: Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems im Stadtgebiet Rostock (Status Quo 2019)

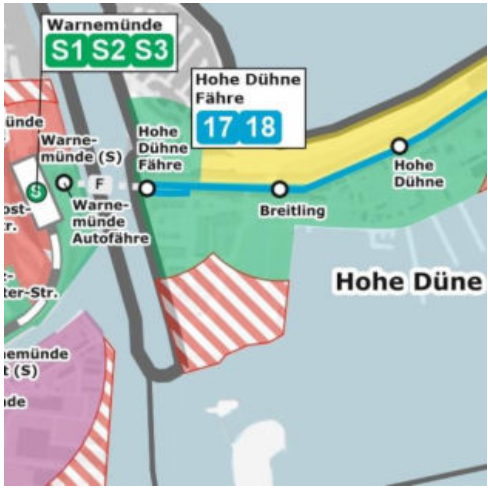

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

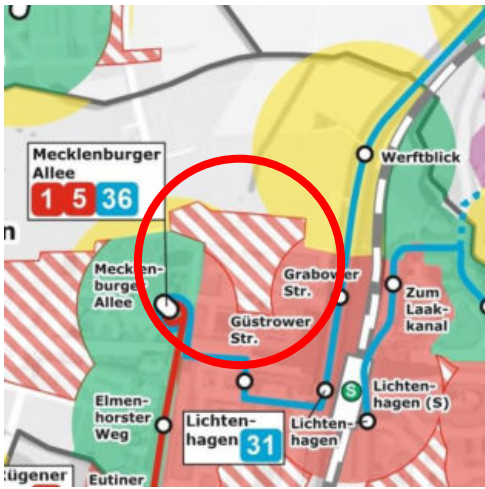
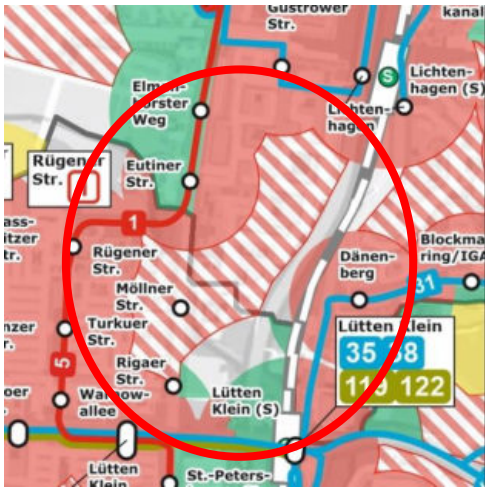
Teilbereiche mit nennenswerten Defiziten in der Erschließung (mindestens) und gleichzeitig nennenswerter Betroffenheit gibt es in:

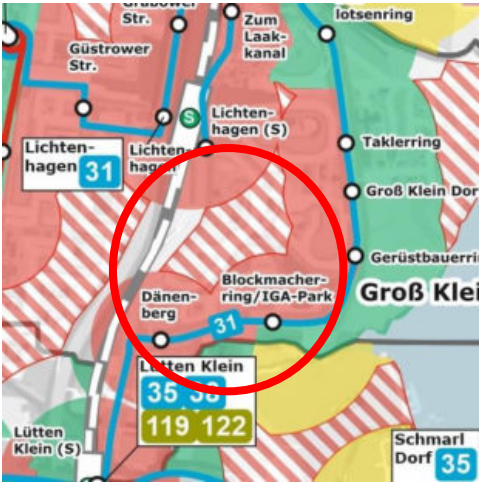
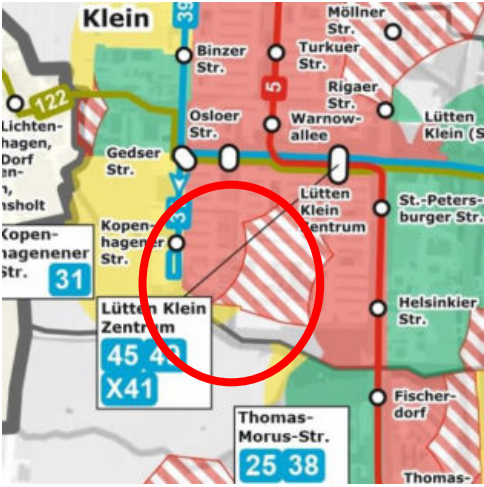
- Lichtenhagen, westlich Stadtautobahn (St. Petersburger Straße/ Möllner Straße)
- Groß-Klein, zentrale Bereiche
- Lütten Klein, mittlere Kopenhagener Straße
- Stadtmitte, Stadthafen (Am Strande)
- Dierkow-Neu, zentraler Bereich
- Evershagen (aber dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit)
- KTV, Waldemarstraße/ Fritz-Reuter-Straße (aber dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit)
- Toitenwinkel (aber Lage am unmittelbaren Rand des Einzugsbereichs)

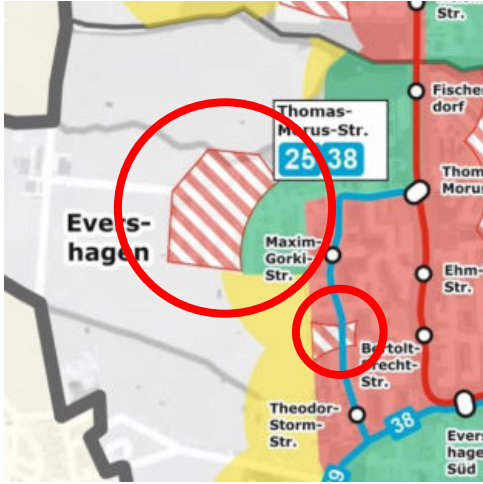
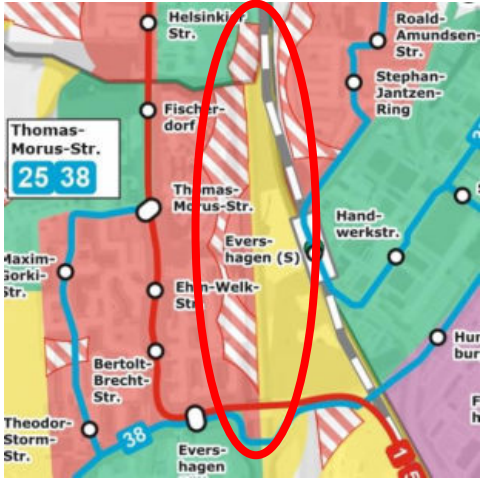
Tabelle 28: Bereiche mit erkennbaren Erschließungsdefiziten im Stadtgebiet Rostock



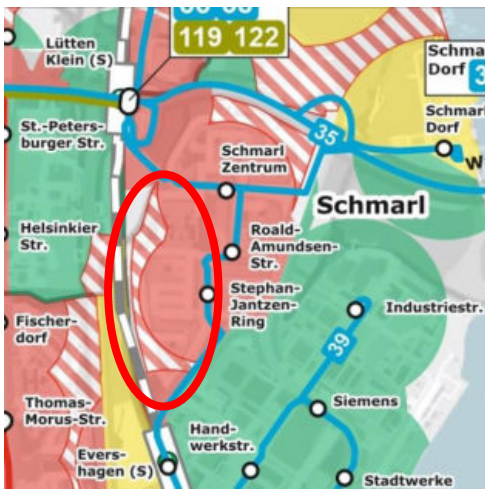
Legende	
<u>Straßenbahn/ Bus:</u>	
• Verkehrsgebiet I: 300 m Rot	
• Verkehrsgebiet II: 400 m Grün	
• Verkehrsgebiet III: 500 m Gelb	
• Verkehrsgebiet IV: 500 m Violett	
<u>S-Bahn/ SPNV:</u>	
• Verkehrsgebiet I: 400 m Rot	
• Verkehrsgebiet II: 600 m Grün	
• Verkehrsgebiet III: 700 m Gelb	
• Verkehrsgebiet IV: 700 m Violett	
	<p>Erschließungswirkung/ Haltestelleneinzugsbereiche (nach Verkehrsgebieten)</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsgebiet I 300 m Radius (400 m S-Bahn/ SPNV) Verkehrsgebiet II 400 m Radius (600 m S-Bahn/ SPNV) Verkehrsgebiet III 500 m Radius (700 m S-Bahn/ SPNV) Verkehrsgebiet IV 500 m Radius (700 m S-Bahn/ SPNV) <p>Erschließungsbereiche Haltestelle mit Radius</p> <p>Erschließungsdefizite/ nicht erschlossene Gebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> Gebiet mit Wohnen und/ oder Arbeitsplatzstandorte
<p>WE = Wohneinheiten, EW = Einwohner (Quelle Einwohnerdaten: Stadt Rostock, Stand 12.02.2020; Defizite anteilig abgeleitet mit Hilfe google maps).</p>	



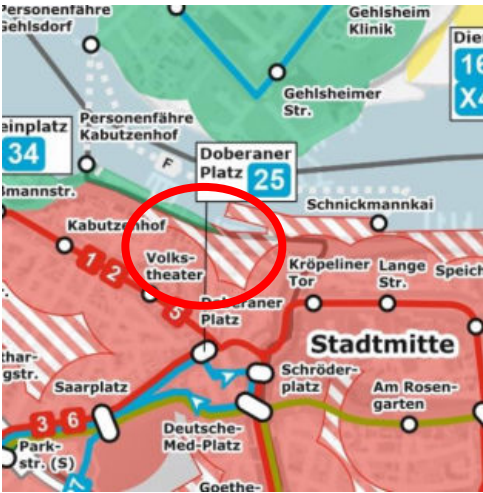
Stadbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB B – Hohe Düne		
	<ul style="list-style-type: none"> südlicher Siedlungsbereich (bis zu 4-geschossige Mehrfamilienhäuser ca. 500 EW) liegt außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche bis zu 700 m zur nächsten Haltestelle „Hohe Düne Fähre“ 	<p>gering</p> <p>Haltestelle liegt in noch zumutbarer Entfernung</p>
SB C – Lichtenhagen		
	<ul style="list-style-type: none"> westlicher Wohngebietsbereich „Auf dem Kalverrad“ (ca. 450 WE = 900 EW) liegt außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche ⇒ Siedlungsrandlage bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Mecklenburger Allee“, bzw. „Elmenhorster Weg“ 	<p>mittel</p> <p>Erschließung wäre nur mit zusätzlichem Angebot realisierbar Hinweis: mit Verlängerung der Mecklenburger Allee (in Vorbereitung) sind veränderte Linienkonzepte möglich</p>


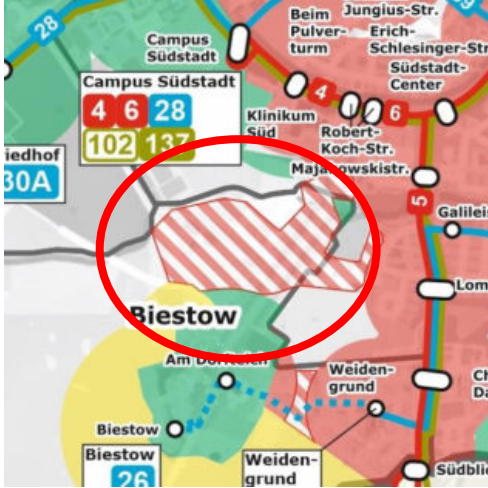
Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
	<ul style="list-style-type: none"> Wohnbereiche (6 bis 11-geschossig ober- und unterhalb der „Neustrelitzer Str.“ (ca. 250 WE = 500 EW) liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche Bis zu 700 m zur nächsten Haltestelle „Mecklenburger Alle“, bzw. „Grabower Straße“ und Güstrower Straße 	<p>gering</p> <p>Haltestelle liegt in noch zumutbarer Entfernung</p> <p>Hinweis: Defizit wird mit der geplanten Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Bützower Straße beseitigt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> Wohnbereiche (6 bis 11-geschossig zwischen „Sternberger Straße“/ „Schleswiger Straße“ und „An der Stadtautobahn“, im südlichen Bereich das Finanzamt und die Wohnbereiche (4-6-geschossig) entlang der „Danziger Straße“ mit Altenheim in der „St.-Petersburger Str.“ (ca. 2.000 WE = 4.000 EW) liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche Bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Güstrower Straße“, „Lichtenhagen“, „Elmenhorster Weg“, „Eutiner Straße“, Rügener Straße“, „Turkuer Straße“, „Lütten Klein Zentrum“ im südlichen Bereich: bis zu 900 m zur nächsten Haltestelle „Eutiner Straße“, „Turkuer Straße“, „Lütten Klein Zentrum“ bzw. Lütten Klein (S) 	<p>hoch</p> <p>Erschließung wäre nur mit zusätzlichem Angebot realisierbar</p> <p>Hinweis: Mit der im Sommer 2022 erfolgten Verlängerung der Linie 38 bis Mecklenburger Allee wurde Defizit beseitigt.</p>


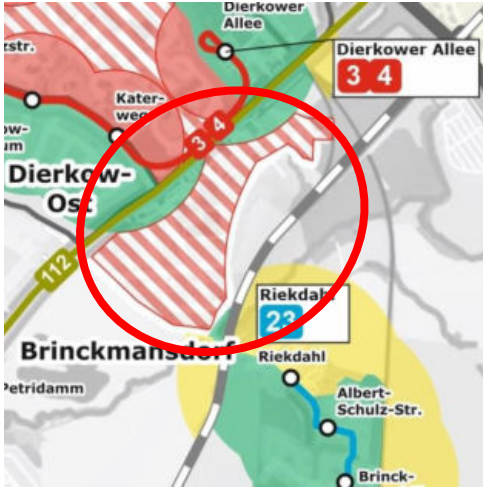
Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB D – Groß Klein		
	<ul style="list-style-type: none"> dicht besiedelte Wohngebietsbereiche mit Mehrfamilienhäusern (teilw. 6-11-geschossig, ca. 1.250 WE = 2.500 EW) und Geschäftsbereiche im Zentrum von Groß Klein liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Lichtenhagen“, „Dänen-berg“ bzw. „Groß Klein Dorf“ 	<p>hoch</p> <p>Haltestelle liegt nur für einen Teil der Bewohner in noch zumutbarer Entfernung; aufgrund der hohen Betroffenheit Anpassen der Linienführung prüfen</p>
SB E – Lütten Klein		
	<ul style="list-style-type: none"> Schulen und Teile des Wohngebietes (überwiegend 5 bis 12-geschossig) an der Kopenhagener Straße/ Osloer Straße (ca. 850 WE = 1700 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Lütten Klein Zentrum“ Hinweis: ca. 70 % der Schüler des Erasmus-Gmnasiums kommen aus Stadtgebieten außerhalb Lütten Kleins 	<p>mittel bis hoch</p> <p>aber dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 500 m) durch Überlagerung der Straßenbahn-Linien 1 und 5 mit Realisierung des geplanten Ersatzneubaus der Förderschule Warnow-schule (2029) an der Kopenhagener Straße würde sich der Handlungsbedarf erhöhen</p>



Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB F - Evershagen		
	<ul style="list-style-type: none"> • westliche Wohnbereiche (ca. 160 = 320 EW Ein-/ Mehrfamilienhäuser überwiegend 2-geschossig) und Siedlungsbereiche entlang der Maxim-Gorki-Straße (ca. 150 WE= 300 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs ⇒ Siedlungsrandlage • bis zu 700 m zur nächsten Haltestelle „Maxim-Gorki-Straße“ 	<p>gering</p> <p>Haltestelle liegt in noch zumutbarer Entfernung Erschließung wäre nur mit zusätzlichem Angebot (in der Th.-Körner-Straße) bzw. Einrichten einer neuen Haltestelle (nördliche Maxi-Gorki-Str.) realisierbar</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • östliche Wohnbereiche (westlich der Schiene) mit Mehrfamilienhäusern (6-11-geschossig, ca. 1.300 WE = 2.600 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs ⇒ Siedlungsrandlage • bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Helsinkier Straße“, „Fischerdorf“, „Thomas-Morus-Str.“, „Ehm-Welk-Str.“, „Evershagen Süd“ 	<p>gering</p> <p>dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 500 m) durch Überlagerung der Straßenbahn-Linien 1 und 5</p>

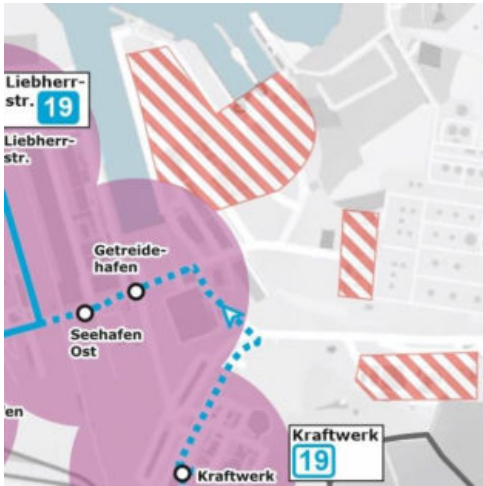
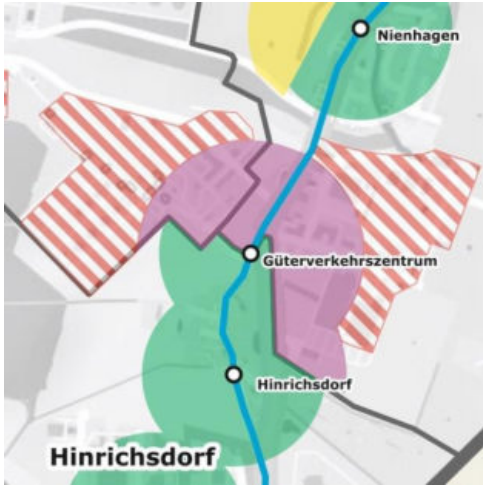
Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
	<ul style="list-style-type: none"> Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern (ca. 180 = 360 EW) westlich der Stadtautobahn liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Evershagen Süd“ 	<p>sehr gering</p> <p>dichtes Bedienungsangebot in (noch) fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 800 m) durch Überlagerung verschiedener Straßenbahn- und Buslinien</p>
SB G - Schmarl		
	<ul style="list-style-type: none"> östliche Teile des Messegeländes, Teile des IGA-Parks und Bereich „Am Schmarler Bach“ liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Lütten Klein (S)“ bzw. „Schmarl Zentrum“ 	<p>sehr gering</p> <p>Haltestelle liegt in noch zumutbarer Entfernung</p>
	<ul style="list-style-type: none"> westliche Wohnbereiche mit Mehrfamilienhäusern (6-geschosig, ca. 250 WE = 500 EW) und Bereiche der Berufliche Schulen „Wirtschaft“ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock entlang der Bahnlinie liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Stephan-Jantzen-Ring“, „Roald-Amundsen-Str.“ bzw. „Schmarl Zentrum“ 	<p>gering</p> <p>Lage am unmittelbaren Rand des Einzugsbereiches</p>

Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB K - Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV)		
	<ul style="list-style-type: none"> • Bereiche des Gewerbegebietes östlich der Carl-Hopp-Straße und nördlich der Wertstraße (ca. 150 WE = 300 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Carl-Hopp-Straße“ bzw. „Hohlbeinplatz“ • zusätzliche Haltestelle im Bereich Einmündung Wertstraße/ Planstraße geplant 	<p>sehr gering</p> <p>betroffenen Einwohner am Rande der Einzugsbereiche</p> <p>für Berufsverkehr noch zumutbare Fußwegentfernung</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • dicht besiedelte Wohnbereiche mit Mehrfamilienhäusern (5-teilw. 6-geschossig, ca. 1.000 WE = 2.000 EW) im Bereich Waldemarstraße/ Fritz-Reuter-Straße liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche • bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Saarplatz“, „Volkstheater“, „Kabutzenhof“ bzw. „Saarplatz“ 	<p>mittel</p> <p>aber dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 500 m) durch Überlagerung der Straßenbahn- und verschiedener Buslinien</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnbereich mit Mehrfamilienhäusern entlang „Warnowufer“, „Patriotischer Weg“ (überwiegend 4-geschossig, ca. 100 WE = 200 EW) und das Amtsgericht im Bereich Warnowufer/ Zochstraße liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche • bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Kabutzenhof“, „Volkstheater“, „Kröpeliner Tor“, „Lange Straße“ 	<p>sehr gering</p> <p>dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 500 m) durch Überlagerung der Straßenbahn- und verschiedener Buslinien</p>

Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB L- Südstadt		
	<ul style="list-style-type: none"> Wohngebietsbereich zwischen Kurt-Tucholsky-Straße und Erich-Weinert-Straße (ca. 400 WE = 800 EW) liegt außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche ⇒ Siedlungsrandlage bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Mendelejewstraße“, bzw. „Südstadt-Center“ 	<p>gering</p> <p>dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 600 m) durch Überlagerung der Straßenbahn-Linien 4, 5 und 6 und verschiedener Buslinien</p>
SB M - Biestow		
	<ul style="list-style-type: none"> Wohngebiet „Neue Reihe“ (überwiegend Ein- und kleine Mehrfamilienhäuser, ca. 170 WE = 500 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu ca. 900 m zur nächsten Haltestelle „Majakowskistraße“ bzw. „Galileistraße“ 	<p>gering</p> <p>Erschließung wäre nur mit zusätzlichem Angebot realisierbar</p>

Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB N - Stadtmitte		
	<ul style="list-style-type: none"> • Teile der Altstadt, überwiegend 3-4 geschossig (ca. 350 WE = 700 EW), Hochschule für Musik, touristisch relevanter Bereich „Am Strande“ und AIDA-Zentrale liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche • bis zu 600 m zur nächsten Haltestelle „Neuer Markt“ bzw. „Stadthafen“ (geringer, aber merklicher Höhenunterschied) 	<p>mittel</p> <p>dichtes Bedienungsangebot in fußläufiger Erreichbarkeit (bis ca. 600 m) durch Überlagerung der Straßenbahn-Linien 1, 4, 5 und 6</p>
SB O - Brinckmansdorf		
	<ul style="list-style-type: none"> • Bereiche südöstlich der Rövershäger Chaussee liegen außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche (Siedlungsbereich „Am Stadtblick/ Alte Wisch/ Am Bäckerhörn“ mit 1-4 geschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern (ca. 250 WE = 500 EW) und Gewerbegebiet (Baumarkt) mit angrenzender Wohnbebauung (Ein-/ Zweifamilienhäusern (ca. 50 WE = 100 EW)) → starke Trennwirkung der Rövershäger Chaussee • bis zu 800 m zur nächsten Haltestelle „Katerweg“ bzw. „Dierkow Allee“ 	<p>gering bis mittel</p> <p>Erschließung wäre nur mit zusätzlichem Angebot realisierbar</p> <p>Hinweis: der Bereich gehört zum Sprengel der Grundschule „John Brinckman“</p>

Stadbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB P - Dierkow-Neu		
	<ul style="list-style-type: none"> dicht besiedeltes Gebiet im Bereich Kurt-Schumacher-Ring mit 6-geschossigen Mehrfamilienhäusern (> 2.000 WE = 4.000 EW) liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Dierkow-Zentrum“ 	<p>hoch</p> <p>Haltestelle liegt in noch zumutbarer Entfernung; aufgrund der hohen Betroffenheit Neuordnung im Bereich Dierkow-Neu prüfen</p>
SB S - Toitenwinkel		
	<ul style="list-style-type: none"> südöstliche Wohngebietsbereiche an der Pappelallee (ca. 450 WE = 900 EW) liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs. ⇒ Siedlungsrandlage bis zu 500 m zur nächsten Haltestelle „Hafenallee“ bzw. „Graf-Stauffenberg-Straße“ 	<p>mittel</p> <p>Lage am unmittelbaren Rand des Einzugsbereichs</p>

Stadtbereich/ Ortsteil	Bewertung (betroffene Einwohner, (geschätzt)/ Distanz zur nächsten Haltestelle)	Handlungs- bedarf
SB U – Rostock-Ost		
	<ul style="list-style-type: none"> • Gewerbe-/ Industriegebiet an der Ost-Weststraße liegt außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 1.200 m zur nächsten Haltestelle Getreidehafen 	<p>sehr gering</p> <p>sehr geringe Betroffenheit</p> <p>für Berufsverkehr noch zumutbare Fußwegentfernung zur Haltestelle Getreidehafen</p> <p>(ggf. Aufstocken des Angebotes Linie 19 Getreidehafen prüfen)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • westliches und östliches Gewerbe-/ Industriegebiet an der Hinrichshäger Straße liegen außerhalb des Haltestelleneinzugsbereichs • bis zu 1.000 m zur nächsten Haltestelle „Güterverkehrszentrum“ 	<p>sehr gering</p> <p>für Berufsverkehr noch zumutbare Fußwegentfernung zur Haltestelle Getreidehafen</p>

3.1.2 Bewertung der Bedienungsqualität

Der Grundtakt im Straßenbahnnetz und im Hauptbusnetz ist der 10-/20-Minuten-Takt. Aus diesem Grund werden – teils durch Linienüberlagerungen – der überwiegende Teil der Siedlungsschwerpunkte im Westen und Südosten des Stadtgebietes und insbesondere die Teilbereiche mit starker Verkehrsbedeutung mit einer dichten Taktfrequenz (10-Minuten-Takt) bedient. Auf den Hauptrelationen nach Reutershagen, Evershagen, Lütten Klein, Lichtenhagen sowie im Südosten von Dierkow-West in Richtung Innenstadt (und in Gegenrichtung) wird während der Spitzenzeit durch Überlagerung von Straßenbahnlinien ein 5-Minuten-Takt gewährleistet.

Einzelne Linien insbesondere im Nordosten sowie im Stadtbereich KTV werden nur im 30-Minuten-Takt bedient. Bedingt durch den weiträumigen 10-Minuten-Takt im Netz der RSAG wird dieses Angebot nicht als attraktiv wahrgenommen. Der 15-Minuten-Takt im Busnetz in Schmarl und Groß Klein ist im Hinblick auf die eine möglichst einheitliche Taktfamilie nicht optimal, dieser ist aber durch die erforderliche Anschlussbildung an die S-Bahn bedingt.

Positiv anzumerken ist das durchgängige Bedienungsangebot „rund um die Uhr“ durch die beiden Fledermauslinien sowie ergänzende Abbringerlinien, die das Stadtgebiet mit Ausnahme der eher dünn besiedelten Stadtbereiche im Nordosten weiträumig erschließen.

3.1.2.1 Bewertung nach Verkehrsgebieten

Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt für die jeweils definierten Verkehrsgebiete (Methodik siehe Kapitel 2.3.5).

Die Bedienungsstandards werden Montag bis Freitag im Tagesverkehr in vielen, insbesondere den innenstadtnahen sowie in hochverdichteten Stadtbereichen erfüllt. Dennoch gibt es einige Bereiche, die nicht den Bedienungsstandards entsprechend an den ÖPNV angebunden sind. Hierzu gehören:

Tabelle 29: Bereiche mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungsangebot (Tagesverkehr)

Stadtbereich/ Ortsteil	Bedienungsangebot ➤ Anforderung ➤ Status Quo	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB A – Warnemünde: innere Erschließung Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 37, zzgl. Verstärker im Schulverkehr) 	Hoch Begründung: Tourismus-schwerpunkt, hohe Anforderungen an Luftreinhaltung und Mobilitätsvorsorge
SB A – Warnemünde: Diedrichshagen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 37; Abschnitt der Linie 36 wird nur in den zeitlichen Randlagen bedient) 	Mittel Begründung: Tourismusort; nennswerte Betroffenheit mit rund 2.200 Einwohnern
SB B – Rostock-Heide: Hohe Düne und Markgrafeneheide	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 20-/40-Minuten-Takt (durch Überlagerung der Linien 17 und 18) 	Gering Begründung: Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung; kleinerer Ortsteil mit rund 600 Einwohnern
SB B – Rostock-Heide: Abschnitt Hinrichshagen – Rostocker Heide	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt ➤ Einzelfahrten am Vor-, Nachmittag und Abend (Linie 17 und 18) 	Gering Begründung: geringe Betroffenheit
SB C – Lichtenhagen Nord-Nordost	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 15-Minuten-Takt (Linie 36); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Mittel Begründung: nennswerte Betroffenheit (dichtbesiedelter Bereich) im Kontext mit starker Verflechtung des Stadtteils mit Warnemünde (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Bereich liegt tlw. im Einzugsbereich der Straßenbahnhaltestelle „Mecklenburger Allee“)

Stadtbereich/ Ortsteil	Bedienungsangebot ➤ Anforderung ➤ Status Quo	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB E – Lütten Klein: Ostseeallee/ Saßnitzer Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 39); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Mittel Begründung: nennenswerte Betroffenheit (dichtbesiedelter Bereich) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung)
SB E – Lütten Klein: Kopenhagener Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 15-Minuten-Takt (Linie 31); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Mittel Begründung: Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung; Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung
SB F – Evershagen: Maxim-Gorki-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ ~ 15-Minuten-Takt (durch abschnittsweise Überlagerung der Linien 25 und 38 bzw. 38 und 39 bzw. 25 und 39); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Gering Begründung: Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung; Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung
SB G – Schmarl: Zentrum/ Siedlungskern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 15-Minuten-Takt (durch Überlagerung der Linien 38 und Linie 39); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Mittel nennenswerte Betroffenheit (dichtbesiedelter Bereich) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung)
SB G – Schmarl: Dorf Schmarl	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt ➤ Linie 35 mit großer zeitlicher Bedienungslücke am Vormittag 	Sehr gering Begründung: sehr geringe Betroffenheit

Stadtbereich/ Ortsteil	Bedienungsangebot ➤ Anforderung ➤ Status Quo	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB H – Reutershagen Nordwest	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ ~ 15-Minuten-Takt (durch Überlagerung der Linien 25 und 39); der 15-Minuten-Takt im Busnetz steht im Zusammenhang erforderlicher Anschlussbildung an die S-Bahn 	Mittel nennenswerte Betroffenheit (dichtbesiedelter Bereich) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung)
SB J – Gartenstadt/ Stadtweide: Friedrichshöhe	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 30A als Abruf-Linien-Taxi mit telefonischer Voranmeldung) 	Gering Begründung: geringe Betroffenheit
SB J – Gartenstadt/ Stadtweide: Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-/60-Minuten-Takt (Regionalbuslinie 102) 	Hoch Begründung: nennenswerte Betroffenheit; Regionalbuslinien nicht stringent vertaktet; außerhalb der Spitzenzeiten entspricht das Angebot nicht dem sonst in Rostock in vergleichbaren Stadtbereichen üblichen Standard
SB L – Südstadt: nördlicher Teilbereich	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 39) 	Mittel Begründung: nennenswerte Betroffenheit (Universität), Linie 6 deckt zumindest Unibibliothek ab
SB L – Südstadt: östlicher Teilbereich	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 26, zzgl. Verstärkerfahrten) 	Mittel Begründung: nennenswerte Betroffenheit, periphere Lage im Stadtgefüge

Stadtbereich/ Ortsteil	Bedienungsangebot ➤ Anforderung ➤ Status Quo	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB L – Südstadt: Bereich Hauptbahnhof Süd – Erich-Schlesinger-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ ~ 15-Minuten-Takt und besser (durch Überlagerung der Linien 26, 27 und 39 (jeweils im 30-Minuten-Takt)) 	Gering Begründung: Gebiet liegt im unmittelbaren (fußläufigen) Einzugsbereich des Hauptbahnhofes
SB M – Biestow	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (Linie 26, zzgl. Verstärkerfahrten) 	Gering Begründung: geringe Betroffenheit
SB N – Stadtmitte: Bereich „Am Rosengarten“	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 60-Minuten-Takt und besser (Bedienung ausschließlich im Regionalverkehr) 	Mittel Begründung: hohe Betroffenheit (hohe Nutzungsdichte) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung)
SB O – Brinckmansdorf: Neubrandenburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ ~ stündlich (Regionalverkehrslinie 113) 	Gering Begründung: geringe bis mittlere Betroffenheit Hinweis: bei städtebaulicher Entwicklung in diesem Bereich Höherstufung auf „Mittel“
SB O – Brinckmansdorf: Rövershäger Chaussee/ Verbindungsweg	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt ➤ einzelne Fahrten im Regionalverkehr (Linie 112) 	Gering Begründung: sehr geringe bis geringe Betroffenheit
SB S – Toitenwinkel: Petersdorfer Straße/ Lindenallee	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 20-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt (durch Überlagerung der Linien 19 und 49) 	Gering Begründung: geringe bis mittlere Betroffenheit (dichtere Wohnbebauung im Bereich Hafenbahnweg)

Stadtbereich/ Ortsteil	Bedienungsangebot ➤ Anforderung ➤ Status Quo	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB S – Toitenwinkel: Weidendamm	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 20-Minuten-Takt (Linie 45, zzgl. Verstärker) 	Gering Begründung: Randlage im Stadtteil; Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung
SB S – Toitenwinkel: Bereich südliche Toitenwinkler Allee	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 10-Minuten-Takt ➤ 5 bis 20-Minuten-Takt (durch Überlagerung der Linien 19, 45 und 49) 	Hoch Begründung: sehr hohe Betroffenheit (dichte Wohnbebauung, soziale Einrichtungen)
SB U – Seehafen Ost: Kraftwerk (ab Liebherrstr.)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt ➤ Einzelfahrten am Vor- und Nachmittag (Linie 19) 	Sehr gering Begründung: sehr geringe Betroffenheit
SB U – Hinrichsdorf und Nienhagen (und Stuthof mit Linie 16)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt ➤ i. d. R. 60-Minuten-Takt (Linie 18), nachmittags etwa halbstündliches Angebot durch Überlagerung mit Linie 16 	Sehr gering Begründung: geringe Betroffenheit; Status-Quo-Bedienung entspricht nahezu Anforderung

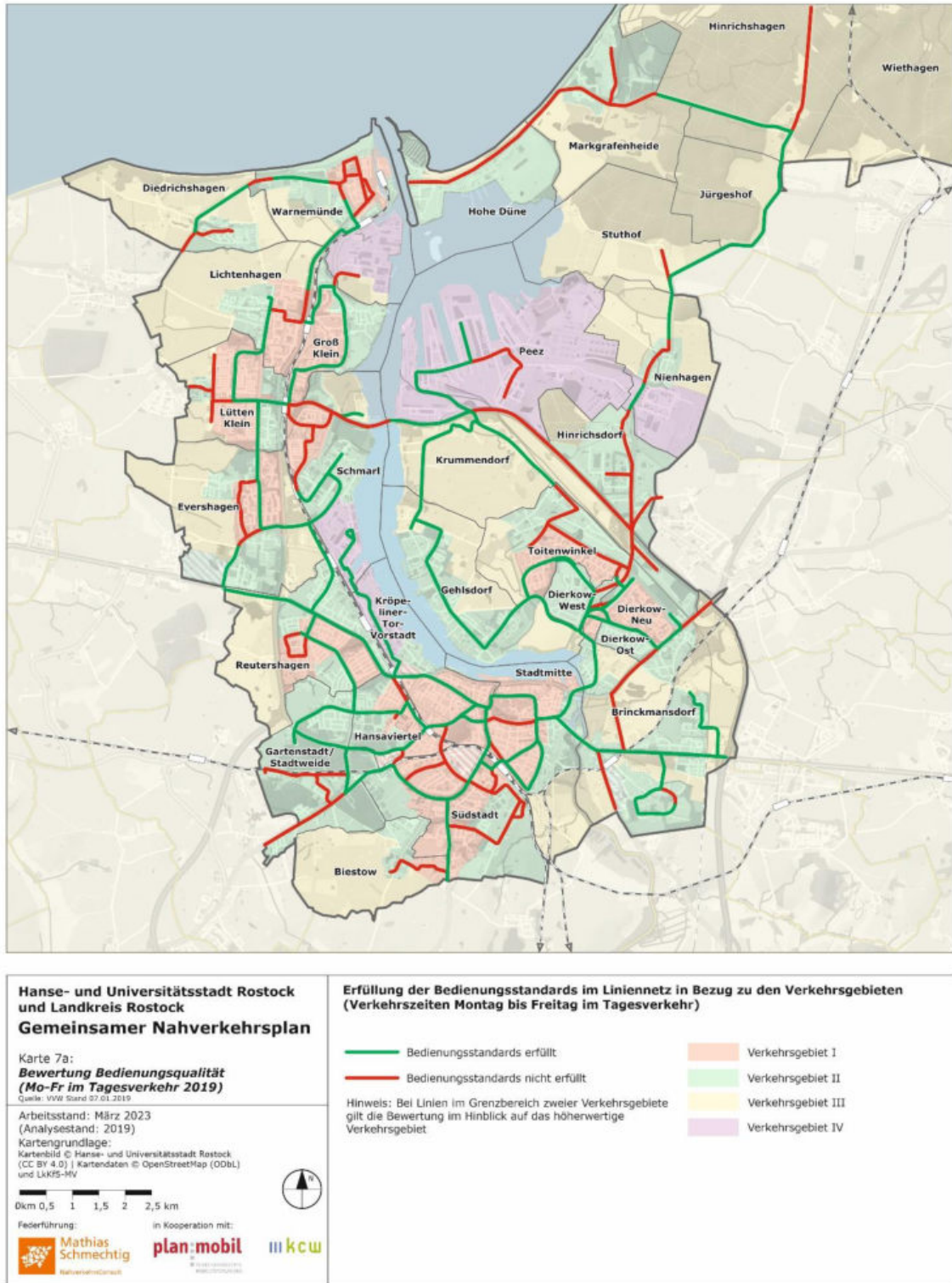


Abbildung 52: Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Tagesverkehr 2019)
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

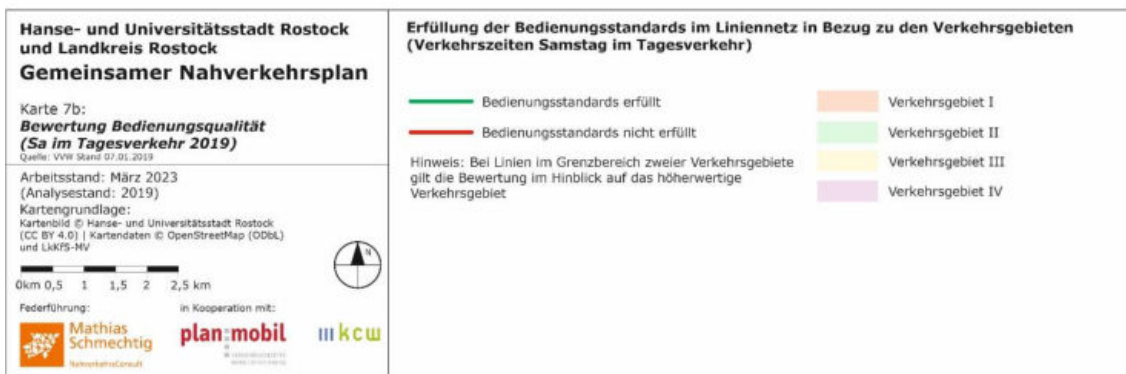
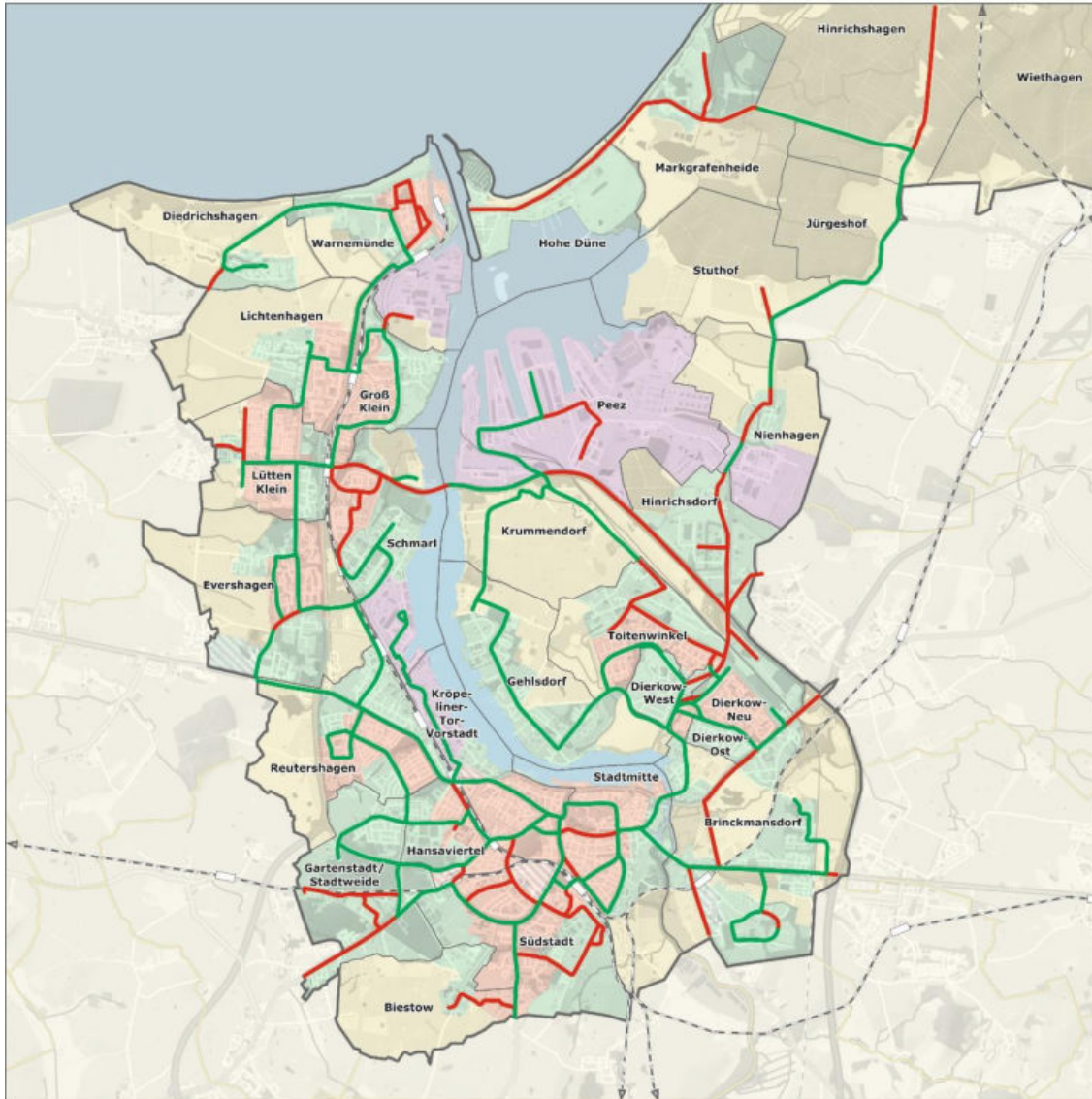


Abbildung 53: Bewertung Bedienungsqualität (Sa im Tagesverkehr 2019)
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

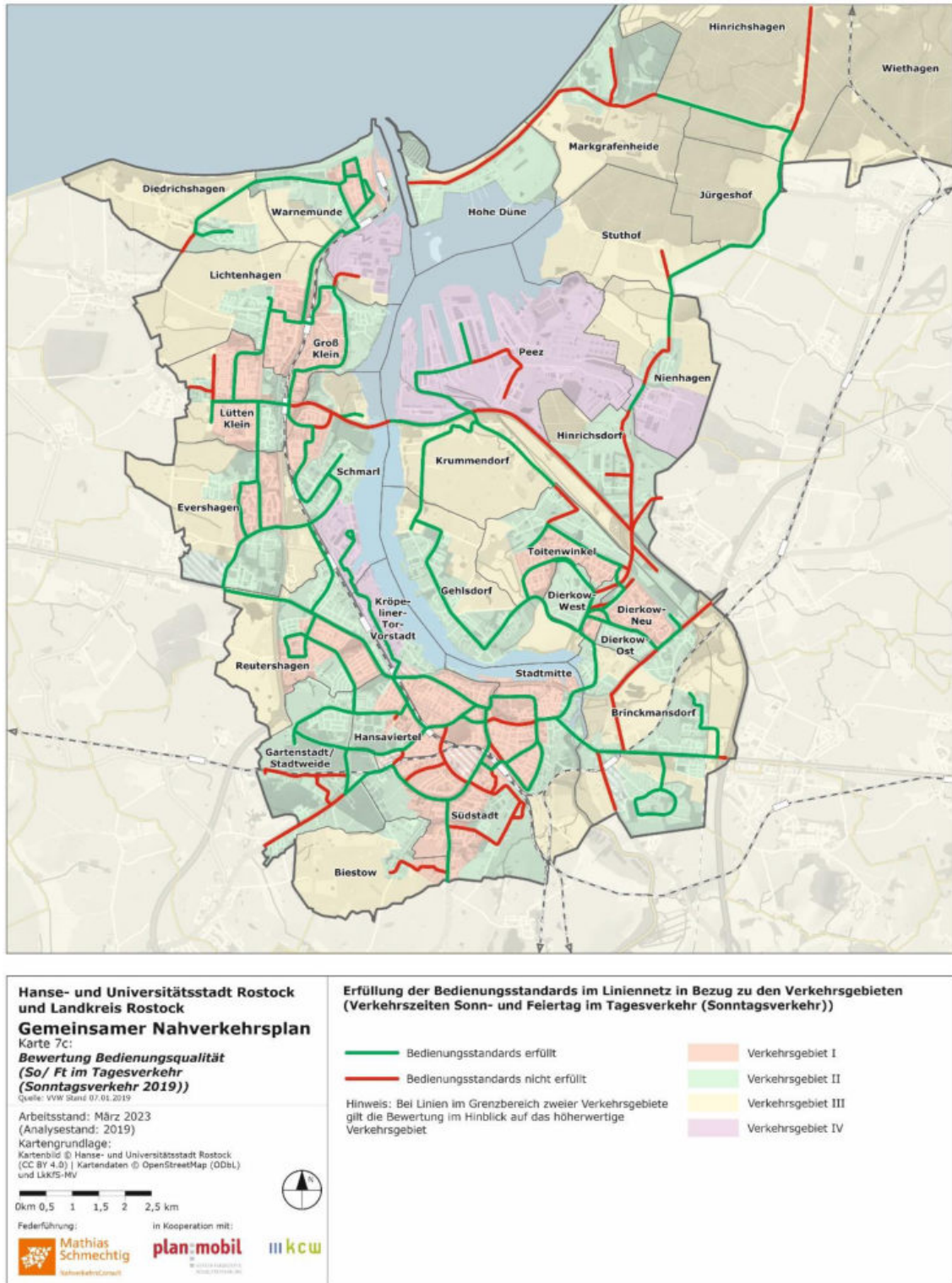
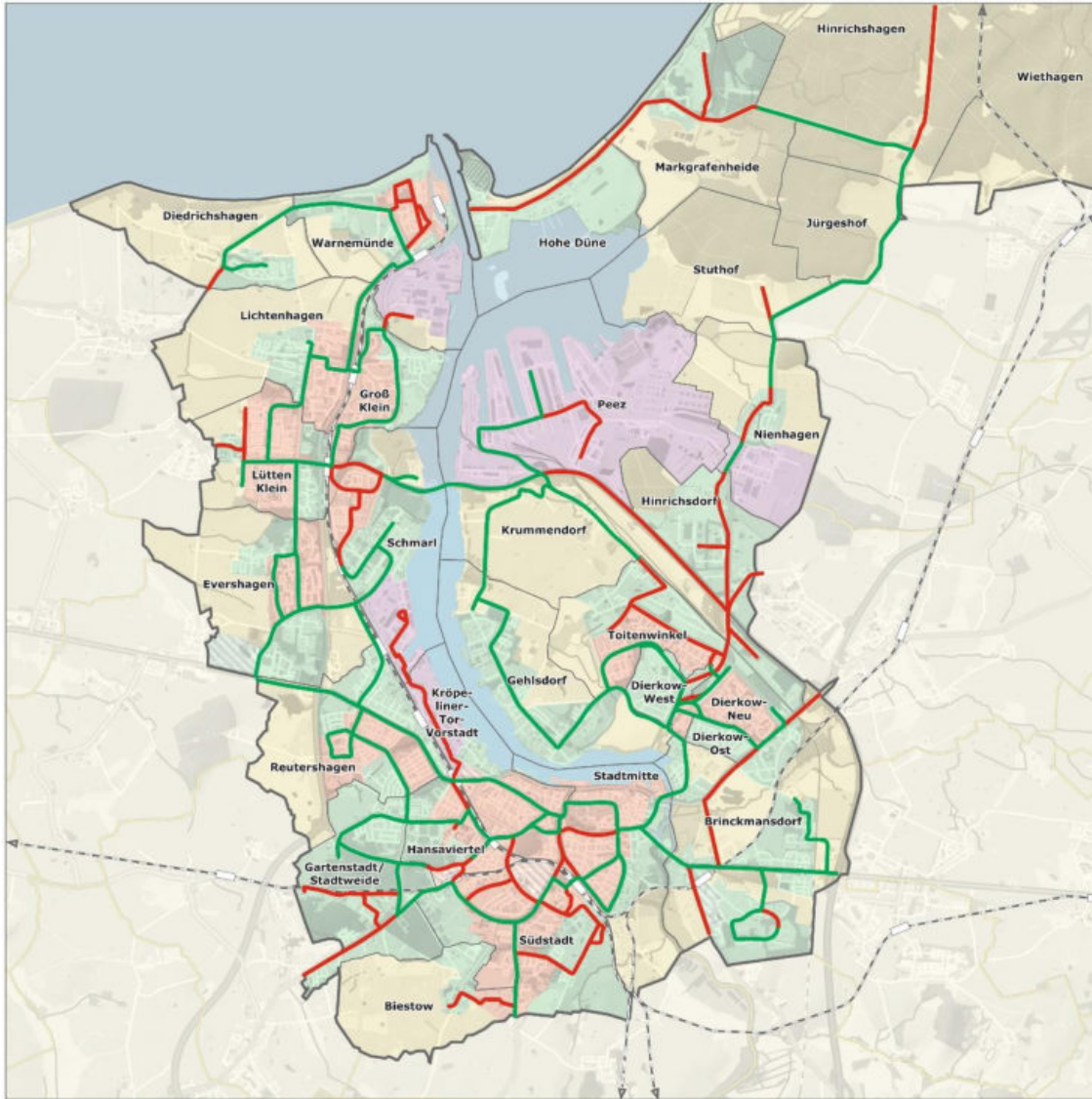


Abbildung 54: Bewertung Bedienstungsqualität (So/ Ft im Tagesverkehr (Sonntagsverkehr) 2019)

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband



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

Karte 7d:
**Bewertung Bedienungsqualität
(Mo-Fr im Abendverkehr 2019)**

Quelle: VNV Stand 07.08.2019

Arbeitsstand: März 2023
(Analysestand: 2019)

Kartengrundlage:
Kartenbild © Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(CC BY 4.0) | Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL)
und LAKFS-MV

0km 0,5 1 1,5 2 2,5 km

Federführung:



In Kooperation mit:



**Erfüllung der Bedienungsstandards im Liniennetz in Bezug zu den Verkehrsgebieten
(Verkehrszeiten Montag bis Freitag im Abendverkehr)**

— Bedienstungsstandards erfüllt

— Bedienstungsstandards nicht erfüllt

Verkehrsgebiet I

Verkehrsgebiet II

Verkehrsgebiet III

Verkehrsgebiet IV

Hinweis: Bei Linien im Grenzbereich zweier Verkehrsgebiete gilt die Bewertung im Hinblick auf das höherwertige Verkehrsgebiet

Abbildung 55: Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Abendverkehr 2019)

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

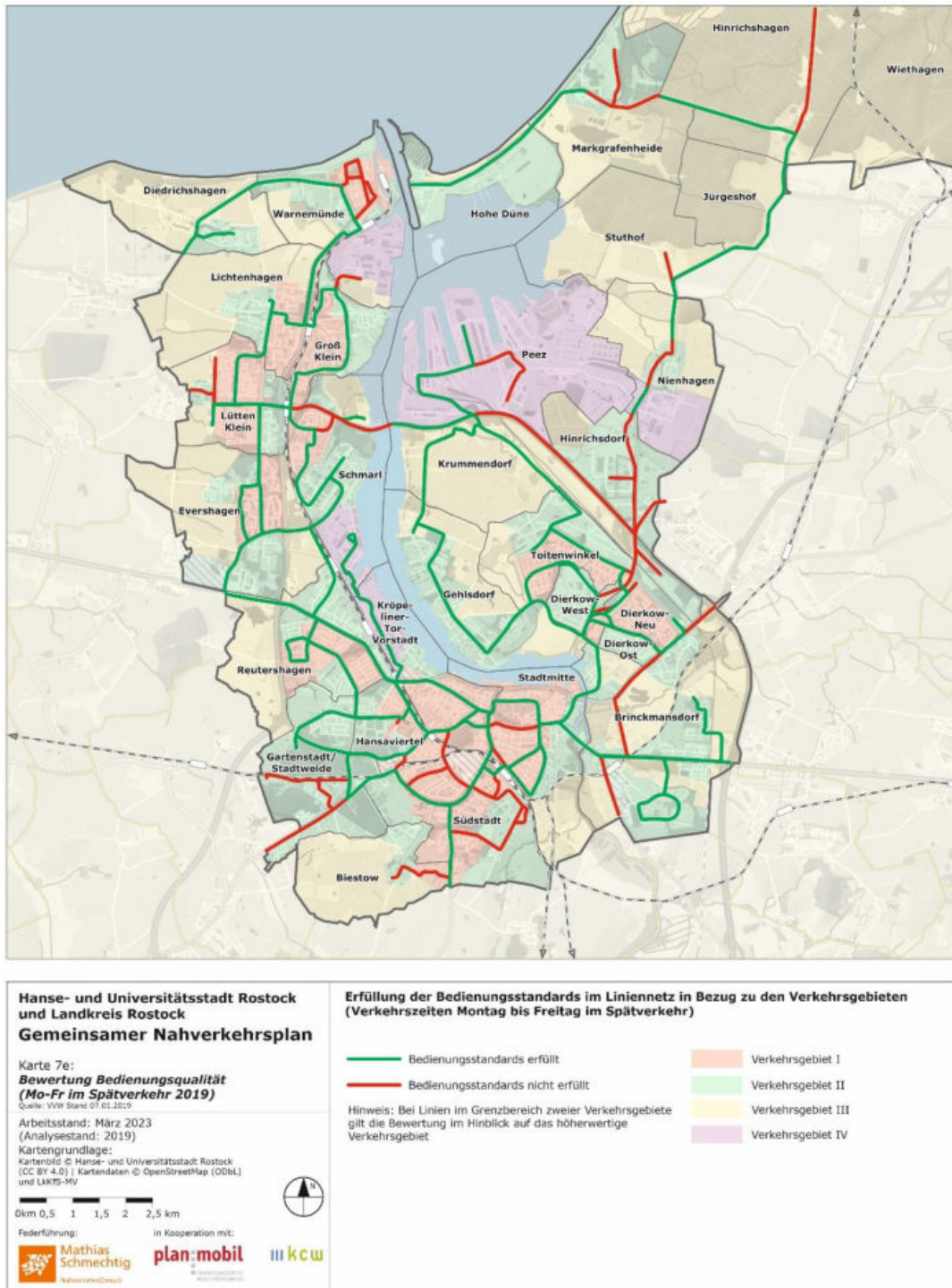


Abbildung 56: Bewertung Bedienungsqualität (Mo-Fr im Spätverkehr 2019)
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Auch im Abend- und Spätverkehr (Montag bis Freitag) werden die Standards in verschiedenen Stadtbereichen nicht bzw. nur teilerfüllt:

Tabelle 30: Bereiche mit Abweichungen von den definierten Standards im Bedienungsangebot (Abend- und Spätverkehr)

Stadtbereich / Ortsteil	Bewertung (Bedienungsangebot)	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB A – Warnemünde: innere Erschließung Ortskern	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 15- bzw. 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 20 Uhr (Linie 37) 	Hoch Begründung: Tourismusschwerpunkt, hohe Anforderungen an Luftreinhaltung und Mobilitätsvorsorge (Gastronomie usw.)
SB E – Lütten Klein: Ostseeallee/ Saßnitzer Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 15- bzw. 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 20 Uhr (Linie 39) 	Gering Begründung: nennenswerte Betroffenheit (dichtbesiedelter Bereich) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung; Status-Quo-Bedienung im Spätverkehr entspricht Anforderung)
SB J – Gartenstadt/ Stadtweide: Friedrichshöhe	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 19 Uhr (Linie 30A als Abruf-Linien-Taxi mit telefonischer Voranmeldung) 	Mittel Begründung: geringe Betroffenheit
SB J – Gartenstadt/ Stadtweide: Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30-Minuten-Takt ➤ stündlich (Regionalbuslinie 102) 	Hoch Begründung: nennenswerte Betroffenheit; Regionalbuslinien nicht stringent vertaktet und kein Spätverkehr

Stadtbereich / Ortsteil	Bewertung (Bedienungsangebot)	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB K – KTV Nord	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 60-Minuten-Takt (nur Abendverkehr gefordert) ➤ kein Angebot (Linie 34 bis ca. 17 Uhr) 	<p>Gering</p> <p>Begründung: geringe Betroffenheit; S-Bahn-Haltepunkte in fußläufiger Erreichbarkeit</p>
SB L – Südstadt: nördlicher Teilbereich	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 15- bzw. 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 20 Uhr (Linie 39) 	<p>Hoch</p> <p>Begründung: nennenswerte Betroffenheit (Universität)</p>
SB L – Südstadt: östlicher Teilbereich	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 21/22 Uhr (Linie 26) 	<p>Gering (Spätverkehr)</p> <p>Begründung: periphere Lage im Stadtgefüge; nur in Spätverkehr keine Bedienung</p>
SB M - Biestow	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30-Minuten-Takt ➤ 30-Minuten-Takt bis ca. 21/22 Uhr (Linie 26) 	<p>Mittel (Spätverkehr)</p> <p>Begründung: geringe Betroffenheit; nur in Spätverkehr keine Bedienung</p>
SB N – Stadtmitte: Bereich „Am Rosengarten“	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 15- bzw. 30-Minuten-Takt ➤ kein Angebot im Abend- und Spätverkehr 	<p>Mittel</p> <p>Begründung: hohe Betroffenheit (hohe Nutzungsdichte) (Einschränkung des Handlungsbedarfes: Straßenbahnhaltestellen in noch fußläufiger Entfernung)</p>
SB O – Brinckmansdorf: Neubrandenburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 30-Minuten-Takt ➤ ~ zweistündlich bis 20 Uhr (Regionalverkehrslinie 113) 	<p>Gering</p> <p>Begründung: geringe bis mittlere Betroffenheit</p> <p>Hinweis: bei städtebaulicher Entwicklung in diesem Bereich Höherstufung auf „Mittel“</p>

Stadtbereich / Ortsteil	Bewertung (Bedienungsangebot)	Handlungsbedarf bzgl. Erfüllung des Anforderungsprofils/ Bewertung
SB O – Brinckmansdorf: Rövershäger Chaussee/ Verbindungsweg	<ul style="list-style-type: none">➤ 60-Minuten-Takt (nur Abend- verkehr gefordert)➤ kein Angebot im Spätverkehr	Sehr gering Begründung: sehr geringe Betroffenheit im Abend- und Spätverkehr
SB U – Seehafen Ost: Kraftwerk (ab Liebherrstr.)	<ul style="list-style-type: none">➤ 60-Minuten-Takt (nur Abend- verkehr gefordert)➤ kein Angebot im Abend- und Spätverkehr	Sehr gering Begründung: sehr geringe Betroffenheit im Abend- und Spätverkehr

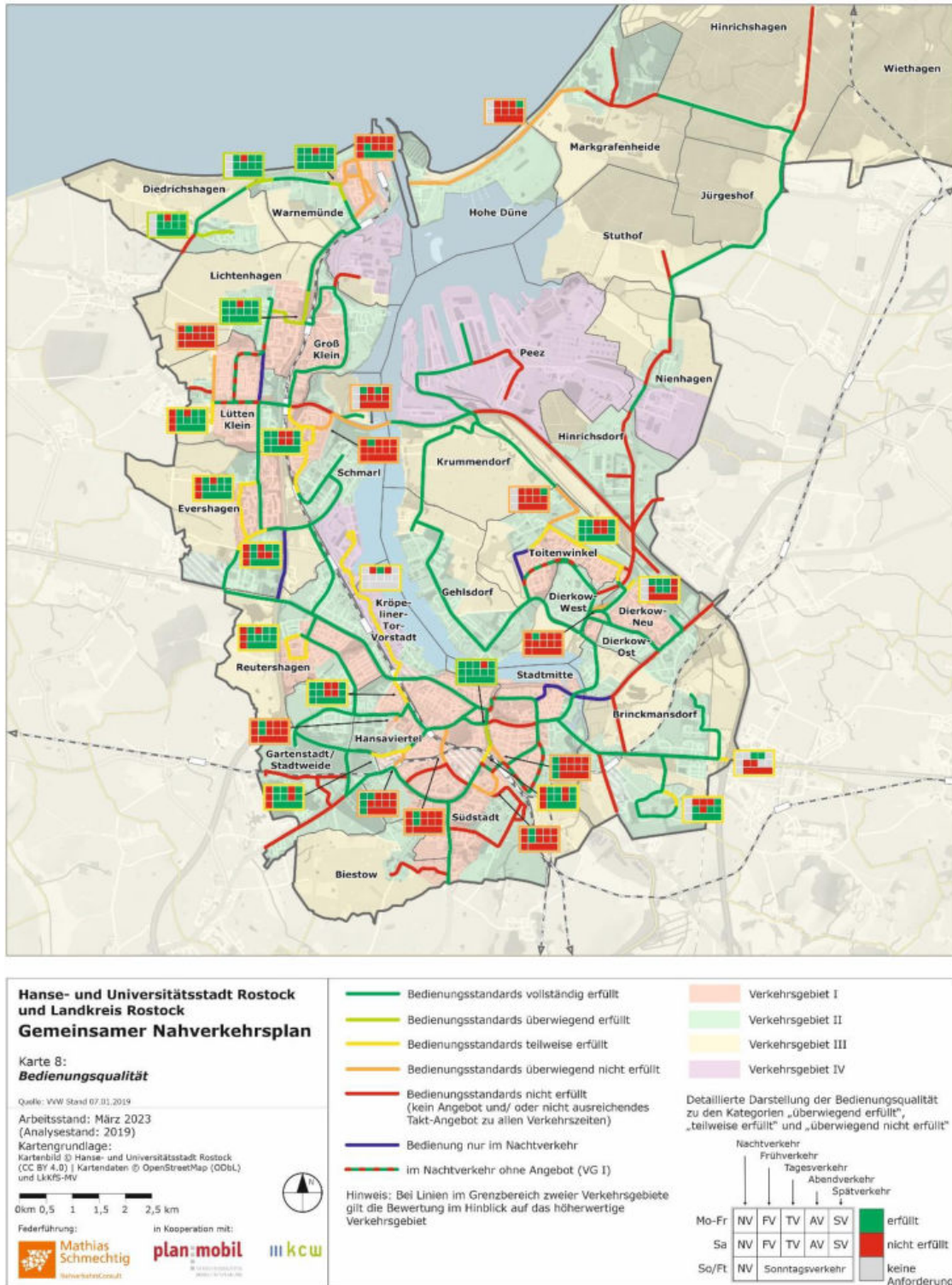


Abbildung 57: Bewertung der Bedienungsqualität
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

3.1.3 Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird auf der Basis der Verbindung ausgewählter Referenzhaltestellen aus jedem Stadtteil in Richtung Stadtmitte (untersuchungsrelevante Innenstadthaltestellen sind Kröpeliner Tor, Lange Straße, Neuer Markt und Steintor IHK) sowie zu wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Stadt (vgl. Kapitel 1.1.6) untersucht.

3.1.3.1 Erreichbarkeit der Innenstadt

Direktanbindung an die Innenstadt

Aufgrund der radial auf die Innenstadt ausgerichteten Straßenbahnachsen werden viele Stadtteile aus dem Nordwesten, dem Nordosten und dem Süden des Stadtgebietes mindestens an eine der relevanten Innenstadthaltestellen (Kröpeliner Tor, Lange Straße und Neuer Markt) direkt und ohne Umstieg angebunden.

Ohne umsteigefreie Direktanbindung an die Innenstadt sind allerdings die dichtbesiedelten Stadtteile Schmarl und Reutershagen sowie Biestow, Rostock-Heide, Rostock-Ost und Gehlsdorf. Aus diesen Stadtbereichen ist jeweils ein einmaliger Umstieg erforderlich.

Brinckmansdorf sowie Gartenstadt/ Stadtweide (nordöstlicher Teil Gartenstadt)/ Reutershagen sind über die Haltestellen Steintor bzw. Schröderplatz/ Doberaner Platz zumindest peripher an das Stadtzentrum angebunden.

Weiterhin sind aufgrund der zur Innenstadt abseitigen Lage des Hauptbahnhofes in Rostock auch Warnemünde und die Großwohnsiedlungen Groß Klein und Schmarl nicht direkt an die Innenstadt angebunden. In diesen Ortsteilen ist die Bewertung jedoch zu relativieren, da die Bevölkerung im Einkaufs- und Erledigungsverkehr ausgeprägt auf das A-Zentrum Warnemünde bzw. auf das Teilraumzentrum West (Lütten Klein) orientiert sind, welche direkt und zeitnah erreicht werden können.

Aufgrund der Anbindung der zentralen Innenstadt über die Straßenbahn in der Lange Straße bestehen insgesamt Erreichbarkeitsnachteile in der Anbindung der südlichen Innenstadt (Bereich südlich der Kröpeliner Straße).

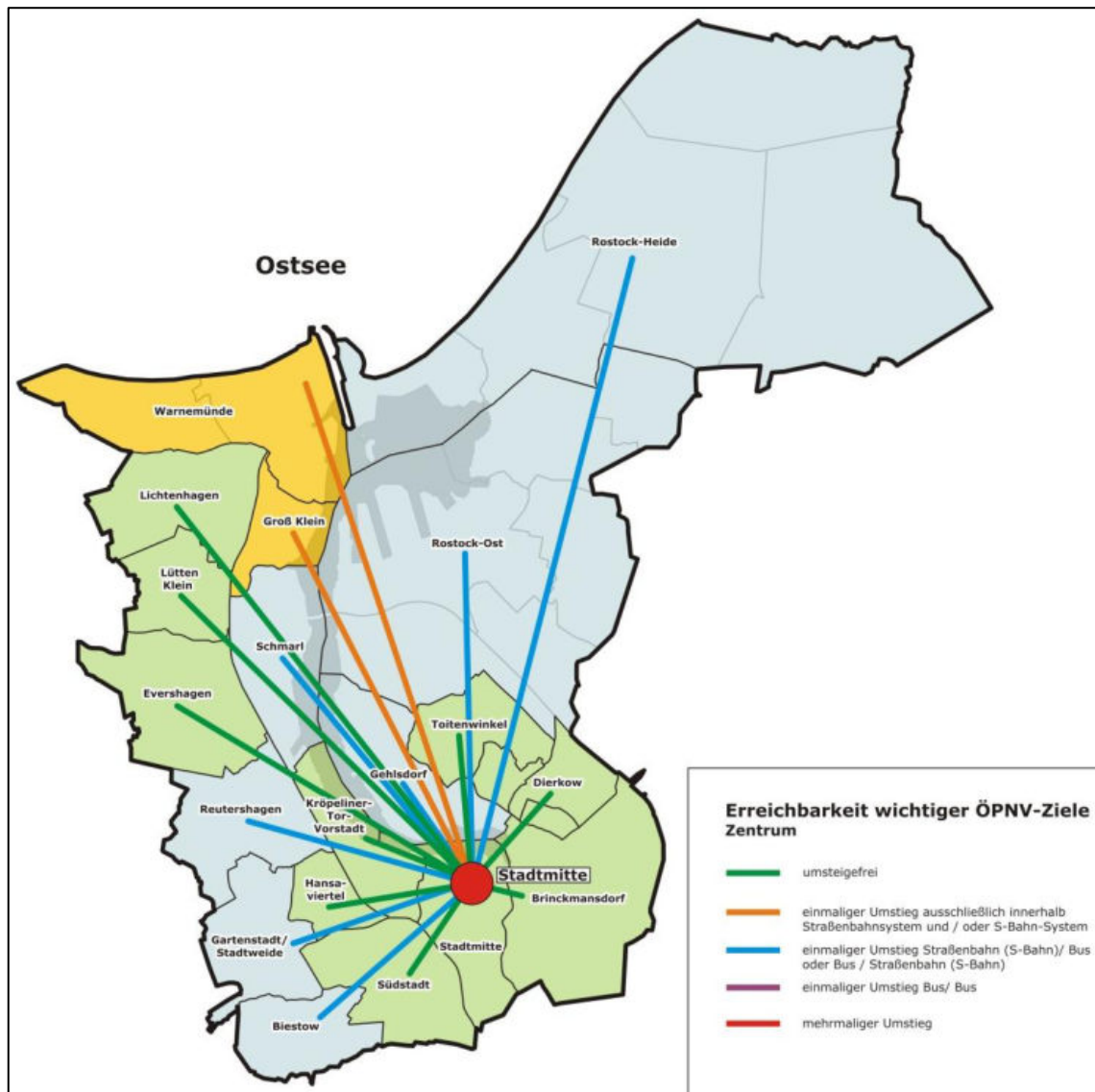


Abbildung 58: ÖPNV-Erreichbarkeit der Stadtmitte aus den Stadtbereichen

Reisezeit

Als Richtwerte für die Erreichbarkeit der Innenstadt wird eine maximale Reisezeit von 60 Minuten festgelegt (siehe Kapitel 2.3.6.2). Dieser Zielwert wird im Tagesverkehr flächendeckend aus allen Ortsteilen erreicht. Auch die Stadtbereiche mit Umsteigezwang in die Innenstadt weisen geringere Reisezeiten auf. In zeitlichen Randlagen kann es aufgrund des ausgedünnten Bedienungsangebotes und somit verschlechterter Anschlussbeziehungen bzw. anderer Reiserouten zu Überschreitungen der maximalen Reisezeit kommen (z. B. Hohe Düne, Markgrafenheide).

3.1.3.2 Räumliche Erreichbarkeit von Einzelzielen

Neben der Anbindung an die Innenstadt wurde die Erreichbarkeit verschiedener prägender ÖPNV-Ziele in Rostock untersucht:

- Hauptbahnhof
- Campus Südstadt
- Uniklinik Schillingallee
- Uniklinik Gehlsdorf
- Ostseestadion / Neptun-Schwimmhalle
- Hanse Messe / IGA-Park
- Zoo
- Stadthalle
- Agentur für Arbeit
- Warnemünde
- Warnemünde Werften
- Seehafen
- Fischereihafen

Bis auf wenige Ausnahmen können die untersuchten Ziele von fast allen Stadtbereichen in Rostock mit maximal einem Umstieg erreicht werden (vgl. Abbildung 60). Lediglich die Einwohner des südlich gelegenen Stadtteils Biestow benötigen häufig zwei Umsteigevorgänge zum Erreichen der Referenzziele. Aber auch aus Brinckmansdorf können verschiedene Ziele nur mit mehrmaligem Umsteigen erreicht werden. Hierzu gehört neben den Unikliniken, dem Ostseestadion und der Agentur für Arbeit außerdem auch der Seehafen, der als wichtiger Arbeitsplatzstandort von Bedeutung für die Rostocker Bevölkerung ist. Dieser ist zudem auch aus den meisten anderen Stadtbereichen nur mit Umsteigen erreichbar.

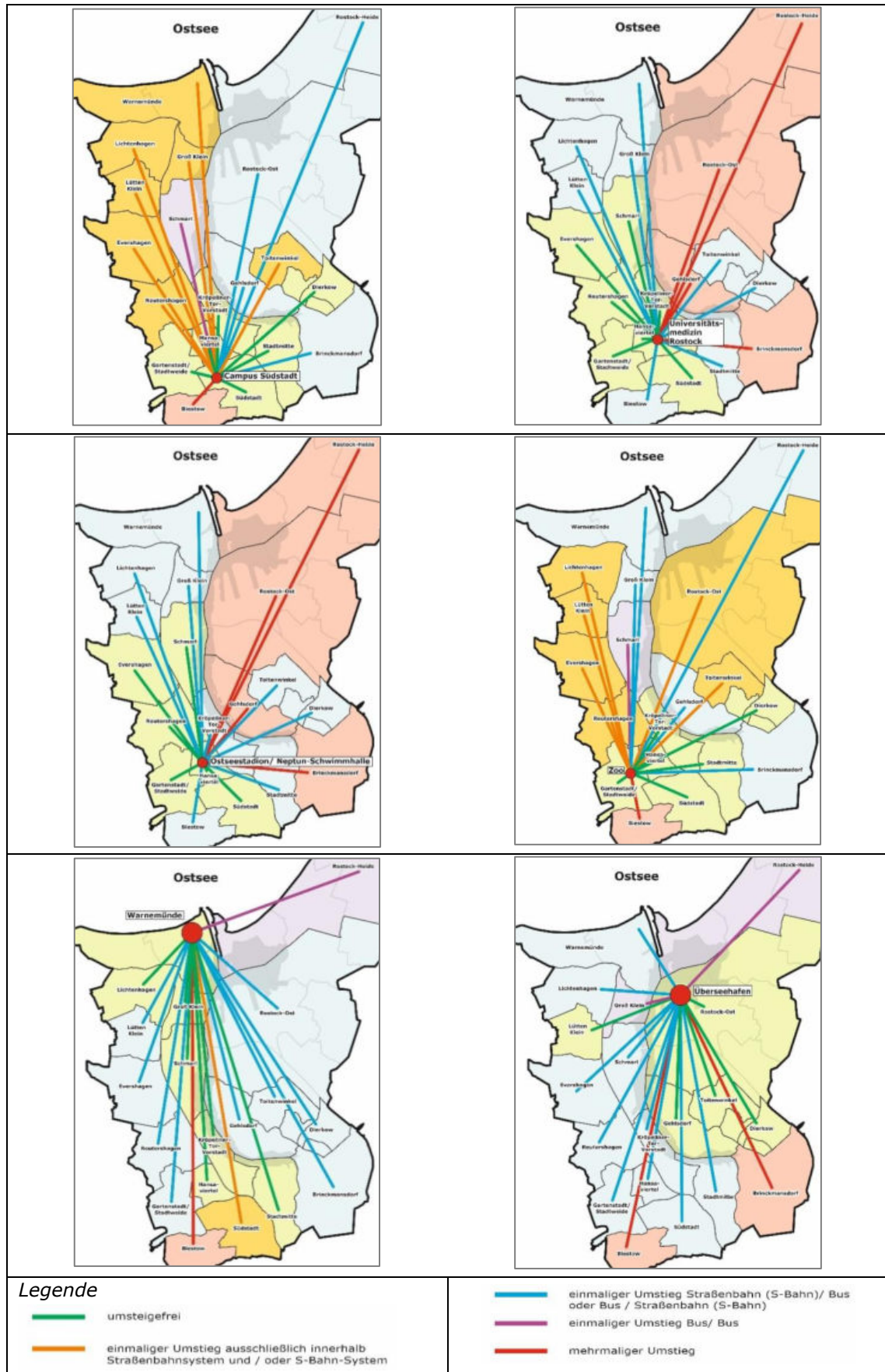


Abbildung 59: Räumliche Erreichbarkeit prägender Einzelziele

Während der Campus Südstadt zumindest peripher an das Straßenbahnnetz angebunden ist, gibt es Defizite in der direkten Erreichbarkeit aus dem Straßenbahn- bzw. S-Bahnssystem für verschiedene andere Ziele im südlichen bzw. südwestlichen Stadtgebiet (z. B. Uni-Klinikum, Ostseestadion, Agentur für Arbeit). Diese sind i. d. R. nur mit einem Umstieg auf den Bus erreichbar bzw. es sind längere Fußwege erforderlich. Aus den Stadtbereichen Rostock-Heide, Rostock-Ost und Gehlsdorf sind jeweils zwei Umstiege zur Zielerreichbarkeit erforderlich. Als Erkenntnis hieraus lässt sich ableiten, dass Gebiete im „Schatten“ des Straßenbahn-Systems in der Regel Defizite hinsichtlich der Erreichbarkeit aufweisen.

Eine gute Erreichbarkeit aus den allermeisten Stadtbereichen ist für die Hanse Messe/ IGA-Park gegeben. Während das westliche Stadtgebiet sowohl über das S-Bahn- als auch das Straßenbahn-System zur Messe gelangt, werden weite Teile der östlich der Warnow gelegenen Gebiete über die Linien 45 und 49 angebunden. Zudem stellt die im Jahr 2019 eingerichtete Expressbuslinie X41 stündlich eine schnelle Direktverbindung zwischen Dierkow, der Messe und Lütten Klein her. Lediglich die Erreichbarkeit des östlichen Bereichs des IGA-Parks ist mit längeren Fußwegen verbunden.

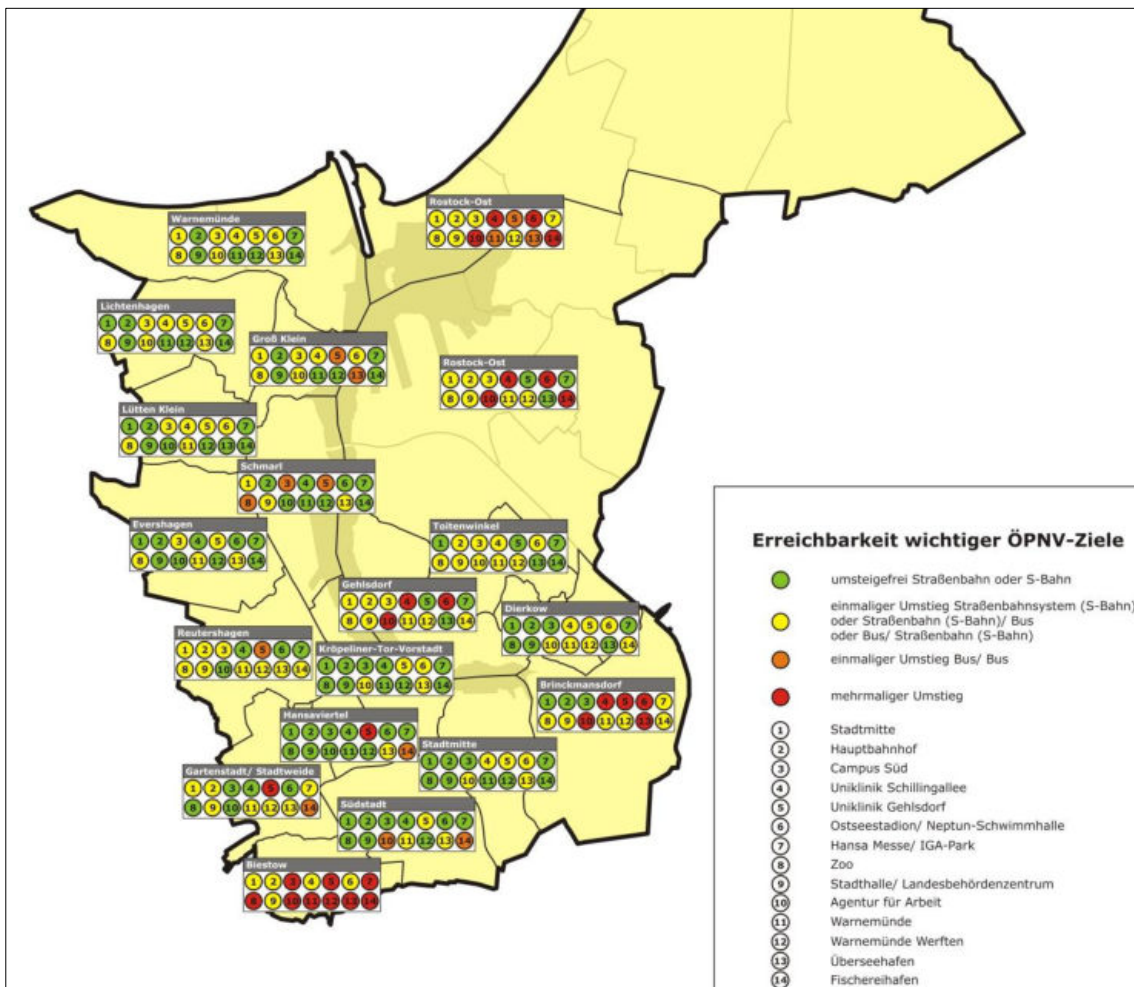


Abbildung 60:
Erreichbarkeit wichtiger ÖPNV-Ziele in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

3.1.3.3 ÖPNV-Reisegeschwindigkeit

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten

Die durchschnittliche Geschwindigkeit im Straßenbahnnetz liegt bei etwa 18,8 km/h. Dies ist vor dem Hintergrund des Ausbaustandards (viele besondere und unabhängige Bahnkörper) vergleichsweise gering, zudem ist die Durchschnittsgeschwindigkeit über die letzten fünf Jahre deutlich rückläufig. Im Vergleich zu anderen Straßenbahn-Städten, wie Bremen oder Dresden (Geschwindigkeitsniveau dort über 20 km/h), ist das Rostocker Straßenbahnsystem durch eine geringere Geschwindigkeit geprägt. Die langsamste Linie ist die Linie 6 mit 16,7 km/h.

Ein Vergleich der Entwicklungen im Straßenbahn-Gesamtnetz mit Linien, die über die Jahre in ihrem Streckenverlauf unverändert geblieben sind zeigt zwar, dass unter anderem die durchgängig mit unabhängigen und besonderen Bahnkörpern versehene Linie 4 (die vom relativ schnellen Linienweg über den Hauptbahnhof in den Nordwesten auf den langsameren Weg durch die Stadt in die Südstadt verschwenkt wurde) einen recht hohen Anteil an dem Negativtrend hat, dennoch ist der rückläufige Trend auch insgesamt klar erkennbar (vgl. Tabelle 31). Teilweise kann dies mit gestiegenen Fahrgastzahlen erklärt werden, maßgebend sind jedoch die im Folgenden aufgeführten Störstellen und Konfliktpunkte (s. u.).

Tabelle 31: Entwicklung der Reisegeschwindigkeit im Straßenbahnsystem⁹⁸

Linie	2012	2017	Differenz
Straßenbahn gesamt	19,13 km/h	18,43 km/h	-0,70 km/h
1, 5, 6	18,74 km/h	18,41 km/h	-0,33 km/h

Das Geschwindigkeitsniveau im Busnetz ist vergleichsweise hoch, die Entwicklung der letzten fünf Jahre zeigt – zumindest für das Gesamtnetz im Tagesverkehr – einen leicht positiven Trend (vgl. Tabelle 32). Nur auf wenigen Linien ist die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit geringer als 22 km/h (Linien 25, 27, 34 und 37). Auffällig ist dabei, dass die Linien 25, 34 und 37 zu den wenigen Linien gehören, die tagesdurchgängig umlaufrein betrieben werden. Bezogen auf die aufkommensstarken Linien und auch den Nachtbus zeigt sich ein ähnliches Bild wie im Straßenbahnsystem. Auch hier ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit in den letzten Jahren zumindest leicht zurückgegangen.

⁹⁸ Informationen RSAG, Juni 2019

Tabelle 32: Entwicklung der Reisegeschwindigkeit im Bussystem⁹⁹

Linie	2012	2017	Differenz
Tagesbusnetz gesamt	24,29 km/h	24,49 km/h	+0,20 km/h
22, 23, 25, 28, 31, 36, 37, 38, 45	22,66 km/h	22,42 km/h	-0,24 km/h
Nachtbus	25,64 km/h	25,27 km/h	-0,37 km/h

Störstellen und Konfliktpunkte

Die Betrachtung der potentiellen Störstellen und Konfliktpunkte erfolgt im NVP ausschließlich aus Sicht der Straßenbahnen und Busse und deren Fahrgäste. Die mögliche Beseitigung der Störungen ist grundsätzlich im Kontext mit der (ggf. stadtspezifisch differenzierten) verkehrsplanerischen Behandlung der einzelnen Verkehrsarten zu sehen. Während es Städte gibt, die sich ähnlich wie Rostock eine gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsarten zum Maßstab des Handelns gesetzt haben, wird auch in einigen Städten seit längerem eine stringente Bevorzugung des ÖPNV ggü. dem MIV bei der Gestaltung der Verkehrsabläufe an den Knotenpunkten und auf den Strecken praktiziert.¹⁰⁰ Maßstab der nachfolgenden Bewertung ist das im MOPZ postulierte Ziel einer Erhöhung der Geschwindigkeit im ÖPNV-System auf 25 km/h.

In Rostock resultieren die sukzessive Zunahme der Fahrzeiten sowie die punktuell auftretenden Verspätungen aus vielfältigen äußeren Einwirkungen im Fahrtenverlauf. Verschiedenste Störungen und Behinderungen wirken auf die Betriebsabläufe und summieren sich im Fahrtverlauf auf (siehe Tabelle 33). Die Folge sind Zeitverluste, Unpünktlichkeit und zunehmende Unzuverlässigkeit.

Die in Tabelle 33 dargestellten Stör- und Konfliktpunkte sind im Einzelfall durch unterschiedliche Randbedingungen sowie die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsteilnehmer geprägt.

Zum Auffangen von Verspätungen, die u. a. von den unten aufgeführten Störstellen resultieren, werden an verschiedenen Referenzhaltestellen im Fahrplan Pufferzeiten eingebaut. In der Spitzenzeit werden diese aufgezehrt, in der Normalsituation stehen die Fahrzeuge (für den Fahrgast mitunter unverständlich) die Pufferzeit ab. Zu beobachten ist dies insbesondere an den Haltestellen „Doberaner Platz“ und „Hauptbahnhof“. Auch dies nimmt Einfluss auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im ÖPNV-System (s. o.).

⁹⁹ Ebenda.

¹⁰⁰ siehe bspw. Stadt Zürich (<https://www.zukunft-mobilitaet.net/171153/urbane-mobilitaet/zuerich-verkehrspolitik-verkehrsplanung-vorbild-schlaraffenstadt-der-mobilitaet/>)

Tabelle 33: Bereiche mit regelmäßiger Verspätung

Störstelle/ Konfliktpunkt	Gründe
Knoten Steintor	<ul style="list-style-type: none"> komplexer Knotenpunkt mit vier Armen für den MIV, sowie jeweils drei Armen für Bus und Straßenbahn sämtliche Straßenbahnlinien befahren den Knoten
Knoten Holbeinplatz	<ul style="list-style-type: none"> staugefährdet für MIV und Bus neue LSA mit gesicherten Phasen für alle Verkehrsströme
Mühlendamm	<ul style="list-style-type: none"> staubelastete Strecke zur HVZ keine eigene Busspur Busschleusen an beiden Enden vorhanden, jedoch aufgrund des starken Rückstaus nur begrenzt effektiv stadteinwärtige Richtung (Steintor) weiter stauanfälliger Abschnitt Situation während früheren Baumaßnahmen noch verschärft
Linienweg Linie 34	<ul style="list-style-type: none"> insgesamt staubelastete Strecke ohne Businfrastruktur keine Kaphaltestellen, keine Bevorrechtigung sehr unattraktive Fahrzeiten, insbesondere von und nach Holbeinplatz mit 2 bzw. 3 stauanfälligen Knotenpunkten in kurzer Folge
Satower Straße	<ul style="list-style-type: none"> insgesamt am stärksten staubelastete Strecke ohne Businfrastruktur keine Kaphaltestellen, keine Bevorrechtigung



Abbildung 61: Auf dem Mühlendamm kommt es regelmäßig zu Stauerscheinungen mit der Folge von systematischen Verspätungen für den dort verkehrenden Busverkehr.

Darüber hinaus gibt es Stellen im Netz mit Behinderungen, welche zwar keine Verspätungen auslösen, die Reisegeschwindigkeiten jedoch zusätzlich reduziert. Hierzu zählen einige große Knotenpunkte (Straßenbahn – MIV), an denen teilweise ein Umlauf abgewartet werden muss:

- Doberaner Straße – Lübecker Straße
- Am Strande – Warnowstraße
- Dierkower Kreuz¹⁰¹
- Evershagen Süd

Zudem gibt es auch an einigen kleineren einmündenden Straßen keine absolute Bevorrechtigung:

- Knoten Hamburger Straße – Schwarzer Weg
- Lübecker Straße – Max-Eyth-Straße

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass ein Erreichen des Ziels einer Erhöhung der Geschwindigkeit im ÖPNV-System auf 25 km/h einer konsequenteren Strategie der ÖPNV-Beschleunigung, auch mit Restriktionen in der Verkehrssteuerung ggü. dem MIV, bedarf. Der erkennbare Zielkonflikt bedarf einer Lösung, ggf. auch mit einer Anpassung von Zielen in die eine oder in die andere Richtung.

3.2 Kundenzufriedenheit

Im Jahr 2021, somit in der zweiten Hälfte des NVP-Prozesses, nahm die RSAG erstmalig am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer teil (KANTAR)¹⁰². Dieses Kundenbarometer misst jährlich die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV in den 2021 teilnehmenden 33 Verkehrsbetrieben in Deutschland. Erfasst wird die Qualitätswahrnehmung von Fahrgästen, die den ÖPNV mehrmals in der Woche nutzen.

Die generelle Zufriedenheit der Fahrgäste wird mit der „Globalzufriedenheit“ dargestellt. Hinter den Verkehrsbetrieben in Dresden und Freiburg erreichte die RSAG mit einem Wert von 2,3 den drittbesten Wert. Bei den Leistungsmerkmalen „Pünktlichkeit“ und „Zuverlässigkeit“ wurde die RSAG von den Fahrgästen mit „sehr gut“ bewertet.

3.3 Bewertung weiterer Qualitätsmerkmale

Mit Hilfe einer SWOT-Analyse¹⁰³ werden weitere Merkmale, die über die reine ÖPNV-Angebotsqualität hinaus die Qualität des ÖPNV beeinflussen, beurteilt. Es

¹⁰¹ Seit November 2020 Verbesserungen durch angepassten LSA-Schaltungen und Busspur.

¹⁰² https://www.rsag-online.de/fileadmin/media/PDF/PDF_Nachhaltigkeitsbericht-2021.pdf

¹⁰³ SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

wird zunächst herausgearbeitet, wo der ÖPNV in Rostock aktuell steht, darauf aufbauend werden Chancen und Risiken im Hinblick auf die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Stadt aufgezeigt. Diese dienen als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im NVP.

Tabelle 34: Bewertung weiterer Qualitätsmerkmale – SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
I. Marktauftritt und Marktposition			
<ul style="list-style-type: none"> leistungsstarkes S-Bahn-System im Regionalverkehr und mit wesentlichen Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet (z. B. Anbindung Warnemünde) Straßenbahn als attraktives ÖPNV-Grundsystem große Abdeckung durch flächendeckendes ÖPNV-Netz tages-durchgehendes ÖPNV-Angebot (Nachtlinienverkehr) Corporate Design des städtischen ÖPNV (RSAG) mit hohem Wiedererkennungswert und ausgeprägter visueller Wirkung Planung des Bus- und Straßenbahn-Systems aus einer Hand (RSAG) moderne ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere Fahrzeuge, viele Haltestellen, Dynamische Fahrgastinformation) als stadtbildprägende „Wahrzeichen“ eines umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes 	<ul style="list-style-type: none"> bei Wegen unter 3 km erreicht der ÖPNV ggü. Auto, Fahrrad und zu Fuß einen signifikant geringeren Anteil wahrnehmungsbezogene Merkmale „Sauberkeit an Haltestellen“, „Sicherheit im Fahrzeug abends“ und „Sicherheit an Haltestellen abends“ mit unterdurchschnittlicher Kundenzufriedenheit (Merkmal „Sauberkeit“ in den letzten Jahren mit signifikantem Rückgang der Kundenzufriedenheit) 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbahn-System bietet infrastrukturelle Basis für die Abwicklung der angestrebten Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in der Konsequenz der angestrebten „Verkehrswende“ 	<ul style="list-style-type: none"> das (soziale) Sicherheitsempfinden ist vor allem bei jüngeren Fahrgästen eingeschränkt, d. h. bei der Zielgruppe, die mit ihrem tendenziell verstärkt multimodalem Mobilitätsverhalten die „Kunden der Zukunft“ sind

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">• Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 17 % für Stadt in Norddeutschland mit nennenswertem Radverkehrsanteil ist als „überdurchschnittlich gut“ einzuschätzen• deutliche Verbesserung der Gesamt-Kundenzufriedenheit 2012 – 2016 (RSAG)			

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
II. Systemqualität			
II.1 Netzwirksamkeit			
<ul style="list-style-type: none"> • radial ausgerichtete, starke Straßenbahnachsen als Netzgerüst • S-Bahn-Achse zur Schaffung schneller Verbindungen in Nord-Süd-Relation im Stadtwesten • Fähren Hohe Düne und Gehlsdorf als wirksame Ergänzung zum ÖV-System (generieren wesentliche Reisezeitvorteile über die Warnow) • Busnetzstruktur bestehend aus meist kurzen Linien mit klarer Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte sowie langlaufenden Verbindungslinien (z. B. Linien 39, 49) mit Erschließungsfunktion außerhalb des Straßenbahnnetzes 	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-System nicht auf Stadtzentrum orientiert (zusätzliches Umsteigefordernis) • ausgeprägte Nord-Süd-Ausrichtung des Straßenbahnsystems (lange Linienäste im Norden und kurze Äste im Süden und Osten generieren ungleichmäßige Nachfrage- und Auslastungsverteilung) • keine (betrieblichen) Alternativstrecken im Straßenbahnsystem im langen Nordwestabschnitt zwischen KTV und Lichtenhagen (keine Umleitungsstrecken im Störfall vorhanden) • Reutershagen, Schmarl und Groß Klein als dichtbesiedelter Stadtteil ohne unmittelbaren Direktanschluss an das Straßenbahn-System bzw. an S-Bahn (nutzbare S-Bahn-Haltepunkte für Schmarl und Groß Klein in peripherer Lage zum Stadtteil) 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn bietet, im Falle einer räumlichen Orientierung der städtebaulichen Entwicklung unmittelbar am Straßenbahnsystem (Ausnahme Strecken im Nordwesten) wirkungsvolle Basis für zukunftsfähige Mobilitätsgestaltung • Tangentialverbindungen noch nicht optimal herausgebildet • Straßenbahn als imageträchtige „Lokomotive“ der E-Mobilität • ÖPNV-Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen (Stärkung Nahmobilität) verbesserungsbedürftig (insbesondere im Stadtsüdwesten) 	<ul style="list-style-type: none"> • mögliche städtebauliche Entwicklung im Stadtnorden würde „Ungleichgewicht“ der räumlichen Nachfrageverteilung und der Auslastung im Straßenbahnsystem weiter verschärfen • städtebauliche Entwicklungen am Stadtrand würden ÖPNV-System schwächen • Reutershagen könnte als „überalterter Stadtteil“ bei absehbarer Veränderung der demografischen Struktur wegen fehlender Integration in das Straßenbahnsystem (oder alternativ Einrichtung hochwertiger, straßenbahnähnlicher Busverbindungen) ÖPNV-Nachfrage verlieren

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbuslinien als wichtige Radialachsen in Ausrichtung auf die Innenstadt (z. B. Linien 22, 23, 25) und auf wichtige Stadtteilzentren wie Lütten Klein, Zentrum (z. B. Linie 31) als Ergänzung zur Straßenbahn • Anbindung an das SPNV-Netz, RE und RB als direkte (Schnell-) Verbindung zu anderen Städten 	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn-Haltepunkte Warnemünde und Bramow sowie SPNV- Haltepunkte Thierfelder Straße, Rostock Kassebohm und Torfbrücke ohne direkte Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV • Verbindung der Stadtteile Lütten Klein/ Schmarl und Toitenwinkel im Busnetz grundsätzlich mit Umwegführung über Seehafen (X41 bietet schnelle Verbindung, jedoch für Toitenwinkel mit zusätzlichem Umstieg) • teilweise lange Haltepunktabstände im Straßenbahn-Netz (z. B. Dierkower Allee – Katerweg) • Überfrachtung einiger Buslinien in ihrer Aufgabenvielfalt (sowohl Erschließungs- als auch Verbindungsfunktionen), wie Linien 25 und 39 • fehlende Querverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> ○ Dierkow – Brinckmansdorf ○ Dierkow – Toitenwinkel ○ Groß Klein und Lichtenhagen 		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
II.2 Netztransparenz und Linienführungen			
<ul style="list-style-type: none"> aus Fahrgastsicht gute Transparenz im Straßenbahnsystem (aus jedem Korridor mindestens eine Linie durch das Stadtzentrum und eine Linie über Hbf) 	<ul style="list-style-type: none"> Systematik in der Liniennummerierung hinsichtlich der räumlichen Zuordnung nicht mehr optimal transparent und nachvollziehbar keine (Produkt-) Kennzeichnung der 10-Minuten-Takt-Buslinien Linie 6 in ihrer Führung nicht optimal („Kreisverkehr“ Campus Südstadt – Neuer Friedhof; keine nachfragewirksame Durchmesser-Verbindung) unübersichtliche Führung der Linie 37 im Ortskern Warnemünde (der nutzbaren Straßenstruktur geschuldet) nicht optimales Zusammenwirken der Linien 36 und 37 in Warnemünde mäandrierende Führung der Linie 39 zwischen Lütten Klein, Schmarl, Evershagen, Schutow, Reutershagen, Hansaviertel und Südstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Buslinien im durchgängigen 10-Minuten-Takt (z. B. Linien 22/ 23 und 25) bieten Basis für Profilierung von hochwertigen Buslinien 	<ul style="list-style-type: none"> Einführung weiterer Buslinien würde Unübersichtlichkeit im Busnetz verstärken

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none">• Erschließung Reutershagen-West (Etkar-André-Straße) erfordert umwegige Linienführung, insbesondere für langlaufende Linie 39 (Kompromisslösung zwischen Erschließungsanforderungen und Verbindungsfunktion)• tlw. differenzierte Fahrplangestaltung mit Ferienfahrplänen, einzelnen Linien auch Winterfahrplan am Wochenende (Fahrgast muss zwischen verschiedenen Fahrplanperioden unterscheiden)		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
II.3 Erreichbarkeit und Anbindung			
<ul style="list-style-type: none"> • kleinteilige Netzstruktur mit wenigen Erschließungslücken in den Stadtteilen • gute Anbindung Zentrum Lütten Klein • Universitätsstandorte zumindest peripher an das Straßenbahnnetz angebunden • Anbindung der zentralen touristischen Bereiche in Warnemünde (hohe Präsenz durch attraktive Haltestellen) • umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt aus vielen Stadtteilen • ausgewählte Haltestellen als Verknüpfungspunkt zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr mit Anschluss an das Umland 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung der zentralen Innenstadt über Straßenbahn in der Lange Straße, dadurch Erreichbarkeitsnachteile für südliche Innenstadt (Bereich südlich Kröpeliner Straße) • Arbeitsplatzschwerpunkte nicht an die leistungsfähigen Systeme S-Bahn- bzw. Straßenbahn angebunden (Ausnahme Werften Warnemünde) • Anbindung der zentralen Innenstadt über Straßenbahn in der Lange Straße, dadurch Erreichbarkeitsnachteile für südliche Innenstadt (Bereich südlich Kröpeliner Straße) • Arbeitsplatzschwerpunkte nicht an die leistungsfähigen Systeme S-Bahn- bzw. Straßenbahn angebunden (Ausnahme Werften Warnemünde) 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchbindung von Buslinien zu Aufkommensschwerpunkten könnte Umsteigezwang im ÖPNV-Netz wirksam abbauen und Straßenbahnsystem in der Nord-Süd-Ausrichtung entlasten 	<ul style="list-style-type: none"> • Linienanpassungen zur Verbesserung der kleinräumigen Erschließung (Schleifen, Stiche usw. im Linienverlauf) würde Transparenz des ÖPNV-Systems beeinträchtigen

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none">• wichtige Einrichtungen aus dem Straßenbahn- bzw. aus dem S-Bahn-System nur mit Umsteigen auf Bus erreichbar (z. B. Uniklinikum, Agentur für Arbeit, Neptun-Schwimmhalle) Stadion nicht mit Straßenbahnsystem angebunden (relevant für Großveranstaltungen)• Südstadtcenter nicht mit stadtteilbezogener Linie 26 angebunden• östlicher Bereich IGA-Park nur mit längeren Fußwegen von ÖPNV-Haltestellen erreichbar		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
II.4 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung			
<ul style="list-style-type: none"> • marktgerechte Angebotsdifferenzierung in Tag- und Nachtverkehr • Nachtlinien „RSAG-Fledermäuse“ F1 und F2 mit einem Treff- und Umsteigepunkt (Bedienung nahezu aller Stadtbereiche der Weststadt und über die Innenstadt hinaus bis Brinckmansdorf und Toitenwinkel) • weitere Zubringerlinien im Nachtverkehr F1A und 45/45A (beide bedarfsgesteuert als Ab-ruf-Linien-Taxis) • Expressbuslinie X41 als schnelle Punkt-Punkt-Direktverbindung mit wenigen Halten an nachfragestarken Sammelhaltestellen (Hinweis: da Linie nur wenige Siedlungsbereiche erschließt und nur stündlich verkehrt, bleibt Fahrgastnachfrage hinter anderen Linien zurück) 	<ul style="list-style-type: none"> • keine (Produkt-) Kennzeichnung der 10-Minuten-Takt-Buslinien 	<ul style="list-style-type: none"> • angebotsseitige und infrastrukturelle Stärkung der Hauptbusachsen als kurzfristig umsetzbarer Ansatz zur wirksamen Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage • weiterer Ausbau von Direktverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten bzw. zu anderen Aufkommensschwerpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> • weitere „Verwässerung“ des Busangebotes (gute Angebote sind auf ersten Blick nicht erkennbar)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Abruf-Linien-Taxi (ALT) als bedarfsgesteuerte Bedienungsform zu nachfrageschwachen Zeiten sowie in Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage als Zubringer zum Hauptnetz 			
III. Angebotsqualität			
III.1 Erschließungsqualität			
<ul style="list-style-type: none"> weitgehende Flächenerschließung, Erschließungslücken weitgehend nur an den Siedlungsändern und an der Peripherie 	<ul style="list-style-type: none"> Erschließungsdefizite <ul style="list-style-type: none"> Stadthafen (Am Strande) St. Petersburger Straße/ Möllner Straße (u. a. Finanzamt) mittlere Kopenhagener Straße (Verschärfung im Zuge der Realisierung des 2029 geplanten Ersatzneubaus der Förderschule Warnowschule) zentrale Bereiche im Stadtteil Groß Klein (Linie 31 mit peripherer Führung über Werftallee) Dierkow 	<ul style="list-style-type: none"> Erschließung der Lücken mit nennenswertem Potential könnte Fahrgastnachfrage erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> Anspruch einer 100%igen Erschließung könnte zu unwirtschaftlichen Angeboten ohne messbare Nachfragezuwächse führen (mit Augenmaß handeln)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
III.2 Bedienungsqualität			
<ul style="list-style-type: none"> • 10-Minuten-Takt als Grundtakt im Straßenbahnnetz und im Bushauptnetz • Angebot „rund um die Uhr“ durch Fledermauslinien 	<ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliche Taktfamilien im Tagesverlauf (Fahrgast wird mit zwei Taktfamilien konfrontiert) <ul style="list-style-type: none"> ○ 10-/ 20-Minuten-Takt Tagesverkehr ○ 15-/ 30-Minuten-Takt Abend- und Spätverkehr sowie Wochenende • einzelne Linien nur im 30-Minuten-Takt (Taktfolge bedingt durch weiträumigen 10-Minuten-Takt im Netz nicht als attraktiv wahrnehmbar) • in städtischen Bereichen, in denen Regionalbuslinien die Bedienung übernehmen, Defizite hinsichtlich Qualität und Stringenz der Vertaktung • später Betriebsbeginn am Verkehrstag „Sonntag/ Feiertag“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Flächenwirkung des 10-Minuten-Taktes (Erfolgsfaktor für wirksame Erhöhung der Marktausschöpfung) • Nutzung der (ausgebauten und qualitativ verbesserten) Regionalbuslinien für städtische Verkehrsaufgaben 	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
III.3 Reisezeit			
<ul style="list-style-type: none"> im Busnetz vergleichsweise gutes Geschwindigkeitsniveau (nur Linie 25, 27, 34 und 37 < 22 km/h) 	<ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeit im Straßennetz (18,8 km/h) ist vor dem Hintergrund des Streckennetzes mit vielen unabhängigen und besonderen Bahnkörpern vergleichsweise gering geringes Geschwindigkeitsniveau (< 18 km/h) insbesondere <ul style="list-style-type: none"> Streckenabschnitt Doberaner Platz – Lange Straße Parkstraße Neuer Markt – Steintor Bereich „Stadthafen“ Evershagen Linie 25, welche den bevölkerungsstarken Stadtteil Reutershagen exklusiv anbindet, ist die zweitlangsamste Linie im Busnetz Behinderungen und Störungen des Busbetriebes an mehreren neuralgischen Punkten (Folge: Zeitverluste, Unpünktlichkeit, zunehmende Unzuverlässigkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> ganzheitliche ÖPNV-Beschleunigung könnte Attraktivität steigern 	<ul style="list-style-type: none"> weitere Reduzierung der Reisegeschwindigkeiten durch wachsende Behinderungen infolge der zunehmenden Flächenkonflikte in den Straßenräumen

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
IV. Beförderungsqualität und Infrastruktur			
IV.1 Fahrzeuge			
<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahnfahrzeuge der 2. Generation sechs Türen und kundengerechter Flächenaufteilung (große Mehrzweckflächen) • moderne Busflotte (100 % der Fahrzeuge mit Komfortmerkmalen Niederflurtechnik (mit Rampe), Fahrgastinformationstechnik, tlw. Klimaanlage und Videoschutz) 	<ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliche Ausstattungsqualität der Straßenbahn 1. und 2. Generation 	<ul style="list-style-type: none"> • angestrebte Neubeschaffung von Straßenbahnen der 3. Generation kann Beförderungskapazität und Fahrgastkomfort im Straßensystem nachhaltig erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> • dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich (Fahrgastkomfort, Informationstechnik, Barrierefreiheit usw.) erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste und erfordert somit regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
IV.2 Verknüpfungspunkte			
<ul style="list-style-type: none"> • mehrere modern gestaltete Verknüpfungspunkte (Doberaner Platz, Lütten Klein Zentrum, Lütten Klein, Lichtenhagen, Warnemünde Werft, Markt Reutershagen, Campus Südstadt) • Parkstraße und Holbeinplatz: optimale funktionale Gestaltung der Verknüpfung mit Lage der Straßenbahn-Haltestellen direkt am S-Bahnhof-Zugang • alle Verknüpfungspunkte der Kategorie 1 sind mit DFI und Fahrkartenautomaten ausgestattet 	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptbahnhof: längere (beschwerliche) Wege über Treppenanlage oder (zeitintensivere) Fahrstuhlnutzung beim Umsteigen Straßenbahn – SPNV • Busbahnhof Regionalverkehr mit ungünstiger Lagegunst zum Hauptbahnhof (Hinweis: Neuordnung geplant) • Verknüpfungspunkt „Reutershagen“ mit ungünstiger funktionaler Gestaltung (Fußwege, längere Wartezeiten für Querenden Hamburger Straße) • Bus-Verknüpfungspunkt „S Lütten Klein“ erscheint überdimensioniert und wird dadurch unübersichtlich • Fußgängertunnel „Lütten Klein S“ mit gravierenden Mängeln bzgl. sozialer Sicherheit (Angsträum) 	<ul style="list-style-type: none"> • funktionierende Vernetzung im ÖPNV-System durch gestalterisch und funktional hochwertige Verknüpfungspunkte 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Verknüpfungspunkte (Hinweis: Sicherheit ist wichtiges Kriterium bei Kundenzufriedenheit)

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
IV.3 Haltestellen			
<ul style="list-style-type: none"> • im Straßenbahnsystem nahezu alle Haltestellen in modernem Erscheinungsbild und einheitlichem Design • „überfahrbares Haltestellenkap“ als pragmatische Lösung an mehreren Straßenbahnhaltestellen (z. B. Volkstheater) • mehrere hinsichtlich der städtebaulichen Integration ansprechende Haltestellen (z. B. Steintor, Warnemünde Kirchenplatz) • Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle 	<ul style="list-style-type: none"> • viele Bushaltestellen mit Ausbau- bzw. Erneuerungsbedarf (z. B. Hohe Düne Fähre, Zoo) • Richtungshaltestellen Thierfelderstraße „auseinandergerissen“, stadteinwärtige Haltestelle direkt an Haltestelle Platz der Jugend 	<ul style="list-style-type: none"> • moderne Haltestelle als überzeugende, einladende „Einstiegs- punkte“ in das ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Haltestellen, insbesondere an aufkommensstarken Punkten (Hinweis: Sicherheit ist wichtiges Kriterium bei Kundenzufriedenheit)
IV.4 Fahrwege			
<ul style="list-style-type: none"> • weite Abschnitte des Straßenbahnnetzes mit unabhängigen bzw. besonderen Bahnkörpern • störungsfreie Führung des Busverkehrs zwischen Parkstraße und Saarplatz durch Mitnutzung des Bahnkörpers • Busspur Schillingallee 	<ul style="list-style-type: none"> • im Busnetz stauanfällige Straßennetzabschnitte ohne Sonderfahrspuren (insbesondere Mühlendamm) 		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
V. Barrierefreiheit			
V.1 Fahrzeuge			
<ul style="list-style-type: none"> 100%ige Niederflrigkeit im Stadtverkehr (RSAG) 	<ul style="list-style-type: none"> Straßenbahn 1. Generation mit Schwächen bzgl. barrierefreie Fahrgastinformation (älterer „Stand der Technik“) einzelne Fahrzeuge mit Scheibenbeklebung (beeinträchtigen für Menschen mit Sehschwäche, insbesondere bei Dunkelheit und/oder Regen, Sicht nach außen) 	<ul style="list-style-type: none"> angestrebte Neubeschaffung von Straßenbahnen der 3. Generation kann Barrierefreiheit auf aktuellem Niveau „Stand der Technik“ verbessern 	<ul style="list-style-type: none"> dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste im Hinblick auf Barrierefreiheit (insbesondere Fahrgastinformation)
V.2 Haltestellen			
<ul style="list-style-type: none"> alle Straßenbahn-Haltestellen niederflurgerecht (d. h. niveaugleicher Ein- und Ausstieg) 	<ul style="list-style-type: none"> etwa 40 % der ca. 430 Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut spaltfreie Anfahrbarekeit vieler Bushaltestellen verbesserungsbedürftig 	<ul style="list-style-type: none"> Vision: Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit für Großteil der Nutzer zeitnah realisierbar 	<ul style="list-style-type: none"> ausgebaute Haltestellen entsprechen nach einigen Jahren nicht mehr dem Stand der Technik, so dass Ausstattungsdifferenzen je nach Alter der Haltestellen entstehen (betrifft insbesondere Bodenindikatoren); bedingt durch Fördermittelbindung können grundlegende Erneuerungen (z. B. zu schmale Fahrgastbereiche) nicht regelmäßig erfolgen

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none">• eingeschränkte Nutzbarkeit der älteren „Blindenleitsysteme“ (Rillenplatten verdrecken schnell und sind für Blinde mit Rollspitze am Stock kaum ertastbar)• Straßenbahnhaltestelle „Hauptbahnhof“ für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nur über Fahrstühle erreichbar• Busbahnhof Regionalverkehr (ZOB) nicht barrierefrei• Verknüpfungspunkt „Dierkower Kreuz“ nicht barrierefrei nutzbar (Orientierung für Blinde sehr problematisch, Bussteige für Wendemanöver sehr beengt)• Glasflächen an den Wartehallen verfügen meist nicht über eine kontrastreiche Markierung, welche der DIN 32975 entspricht		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
V.3 Fahrgastinformationen			
<ul style="list-style-type: none"> • DFI mit Echtzeit an systemrelevanten Verknüpfungspunkten • künftige DFI-Anlagen mit Vorlesefunktion (Text-to-speech) für Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch) • Flyer und Homepage-Seite mit relevanten Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Kennzeichnung der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen im Fahrplan oder Liniennetzplan • kein Fahrplanbuch vorhanden (seit 2018); kompensiert durch Linien-Flyer 		
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
V.4 Schulungen			
<ul style="list-style-type: none"> • Rollator-Training • E-Scooter-Schulung 			

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI. Kundenservice und Fahrgastinformation			
VI.1 Kundenbetreuung			
<ul style="list-style-type: none"> • (dezentrale) vier Kundencenter im Stadtgebiet • Kundenzentrum Hauptbahnhof auch am Sonntag geöffnet 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Kundencenter im unmittelbaren Stadtzentrum • ausgedünnte Öffnungszeiten der Kundenzentren <ul style="list-style-type: none"> ○ Dierkower Kreuz nur 9 bis 17 Uhr (und Mittagspause) ○ Doberaner Platz erst ab 8 Uhr geöffnet; keine Öffnung am Samstag • kein RSAG-Kundencenter in Warnemünde, insbesondere für Zielgruppe „Touristen“ (Tourismuszentrale nur bedingt in dieser Funktion erkennbar) 		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI.2 Fahrgastinformation			
<ul style="list-style-type: none"> • unterschiedliche Qualität (und damit auch innovative Ausstrahlungskraft) der DFI in den Straßenbahnen der 1. und der 2. Generation • DFI mit Echtzeit an systemrelevanten Verknüpfungspunkten • Homepages RSAG und VVW Verkehrsverbund • RSAG Fahrplan-App mit allen wichtigen Informationen (Linienetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen) inkl. aktuelle Verkehrsmeldungen und Funktion zum Kauf eines Mobile-Tickets über den VVW-Webshop • VVW-App mit allen Fahrplänen im Verbundgebiet sowie Funktion zum Kauf eines MobileTickets • aktuelle Informationen über diverse Social MediaNewsrooms (Twitter, Facebook, Youtube) 	<ul style="list-style-type: none"> • zwei App (RSAG und VVW) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beibehalten der „mehrgleisigen“ Fahrgastinformationswege mit Mix aus persönlicher Beratung, gängigen Medien, digitaler Fahrgastinformation sowie Printmedien 	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI.3 Tarifstruktur			
<ul style="list-style-type: none"> • ein Verbundtarif (bis auf die Linie 304) = einheitliche Tarifstrukturen • transparente Tarifstruktur im Rostocker Stadtgebiet (eine Preisstufe für gesamte Stadt) • kostenlose Schülertickets und Vorschülertickets 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskrepanz der Tarifzonengrößen mit großer Zone für Rostock und kleinteiligeren Zonen im sonstigen Verbundgebiet • umfangreiches Fahrscheinsortiment mit Tendenz zur Unübersichtlichkeit 		
VI.4 Ticketvertrieb			
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrscheinautomaten in allen Fahrzeugen (RSAG) • Fahrscheinautomaten an nachfragestarken Haltestellen • persönliche Beratung und Vertrieb in vier Kundencentern und 17 Partneragenturen • elektronisches Ticket „Mobile Ticketing“ (Einzelfahrscheine) mit bargeldlosem Zahlungssystem über den VVW-WebShop und die VVW-App 	<ul style="list-style-type: none"> • Partneragenturen nicht mit einheitlichem Service (sieben Agenturen kein Verkauf von Monatskarten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhalten von verschiedenen Vertriebskanälen ermöglicht vielfältige Zielgruppenansprache 	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VI.5 Serviceleistungen			
<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätsversprechen (Pünktlichkeit, Anschlüsse, Sauberkeit) • Halten auf Wunsch ab 20 Uhr und Taxivermittlung • Mobilitätsschulungen für Zielgruppen (Rollator-Training, E-Scooter-Schulung, ÖPNV-Schule für Kindergartenkinder und für Grundschüler) 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Begleitservice für Senioren bzw. Vermittlung eines solchen Services 		
VI.5 Fahrgastsicherheit			
<ul style="list-style-type: none"> • Videoschutz in allen Fahrzeugen • flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (Vordereinstieg nach 20 Uhr, Halten auf Wunsch) • Notrufsäule am Hauptbahnhof • Flyer und Homepage-Seite mit relevanten Informationen 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Kundenzufriedenheit mit Merkmal „Sicherheit“ ist deutliches Indiz für Handlungsbedarf • Fußgängertunnel „S Lütten Klein“ mit gravierenden Mängeln bzgl. sozialer Sicherheit (Angsträum) • einige Haltestellen bzgl. sozialer Kontrolle mit nicht optimaler Lage (z. B. Martin-Niemöller-Straße, Südblick, Neuer Friedhof, Zoo) 		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
VII. Sonstiges			
VII.1 Umweltaspekte			
<ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn als elektrisches Beförderungsmittel ist Kernangebot des städtischen ÖPNV und trägt Großteil des Fahrgastaufkommens • 45 % der Stadtbus-Fahrzeuge erfüllen den EURO-VI-Standard 	<ul style="list-style-type: none"> • 55 % der Stadtbus-Fahrzeuge erfüllen nicht den EURO-VI-Standard (Stand 1. Quartal 2019) 		
VII.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln			
<ul style="list-style-type: none"> • ausgeprägtes Fahrradparken am Hauptbahnhof (tlw. über 100 %) • hohe Auslastung der Bike-and-Ride-Anlage an der Endhaltestelle „Mecklenburger Allee“ (Indiz für größeren Einzugsbereich der Haltestelle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Park-and-Ride im Stadtgebiet wird nur bedingt angenommen • viele Bike-and-Ride-Anlagen könnten besser genutzt werden (z. B. Campus Südstadt, Dierkower Kreuz) • keine abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs am ÖPNV-System (Ausnahme: Hohe Düne Fähre und Hauptbahnhof (Südseite; für SPNV)) 	<ul style="list-style-type: none"> • Park-and-Ride-Ausbau verstärkt wohnortnah in der Region • Erweiterung der Einzugsbereiche von Haltestellen durch nutzergerichte Bike-and-Ride-Anlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nur punktuell an einzelnen Haltestellen, keine Flächenwirksamkeit im System

4 Prognose der Verkehrsentwicklung

4.1 Prognosegrundlagen

Seite | 216

Für den Nahverkehrsplan sind neben den heutigen Verkehrsbeziehungen auch die verkehrlichen Auswirkungen der absehbaren ÖPNV-relevanten infrastrukturellen Veränderungen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklung der Wohn- und Gewerbeflächen sowie die damit verbundenen Entwicklungen von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Zunehmend in den Fokus rücken außerdem die Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr als wesentliche Nachfragegruppe des ÖPNV.

Grundlage für die Prognose der Bevölkerungsentwicklung bildet die „Neue Bevölkerungsprognose bis 2035“¹⁰⁴ für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock. Ausgangsjahr für die Vorausschätzung ist das Jahr 2019. Der maximale Prognosehorizont für die kleinteilige Bevölkerungsentwicklung nach Stadtbereichen ist das Jahr 2025. Ebenso werden Aussagen zu Neubauprojekten der Hanse- und Universitätsstadt bis zum Jahr 2025 gemacht. Die Angaben zu den Studierenden werden auf der Grundlage der von der Universität Rostock zur Verfügung gestellten Daten im Internet gemacht.¹⁰⁵

Zu berücksichtigen ist, dass die dargestellten Prognosewerte die zu erwartenden Entwicklungen auf Basis der zum Prognosezeitpunkt angenommenen Rahmenbedingungen abbildet. Diese können durch nicht berücksichtigte Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen nachhaltig beeinflusst werden. Eine große Rolle wird die aktuelle Pandemie spielen, deren mittel- und langfristige Wirkung auf die struktur- und mobilitätsprägenden Rahmenbedingungen nicht belastbar abschätzbar sind.

¹⁰⁴ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

¹⁰⁵ Universität Rostock: Die Universität in Zahlen (Ausgabe 2019, 2020, 2021)

4.2 Entwicklung der nachfragebestimmenden Strukturdaten

4.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Gesamtbevölkerung¹⁰⁶

Seite | 217

Insgesamt wird für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine steigende Einwohnerentwicklung prognostiziert. Ausgehend vom Jahr 2019 soll die Bevölkerung bis zum Jahr 2035 voraussichtlich um etwa 3,0 % auf rund 215.800 Einwohner steigen. Die Prognose für die natürliche Bevölkerungsentwicklung, in der keine Wanderungsentwicklung enthalten ist, zeigt einen deutlichen Verlust. Entsprechend der städtischen Bevölkerungsprognose ist dieses Szenario der Bevölkerungsentwicklung jedoch sehr unwahrscheinlich und benötige Szenarien, in denen die Wanderungsbewegungen innerhalb der Stadt sowie von und nach Rostock berücksichtigt werden. Hierfür erweise sich die mittlere Variante, die von einem leichten Anstieg der räumlichen Bevölkerungsbewegung ausgehe, als realistisch, so dass diese auch als verbindliche Planungsgrundlage für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock fungiere.

Die Prognose der mittleren Variante der räumlichen Bevölkerungsbewegung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock zeigt einen gleichermaßen konstanten Anstieg sowohl der Zuzüge als auch Fortzüge zwischen den Jahren 2019 und 2035. Sinngemäß der Bevölkerungsprognose für Rostock resultiere die steigende Einwohnerentwicklung vor allem aus den zugewanderten jungen Menschen. Die zukünftig geborenen Kinder wurden somit in die Prognose miteinberechnet. Dementsprechend würde der Überschuss an den Gestorbenen ausgeglichen werden.

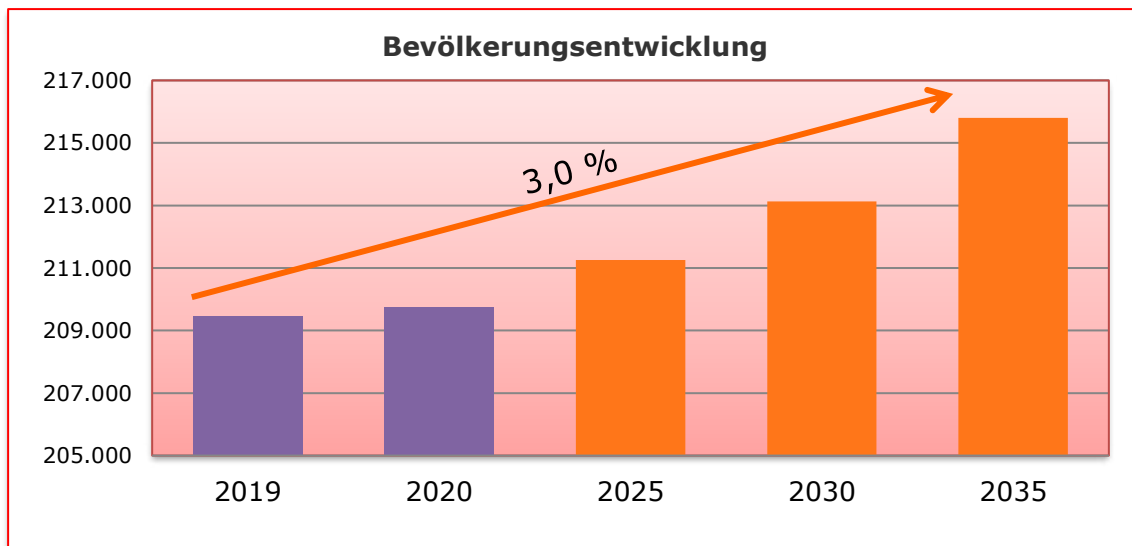


Abbildung 62: Bevölkerungsprognose für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock¹⁰⁷

¹⁰⁶ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

¹⁰⁷ ebenda

Im Rahmen der Bevölkerungsprognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wurde zudem die Verteilung der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung nach den einzelnen Stadtteilen von 2019 bis 2025 ermittelt. Für diese Prognose wurden Daten zur aktuellen Altersstruktur, zu innerstädtischen Wanderungsbewegungen sowie zu den geplanten Neubauprojekten der Stadt herangezogen. Wie bei der Entwicklung der Gesamtbevölkerung sind Angaben zur aktuellen Altersstruktur und somit zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung sowie zur räumlichen Bevölkerungsbewegung im Hinblick auf Wanderungsbewegungen innerhalb der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ebenso für die Bevölkerungsprognose auf Stadtteilenebene maßgeblich. Darüber hinaus liefern geplante Neubauprojekte ergänzende Erkenntnisse zur möglichen Entwicklung in der Stadt.

In der folgenden Abbildung ist die voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock von 2019 bis 2025 nach den einzelnen Stadtteilen dargestellt.

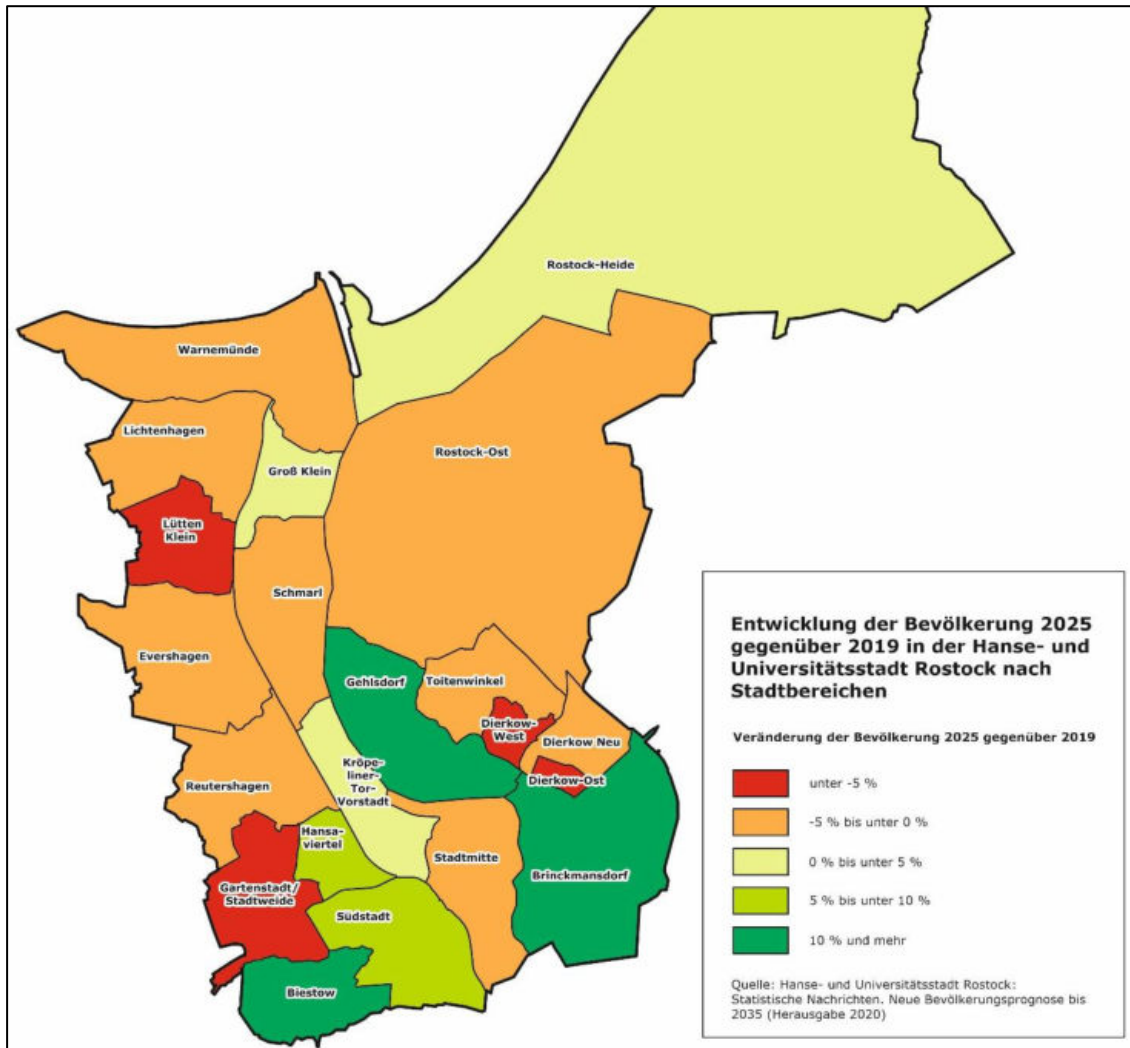


Abbildung 63: Bevölkerungsprognose für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Stadtteilen bis 2025¹⁰⁸

Demografische Entwicklung

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle, da die prognostizierten Bevölkerungsrückgänge nicht in allen Altersgruppen gleichermaßen stark eintreten (vgl. Tabelle 35). Diese Betrachtungsweise dient der Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage durch die verschiedenen Gruppen.

¹⁰⁸ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind folgende Tendenzen im kommenden Jahrzehnt erkennbar:

- In der Altersgruppe der 6- bis 18-Jährigen, also die schulverkehrsrelevanten Altersgruppen, ist ein deutlicher Anstieg zu erkennen. Der Grund hierfür ist die zeitweilig höhere Geburtenrate in den vergangenen Jahren.
- Die Altersgruppe der 18 bis unter 45-Jährigen wird weiterhin zunehmende Zahlen aufweisen. Vor allem bei den jungen Erwachsenen (18 bis 25-Jährige; in Ausbildung und potenziell Studierende) sind die Zuwächse spürbar. Die im Jahr 2019 noch relativ schwach besetzte Altersgruppe der jungen Erwachsenen, wird bis zum 2035 von den zwischen den Jahren 2014 und 2018 geborenen Kindern signifikant angehoben.
- In der Altersgruppe der Personen im älteren erwerbsfähigen Alter von 45 bis unter 65-Jährigen werden Rückgänge erwartet. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Altersgruppe sowohl heute (2019: 25,0 %) als auch in der Zukunft (2035: 23,4 %) etwa ein Viertel der Gesamtbevölkerung Rostocks ausmacht, ist der Bevölkerungsrückgang in dieser Altersgruppe nicht zu unterschätzen.
- Die Altersgruppe der „jungen Senioren“, also der 65 bis unter 80-Jährigen sowie die der Hochbetagten weist ebenfalls einen deutlichen Anstieg auf.

Tabelle 35: Veränderung der Altersstruktur in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (2019 bis 2035)¹⁰⁹

Altersgruppe	Entwicklung 2019-2035 absolut (prozentual)
unter 6	+ 175 (+ 2 %)
6 bis unter 18	+ 1.268 (+ 7 %)
18 bis unter 45	+ 1.873 (+ 2 %)
45 bis unter 65	- 1.679 (- 3 %)
65 bis unter 80	+ 3.220 (+ 10 %)
80 und älter	+ 1.468 (+ 9 %)
Insgesamt	+ 6.325 (+ 3 %)

4.2.2 Schülerzahlenentwicklung

Im Schulentwicklungsplan (4. Fortschreibung) für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird für das Schuljahr 2025/2026 rund 22.200 Schüler prognostiziert.¹¹⁰

¹⁰⁹ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

¹¹⁰ Hansestadt Rostock: Schulentwicklungsplan der allgemeinbildenden Schulen der Hansestadt Rostock. 4. Fortschreibung. 2015/2016 – 2025/2026. Teil A (Juli 2016)

Ausgehend vom Schuljahr 2016/2017 mit etwa 18.800 Schüler wurde mit einem Anstieg von rund 18 % bis 2025/2026 gerechnet.¹¹¹

Der Entwicklungsplan stammt jedoch aus dem Jahr 2016, so dass keine empirischen Aussagen für die heutige Zeit gezogen werden können. Demnach stellt die Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen die bessere Grundlage für die Betrachtung der Entwicklung der Schülerzahlen in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock dar. Wie bereits erwähnt (siehe Demografische Entwicklung), ist in der schulverkehrsrelevanten Altersgruppe der 6- bis 18-Jährigen mit einem Zuwachs zu rechnen. Im Jahr 2019 liegt die Zahl der 6- bis 18-Jährigen bei rund 18.600. Für das Jahr 2035 soll die Zahl um etwa 7 % auf ca. 19.900 steigen.¹¹²

4.2.3 Studierendenentwicklung

Eine gewisse Grundlage für die Betrachtung der Entwicklung der Studierenden bildet die Zahl der Studierenden. Im Wintersemester 2018/2019 waren noch 13.323 Studierende an der Universität Rostock angemeldet. Zum Wintersemester 2019/2020 lag die Zahl der Studierenden bei 13.004. Die Studierendenzahl im Wintersemester 2020/ 2021 sinkt weiterhin auf 12.879.¹¹³ Daher ist davon auszugehen, dass die Zahlen der Studierenden weiterhin leicht rückläufig bleiben. Abzuwarten ist, wie sich die Pandemie und deren Folgen auf die Studierendenzahlen auswirken.

4.2.4 Beschäftigtenentwicklung

Der prognostizierte Rückgang der Altersgruppe im älteren erwerbsfähigen Alter („Best ager“) wird die nächsten Jahre auch merkliche Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen haben. In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock waren im Jahr 2018 etwa 110.000 Arbeitsplätze gemeldet. Im Jahr 2030 wird mit rund 120.000 Arbeitsplätzen gerechnet.¹¹⁴ Somit ist auch von einer Zunahme der Pendler im Berufsverkehr auszugehen. Ebenso soll die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von ca. 79.000 auf 80.000 steigen.¹¹⁵ Demzufolge soll der allgemeine Trend des Rückgangs im Berufsverkehr in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nicht eintreten.

¹¹¹ Die 5. Fortschreibung des Schulentwicklungsplans (Beschluss Bürgerschaft Dezember 2022) enthält für das Schuljahr 2025/ 2026 eine Prognose von 20.700 Schüler.

¹¹² Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

¹¹³ Universität Rostock: Die Universität in Zahlen (Ausgabe 2019, 2020, 2021)

¹¹⁴ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: eigene Einschätzung (2018)

¹¹⁵ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistisches Jahrbuch 2019 (2018); Hanse- und Universitätsstadt Rostock: eigene Einschätzung (2018)

Auswirkungen auf den Berufsverkehr, aber auch in gewissen Maßen auf den Studierendenverkehr, dürfte in den nächsten Jahren auch das in der Pandemiezeit in völlig neuer Dimension kultivierte Homeoffice haben. Inwieweit das Homeoffice zukünftig in den relevanten Branchen fester Bestandteil der Arbeitswelt bleibt, ob es sich abschwächt oder sogar ausgebaut wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden. Hieraus ist ableitbar, dass der Nahverkehr zukünftig noch stärker in der Lage sein muss, flexibel auf temporäre und/ oder kurzfristige Änderungen in der Arbeitswelt zu reagieren.

4.3 NVP-relevante Stadtentwicklungsvorhaben

Wie bereits erwähnt wurden seitens der Hanse- und Universitätsstadt Rostock für die Berechnung der Bevölkerungsentwicklung auf Stadtbereichsebene die geplanten Neubauprojekte in Rostock (siehe Gesamtbevölkerung) einbezogen. Berücksichtigt wurden hierfür angenommene „Neubaubezieher“ von 2020 bis 2025, so dass das ermittelte Zuzugspotential auf Stadtbereichsebene in der Prognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock enthalten ist.

In der Karte „Angenommene Neubaubezieher in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Stadtbereichen 2020 bis 2025“ aus der Bevölkerungsprognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist zu erkennen, dass bis zum Jahr 2025 für die Stadtbereiche Groß Klein, Hansaviertel, Körperlener-Tor-Vorstadt und Gehlsdorf über 1.000 Neubaubezieher geplant sind. In den Stadtbereichen Südstadt, Biestow und Brinckmansdorf wird von über 2.000 Neubaubeziehern ausgegangen.¹¹⁶

Diese geplanten Vorhaben spiegeln sich ebenso in der Bevölkerungsprognose nach Stadtbereichen wider. Ein Großteil der zukünftigen „Neubaubezieher“ im Stadtbereich Südstadt resultiert aus dem geplanten „Wohn- und Sondergebiet am Südring“. Auf dem Gelände der ehemaligen Gartenanlage „Am Groten Pohl“ soll ein neues Stadtviertel mit 650 bis 700 Wohneinheiten entstehen. Für das Konversionsgelände sind neben Wohnbebauten zudem Flächen für den Gemeindebedarf (insbesondere Verlagerung der Jenaplanschule) sowie für das Gewerbe vorgesehen.

4.4 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

Die Tendenzen der Mobilitätsentwicklung, wie

- die allgemeinen Entwicklungen der Mobilität (Globaltrends),
- die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität
- und die Entwicklung des ÖPNV in Zeiten der Corona-Pandemie

sind im Teil A des gemeinsamen Nahverkehrsplans dargestellt.

¹¹⁶ Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

Für die Betrachtung der Auswirkungen der Pandemie auf die Fahrgastnachfrage im städtischen ÖPNV konnten Daten der RSAG ausgewertet werden¹¹⁷. Diese Daten beziehen sich in der Pandemie-Zeit auf Mai 2020 (kurz nach erstem Lockdown), Mai 2021 (gewisse „Auflockerung“ im Frühjahr) und Mai 2022 („spürbare“ Normalität, zeitlich direkt vor dem 9-Euro-Ticket).

Die Werte zeigen den großen Rückgang in 2020 als direkte Folge der ersten großen Pandemiewelle, auch im Mai 2021 war die „Auflockerung“ in den RSAG-Bussen und -Bahnen kaum spürbar. Im Mai 2022 zeigt sich jedoch, dass der ÖPNV in Rostock (in vorsichtiger Einschätzung) auf einem guten Wege ist, das Niveau der Vor-Corona-Zeit in überschaubaren Zeiträumen wieder erreichen zu können.

Es sollte die Entwicklung weiter beobachtet und evaluiert werden. Zum jetzigen Zeitpunkt kann nicht eingeschätzt werden, ob in 2023 oder erst in den Nachfolgejahren die Nachfrage sich wieder im Niveau von 2019 einpendelt. Hier wirken unterschiedlichste Rahmenbedingungen (Homeoffice-Grad, Maskenpflicht; Energiepreisentwicklung u. a.), die in ihrer Ausprägung in den nächsten Jahren noch völlig offen sind.

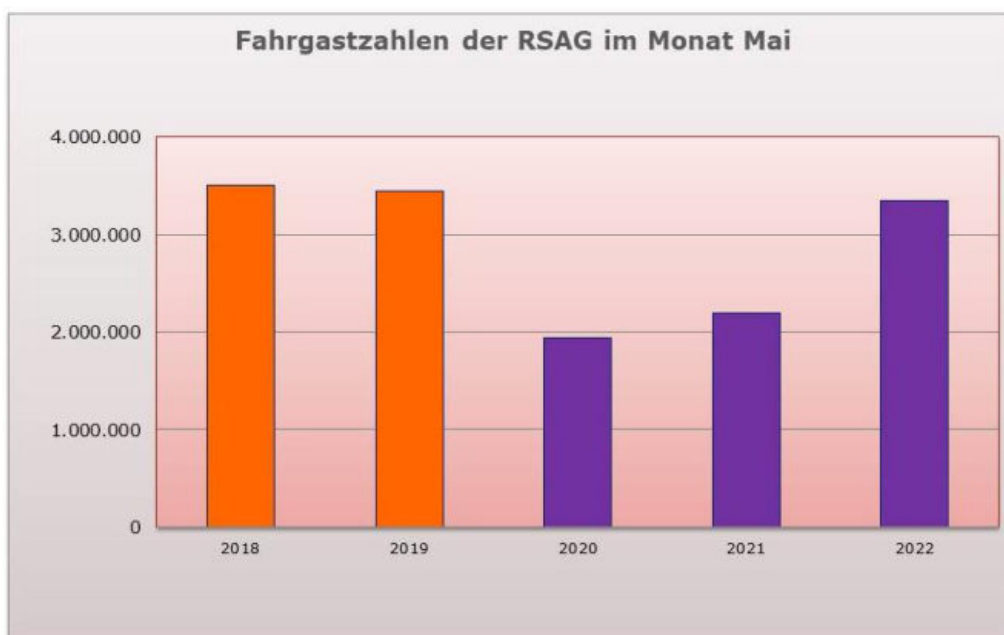


Abbildung 64: Entwicklung der Fahrgastzahlen der RSAG in der Pandemie (Zahlen für ausgewählten Referenzmonat Mai, 2018 bis 2022)

¹¹⁷ systematische Datenauswertungen aus den Zählsystemen in den Fahrzeugen

4.5 Betrachtung der Entwicklung in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nach Zielgruppen

Für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV-Aufkommens können folgende Trends in der bevölkerungsstrukturellen Entwicklung bis 2035 als maßgebend herausgestellt werden:

- Die Bevölkerung in der Stadt Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird bis 2035 in der Summe voraussichtlich ein Wachstum von 3,0 % aufweisen.¹¹⁸
- Die Zahl der Schüler wird leicht zunehmen. Wobei die Durchschnitts-Mobilität pro Person zurückgehen wird. Es kann erwartet werden, dass das kostenfreie Schülerticket weiter positiv auf die ÖPNV-Nutzung dieser Zielgruppe wirkt.
- Bei den Studierendenzahlen ist mit leichtem Rückgang zu rechnen. Zudem ist die Durchschnitts-Mobilität pro Person in dieser Zielgruppe stagnierend. Das multimodale Mobilitätsverhalten der Studierenden wird weiter zunehmen, wenn das Angebot weiter ausgebaut wird. Außerdem bleibt die ÖV-Affinität weiterhin hoch.
- Die jungen Erwachsenen, welche zumindest in den Städten durch eine zurückgehende Autoaffinität geprägt sind, werden weiterhin zunehmende Zahlen aufweisen.
- Bei der mittleren Altersgruppe ist mit stagnierenden bis leicht steigenden Zahlen zu rechnen. Auch in dieser Altersgruppe ist ein zunehmendes multimodales Mobilitätsverhalten zu erwarten.
- Die Zahl der älteren erwerbsfähigen Altersgruppe, die im Vergleich zu den jüngeren Altersgruppen von einer höheren Autoaffinität charakterisiert ist, wird signifikant zurückgehen.
- Die Senioren sowie Hochbetagte, welche eine zunehmende Autoaffinität zeigen, werden deutlich anwachsen. Zudem ist mit einer leichten Zunahme der Durchschnitts-Mobilität pro Person in dieser Altersgruppe zu rechnen.

¹¹⁸ Im Mai 2022 wurde die Einwohnerprognose der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (bezeichnet als „Neue Bevölkerungsprognose bis 2035“) aktualisiert. Bezüglich der Haupteinwohner werden in der aktualisierten Version in der „mittleren Variante“ 8.500 Einwohner ggü. der in Kapitel 4.2.1 dargelegten Bevölkerungsprognose erwartet (siehe: https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/bevoelkerungsprognose_bis_2035_jetzt_aktualisiert/327308). Die wesentlichen Aussagen der Verkehrsprognose werden durch die aktualisierte Einwohnerprognose grundsätzlich nicht in Frage gestellt.

Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Statistische Nachrichten. Neue Bevölkerungsprognose bis 2035 (Herausgabe 2020).

Aus den dargestellten Globaltrends und den absehbaren lokalen Entwicklungen lassen sich Trends zur Entwicklung der ÖPNV-Affinität und der ÖPNV-Nachfrage in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ableiten (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot). In den Altersgruppen „18 bis unter 45 Jahre“ und „45 bis unter 65 Jahre“ ist von einem leichten Anstieg der ÖPNV-Affinität auszugehen.

Die quantitative ÖPNV-Nutzung wird sich deshalb im Kontext mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung voraussichtlich steigen.

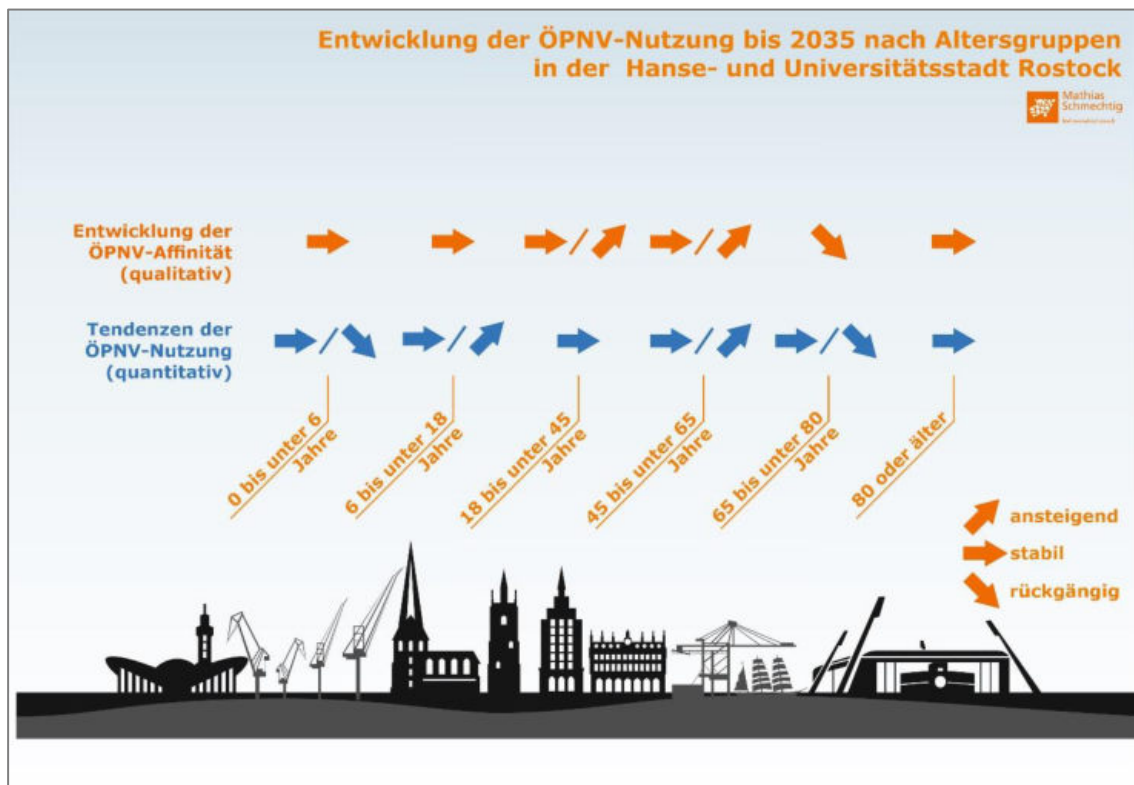


Abbildung 65: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2035 nach Altersgruppen (Annahme: gleichbleibendes ÖPNV- und Tarif-Angebot)

Als Ergebnis der Betrachtungen ist herauszustellen, dass die größte Chance zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und somit das höchste Entwicklungspotential für den ÖPNV beim Wechsel einer Bevölkerungsgruppe in die nächste Lebensphase besteht. Einerseits müssen Jugendliche, die erwachsen werden, beim ÖPNV gehalten werden. Andererseits müssen diese jungen Erwachsenen in der Phase der Familiengründung vom Umstieg auf den Pkw durch attraktive ÖPNV-Angebote sowie multimodale Lösungen abgehalten werden. Zudem muss die ÖPNV-Nutzung für ältere Erwachsene, die in den Ruhestand gehen, erleichtert werden. Hierfür bieten intermodale Verknüpfungen Fahrrad/ ÖPNV wesentliche Chancen.

5 Entwicklungskonzept

5.1 Vision: Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030

5.1.1 Hintergrund

Das Ziel „Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030“ ist aktueller Stand der politischen Diskussion und des Branchenhandelns.

„Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der gesamte Verkehrssektor einen deutlich stärkeren Beitrag als bisher zum Klimaschutz leisten muss, wenn Deutschland seine Klimaziele erreichen will. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt daher das gemeinsame Ziel von Bund und Ländern, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV zu verdoppeln.“¹¹⁹

*„Die Fahrgastzahlen sollen sich bis 2030 gegenüber 2019 verdoppeln.“¹²⁰
VDV (<https://www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-mobilitaetswende-forcieren.aspx>)*

Der Oberbürgermeister der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat in diesem Kontext im September 2021 zusammen mit dem Landrat des Landkreises Rostock und dem Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Warnow ein Positionspapier unterzeichnet, *„in dem dargelegt wird, wie eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bis zum Jahr 2030 erreicht werden kann.“*

Der Nahverkehrsplan verfolgt ausschließlich die von der Bürgerschaft im Februar 2020 beschlossene Zielsetzung einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split auf 20 % (siehe Verkehrspolitische Zielsetzung, Teil A).

Nachfolgend wird zur Versachlichung der verkehrspolitischen Diskussion dargestellt, wie und mit welchen Konsequenzen diese (hier ausdrücklich als „Vision“ betrachtete) Zielsetzung der Verdopplung erreicht werden kann.

5.1.2 Zielgrößen

Die Verdopplung der Fahrgastzahlen würde für Rostock eine Steigerung des Modal-Split-Anteils von 17 % auf rund 34 % bedeuten. In dieser Größenordnung bewegt sich aktuell der ÖPNV-Anteil im deutschsprachigen Raum nur in sehr wenigen Städten, wie Wien oder Zürich. Diese Städte haben Jahrzehnte zum Erreichen dieser Werte benötigt und gelten in der Fachwelt als prägende „ÖPNV-Vorzeigestädte“.

¹¹⁹ Verkehrsministerkonferenz am 15./16. April 2021; Punkt 5.1 (https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-04-15-16-vmk-telefonschaltkonferenz/21-04-15-16-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

¹²⁰ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (<https://www.vdv.de/jetzt-mehr-bewegen-mobilitaetswende-forcieren.aspx>)

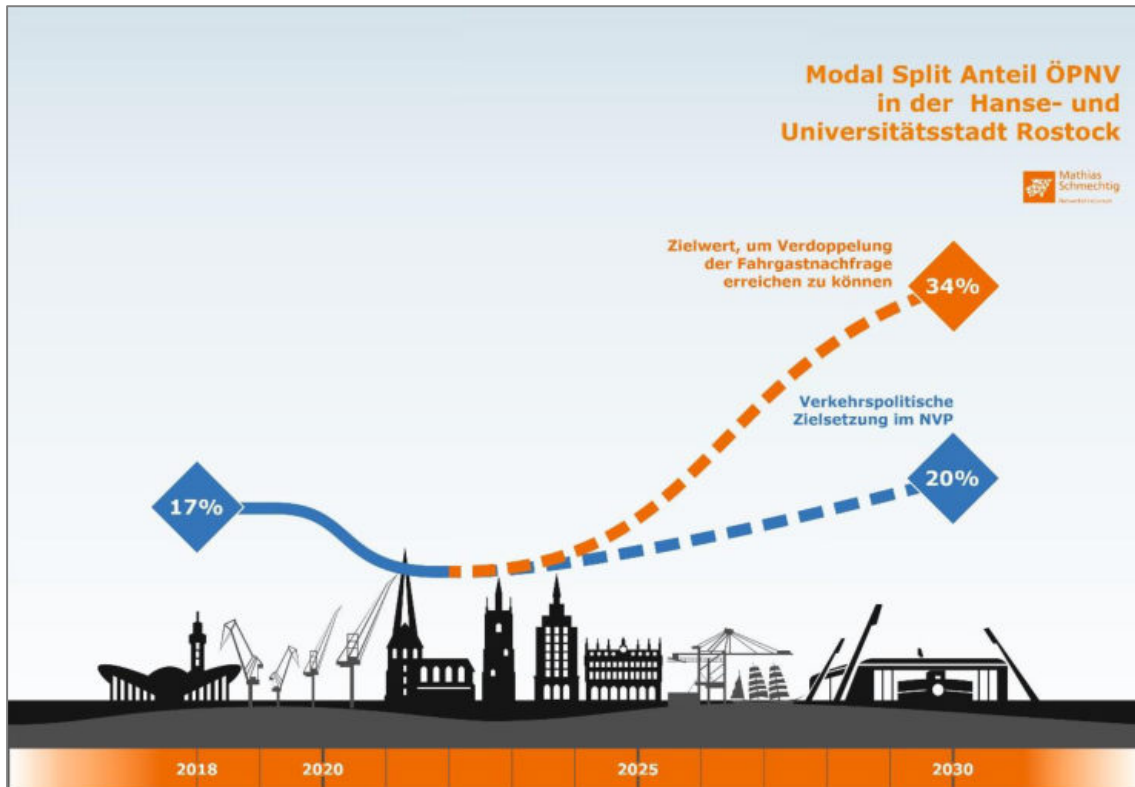


Abbildung 66: Modal-Split-Zielwerte Rostock

5.1.3 Handlungsbedarf

Das Rostocker Straßenbahnsystem ist bereits in der Ist-Situation in Teilabschnitten hoch ausgelastet, im Bereich Evershagen/ Reutershagen in der Spitzenzeit sogar überlastet¹²¹. Um die doppelte Fahrgastmenge in Rostock überhaupt abwickeln zu können, müssen die Beförderungskapazitäten merklich erhöht werden. In diesem Kontext ist zu beachten, dass weitere zusätzliche Platzkapazitäten in den Bussen und Bahnen benötigt werden, da

- die (bisherigen) Fahrgäste nach den Pandemie-Erfahrungen absehbar „mehr Abstand“ in den Bussen erwarten
- und den Fahrgästen, die neu aus dem Segment der bisherigen Autonutzer gewonnen werden müssen, ein angemessener, höherer Fahrkomfort anzubieten ist.

¹²¹ siehe: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH: Erstellung des Analyse-Nullfalls im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Auswertungen zur Auslastung im ÖPNV-Netz in der Spitzenstunde 07:00 bis 08:00 Uhr); Berlin 2019

Um die Steigerung der Fahrgastnachfrage realisieren zu können, ist das städtische ÖPNV-System leistungsfähiger zu gestalten und auf mindestens 200 % der heutigen Beförderungskapazitäten zu erweitern. Zur Erhöhung der Kapazitäten sind verschiedenen Handlungsansätze vorzusehen (siehe Abbildung 67), die nur im Mix optimal wirken können.



Abbildung 67: Handlungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Kapazitäten

5.1.4 Strategien und Konsequenzen

Folgende Ansätze könnten aus gutachterlicher Sicht geeignet sein, um die für die Vision erforderliche doppelte Fahrgastmenge überhaupt abwickeln zu können:

❖ Strategie Straßenbahn:

- Verdichtung Takt mit Verdopplung Fahrtenzahl (Konsequenz: Erhöhung der Leistungsfähigkeit an innerstädtischen Knotenpunkten zugunsten der Straßenbahn und zulasten des MIV¹²²)
- Einsatz kapazitätsstärkerer Straßenbahnen/ Doppeltraktionen (Konsequenz: Ertüchtigung der Haltestelleninfrastruktur)

¹²² Mit der verfolgten Verdopplung der Fahrgastzahlen, und auch mit Umstiegen vom Pkw auf das Rad, würde sich das MIV-Aufkommen signifikant vermindern, so dass eine Anpassung der Leistungsfähigkeit eine konsequente Folge der „Verkehrswende“ wäre.

- Ertüchtigung der Straßenbahnstrecken zur verlässlichen Abwicklung der dichteren Taktfolge (Anspruch: hohe Betriebsqualität; Konsequenz: Veränderung der Leistungsfähigkeit im Straßennetz zugunsten der Straßenbahn und zulasten des MIV)

❖ Strategie Bus:

- weitreichender 10-Minuten-Takt im Busnetz (d. h. Leistungsverdopplung)
- Premium-Linien im 5-Minuten-Takt
- Einsatz kapazitätsstärkerer Busse
- Einrichtung von Tangential- und Querverbindungen
- Schaffung Bus-affiner Infrastrukturen (insb. Bus-Trassen)

Inwieweit dieser massive Angebotsaufwuchs auch wirklich ausreichend attraktive Angebote schaffen kann, welche alleine das Umsteigen von MIV zum ÖPNV in der erforderlichen Größenordnung bewirken kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht einschätzbar. Entscheidend wird sein, mit welchen weiteren Restriktionen ggü. dem MIV letztendlich die „Mobilitätswende“ flankiert wird.

Aus dem oben global beschriebenen Angebotsausbau mit Verdopplung der Leistungsmengen ergibt sich, neben der Ertüchtigung der ÖPNV-Infrastruktur, in der Konsequenz ein Bedarf¹²³

- zur Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge (plus 50 Straßenbahnen und plus 70 Busse),
- damit in unmittelbarer Verbindung zur Einstellung zusätzlicher Fahrer (plus 300 bis 350 Fahrpersonale),
- zur Schaffung zusätzlicher Betriebshofkapazitäten
- und zur Bereitstellung von Planungsressourcen (Personal und Strukturen) zur Planung und Steuerung der Ausbauprozesse.

Diese abgeschätzten 50 zusätzlichen Straßenbahnen und 70 zusätzlichen Busse würden, ausgehend vom aktuellen Preisniveau in 2022, zu einer Steigerung der Betriebskosten (inkl. Fahrzeugabschreibung) um rund 40 Mio. Euro p. a. führen. Hinzu würden noch Investitionskosten für die erforderliche Ertüchtigung der Infrastruktur, insbesondere die Errichtung der zusätzlich erforderlichen Betriebshofkapazitäten, kommen.

Zu beachten ist, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten Jahre wenn nicht Jahrzehnte benötigen. Eine ernsthafte Zielerfüllung in 2030, zumindest in Ansätzen, wäre nur realistisch, wenn unmittelbar in 2024/ 2025 der hier skizzierte Ausbau des ÖPNV erfolgen würde.

¹²³ Abschätzung der zu schaffenden Strukturen als plakativen Eckgrößen

Die hier beleuchtete Verdopplung der Fahrgastnachfrage dürfte mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch zu einer nennenswerten Steigerung der Einnahmen führen. In welcher Größenordnung diese eintreten könnte, ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht einschätzbar. Die avisierte Einführung des „Deutschlandtickets“ und der anstehende Übergang der ÖPNV-Finanzierung von der bisher prägenden Nutzerfinanzierung hin zu einer stärkeren Haushaltsfinanzierung lässt belastbare Aussagen dazu aktuell nicht zu.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass die Vision „Verdopplung der Fahrgastzahlen“ in Rostock einen Leistungs- und Ressourcenausbau in einer völlig neuen Größenordnung erfordern würde, welche auch im Finanzierungsbedarf in eine neue Dimension führt. Die Erreichung der Vision ist kurzfristig in Rostock nicht realistisch. Sie kann, wenn überhaupt, nur als langfristige Zielsetzung angelegt sein. Erforderlich wäre dazu insbesondere eine immense Ertüchtigung des Straßenbahnnetzes, um den notwendigen Angebotsaufwuchs betrieblich abwickeln zu können. Eine solche Ertüchtigung würde jedoch vom Planungsbeginn ein bis zwei Jahrzehnte in Anspruch nehmen.

5.2 Ausbaustrategie Straßenbahnnetz

5.2.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden alle im Stadtgebiet Rostock in den letzten Jahrzehnten andiskutierten bzw. denkbaren Erweiterungen und Ergänzungen des Straßenbahnnetzes systematisch bewertet und Prioritätsstufen gebildet. Mit dem Nahverkehrsplan und dessen Beschluss soll diese Ausbaustrategie eine hohe Verbindlichkeit, auch im Kontext mit anderen städtischen Planungen und kommunalpolitischen Meinungsbildungen, erlangen.

Die „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“ wurde am 21.04.2021 von der Bürgerschaft beschlossen.

Beschluss Nr. 2020/BV/1833

- 1) Die Bürgerschaft beschließt die Ausbaustrategie Straßenbahnnetz. Diese fließt inhaltlich in den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock ein.*
- 2) Für die Strecke mit der höchsten Priorität – die Straßenbahnnetzerweiterung Zoo – Reutershagen – soll durch die Rostocker Straßenbahn AG in enger Abstimmung mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beauftragt werden.*
- 3) Für die Streckenerweiterung Gehlsdorf und für die Querspange Holbeinplatz – Parkstraße ist in enger Zusammenarbeit mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine technische Machbarkeitsstudie durchzuführen.*

Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen der Ausbaustrategie, die Bestandteil der Beschlussvorlage waren, dokumentiert.

5.2.2 Grundsätze der Ausbaustrategie

5.2.2.1 Straßenbahnnetzausbau im Mobilitätsplan Zukunft

Im „Mobilitätsplan Zukunft“ (MOPZ) waren drei Maßnahmen mit Relevanz für die „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“ enthalten:

- S-Bahn/ Stadtbahn zum Seehafen auf bestehender Trasse (Maßnahme Ö-1)
- Straßenbahnausbau Reutershagen – Schutow (Ostseepark) (Maßnahme Ö-4)
- ÖPNV-Erschließung für die Erweiterung Biestow mit durchgehender Straßenbahnringverbindung (Maßnahme Ö-5)

Für die Maßnahmen Ö-1 und Ö-4 liegen in der Zwischenzeit vertiefende Gutachten vor, die eine (kritische) Neubewertung der Maßnahmen erlauben. Die Maßnahme Ö-5 ist, bedingt durch die aktuelle Nichtweiterverfolgung einer Stadtteilentwicklung in Biestow, als „zurückgestellt“ zu betrachten.

5.2.2.2 Thesen zur Ausbaustrategie

Ziele

Die möglichen Streckenerweiterungen im Rostocker Straßenbahnnetz sollen unter dem Leitbild „VERKEHRSWENDE“ vordergründig der nachhaltigen Gewinnung neuer Fahrgäste dienen und Umsteigeeffekte vom MIV bewirken.

Planerische Ansatzpunkte sind dafür Strecken zur

- Erschließung von Stadtgebieten mit hohen, straßenbahngerechten ÖPNV-Potentialen,
- Schaffung von neuen, umsteigefreien Verbindungen im Straßenbahnnetz mit hohen, straßenbahngerechten ÖPNV-Potentialen,
- Verbindung von bestehenden, benachbarten Straßenbahnstrecken und damit Verbesserung der Optionen zur Linienbildung im Netz.

Der Schwerpunkt der Ausbaustrategie liegt auf der Anbindung von neuen Stadtentwicklungsgebieten, insbesondere Wohngebiete als Quellen der Mobilitätserzeugung, an das Straßenbahnsystem.

Weitere aus Sicht der Potentiale relevante Bereiche zur Netzerweiterung sind Stadtgebiete mit Mischnutzungen (Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, Freizeit usw.), da sich hier verschiedene Aktivitäten und Mobilitätsbedürfnisse überlagern, die im gesamten Tagesverlauf eine ausreichende Grundnachfrage versprechen.

Potenzielle Strecken, die auch auf längere Sicht im Kontext mit dem absehbaren infrastrukturellen und betrieblichen Aufwand keine ausreichende Wirtschaftlichkeit, und damit keine Förderfähigkeit, erwarten lassen, werden in der Konsequenz nicht weiterverfolgt.

Neubaustrecken im Kontext zur Netzbildung

Das Rostocker Straßenbahnnetz ist durch eine ausgeprägte Nord-Süd-Ausrichtung und ein starkes „Ungleichgewicht“ im Norden charakterisiert. Der Neubau von Strecken im Norden und Nordwesten würde – im Hinblick auf die System-Leistungsfähigkeit – dieses „Ungleichgewicht“ weiter verschärfen.

Seite | 232

Exkurs:

Im Gegensatz zu Straßenbahn-Städten mit symmetrisch in der Mitte liegenden Stadtzentrum und einem harmonischen Anwachsen der Auslastung der Straßenbahnachsen von außen nach innen besteht in Rostock ein asymmetrisches Straßenbahnnetz mit einer langen Straßenbahnachse aus dem Stadtzentrum in die nördlichen Stadtteile sowie zwei ausgeprägten „Nachfragepolen“ an beiden Enden dieser Achse (Stadtzentrum und Lichtenhagen/ Lütten Klein).

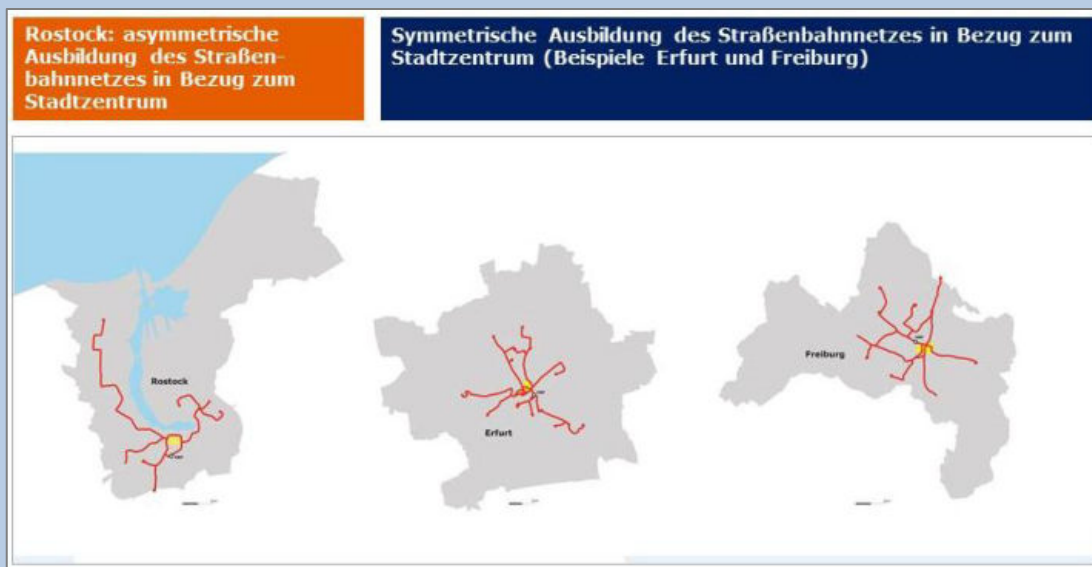


Abbildung 68: Symmetrische und asymmetrische Ausbildung von Straßenbahnnetzen

Bei der Betrachtung einer möglichen Neubaustrecke ist unmittelbar zu beachten, ob diese durch Verlängerung bestehender Linien realisierbar ist oder die Einrichtung einer neuen (zusätzlichen) Linie erfordert. Eine ggf. neu einzurichtende Linie ist im Hinblick auf eine sinnvolle und wirksame Netzbildung im „langgestreckten“ Rostocker Straßenbahnnetz meist mit langen Linienführungen und entsprechenden Betriebsaufwendungen verbunden.

- Die Einrichtung zusätzlicher Linien aus dem **Norden** in das Stadtzentrum ist auf dem betrieblich ausgelasteten Streckenast limitiert. Neue Strecken im Norden und Nordwesten sind deshalb in erster Linie als Verlängerung der vorhandenen Linien 1, 2 und 5 vorzusehen. Da das heutige Bedienungsangebot im Norden (5-Minuten-Takt) ausgelastet ist, tlw. sogar überlastet, erfordern Streckenerweiterungen in diesem Bereich somit in der Konsequenz eine wirksame Kapazitätserhöhung zur Abwicklung der Mehrnachfrage.

- Bei der Betrachtung möglicher Neubaustrecken im **Osten** ist das potenzielle „Nadelöhr“ Dierkower Kreuz – Steintor (alle Linien über eine Trasse) zu beachten.
- Neubaustrecken im **Süden** verbessern das „Gleichgewicht“ im Straßenbahnnetz.

5.2.2.3 Prozessphasen

Die Realisierung einer Neubaustrecke – von der Idee bis zur Eröffnung – erfolgt in aufeinander abgestimmten Phasen (siehe Abbildung 69). Die erste Phase ist die Erarbeitung der Netzausbaustrategie im NVP-Prozess. Die einzelnen Phasen der Untersuchungs- und Planungsschritte sollen mit Beschlüssen der Bürgerschaft flankiert werden.



Abbildung 69: Prozessphasen zur Realisierung einer Neubaustrecke

5.2.2.4 Prioritätenbildung „Untersuchungsbedarf“

Die zu untersuchenden Strecken werden in der Bewertung hinsichtlich des weiteren Verfahrens („Untersuchungsbedarf“) in vier Prioritätsstufen (eine Stufe mit zwei Unterstufen) eingeordnet.

Tabelle 36: Prioritätsstufen für den weiteren Untersuchungsbedarf der Strecken

Stufe		Voraussetzung	Umgang im weiteren Verfahren (Prozessphasen)
1	Vordringlicher Untersuchungsbedarf	vorliegende Untersuchungen/ Gutachten lassen für die Strecke eine ausreichende Wirtschaftlichkeit für eine Förderung (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0) erwarten	Überführung in Phase 2 „Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Untersuchung“
2	Nachfolgender Untersuchungsbedarf	Strecke könnte anhand der Vorbewertung eine ausreichende Wirtschaftlichkeit für eine Förderung (Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0) erreichen	nach erfolgter Machbarkeitsprüfung und Nutzen-Kosten-Untersuchung der Strecken der Stufe 1 kann weitere Untersuchung dieser Strecken der Stufe 2 erfolgen
3a	Weiterer Untersuchungsbedarf im Falle der perspektivischen Entwicklung eines neuen Stadtteils (Trassenfreihaltung)	bei bauleitplanerischer Entwicklung eines neuen Stadtteils sind die dafür relevanten Streckenvarianten neu zu bewerten; ggf. erfolgt eine Höherstufung in Stufe 1 oder 2	Trasse für die Strecke wird im Rahmen der Bauleitplanung gesichert/ freigehalten
3b	Aktuell kein weiterer Untersuchungsbedarf (Trassenfreihaltung)	unter den aktuellen Rahmenbedingungen lässt die Strecke keine ausreichende Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor unter 1,0) für eine Förderung erwarten, es wird aber eine Trassenfreihaltung aus verkehrsplanerischen und stadtstrukturellen Gründen als sinnvoll angesehen; bei wesentlichen Änderungen in den städtebaulichen, strukturellen oder fördertechnischen Rahmenbedingungen soll eine Neubewertung der Strecke und ggf. Höherstufung in Stufe 2 oder auch 1 erfolgen	Trasse für die Strecke wird im Rahmen der Bauleitplanung gesichert/ freigehalten
4	Kein straßenbahnwürdiger Ausbaubedarf/ ggf. Verbesserung Busverkehr	Strecke besitzt absehbar keine ausreichende Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor unter 1,0) und/ oder weist ein „KO-Kriterium“ auf	wird nicht weiter verfolgt

Anmerkung: Die Bewertung einer Strecke mit Stufe 4 („Kein Ausbaubedarf“) bedeutet ausdrücklich nicht, dass in diesem Bereich kein Handlungsbedarf für eine Verbesserung der ÖPNV-Bedienung besteht. Im NVP werden, soweit jeweils ein Handlungsbedarf besteht, Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes mit Busverkehrsleistungen aufgezeigt bzw. vorgesehen.

5.2.2.5 Weiterentwicklung „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“

Die „Ausbaustrategie Straßenbahnnetz“ wird als strategisches Planungsinstrument von Stadt und RSAG verstanden. In diesem Kontext ist eine regelmäßige Revision der Ausbaustrategie vorzusehen. Anlässe für eine Revision und ggf. Fortschreibung der Ausbaustrategie können sein:

- Veränderungen Flächennutzungsplan mit Entwicklung eines neuen Stadtteils bzw. größeren Wohngebietes
- Entwicklung großer Verkehrserzeuger
- Veränderung Förderlandschaft
- negative Bewertung der Strecken in Prioritätsstufe 1

Die nächste Revision soll spätestens in 2028 erfolgen.

5.2.3 Bewertung der Strecken

5.2.3.1 Erläuterungen zur Vorgehensweise

Ausrichtung der Bewertung

Im Mittelpunkt der vorgenommenen Bewertungen steht die Fragestellung, ob eine finanzielle Förderung des Vorhabens erwartet werden kann. Bei der Bewertung wird deshalb als entscheidendes Kriterium die absehbare „Wirtschaftlichkeit“ des Vorhabens beleuchtet (Nutzen-Kosten-Faktor $> 1,0$). In der Prioritätenbildung wird weiterhin eine Strecke grundsätzlich negativ bewertet bzw. zurückgestuft, wenn ein anderes Kriterium offensichtlich eine Nichtrealisierbarkeit erwarten lässt (im Sinne „KO-Kriterium“).

Dabei kann es sich

- um eine ausgeprägte Konkurrenzwirkung zum übergeordneten S-Bahn-System
- und/ oder um einen absehbar „nicht überwindbaren“ Raumwiderstand

handeln.

Soweit eine Strecke ein „KO-Kriterium“ aufweist, wird aus Gründen der Übersichtlichkeit nachfolgend auf die umfassende Darstellung weiterer Pro- und Contra-Argumente verzichtet.

Kategorisierung der Strecken

Die potenziellen Strecken werden bzgl. ihrer Verkehrsaufgabe drei Kategorien zugeordnet:

- **Strecke mit überwiegender Verbindungsfunktion (V):**
dient überwiegend der Verbindung von starken Verkehrsquellen und -zielen untereinander mit Schaffung neuer, umsteigefreier und reisezeitreduzierter Fahrtmöglichkeiten
- **Strecke mit überwiegender Erschließungs- und Anbindungsfunktion (E):**
dient überwiegend der Erschließung/ Anbindung bisher (im Hinblick auf eine optimale Potentialausschöpfung) nicht ausreichend mit einer ÖPNV-Bedienung versorgten Bereichen bzw. mit überlasteten ÖPNV-Angeboten
- **Strecke zur Netzergänzung (Netzkleinteile) (N):**
dient als kurzes Verbindungsstück im Netz der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, der Erschließung zusätzlicher Bereiche im kleinräumigen Bereich und/ oder der Verbesserung der betrieblichen Flexibilität (z. B. Umfahrung von Baumaßnahmen oder im Störungsmanagement)

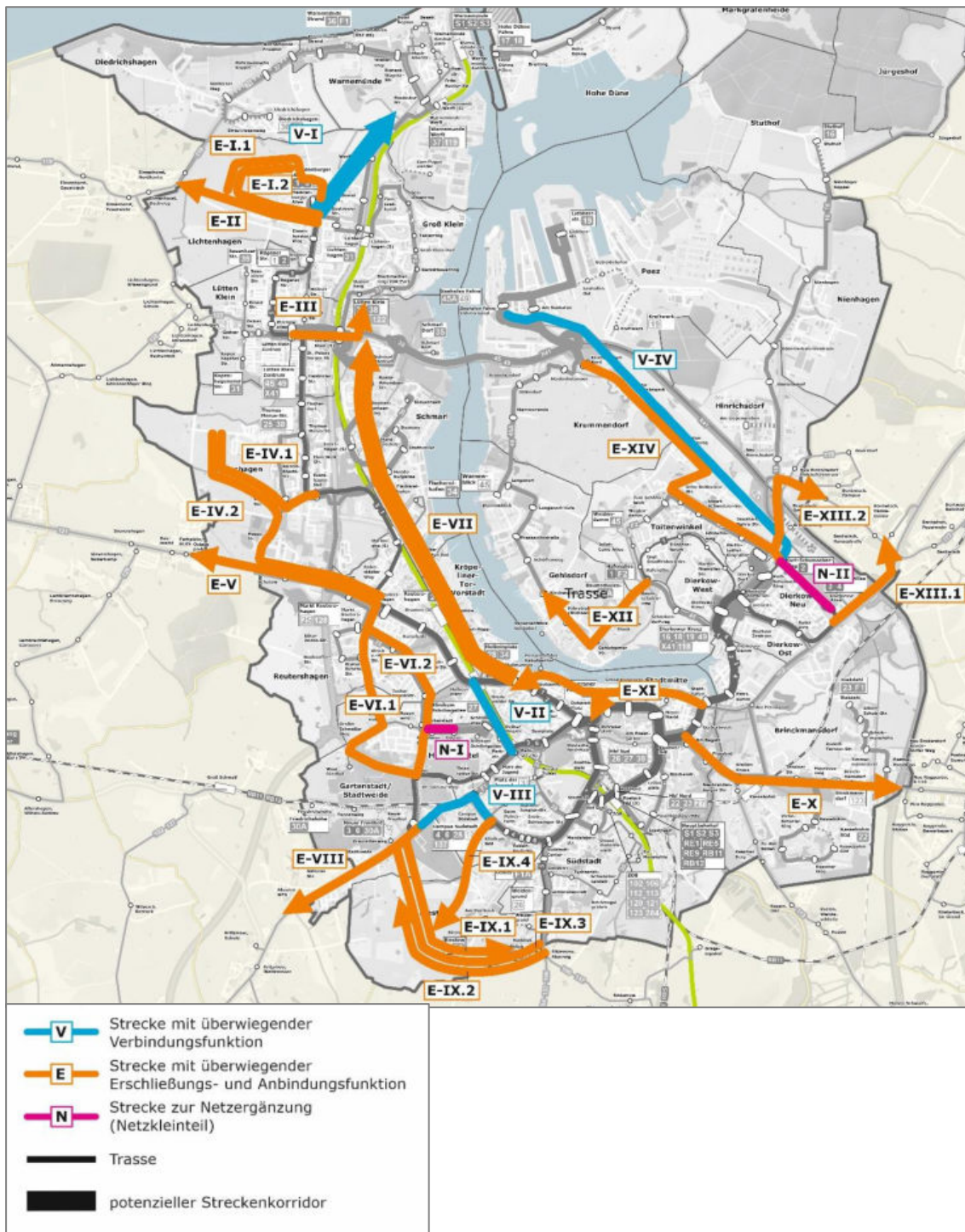


Abbildung 70: Räumliche Lage der Untersuchungsstrecken.

Exkurs: Straßenbahnanbindung Schmarl und Groß Klein

Die Stadtteile Schmarl und Groß Klein sind die einzigen Großblockwohnsiedlungen in Rostock ohne Straßenbahnanschluss. Die ÖPNV-Nutzung (Modal-Split) ist in Schmarl im Vergleich zu Lütten Klein und Evershagen sowie in Groß Klein im Vergleich zu Lichtenhagen signifikant geringer.

Eine Anbindung der Stadtteile an das Straßenbahnnetz wäre aus verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Gründen wünschenswert. Eine sinnvolle Anbindung beider Stadtteile an das Straßenbahnnetz ist, insbesondere wegen der Trennwirkung der S-Bahn-Trasse, nur mit einer durchgängigen Neubaustrecke ab Werftdreieck möglich.

Gegen diese Neubaustrecke sprechen entscheidend folgende Gründe:

- Eine wirkungsvolle Erschließung der beiden Stadtteile mit möglichst zentraler Streckenführung durch die bebauten Bereiche ist ohne wesentliche Eingriffe in die Bebauungsstruktur nicht realisierbar. Solche Eingriffe dürften kaum eine Anwohnerakzeptanz finden. Eine periphere Erschließung würde nach allen Erfahrungen nicht zu einer optimalen Potentialausschöpfung führen.
- Unabhängig von der bewerteten Konkurrenzwirkung zur S-Bahn wäre das Verhältnis zwischen Aufwand (hohe Baukosten durch rund acht Kilometer lange Strecke und Erforderlichkeit der Einrichtung einer vollständigen neuen Linie im Straßenbahnnetz) auf der einen Seite sowie des absehbaren Nutzens (nicht optimalen Erschließung der Fahrgastpotentiale) auf der anderen Seite ausgesprochen ungünstig.
- Der Bus kann in den beiden Stadtteilen Schmarl und Groß Klein offensichtlich eine bessere innere Erschließung im ÖPNV-Netz absichern.



Abbildung 71: Straßenraumsituation in Groß Klein (Schiffbauerring)

5.2.3.2 Bewertungsergebnis

Im Ergebnis der Bewertung werden eine Strecke der Priorität 1 und zwei Strecken der Priorität 2 zugeordnet.

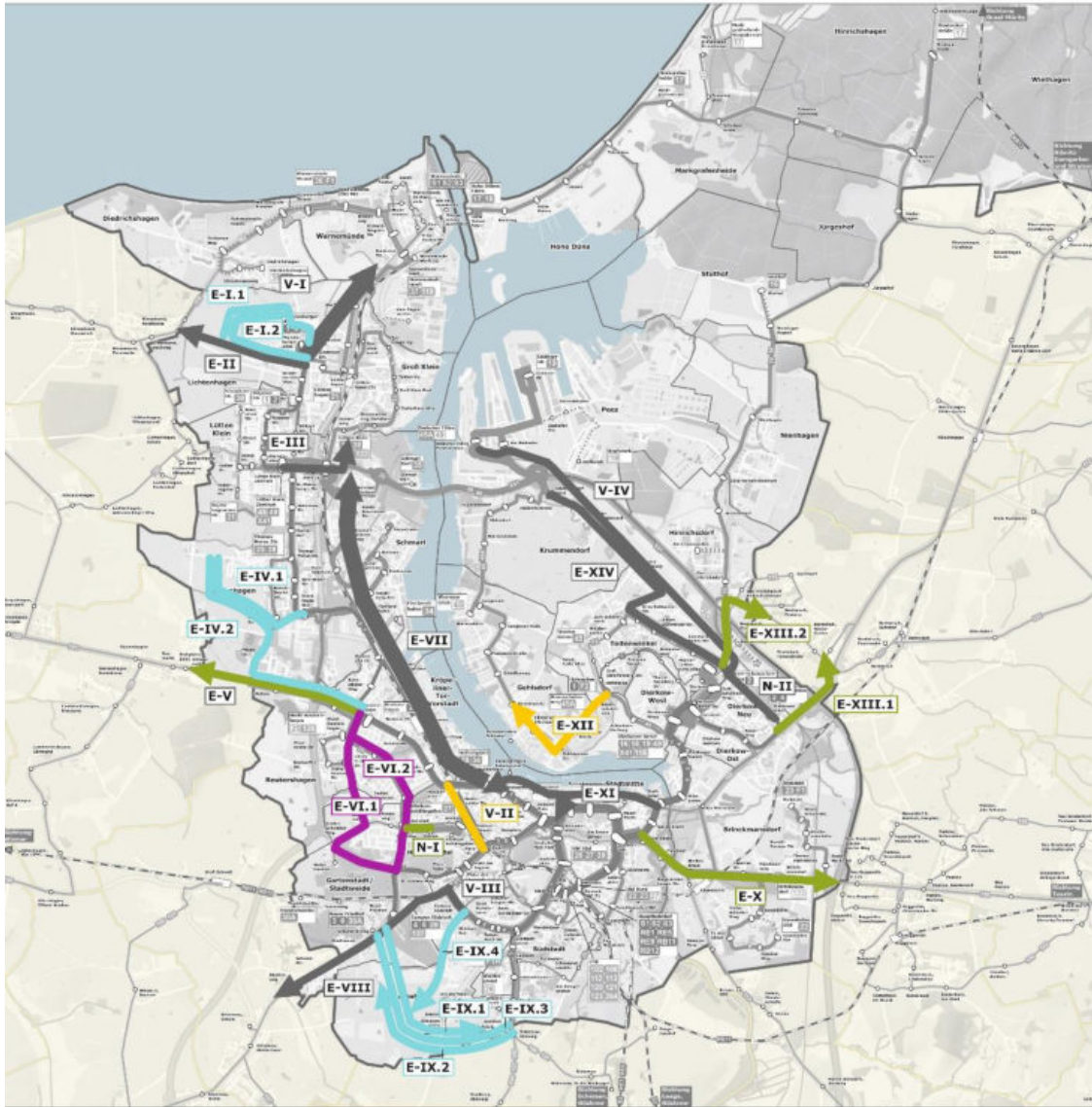


Abbildung 72: Ausbaustrategie Straßenbahnnetz
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

Tabelle 37: Prioritätsstufen für den weiteren Untersuchungsbedarf der Strecken (Einordnung der Strecken)




Priorität	Strecken-Nr.	Strecke
Priorität 1: Vordringlicher Untersuchungsbedarf	E-VI.1/ E-VI.2	Reutershagen – Zoo
Priorität 2: Nachfolgender Untersuchungsbedarf	V-II	Querspange Holbeinplatz – Parkstraße
	E-XII	Endstelle „Hafenallee“ – Gehlsdorf
Priorität 3a: Weiterer Untersuchungsbedarf im Falle der perspektivischen Entwicklung eines neuen Stadtteils (Trassenfreihaltung)	E-I.1/ E-I.2	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Lichtenhagen-West“
	E-IV.1/ E-IV.2	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Evershagen-West“
	E-IX.1 bis E-IX.4	potenzielle Wohngebietsentwicklung „Biestow“
Priorität 3b: Aktuell kein weiterer Untersuchungsbedarf (Trassenfreihaltung)	E-V	Reutershagen – Ostseepark
	E-X	Steintor – Mühlendamm – Brinckmansdorf – Roggentin
	E-XIII.1/ E-XIII.2	Hanse Center Bentwisch
	N-I	Stich Ostseestadion (Anbindung an Strecke E-V.2; Wendeschleife vor Ostseestadion)



5.2.4 Musterlösungen

In Rostock sind Straßenbahnneubaustrecken vorgesehen, die verstärkt durch Straßenzüge führen, in denen ein eigener Bahnkörper nur bedingt realisierbar sein wird. Aus diesem Grund sollten bisher in Rostock noch nicht angewendete Entwurfselemente in das Planungsrepertoire aufgenommen werden. Die nachfolgend dokumentierten Musterlösungen zeigen, wie in engen Straßenräumen möglicherweise eine Gestaltung der Straßenbahninfrastruktur aussehen könnte.

Tabelle 38: Beispiele für Musterlösungen zur Gestaltung der Straßenbahnstrecken in engeren Straßenräumen

Entwurfselement	Beispiel
<p>Straßenbahn im Mischverkehr mit MIV, Radfahrstreifen und geordnetem Parken</p>	 <p>Beispiel: Leipzig, Karl-Heine-Straße</p>
<p>Straßenbündiger, überfahrbare Bahnkörper, farblich abgesetzt</p>	 <p>Beispiel: Dresden, Borsbergstraße</p>
<p>Besonderer Bahnkörper, überfahrbare (z. B. für Rettungsdienste)</p>	 <p>Beispiel: Leipzig, Karl-Liebnecht-Straße</p>

Entwurfselement	Beispiel
<p>Straßenbahn im Mischverkehr mit MIV, Bahnkörper in Seitenlage; Mittelstreifen für Fußgängerquerungen</p>	 <p>Beispiel: Kassel, Friedrich-Ebert-Straße</p>
<p>Straßenbahn im Mischverkehr mit MIV, Bahnkörper in Seitenlage</p>	 <p>Beispiel: Kassel, Leipziger Straße</p>
<p>Prinzip „Dynamische Straßenraumfreigabe“</p>	 <p>Beispiel: Kassel, Leipziger Straße</p>

Entwurfselement	Beispiel
<p>Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn</p>	 <p>Beispiel: Leipzig – Leutzsch; Haltestelle „Pfungstweide“</p>
<p>Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn</p>	 <p>Beispiel: Kassel; Haltestelle „Querallee“</p>
<p>Oberleitungen in städtebaulich sensibleren Abschnitten (Einfachfahrleitung anstelle Hochketten)</p>	 <p>Beispiel: München, Pasing</p>

5.3 Angebotsoffensive Bus 2022

Im Laufe des NVP-Prozesses wurde von der RSAG, aufbauend auf den Diskussionen um die NVP-Maßnahmen, die „Angebotsoffensive Bus 2022“ initiiert und entwickelt. Anlass war, der verkehrspolitischen Zielsetzung eines 20 %-Anteils am Modal-Split näher zu kommen.¹²⁴

Zum Fahrplanwechsel Mitte August 2022 wurde das Busverkehrsangebot um 420.000 Fahrplankilometer erweitert, was einem Anteil von 5 % der Busleistung entspricht. Verbessert wurde das Leistungsangebot auf den Linien 25, 31, 38, 39, 45 und X41. Die Verbesserungen betreffen insbesondere die Stadtteile im Nordwesten, welche keinen direkten Anschluss zur Straßenbahn haben. Die Expressbuslinie X41 wurde montags bis freitags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

5.4 Maßnahmenkonzept (Steckbriefe)


5.4.1 Ausrichtung des Entwicklungskonzeptes

Die im Entwicklungskonzept vorgesehenen Maßnahmen richten sich stringent an der verkehrspolitischen Zielsetzung des Gemeinsamen Nahverkehrsplans („Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“) aus (siehe Teil A). Diese Leitsätze geben die Grundrichtung für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Rostock vor und sind „Messlatte“ für die Umsetzung des Nahverkehrsplans.

Die Maßnahmen verfolgen vordergründig eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in Rostock. Zielsetzung ist in diesem Kontext die von der Bürgerschaft am 04.03.2020 beschlossene Erhöhung auf einen 20 %-Anteil. Der im Entwicklungskonzept dargelegte Ausbau des städtischen ÖPNV ist auf diese Zielerfüllung ausgelegt, insbesondere im Hinblick auf die Bereitstellung der erforderlichen Fahrgastkapazitäten zur Abwicklung der zur Zielerfüllung erforderlichen zusätzlichen Nachfrage. Es ist jedoch aus gutachterlicher Sicht zumindest fraglich, ob die Angebotsverbesserungen alleine eine Qualität und „Zugkraft“ entfalten können, um die für die Zielerfüllung erforderlichen Umsteigeeffekte vom Autoverkehr zum ÖPNV bewirken zu können. Es ist anhand vieler Belege aus anderen Städten davon auszugehen, dass das Erreichen eines Modal-Split-Anteils von 20 % auch weitergehende flankierende Maßnahmen mit Einschränkungen im MIV erfordert.

¹²⁴ https://www.rsag-online.de/fileadmin/media/PDF/PDF_Nachhaltigkeitsbericht-2021.pdf

Verkehrspolitische Zielsetzung „Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“

 Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

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

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

Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!

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

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

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

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

Leitsatz 5: Barrierefreiheit herstellen!

Leitsatz 7: Erfüllung der globalen und lokalen Umweltziele unterstützen!

Leitsatz 8: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan zwingend wirkungsvoll verzahnen!

Leitsatz 9: Reisezeiten merklich verkürzen!

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

Legende:
Gelb: Leitsatz gilt für den gesamten Nahverkehrsraum
Blau: Leitsatz für Verkehre im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock
Grün: Leitsatz für Verkehre im Gebiet des Landkreises Rostock
Hellrot: Leitsatz für Stadt-Umland-Verkehr Rostock




Abbildung 73: Verkehrspolitische Zielsetzungen des Gemeinsamen Nahverkehrsplans

Im Entwicklungskonzept werden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen hinsichtlich ihres strategischen Ansatzes nachfolgenden **neun Handlungsfeldern** zugeordnet (jedes Handlungsfeld mit eigener Leitfarbe):

Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot
Handlungsfeld II: Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur
Handlungsfeld III: ÖPNV-Beschleunigung
Handlungsfeld IV: Fahrgastinformation
Handlungsfeld V: Sicherheit und Service
Handlungsfeld VI: Intermodale Verknüpfung
Handlungsfeld VII: Umwelt
Handlungsfeld VIII: Qualitätsmanagement & Fahrgastmitwirkung
Handlungsfeld IX: Tarif

Abbildung 74: Handlungsfelder

Innerhalb der einzelnen Handlungsfelder werden neben konkreten **Maßnahmen** außerdem **Prüfaufträge** zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert.

- **Maßnahmen** sind konkrete Planungsvorhaben zur verkehrlichen und/ oder wirtschaftlichen Verbesserung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, die während der Laufzeit des NVP bis 2030 umgesetzt werden sollen.
- **Prüfaufträge** beinhalten i. d. R. Ansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV, die weiterer detaillierter Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen außerhalb des Fortschreibungsprozesses bedürfen. Die erforderlichen Untersuchungen können zeitnah durchgeführt werden, so dass Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV – bei einer positiven Bewertung – bis 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden könnten.

Die Maßnahmen und Prüfaufträge sind im Hinblick auf die Realisierung auf drei Zeithorizonte ausgerichtet. Berücksichtigt wird, dass ab 2031 für den Straßenbahn- und Stadtbusverkehr ein neuer Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) zu erteilen ist. In 2026 und 2027 ist in diesem Kontext eine Evaluierung und ggf. Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans vorzusehen.

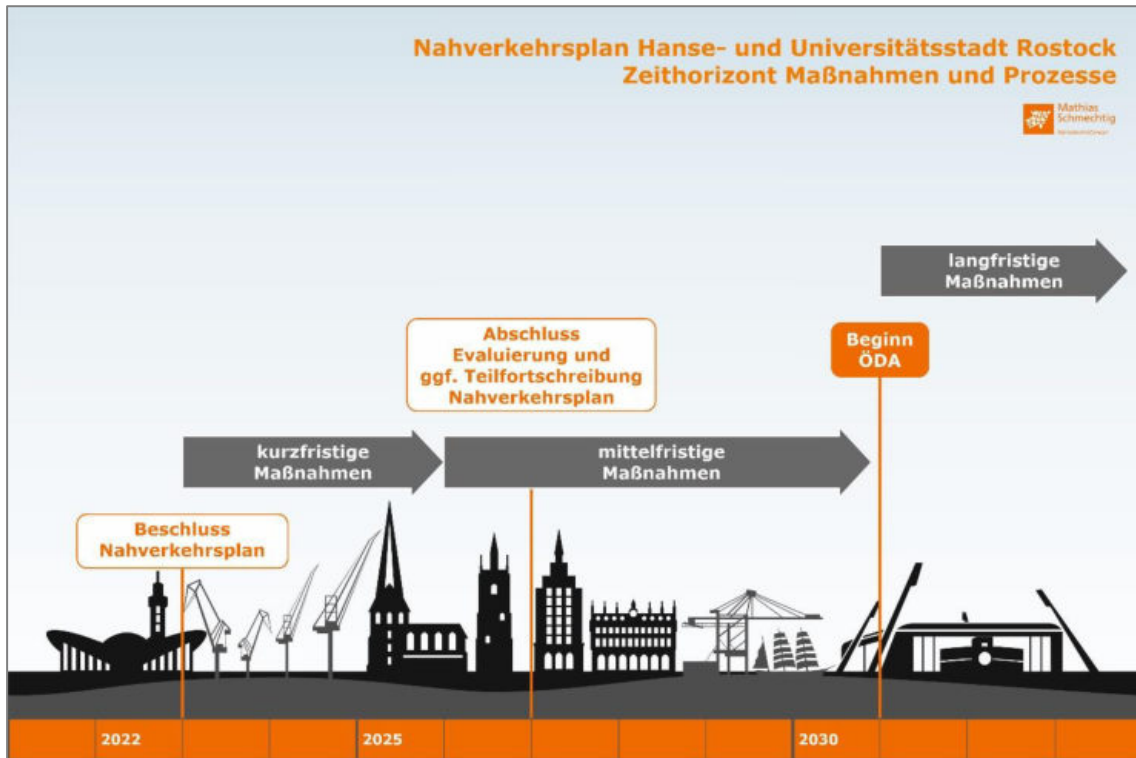


Abbildung 75: Zeithorizonte für Maßnahmen und Prozesse im Nahverkehrsplan

5.4.2 Erläuterungen zu den Inhalten der Maßnahmensteckbriefe

Leuchtturmprojekt	Projekt, welches eine herausragende Bedeutung für die Zielerfüllung des NVP besitzt. Es hat eine ausgeprägte „Signalwirkung“ für die Umsetzung des NVP-Maßnahmenprogramms und soll mit seiner Bekanntheit eine breite Ausstrahlung erreichen.	
Schlüsselmaßnahme	Maßnahme, welche eine hohe Wirksamkeit für die postulierte Erhöhung des Modal-Split-Anteils besitzt (insbesondere Erhöhung der Beförderungskapazitäten im ÖPNV-System) und zwingende Voraussetzung für die Zielerfüllung ist.	
Vorlaufzeit für Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • kurz: bis Ende 2026 • mittel: 2027 bis Ende 2030 • lang: ab 2031 	
Vorgesehene Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • sofort: 2022, insbesondere im Rahmen MIRROR-Projekt bzw. RSAG-Angebots offensive • kurzfristig: bis Ende 2026 • mittelfristig: 2027 bis Ende 2030 • langfristig: ab 2031 	
Abkürzungen (Maßnahmennummerierung)	G	Gesamtsystem
	S	Straßenbahn
	B	Bus
	F	Fahrzeuge

5.4.3 Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot

I-G.1 (Prüfauftrag): 10-Minuten-Takt am Samstag im Tagesverkehr im Straßenbahnnetz und auf Premiumbuslinien		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Verkehrstag „Samstag“: Einrichtung 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr im Straßenbahnnetz und auf Premiumbuslinien		
Begründung		
Der Samstag hatte vor der Pandemie-Zeit im Mobilitätsverhalten deutschlandweit signifikant an Bedeutung gewonnen. Es spricht einiges dafür, dass diese Bedeutung wieder eintritt. Eine ÖPNV-Bedienung in gleicher Qualität wie am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ ist deshalb angemessen und steht im Kontext mit den Zielsetzungen der „Verkehrswende“.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro p. a.	keine
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Nachfragezuwächsen • Stärkung Stadtzentrum in seiner zentralen Versorgungs- und Freizeitfunktion 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtzentrum kann nach der Pandemie nicht wieder seine vorherige Funktion und Bedeutung zurückerlangen 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand • keine Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

I-G.2 (Prüfauftrag): 10-Minuten-Takt Mo – Fr (bis 20 Uhr) im Straßennetz und auf Premiumbuslinien		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Verkehrstag „Montag bis Freitag“: Einrichtung 10-Minuten-Takt (bis 20 Uhr) im Straßennetz und auf Premiumbuslinien		
Begründung		
Am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ wird zukünftig mit einer weiteren Nachfragezunahme (ggf. Verschiebung aus den Nachmittagsstunden) in den frühen Abendstunden gerechnet (Flexibilität der Arbeitszeiten, Zunahme von Freizeitaktivitäten nach der Pandemie).		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 4: 500.000 bis 1 Mio. Euro p. a.	keine
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Gewinnung von Nachfragezuwächsen (wirksamer 10-Minuten-Takt im Tagesverlauf länger verfügbar) 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsverhalten ändert sich zulasten der frühen Abendstunden 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand keine Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig

I-G.3 (Prüfauftrag): Taktverdichtung Mo – Fr (mindestens bis 22 Uhr) im Straßenbahnnetz und auf Premiumbuslinien im Abendverkehr		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Verkehrstag „Montag bis Freitag“: Taktverdichtung (durchgängiger 15-Minuten-Takt) im Straßenbahnnetz und auf Premiumbuslinien mindestens bis 22 Uhr		
Begründung		
Am Verkehrstag „Montag bis Freitag“ wird zukünftig auch nach 20 Uhr (siehe Maßnahme I-G.2) mit einer Zunahme der Nachfrage in den Abendstunden gerechnet (Flexibilität der Arbeitszeiten, Zunahme von Freizeitaktivitäten nach der Pandemie). Die Taktverdichtung flankiert die Maßnahme I-G.2.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 4: 500.000 bis 1 Mio. Euro p. a.	Maßnahme I-G.2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Nachfragezuwächsen • Flankierung der Taktverdichtung im Abendverkehr bis 20 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsverhalten ändert sich zulasten der Abendstunden 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand • keine Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig

I-G.4 (Prüfauftrag): 20-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen (Anpassung an neuen S-Bahn-Takt ab 2024)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Verkehrstag „Sonn- und Feiertag“: Einrichtung 20-Minuten-Takt in Ausrichtung auf den neuen S-Bahn-Takt (ab Dezember 2024)		
Begründung		
Neuer Takt am Verkehrstag „Sonn- und Feiertag“ (Sommerhalbjahr 10-Minuten-Takt; Winterhalbjahr im 20-Minuten-Takt) im S-Bahn-Netz (S1 Rostock – Warnemünde) erfordert Anpassung der Taktfamilie im Straßenbahn- und Busnetz am Verkehrstag „Sonn- und Feiertag“		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. 1 Mio. Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung eines passenden Gesamtsystems S-Bahn, Straßenbahn und Bus am Verkehrstag „Sonn- und Feiertag“ 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand keine Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz	kurzfristig (Fahrplanwechsel 12/2024)

I-S.1: Ausbau Straßenbahnnetz

Besonderer Status im Gesamtkonzept

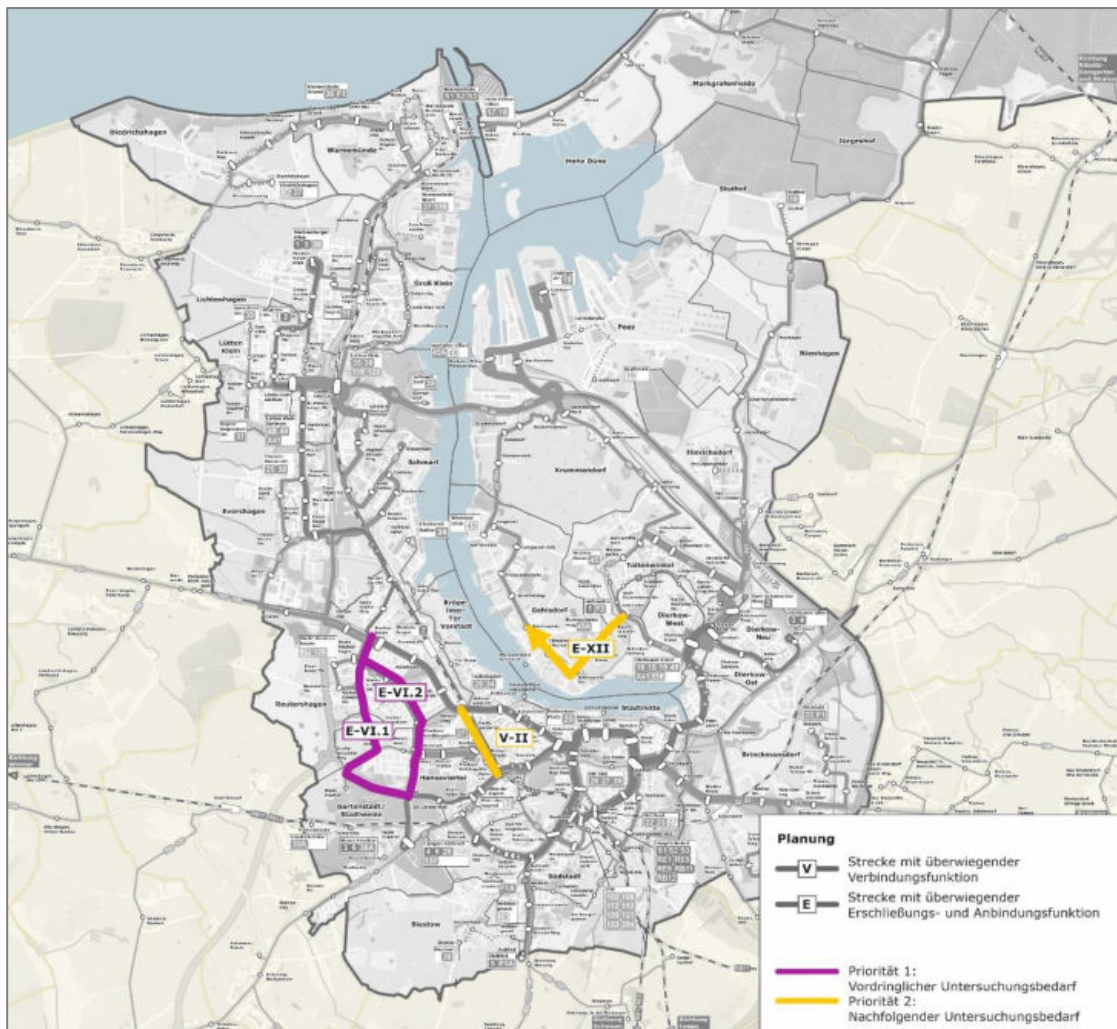
Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme

Beschreibung

Ausbau Straßenbahnnetz

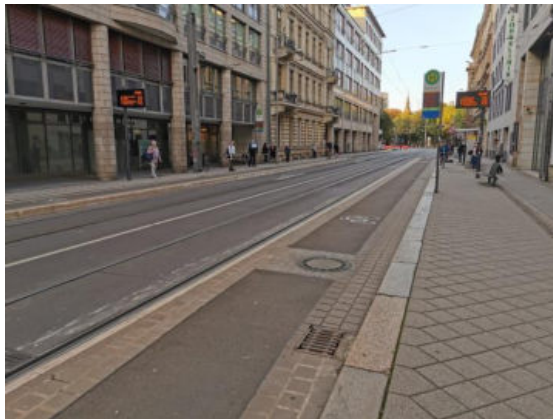
- **Priorität 1: „Vordringlicher Untersuchungsbedarf“** (aktuell Nutzen-Kosten-Untersuchung)
 - Reutershagen – Zoo (Hinweis: Die im August 2022 vorgelegte „Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Streckennetzerweiterung Reutershagen“ (VCDB) ergab einen Nutzen-Kosten-Index von 1,15 (Strecke E-VI.1 als Vorzugsvariante). Die Strecke wäre damit eine „volkswirtschaftlich sinnvolle Maßnahme“.
- **Priorität 2: „Nachfolgender Untersuchungsbedarf“** (weitere Untersuchung zu späterem Zeitpunkt nach Priorität 1)
 - Querspange Holbeinplatz – Parkstraße (Technische Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen)
 - Endstelle „Hafenallee“ – Gehlsdorf (Technische Machbarkeitsuntersuchung ab Mitte 2023)

Seite | 253



Nummerierung der Untersuchungsstrecken entsprechend der Systematik der durchgeführten Vorprüfung denkbarer Neubaustrecken

Anwendung von Ausbaustandards/ Entwurfselementen für Straßenbahnneubaustrecken in bebauten Bereichen



Beispiel: Leipzig



Beispiel: Bremen

Begründung

Grobbewertung der im Stadtgebiet denkbaren Straßenbahnneubaustrecken im NVP-Prozess ergab ein Realisierungspotential, welches in weiteren Untersuchungsschritten zu bewerten ist.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	in der Laufzeit des NVP absehbar nur Planungskosten ca. 55 Mio. Euro Gesamtkosten (mind. 75% GVFG-Förderung)	Neuordnung und Anpassung des Busnetzes erforderlich
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Gewinnung von wesentlichen Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> Verzögerungen im Planungsprozess Strecke im Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung ggf. nicht förderfähig 	<ul style="list-style-type: none"> sehr hoher Prozessaufwand ggf. Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	lang (bei optimalen Prozessverlauf ggf. mittel)	Strecke 1. Priorität: mittelfristig (wenn alle Planungs- und Genehmigungsprozesse optimal laufen) Strecken 2. Priorität: langfristig

I-S.2: Angebotsverbesserungen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Linie 1 ganztägig im 10-Minuten-Takt bis Mecklenburger Allee		
Begründung		
Verbesserung der Transparenz und der Struktur in der Bedienung; tagesdurchgängiger 5-Minuten-Takt ab Lichtenhagen		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Gewinnung von Nachfragezuwächsen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand keine Umsetzungswiderstände zu erwarten
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig

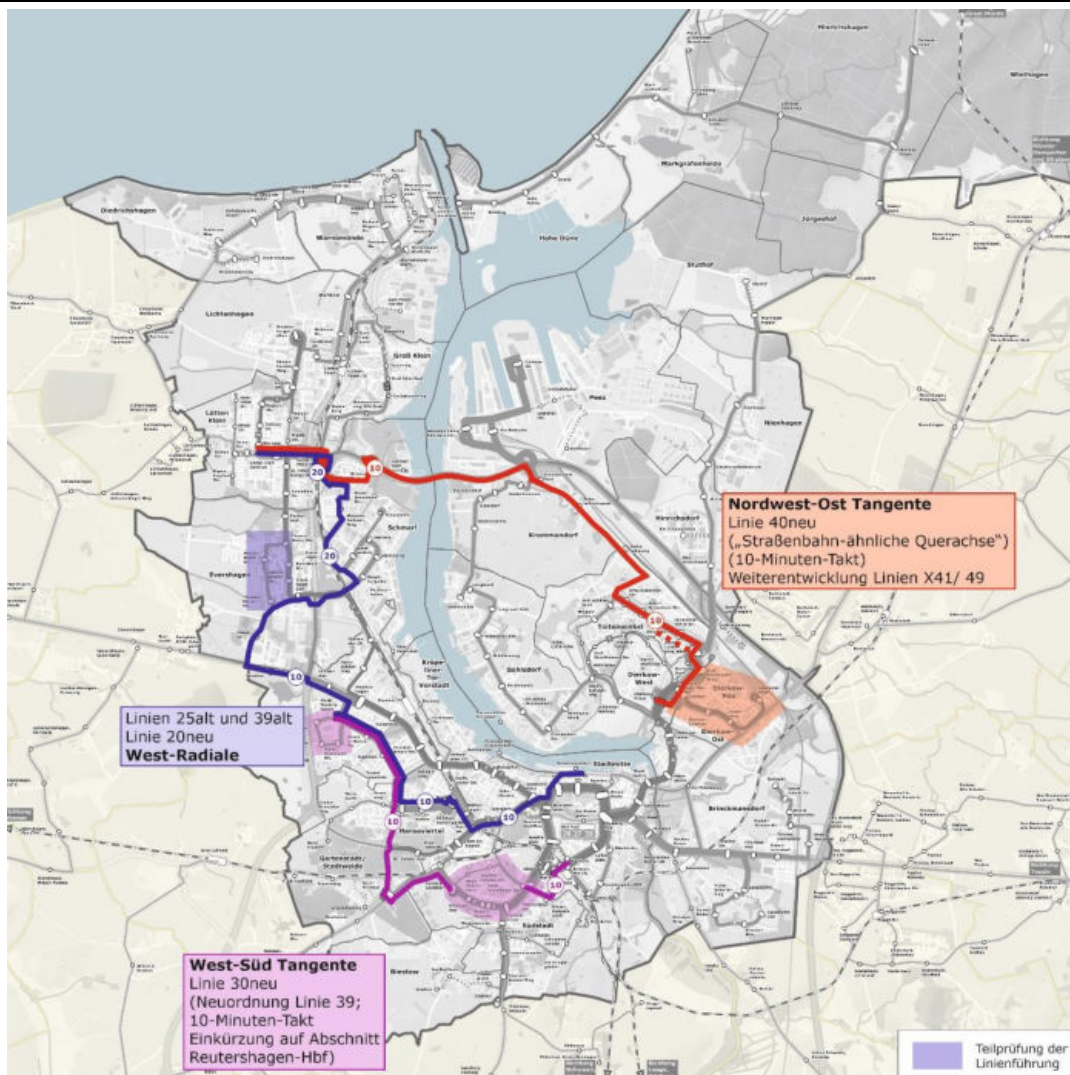
I-B.1: Einrichtung Premiumlinien (10-Minuten-Takt)

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme

Beschreibung

- Premiumlinie „West-Radiale“ (Linie 20); inkl. erforderliche Haltestelleninfrastruktur, ggf. Realisierung in Stufen
- Premiumlinie „West-Süd-Tangente“ (Linie 30); Neuordnung der Linie in Verbindung mit Anpassung Linie 38 (Führung zum Ostsee Park); Verknüpfung mit Straßenbahn in Reutershagen (Haltestelle in Goerdelerstraße)
- Premiumlinie „Nordwest-Ost-Tangente“ (Linie 40)



Begründung

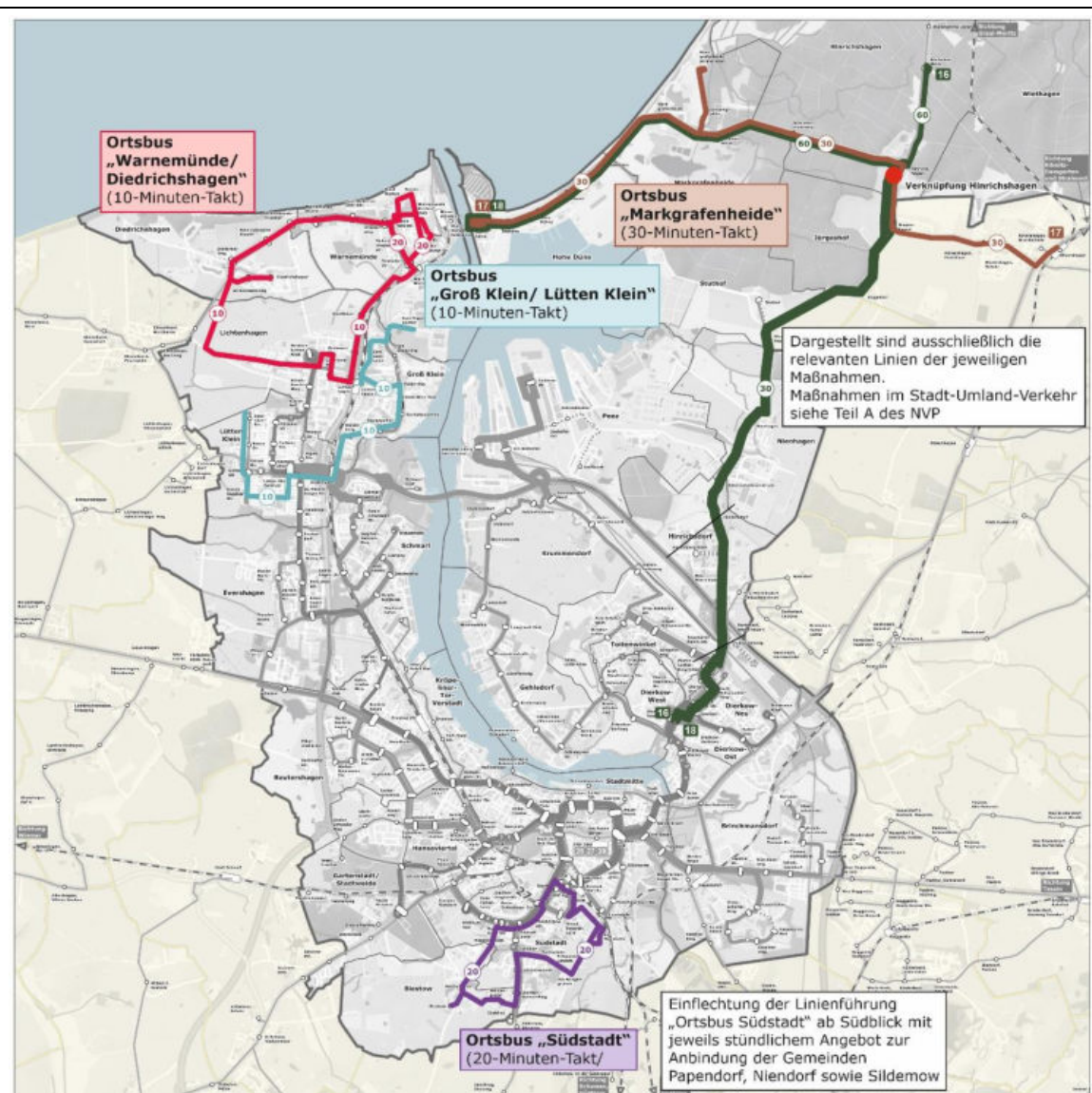
Einrichtung von „straßenbahn-ähnlichen“ Buslinien in hoher Bedienungs- und Komfortqualität zur Ergänzung des Straßenbahnnetzes auf potentialstarken Verbindungen

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Linie 20: ca. 400.000 Euro pro Jahr Linien 30 und 40: ca. 3 Mio. € pro Jahr	Realisierung Linie 40 steht in Verbindung mit I-B.7: langfristiges Gesamtkonzept zur Anbindung des Seehafens
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von wesentlichen Nachfragezuwächsen • Entlastung des Straßennetzes im Nordwesten 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand • ggf. Umsetzungswiderstände bei Realisierung der flankierenden Infrastruktur
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	kurz, ggf. mittel (wenn erst Infrastruktur geschaffen werden muss)	<ul style="list-style-type: none"> • kurzfristig: Linie 20neu • kurz- bis mittelfristig: Linie 30neu • mittelfristig: Linie 40neu

I-B.2: Einrichtung Ortsverkehre**Besonderer Status im Gesamtkonzept****Beschreibung**

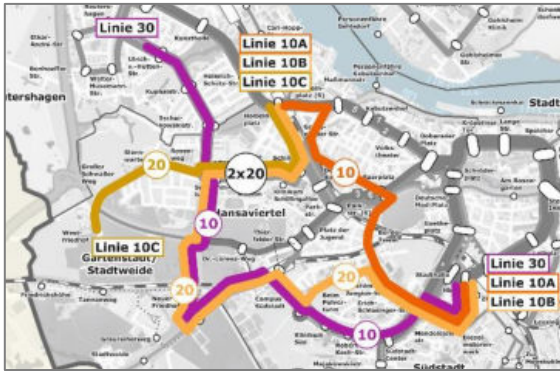
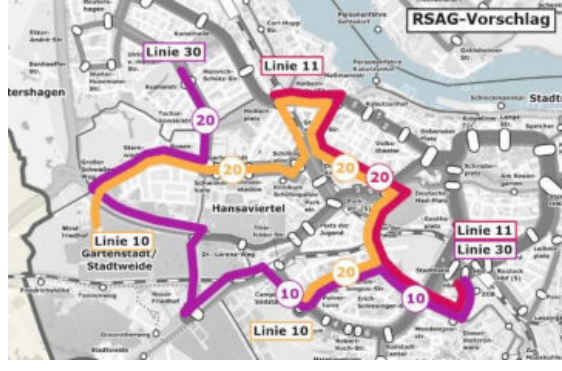
Schaffung von systemwirksamen und gut kommunizierbaren Angeboten in den Stadtteilen als in sich geschlossene Ortsverkehre

- Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“ (Linien 36 und 37)
- Ortsbus „Groß Klein/ Lütten Klein“ (Linie 31); Bestandteil MIRROR-Projekt (2022 – 2024)
- Ortsbus „Markgrafenheide“
- Ortsbus „Südstadt“ (in Abstimmung mit Stadt-Umland-Linie Niendorf/ Sildemow/ Papendorf); Alternative der Linienführung zur Darstellung in der Karte: Weiterführung „Campus-Linie“ (siehe Maßnahme I-B.3) von Hbf. über Erich-Schlesinger-Straße, Schwaaner Landstraße, Tychsenträße, Nobelstraße, Südstadt Center, Südring, Robert-Koch-Straße und Weidengrund zum Südblick



Hinweis: Linienführungen sind vorläufig (Gutachternvorschläge) und bedürfen in Abstimmung mit den Ortsbeiräten einer weiteren Untersuchung und Präzisierung.

Begründung		
Stärkung der ÖPNV-Nutzung im Stadtteil (Nahmobilität, Erhöhung der Erschließungswirkung) und Verbesserung der Zubringerfunktion zu S-Bahn und Straßenbahn		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. 1 Mio. Euro p. a.	Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“: <ul style="list-style-type: none"> • straßenbauliche Durchbindung Mecklenburger Allee erforderlich • Anpassung der Infrastruktur im Ortskern Warnemünde für Gelenkbuseinsatz
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Nachfragezuwächsen • Stärkung der Nahmobilität • Warnemünde: Flankierung der angedachten Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand • ggf. Umsetzungswiderstände bei Realisierung der flankierenden Infrastruktur
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
<ul style="list-style-type: none"> • hoch: Ortsbus „Groß Klein/ Lütten Klein“ und Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“ • mittel bis gering: Ortsbus „Markgrafenheide“ und Ortsbus „Südstadt“ 	kurz	<ul style="list-style-type: none"> • sofort: Ortsbus „Groß Klein/ Lütten Klein“ • kurzfristig: Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“ (1. Stufe bis Fertigstellung Mecklenburger Allee) • mittelfristig: Ortsbus „Markgrafenheide“ und Ortsbus „Südstadt“

I-B.3: Einrichtung Campus-Linie		
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt	
Beschreibung		
<p>„Campus-Linie“ (Linie 10) im 10- bzw. 20-Minuten-Takt als in sich geschlossenes Teilbusssystem zur Anbindung der Unistandorte und deren Verbindung untereinander (weitere Untersuchung auf Basis Gutachternvorschlag und RSAG-Vorschlag erforderlich)</p>		
 <p>Gutachternvorschlag</p>	 <p>RSAG-Vorschlag</p>	
Begründung		
Potentialanalyse zeigt ausgeprägte Verflechtungen im Bereich KTV/ Hansaviertel/ Südstadt		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 4: 500.000 bis 1 Mio. Euro p. a.	Maßnahme II-B.3: Erhöhung der Kapazität an der Bushaltestelle „Holbeinplatz“; Straßenbaumaßnahme Werftdreieck Mitte der 2020er Jahre
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Nachfragezuwächsen • Stärkung von stadtteilinternen und von stadtteilüberschreitenden Verbindungen • Verbindung der Unibereiche untereinander („Campus-Linie“) 	<ul style="list-style-type: none"> • Unibetrieb nach Corona-Pandemie verstärkt im Online-Betrieb 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand • ggf. Umsetzungswiderstände bei Realisierung der flankierenden Infrastruktur
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

I-B.4: Ergänzender Angebotsausbau im Busnetz		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung Linie 45 in Gehlsdorf 		
Begründung		
Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in Stadtteil ohne unmittelbare Straßenbahnanbindung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Gewinnung von Nachfragezuwächsen • Stärkung von stadtteilinternen und von stadtteilüberschreitenden Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	<ul style="list-style-type: none"> • sofort: Linie 45 Umsetzung im Rahmen der RSAG-Angebotsoffensive 2022

I-B.5: Einrichtung Bedarfsverkehr		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Einsatzgebiete (vorzugsweise als flächenhafter Betrieb) <ul style="list-style-type: none"> • Teilsektor Brinckmansdorf/ Riekdahl/ Dierkow • Fischereihafen (Ersatz für Linie 34; verbesserte fußläufige Anbindung Fischereihafen über S-Bahnhof Marienehe/ Straßenbahn; siehe Maßnahme II-I.1) 		
Definition „Bedarfsverkehr“: <ul style="list-style-type: none"> • verkehrt nur nach vorheriger Anmeldung (App, Telefon, ggf. weitere Kanäle) • Bedienung als Abruf-Linien-Taxi in einem vorgegebenen Fahrplan (fahrplangebunden) oder als „On-Demand-Verkehr“ flexibel nach Fahrzeugverfügbarkeit (fahrplanfrei) • Einsatz kleinerer Fahrzeuge • barrierefreie Nutzbarkeit ist durch Vorhalten mindestens eines Fahrzeuges, welches die eigenständige Nutzung durch Mobilitätsbeeinträchtigte, insbesondere Rollstuhlnutzende, ohne Hilfe Dritter gewährleistet, abzusichern • Nutzung ohne Zuschlag im Verbundtarif; bei Neu- und Zusatzverkehren ggf. Nutzungszuschlag 		
Begründung		
Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in Bereichen mit unsystematischer, nur bedingt bündelbarer Nachfrage		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro p. a.	Maßnahme II-I.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit auf Querverbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz bis mittel	mittel- bis langfristig

I-B.6: Ausbau Nachtverkehr; ggf. räumliche Ergänzung mit Bedarfsverkehr		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<p>Räumliche Ausdehnung des Nachtverkehrs („Fledermauslinien“); planerische Ansätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erschließungswirkung durch Bedarfsverkehr • Gehlsdorf im Linienverkehr • Integration S-Bahn in Nachtverkehrskonzept (ab Dezember 2024 am Wochenende auch Nachtverkehr) <p>Anmerkung: Im Nachtverkehr ist nicht nur die Zielgruppe der „Nachtschwärmer“ zu betrachten, sondern auch die Gruppe der Berufstätigen (z. B. Fernpendler, soziale Berufe in Früh- und Spätschichten).</p>		
Begründung		
Ein ÖPNV-Angebot, welches im Sinne der „Verkehrswende“ eine vollständige Alternative zum Pkw darstellen soll, muss rund um die Uhr verfügbar sein.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in der Nacht-mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer bis mittlerer Pro-zessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig (Taktanpassung bedingt durch neues S-Bahn-Konzept ab Fahrplanwechsel 12/2024 erforderlich)

I-B.7: Langfristiges Gesamtkonzept zur Anbindung des Seehafens**Besonderer Status im Gesamtkonzept****Beschreibung**

geplante Errichtung eines Autohofes in Krummendorf ermöglicht modifizierten Ansatz mit intermodalem Konzept für Anbindung des Seehafens (Voraussetzung: Premiumlinie „Nordwest-Ost-Tangente“; Linie 40, siehe Maßnahme I-B.1):

- Errichtung eines intermodalen Verknüpfungspunktes in Krummendorf in Verbindung mit
 - Bedarfsverkehr/ perspektivisch On-Demand-Verkehr in/ aus Seehafen (Linienverkehr zu relevanten Schichtzeiten)
 - Radausleihstation (Bikesharing)
 - Carsharing
- Ergänzung mit Direktverbindungen von Verknüpfungspunkten Dierkower Kreuz und Lütten Klein Zentrum (Express-Linie über Autobahn mit Einzelfahrten)
- Es wird geprüft, wie zeitnah eine Expresslinie eingeführt werden kann, welche den Seehafen einerseits von der Haltestelle „Lütten Klein Zentrum“ und andererseits von der Haltestelle „Dierkow Zentrum“ anfährt. Im Zeitraum von 5:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr soll die Expresslinie in einem Takt von 30 Minuten verkehren.

**Begründung**

Die ÖPNV-Anbindung des Seehafens erfordert einen modifizierten Ansatz, da die bisher praktizierte Busanbindung nur eine vergleichsweise geringe Nachfragegenerierung bewirkt.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur: Stadt und Rostock Port • ÖPNV-Angebot: RSAG 	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro p. a.	I-B.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der multi-modalen Erreichbarkeit des Seehafens 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	lang (Voraussetzung ist Errichtung des Autohofes in Krummendorf)	langfristig

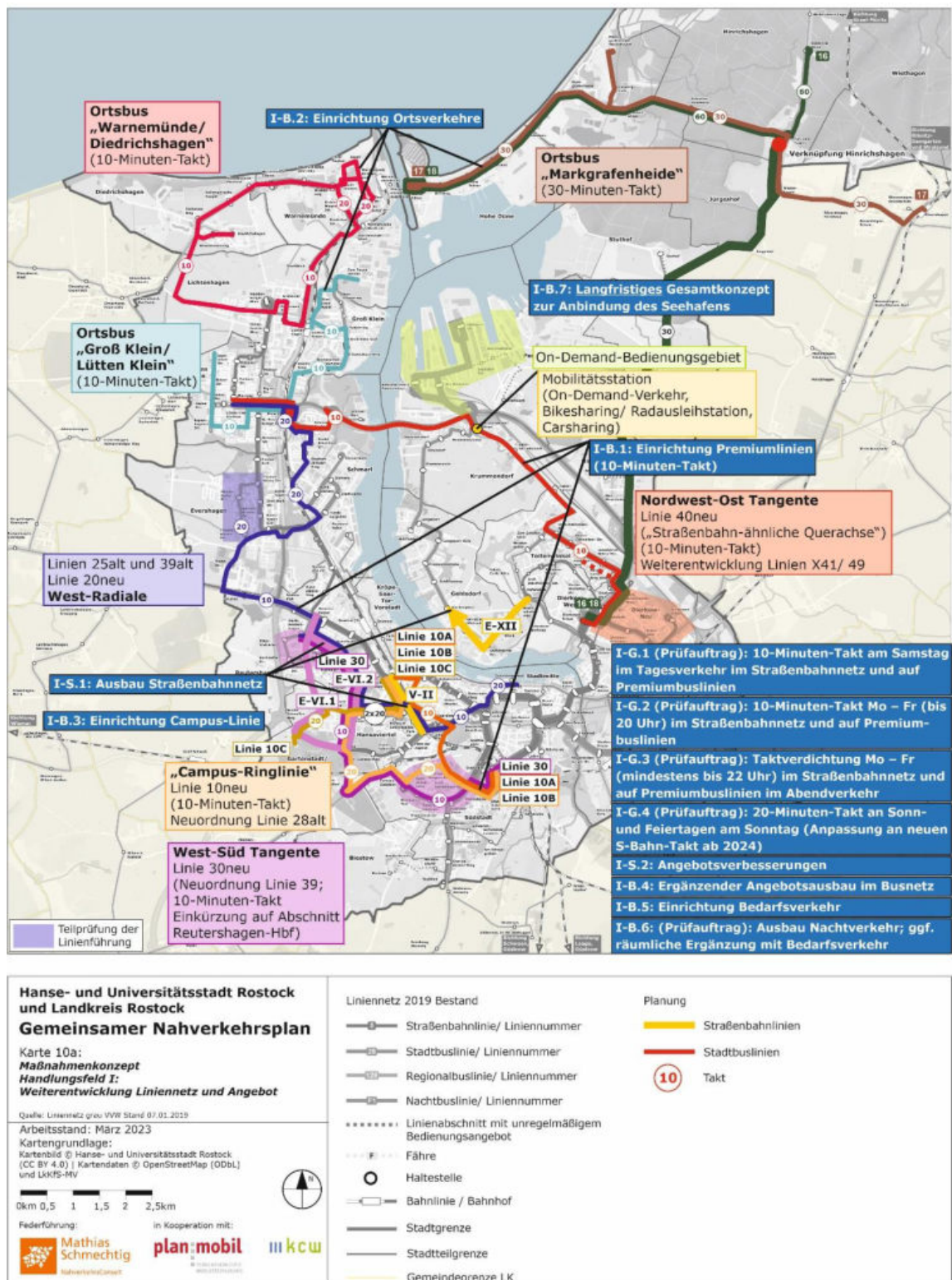


Abbildung 76: Maßnahmenkonzept – Handlungsfeld I – Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot
 Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

5.4.4 Handlungsfeld II: Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur

II-G.1: Ausbau einer CITY-HALTESTELLE im Stadtzentrum in Verbindung mit Errichtung Mobilitätsstation und RSAG-Kundenzentrum		
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt	
Beschreibung		
<ul style="list-style-type: none"> • Strategischer Ansatz: Schaffung eines „Mobilitätszentrums“ im Stadtzentrum • Ausbau einer Haltestelle als gestalterische „Landmarke“ • Verbindung mit Errichtung Mobilitätsstation (siehe unten) und RSAG-Kundenzentrum • bevorzugter Standort: Lange Straße 		
		
Beispiel Dresden	Beispiel Würzburg	
Errichtung einer Mobilitätsstation an der neu zu etablierenden „CITY-HALTESTELLE“ im Stadtzentrum (VI-1)		
<p>Errichtung einer Mobilitätsstation an der neu zu etablierenden „CITY-HALTESTELLE“ im Stadtzentrum; Funktion und Ausstattung entsprechend der Kategorie „Mobilpunkt – Variante XL“ des städtischen Konzeptes¹²⁵ („<i>Sehr große Mobilpunkte bieten das umfassendste Dienstleistungsangebot. XL-Mobilpunkte eignen sich primär in Verknüpfung mit sehr hoch frequentierten SPNV-Knoten oder an Orten mit lokal sehr hohem Mobilitätsbedarf.</i>“);</p> <p>Hinweis: Das städtische Konzept sieht diese Kategorie ausschließlich am Hauptbahnhof vor, aus Sicht der Nahverkehrsplanung besitzt auch die hier angedachte CITY-HALTESTELLE adäquate Potentiale für die Kategorie.</p>		
Begründung		
Zusammenführen von ÖPNV, multimodalen Angeboten und Kundenzentrum (Mobilitätsberatung) an einem zentralen Punkt im Stadtzentrum		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro	

¹²⁵ team red Deutschland GmbH, Ausbaukonzept Mobilpunkte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Berlin 2021

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ÖPNV-Wahrnehmbarkeit im Stadtzentrum • Bündelung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen • Verbesserung des multimodalen Angebotes im Stadtzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Diskussionen und ggf. Akzeptanzprobleme in der Öffentlichkeit, da Umgestaltung in städtebaulich sensiblen Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer bis hoher Prozessaufwand (Abstimmung mit unterschiedlichen Beteiligten; ggf. städtebaulicher Wettbewerb erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	mittel (Mobilitätsstation und Kundenzentrum kurz)	mittelfristig (Mobilitätsstation und Kundenzentrum kurzfristig)

II-F.1: Sukzessive Umstellung Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		Leuchtturmprojekt
Beschreibung		
sukzessive Umstellung Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe; siehe auch VII.1 (Batteriebus plus Biomethanbusse)		
Begründung		
Anforderungen Klimaschutz und Vorgaben CVD/ SaubFahrzeugBeschG		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. 29 Mio. Euro im Zeitraum 2024 – 2030; davon ca. 19,9 Mio. Euro Fördermittel 2024 - 2030	VII.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wirksamer Beitrag für Klimaschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ggf. Folgekosten durch Anpassung Betriebshöfe und Werkstätten 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	zeitnah	kurzfristig; sukzessiv (abhängig von Bewilligung und Bereitstellung von Fördermitteln nach SaubFahrzeugBeschG)

II-F.2 (Prüfauftrag): Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Straßenbahnnetz

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme

Beschreibung

Beschaffung von Fahrzeugen mit wesentlich höherer Fahrgastkapazität (Erhöhung der Beförderungsleistung pro Fahrt)

Hinweis: Im Zusammenhang mit Beschaffung längerer Fahrzeuge ist eine Ertüchtigung/ Verlängerung der Bahnsteige an relevanten Haltestellen (siehe unten) sowie ggf. auch der Ausbau der Betriebshofkapazitäten erforderlich.

Dringlichkeitsvermerk: Die Fragestellung der langfristig vorzusehenden Fahrzeuglängen ist zeitnah zu klären, da diese Thematik bei allen Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten an Straßenbahnhaltestellen Berücksichtigung finden muss.



Beispiel: Leipzig (Solaris Tramino NGT10 / NGT XL; Länge 38 Meter)



Beispiel: Erfurt (Tramlink, Länge 42,5 m)

Zusammenhang mit **Maßnahme II-S.4 (Prüfauftrag):** Ertüchtigung der relevanten Straßenbahnhaltestellen für den Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge



Beispiel Leipzig



Beispiel Kassel

Begründung

Einsatz von kapazitätsstärkeren Fahrzeugen im Straßenbahnnetz ist zur Abwicklung der im Kontext mit der „Verkehrswende“ und einem höheren Modal-Split-Anteil zusätzlich zu bewältigenden Fahrgastnachfrage zwingend erforderlich

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Fahrzeuge: RSAG Haltestellen: RSAG	abhängig vom Fahrzeugkonzept und dem politisch festgelegten Modal-Split-Ziel	<ul style="list-style-type: none"> • II-S.4 (Prüfauftrag): Erhöhung der relevanten Straßenbahnhaltestellen für den Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge • vsl. Ausbau der Betriebshofkapazitäten der RSAG erforderlich
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Abwicklung der Nachfragezuwächse in Folge der „Verkehrswende“ 	<ul style="list-style-type: none"> • an einzelnen Haltestellen aufwändige, zeitintensive Abstimmungen; ggf. auch Akzeptanzprobleme in der Öffentlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Prozessaufwand <ul style="list-style-type: none"> ○ umfassende Abstimmungen ○ Beschaffungsverfahren ○ ggf. Umsetzungswiderstände bei II-S.4 ○ aufwändiges, langwieriges Planungs- und Genehmigungsverfahren für Ausbau bzw. Neubau Betriebshof
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	lang	langfristig (Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sofort)

II-F.3 (Prüfauftrag): Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Busverkehr

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

II-F.3 (Prüfauftrag, mittelfristige Perspektive): Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Busverkehr, z. B. CapaCity, Doppelgelenkbusse¹²⁶



Beispiel: St. Gallen (Doppelgelenkbus, O-Bus)



Beispiel: Berlin (Doppeldeckerbus)

Zusammenhang mit **Maßnahme II-B.1**: Ausbauprogramm: „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)

Begründung


Abwicklung der im Kontext mit der Verkehrswende zusätzlich zu bewältigenden Fahrgastnachfrage

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	abhängig vom Fahrzeugkonzept und dem politisch festgelegten Modal-Split-Ziel	II-B.1 (ggf. Ausbau von Haltestellen erforderlich)
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Abwicklung der Nachfragezuwächse in Folge der „Verkehrswende“ 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	mittel	mittelfristig (Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sofort)

¹²⁶ In der Schweiz, dem europäischen Vorzeigeland im Öffentlichen Verkehr, ist seit einigen Jahren in mehreren Städten bzw. aktuell eine strategische Ausrichtung auf den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf hochfrequentierten Linien zu beobachten (z. B. Basel, Bern, Luzern, St. Gallen und Winterthur).

II-F.4 (Marktbeobachtung): Einsatz autonomer/ automatisierter Fahrzeuge		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<p>Marktbeobachtung, mittel- bis langfristige Perspektive im Hinblick auf Einsatz autonomer/ automatisierter Fahrzeuge; Beschaffung, wenn ausreichend funktionsfähige und zuverlässige Fahrzeuge im Level 5 (kein Fahrer an Bord; Fahrzeug fährt komplett eigenständig) verfügbar sind</p>		
		
Beispiel Monheim		
Begründung		
Reaktion auf Technologieentwicklung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • aktuell nicht einschätzbar; ggf. Einsparung der Personalkosten bei Einsatz autonomer/ automatisierter Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer bis hoher Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	lang	langfristig

II-S.2: Modernisierung und Ausbau von Straßenbahn-Haltestellen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<p>Modernisierung und Ausbau von Straßenbahn-Haltestellen (insbesondere Kriterium „Barrierefreiheit“), z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Platz der Jugend • Reutershagen <p>Hinweis: Voraussetzung ist Prüfung und Festlegung der langfristig angestrebten Fahrzeuglänge im Straßenbahnnetz (siehe Maßnahme II-S.4)</p>		
Begründung		
<p>Zielsetzung „Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit“ erfordert Maßnahmen an Haltestellen mit Defiziten (z. B. zu schmale Bahnsteige)</p>		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro	II-S.4
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • funktionale und gestalterische Aufwertung der Verknüpfungspunkte • Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im Straßenbahnsystem 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • mittelfristig

II-S.3: Auflegen eines Programms „Austausch der Bodenindikatoren“		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Austausch der Bodenindikatoren (ältere Rillenplatten); von RSAG bereits GVFG-beantragt		
		
Begründung		
Zielsetzung „Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit“ erfordert Austausch der nicht mehr dem „Stand der Technik“ entsprechenden älteren Bodenindikatoren		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	75.000 Euro p.a.; GVFG-Förderung durch RSAG beantragt	II-S.2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im Straßenbahnsystem 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	zeitnah	mittelfristig

II-S.4 (Prüfauftrag): Ertüchtigung der relevanten Straßenbahnhaltestellen für den Einsatz kapazitätsstärkerer Fahrzeuge

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme

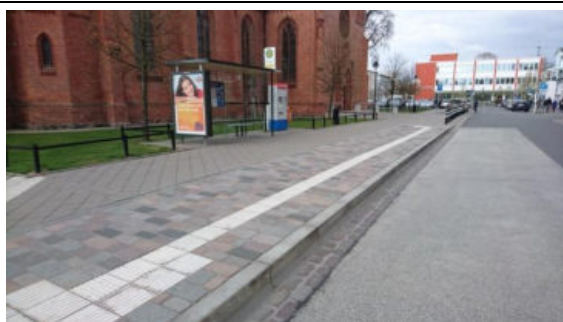
Beschreibung

siehe **Maßnahme II-F.2 (Prüfauftrag)**: Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Straßenbahnnetz

II-B.1: Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)**Besonderer Status im Gesamtkonzept****Leuchtturmprojekt****Beschreibung**

Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste); Ausbau der Haltestellen unter Beachtung des "Leitfaden Barrierefreie Verkehrsräume – Design für alle" (Land Mecklenburg-Vorpommern)¹²⁷



Seite | 277

**Begründung**

Schaffung der gesetzlich vorgegebenen „vollständigen Barrierefreiheit“

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ Straßenbauasträger	Umsetzung schrittweise nach Prioritätenliste (ca. 500.000 bis 1 Mio. Euro p.a.); aktuell keine Fördertöpfe	II-F.3
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (siehe Zielsetzung Personenbeförderungsgesetz) 	<ul style="list-style-type: none"> im Einzelfall Akzeptanzprobleme bei Anliegern 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	zeitnah	schrittweise nach Prioritätenliste

¹²⁷ <https://www.vhw.de/nachricht/mecklenburg-vorpommern-leitfaden-barrierefreie-verkehrsräume-design-fuer-alle-veroeffentlicht/>

II-B.2: Ausbau und Modernisierung von Umsteigehaltestellen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
II-B.2: Ausbau und Modernisierung von Umsteigehaltestellen, z. B. <ul style="list-style-type: none"> • Dierkower Kreuz; Bestandteil MIRROR-Projekt (2022 – 2024) • Reutershagen • Hohe Düne Fähre 		
		
Reutershagen	Hohe Düne Fähre	
Begründung		
Haltestellen bedürfen hinsichtlich funktionaler Gestaltung, Barrierefreiheit und Erscheinungsbild einer Neugestaltung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ Straßenbauasträger	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro	II-B.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • funktionale und gestalterische Aufwertung der Verknüpfungspunkte • Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel bis hoch	mittel	mittelfristig; schrittweise Umsetzung

II-B.3: Erhöhung der Kapazität an der Bushaltestelle „Holbeinplatz“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Erhöhung der Kapazität an der Bushaltestelle „Holbeinplatz“ bzw. im unmittelbaren Umfeld des Bereiches (soweit im Kontext mit I-B.3 erforderlich)


Hinweis: Fördermittelbindung bis 2035; es ist eine Klärung bzgl. Fördermittelunschädlichkeit eines Umbaus herbeizuführen



Begründung

Einrichtung der „Campus-Linie“ führt absehbar zu einer Zunahme der Frequentierung der Haltestelle „Holbeinplatz“ und erfordert ggf. eine Erhöhung der Kapazität

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ Straßenbaulastträger	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro	I-B.3
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> vollständige Realisierung der „Campus-Linie“ 	<ul style="list-style-type: none"> planerische Priorisierung anderer Anforderungen (z. B. MIV) verhindern Kapazitätserhöhung 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand Akzeptanzprobleme bei anderen Verkehrsarten, wenn Lösung dort zu Nachteilen führt
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch (wenn „Campus-Linie“ zusätzliche Kapazität erfordert)	mittel	kurzfristig (möglicher Konflikt, der zur Verzögerung der vollständigen Realisierung der „Campus-Linie“ führen kann)

II-B.4: Umbau sowie barrierefreie Gestaltung des Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Umbau sowie barrierefreie Gestaltung des Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof (Umbau bis Sommer 2023; Maßnahmenträger: rebus)		
		
Begründung		
Omnibusbahnhof erfordert hinsichtlich funktionaler Gestaltung, Barrierefreiheit und Erscheinungsbild einer Neugestaltung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
rebus		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV funktionale Neugestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz	umgesetzt

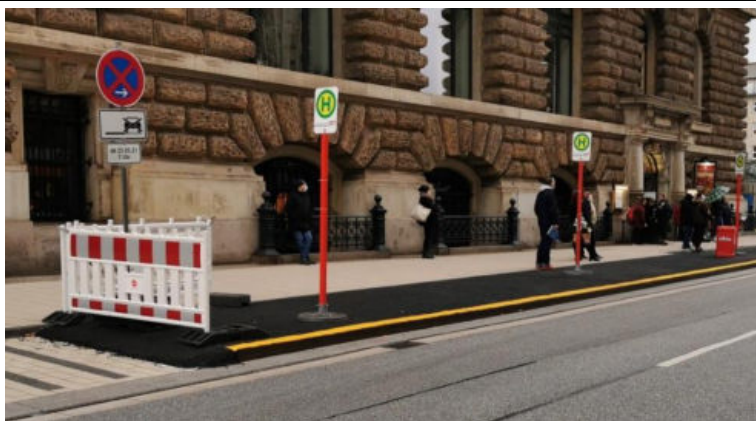
II-B.5 (Prüfauftrag): Barrierefreie Ersatzhaltestellen in Baustellensituationen

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Erarbeitung eines Konzeptes zur zukünftigen Gewährleistung der Barrierefreiheit an Ersatzhaltestellen in Baustellensituationen; Festlegung von Kriterien: Untergrenzen Zeitdauer, Untergrenze Betroffenheit (Ein- und Aussteiger pro Tag)

Seite | 281



Beispiel Hamburg

Begründung

Die in den nächsten Jahren anstehenden Baustellensituationen erfordern eine Lösung zur Sicherstellung der gesetzlich vorgeschriebenen Gewährleistung eines barrierefreien ÖPNV auch für baustellenbedingte Ersatzhaltestellen.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der Barrierefreiheit temporär auch in Baustellensituationen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

II-B.6: Einrichtung von provisorischen Haltestellen auf Pilotlinien bzw. bei probeweisen Linienänderungen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
II-B.6: Einrichtung von provisorischen Haltestellen auf Pilotlinien bzw. bei probeweisen Linienänderungen (Definition als Ausnahme von der Barrierefreiheit)		
Begründung		
Änderungen im Liniennetz und ggf. die Einrichtung von Pilotlinien erfordert eine Regelung zur Einrichtung (zeitlich begrenzter) provisorischer Haltestellen		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt		Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> ermöglicht Einrichtung von Pilothealtestellen und/ oder Pilotlinien unabhängig von unmittelbarem Haltestellenausbau 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	kurzfristig

II-I.1 (Prüfauftrag): Attraktivierung der S-Bahn-Brücke an der Station „Marienehe“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

S-Bahn-Brücke an der Station „Marienehe“: Attraktivierung durch Gestaltung, Überdachung/ Witterungsschutz, Beleuchtungskonzept und Videoschutz; Begründung: bessere Nutzung der Straßenbahn und der S-Bahn im Kontext mit fußläufiger Erreichbarkeit des Bereiches „Fischereihafen“



Begründung

Linie 34 kann Funktion der Erschließung des Fischereihafens nur eingeschränkt erfüllen; die Attraktivität der Anbindung an S-Bahn und Straßenbahn wird durch Fußgängerbrücke beeinträchtigt

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ DB Station und Service		I-B.4
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Anbindung im regionalen ÖPNV eingeschränkt wirksame, bedingt wirtschaftliche Linie 34 könnte entfallen 	<ul style="list-style-type: none"> umfassende Abstimmungen mit verschiedenen Beteiligten erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	mittel	mittel- bis langfristig

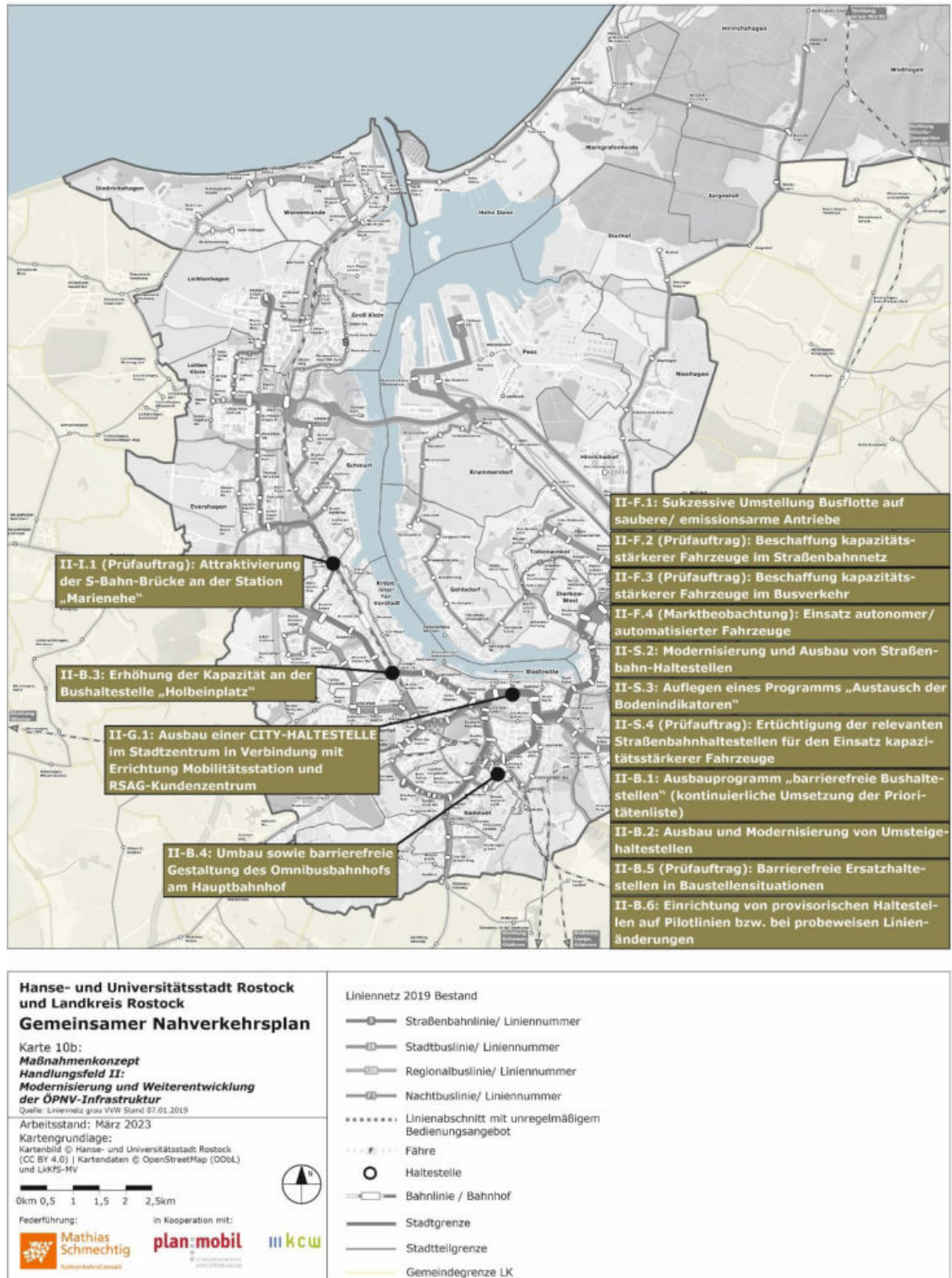




Abbildung 77: Maßnahmenkonzept – Handlungsfeld II – Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

5.4.5 Handlungsfeld III: ÖPNV-Beschleunigung

III-1: Überprüfung und Optimierung der Vorrangschaltungen an Ampelanlagen mit Priorisierung der Schaltabläufe zugunsten des ÖPNV		
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme	
Beschreibung		
<p>Überprüfung und Optimierung der Vorrangschaltungen an Ampelanlagen (LSA) mit Priorisierung der Schaltabläufe <u>zugunsten</u> des ÖPNV (Zielsetzung: wirksame Reduzierung der Haltezeiten); unmittelbare Umsetzung in Prioritäten des Handlungsbedarfes (Schwerpunkt: Ampelanlagen im erweiterten Stadtzentrum, wie Schröderplatz und Steintor)</p>		
<p>Beispiele für vorhandene Busbeschleunigung in Rostock:</p>		
		
<p>Rostock, Weißes Kreuz (Busschleuse) Rostock, Steintor (Buspriorisierung aus Haltestelle)</p>		
Begründung		
<p>Die zunehmenden Unpünktlichkeiten im ÖPNV-Netz ziehen zur Kompensation der Verspätungen die Verlängerung der Fahrzeitprofile nach sich. Die im MOPZ definierte Zielsetzung einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf 25 km/ h wird dadurch konterkariert.</p>		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt	ca. 6 Mio. Euro bis 2030 (für die Modernisierung der bestehenden LSA und notwendige Umrüstung auf digitale Funktechnik um Bevorrechtigung weiterhin aufrecht erhalten zu können)	III-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Pünktlichkeit • Vermeidung von Kostensprüngen in Folge von zunehmenden Fahrzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Akzeptanzprobleme bzgl. bestimmter Maßnahmen bei anderen Verkehrsteilnehmern und in der Öffentlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	kurz	sofort, kurzfristig

III-2: Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen

Besonderer Status im Gesamtkonzept | **Leuchtturmprojekt/ Schlüsselmaßnahme**

Beschreibung

Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen, Schwerpunkte u. a.:

- Premiumbuslinien
- Straßenbahn in Abschnitten ohne besondere bzw. unabhängige Bahnkörper
- Mühlendamm
- Busstrecken in Reutershagen

Idealbild: Busse und Straßenbahnen halten nur an Haltestellen



Beispiel Mönchengladbach



Beispiel München

Begründung

Die zunehmenden Unpünktlichkeiten im ÖPNV-Netz ziehen zur Kompensation der Verspätungen die Verlängerung der Fahrzeitprofile nach sich. Die im MOPZ definierte Zielsetzung einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf 25 km/h wird dadurch konterkariert.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ RSAG	teilweise in Maßnahme III-1 enthalten; keine genaue Summe bezifferbar	III-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Pünktlichkeit (im Idealfall signifikante Reduzierung der Fahrzeiten) • Vermeidung von Kostensprüngen in Folge von zunehmenden Fahrzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Akzeptanzprobleme bzgl. bestimmter Maßnahmen bei anderen Verkehrsteilnehmern und in der Öffentlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • hoher Prozessaufwand (ganzheitlicher Planungsprozess; umfassende Abstimmungen erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	mittel	mittelfristig (Erstellung Konzepte sofort)

III-3: Implementierung eines Qualitätssicherungssystems „ÖPNV-Beschleunigung“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Implementierung eines Qualitätssicherungssystems „ÖPNV-Beschleunigung“ (aufbauend auf bisheriger Tätigkeit der „AG 25“)

Bausteine:

- Erfassung von Störungen durch das Fahrpersonal und die Leitstelle (standardisierte Störungsmeldung)
- Datenbank zur Erfassung aller Störungen und zur Dokumentation des Bearbeitungsstands der Störungsbehebung (Zugänglichkeit für alle Beteiligte)
- monatlicher Jour-Fixe bei RSAG mit beteiligten Ämtern der Verwaltung
- permanente Analyse der Funktionsfähigkeit der LSA mit dem Verkehrsrechner
- zentral koordinierte Störungsanalyse mit Störungsbehebung (laufende Optimierung)

Begründung

Der messbare Erfolg von Beschleunigungsprogrammen (siehe III-1 und III-2) hängt unmittelbar mit der anhaltenden Wirksamkeit zusammen. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen und Maßnahmen muss ständig überprüft sowie deren Qualität gesichert werden. Die Wirksamkeit wird aber auch vom Zusammenspiel der Akteure geprägt. Je intensiver und regelmäßiger die Akteure sich austauschen und abstimmen, desto wirksamer wird auch auf lange Sicht die Beschleunigung funktionieren.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ RSAG	ca. 50.000 Euro	III-1 und III-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung einer hohen Qualität in der Funktionsfähigkeit der ÖPNV-Beschleunigung 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz	kurzfristig

5.4.6 Handlungsfeld IV: Fahrgastinformation

IV-1: Neuordnung der Systematik der Liniennummerierung		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Neuordnung der Systematik der Liniennummerierung (klare Produkt-Kennzeichnung)		
Begründung		
Einführung von Premiumbuslinien erfordert passende und zukunftsfähige Liniennummernsystematik		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	I-B.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> bessere Transparenz und Orientierbarkeit im Busnetz 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig; im Kontext mit Umsetzung der Premiumbuslinien

IV-2: Programm „Flächenwirksame Erweiterung der Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Umsetzung des Programms „Flächenwirksame Erweiterung der Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“

- 1. Priorität: wichtige Umsteigepunkte* (u. a. Lütten Klein Zentrum, Reutershagen, Warnemünde Werft)
- 2. Priorität: zentrale Haltestellen in den Wohngebieten (z. B. Schmarl Zentrum) und an wichtigen Einrichtungen (z. B. Zoo, Ostseestadion, Kliniken)
- 3. Priorität: Premiumbuslinien (ggf. Einsatz von DFI-Light**)

* Programm für Haltestelle > 500 Fahrgäste pro Tag ist Finanzierung gesichert

** DFI Light erfüllen ggf. nicht vollständig die Anforderungen der Barrierefreiheit und sind deshalb nur für Haltestellen mit geringer Frequentierung vorzusehen.



Beispiel Essen (DFI-Light)

Begründung

Zielsetzungen der Verkehrswende erfordert auch flächenhafte Bereitstellung von IST-Informationen an den Haltestellen

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	teilweise schon (auch im Rahmen von MIRROR) umgesetzt	I-B.1

Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • räumliche Ausdehnung der Fahrgastinformation mit IST-Daten im ÖPNV-System • unmittelbare Darreichung von digitalen Informationen im Stadtbild • Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch breite Bereitstellung von Informationen in Störfällen, bei Verspätungen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz	kurzfristig; weitere Ausbaustufen mittelfristig

IV-3: Programm „Ergänzung mit weiteren DFI-Anzeigern an Haltestellen mit einer DFI“		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<p>Programm „Ergänzung mit weiteren DFI-Anzeigern an Haltestellen mit einer DFI“ (Haltestellen, die bereits über DFI (nur einzelne Anzeiger) verfügen)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Priorität: wichtige Umsteigepunkte (u. a. Lütten Klein Zentrum, Reutershagen Markt, Lütten Klein S) 		
Begründung		
Haltestellen sollen nicht nur an zentraler Haltestelle über eine DFI-Anzeige verfügen; für viele Fahrgäste ist in bestimmten Situationen (z. B. beim Umsteigen) die räumliche Verfügbarkeit der DFI im Haltestellenbereich zu vergrößern		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG		V-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der räumlichen Wirksamkeit an Haltestellen, die bereits über DFI verfügen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

IV-4: Entwicklung einer barrierefreien Webseite (RSAG)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Gewährleistung der barrierefreien Nutzbarkeit der RSAG-Webseite (Erfüllung der Anforderungen der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV) 2.0)		
<ul style="list-style-type: none"> • höchstes Maß an Barrierefreiheit für zentrale Funktionen • Nutzbarkeit mittels Screenreader o. ä. für Blinde und Sehbehinderte • wesentliche Informationen in Gebärdensprache (auf der Startseite) 		
Begründung		
Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit“ erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über eine barrierefreie Webseite.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. 200.000 Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der Voraussetzungen zur barrierefreien Information über das ÖPNV-Angebot und dessen barrierefreie Nutzbarkeit (siehe Zielsetzung Personenbeförderungsgesetz) 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	kurz	kurzfristig (Durchführung des erforderlichen Projektes sofort)

IV-5: Liniennetzplan mit kartografischem Hintergrund		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Erstellung eines Liniennetzplans mit kartografischem Hintergrund (für analoge und digitale Fahrgastinformation)		
Begründung		
In Ergänzung des schematischen Liniennetzplanes ist ein kartografischer Netzplan zur breiteren Darreichung der Informationen erforderlich (insbesondere für Neukunden von Interesse).		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	IV-6
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wesentliche Verbesserung der Kommunikationschancen des ÖPNV-Netzes (Auffindbarkeit, räumliche Orientierung) Grundlage für Erstellung von Haltestellenumgebungsplänen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

IV-6 (Prüfauftrag): Interaktiver Netzplan mit IST-Anzeige der Fahrzeugpositionen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Interaktiver Netzplan auf der RSAG-Webseite/ in der RSAG-App mit IST-Anzeige der Fahrzeugpositionen		
Begründung		
In Ergänzung zu den etablierten Fahrgastinformationskanälen der RSAG soll über weitere Funktionen die Bereitstellung von IST-Informationen ausgeweitet werden.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	IV-5
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wesentliche Verbesserung der Kommunikationschancen des ÖPNV-Netzes (Auffindbarkeit, räumliche Orientierung) Darreichung von Informationen im Störfall 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurzfristig	kurzfristig; im Kontext mit Umsetzung der Premiumbuslinien

IV-7: Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Bereitstellung von analogen und digitalen Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Angebotes (insbesondere aktuelle Informationen zum Status der Bushaltestellen)		
Begründung		
Zielsetzung „vollständige Barrierefreiheit“ erfordert zwingend auch die Bereitstellung von Informationen über die barrierefreie Auffindbarkeit und Nutzbarkeit des Angebotes und der Infrastruktur.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	IV-4
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung der Voraussetzungen zur barrierefreien Information über das ÖPNV-Angebot und dessen barrierefreie Nutzbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig (Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sofort)

IV-8: Wegweisungssystem in der Fußgängerzone zu den Straßenbahn- / Bushaltestellen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Einrichtung eines Wegweisungssystems in der Fußgängerzone zu den Straßenbahn- / Bushaltestellen (mit integrierten DFI-Anzeigen); ÖPNV- und Stadtmarketing-Projekt		
Begründung		
Das Erschließungssystem im Stadtzentrum (Lage der Haltestellen an Peripherie der Fußgängerzone) führt dazu, dass Busse und Bahnen für Innenstadtbesucher im Gegensatz zu anderen Städten visuell nur eingeschränkt beim Innenstadtbesuch präsent sind. Mit einem Wegweisungssystem mit integrierten DFI-Anzeigen soll dieser Nachteil kompensiert werden.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG/ Stadt	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	II-S.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des ÖPNV und seines konkreten Angebotes im Stadtzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (Abstimmung der konkreten Standorte mit verschiedenen Beteiligten)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig

IV-9 (Prüfauftrag): Wegweisungssystem im Ortskern Warnemünde zu den Bushaltestellen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Einrichtung eines Wegweisungssystems im Ortskern Warnemünde zu den Bushaltestellen (mit integrierten DFI-Anzeigen); verkehrliches und touristisches Projekt		
Begründung		
Warnemünde ist durch hohen Anteil ortsfremder Besucher geprägt. Das Busangebot ist in den touristischen Bereichen nur eingeschränkt visuell sichtbar. Mit einem Wegweisungssystem mit integrierten DFI-Anzeigen soll die Wahrnehmbarkeit des ÖPNV (in Verbindung mit P+R-Angebot) und dessen Nutzbarkeit (Fahrtenangebot) offensiv verbessert werden.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG/ Stadt	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Wahrnehmbarkeit des ÖPNV und seines konkreten Angebotes in Warnemünde 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand (Abstimmung der konkreten Standorte mit verschiedenen Beteiligten)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	mittelfristig

IV-10: Installation von Infobildschirmen (DFI) in weiteren öffentlichen Einrichtungen und bei größeren Arbeitgebern (Eingangsbereich)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
IV-10: Installation von Infobildschirmen (DFI) in weiteren öffentlichen Einrichtungen und bei größeren Arbeitgebern (Eingangsbereich)		
Begründung		
Ausbau der Bereitstellung von IST-Fahrgastinformationen (insbesondere Haltestellen) soll mit DFI in Ergänzung zu bereits bestehenden Standorten mit weiteren DFI direkt in öffentlichen Einrichtungen und bei größeren Arbeitgebern flankiert werden.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	IV-1, IV-8, IV-9
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Darreichung von IST-Informationen direkt an den Quellen der Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	mittelfristig

IV-11 (Prüfauftrag): Integration einer ÖPNV-Kundenberatung in die Touristinfo Warnemünde		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Integration einer ÖPNV-Kundenberatung in die Touristinfo Warnemünde (keine Integration der RSAG in die Touristinfo, sondern infrastrukturelle Ausweitung der Dienstleistung, z. B. durch Info- und Kommunikationsequipment, elektronische Abfahrtstafel usw.)		
Begründung		
In Warnemünde soll im Hinblick auf die hohe touristische Bedeutung, und dem hohen Anteil ortsfremder Besucher, eine Anlaufstelle mit persönlicher Beratung zum ÖPNV geschaffen werden.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG/ Touristinfo	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	V-2a
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Anlaufstelle mit persönlichen Beratungsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

5.4.7 Handlungsfeld V: Sicherheit und Service

V-1: Ausstattung Busse und Straßenbahnen mit WLAN		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Ausstattung Busse und Straßenbahnen mit WLAN		
		
Begründung		
WLAN gehört im ÖPNV immer mehr zum Standard; ab 12/ 2024 auch im S-Bahn-Verkehr in Rostock		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Flankierung des ÖPNV-Angebotes mit zusätzlichen Dienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

V-2a (Prüfauftrag): Neuordnung der Kundencenter

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

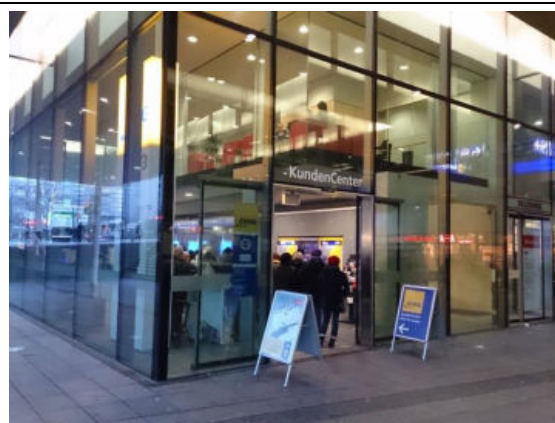
Neuordnung der Kundencenter im Stadtgebiet (siehe auch Maßnahme II-S.1: Ausbau einer CITY-HALTESTELLE im Stadtzentrum in Verbindung mit Errichtung Mobilitätsstation und RSAG-Kundenzentrum)

Ansätze:

- Kundencenter an „Hotspots“ im ÖPNV-System
- ggf. stärkere Fokussierung auf ein Kundencenter im Stadtzentrum im Sinne „Flagship-Store“)



Beispiel Bremen



Beispiel Essen

Begründung

Breitgefächerte Vermarktung und Kommunikation des ÖPNV erfordert Bereitstellung von Anlaufstellen zur persönlichen Beratung.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro laufende Betriebskosten abhängig vom Konzept und personeller Besetzung	V-2b und II-S.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Anlaufstellen mit persönlichen Beratungsangeboten 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz bis mittel	mittelfristig (ggf. auch kurzfristig)

V-2b: (Prüfauftrag): Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes zur barrierefreien Auffindbarkeit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Kundencenter

Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
<p>Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes zur barrierefreien Auffindbarkeit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der vorhandenen und der zukünftigen Kundencenter</p> <p>Anspruch: Gewährleistung der Barrierefreiheit der Kundencenter, u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auffindbarkeit (Eingangsbereich) für Blinde • Nutzbarkeit Servicetresen für Kundenberatung auch für Rollstuhlfahrer bzw. kleinwüchsige Menschen (auch Möglichkeit der Beratung im Sitzen) • Kommunikationseinrichtungen für Schwerhörige (wie induktive Höranlage) im Kundencenter 		
Begründung		
Die Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ im ÖPNV erfordert auch barrierefreie Kundencenter.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	siehe V-2a	V-2a
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz bis mittel	mittelfristig (Kundencenter, die absehbar am Standort verbleiben, sind kurzfristig barrierefrei zu gestalten)

V-3: Umgestaltung der Tunnel bzw. Brücken an den S-Bahn-Haltepunkten, insbesondere „Lütten Klein“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Umgestaltung der Tunnel bzw. Brücken an den S-Bahn-Haltepunkten, insbesondere „Lütten Klein“ (Gestaltung, Witterungsschutz, Beleuchtungskonzept, offensiver Videoschutz, Notrufinseln)

Seite | 303



Beispiel Essen

Begründung

Erkennbare Akzeptanzprobleme in der (wahrgenommenen) sozialen Sicherheit bedürfen konkreter Maßnahmen.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ DB Station und Service	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltepunkte im Zusammenspiel mit Erhöhung der sozialen Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> umfassende, zeitintensive Abstimmungen 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	mittel	mittelfristig (kurzfristig Interimsmaßnahmen Lütten Klein)

V-4: Ausstattung von Straßenbahnhaltestellen mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Ausstattung von Straßenbahnhaltestellen mit unzureichender sozialer Kontrolle mit „Sicherheitsinseln“ (Notruf zur Leitstelle plus Videoschutz; unter Beachtung Datenschutz; z. B. Evershagen Süd, Kunsthalle, Fischerdorf, Friedensforum, Martin-Niemöller-Straße, Südblick, Neuer Friedhof und Zoo)

Realisierung von Pilothaltestellen im MIRROR-Projekt



Beispiel Gelsenkirchen



Beispiel Frankfurt am Main

Begründung

Die im Vergleich zu anderen Merkmalen geringe Kundenzufriedenheit beim Merkmal „Sicherheit an den Haltestellen abends“ (drittletzter Platz) erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit, insbesondere im Kontext mit der Situation an mehreren Haltestellen mit eingeschränkter sozialer Kontrolle.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig (Pilothaltestellen im MIRROR-Projekt sofort)

V-5a (Prüfauftrag): Profilierung der Leistungen der Partneragenturen

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Profilierung der Leistungen der Partneragenturen

Ansätze:

- Partneragenturen = ein Produkt
- Schaffung von „PremiumPartnern“ als kleine RSAG-Kundencenter

Seite | 305



Beispiel Essen

Begründung

Heutige Situation (mehrere Partner verkaufen keine Monatskarten) erfordert Verbesserung durch Profilierung und Differenzierung der Agenturleistungen.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro	V-5b und V2a
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines erkennbaren Profils der Partneragenturen • verbesserter Ressourceneinsatz durch Ersatz von heutigen RSAG-Kundencenter durch „Premium-Partner“ 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	mittelfristig

V-5b: Ausdehnung des Netzes der Partneragenturen (Ziel: in jedem Stadtteil eine Agentur); im Kontext mit V.6

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Ausdehnung des Netzes der Partneragenturen (Ziel: in jedem Stadtteil eine Agentur)

Begründung

Anspruch der Vor-Ort-Präsenz mit persönlicher Beratung erfordert räumliche Ausdehnung der Partneragenturen in den Stadtteilen (z. B. Groß Klein, Hansaviertel, Toitenwinkel)

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	siehe V-5a	V-5a und V-2a
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • breitere Verfügbarkeit von Partneragenturen im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	mittelfristig

V-6 (Prüfauftrag): turnusmäßige Prüfung und ggf. Überarbeitung der Konzepte der Fahrer-Schulung		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
turnusmäßige Prüfung und ggf. Überarbeitung der Konzepte der Fahrpersonal-Schulung		
Begründung		
Die Weiterentwicklung des „Standes der Technik“ sowie das Reagieren auf konkrete Kundenanforderungen erfordert eine regelmäßige Überprüfung der Inhalte und Formate der Fahrer-Schulung.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Personalschulung nach aktuellen Erfordernissen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	kurzfristig



V-7 (Prüfauftrag): Verbesserung des wahrgenommenen Reinigungszustandes an Haltestellen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Verbesserung des wahrgenommenen Reinigungszustandes an Haltestellen		
Begründung		
Die im Vergleich zu anderen Merkmalen geringe Kundenzufriedenheit beim Merkmal „Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen“ (vorletzter Platz) erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Straßenbahn: RSAG Bus: Stadt	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro p. a.	V-8
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • höhere Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand (abhängig von Resonanz bei Unternehmen)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

V-8 (Prüfauftrag): Haltestellenpatenschaften		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Haltestellenpatenschaften: Paten (z. B. Unternehmen oder Dienstleister im Umfeld) übernehmen die Kosten für eine professionelle Grundreinigung; die Unternehmen mit einer Pflegepatenschaft können eine Werbefolie am Wartehäuschen anbringen		
Begründung		
Die im Vergleich zu anderen Merkmalen geringe Kundenzufriedenheit beim Merkmal „Sauberkeit und Gepflegtheit der Haltestellen“ (vorletzter Platz) erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 100.000 Euro p. a.	V-7
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • höhere Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	kurzfristig

V-9 (Prüfauftrag): Präsenz von Security-Streifen an neuralgischen Punkten und/ oder in relevanten Zeiträumen		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Präsenz von Security-Streifen an neuralgischen Punkten und/ oder in relevanten Zeiträumen		
Begründung		
Die im Vergleich zu anderen Merkmalen geringe Kundenzufriedenheit beim Merkmal „Sicherheit“ erfordert Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • höhere Kundenzufriedenheit • Integration von Externen in die Qualitätserhöhung im ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

5.4.8 Handlungsfeld VI: Intermodale Verknüpfung

VI-1: Errichtung einer Mobilitätsstation an der neu zu etablierenden „CITY-HALTESTELLE“ im Stadtzentrum	
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt (im Zusammenspiel mit II-S.1)
Beschreibung	
Siehe Maßnahme II-G.1 : Ausbau einer CITY-HALTESTELLE im Stadtzentrum in Verbindung mit Errichtung Mobilitätsstation und RSAG-Kundenzentrum	

VI-2: Errichtung und Betrieb Fahrradparkhaus oder Radstation am Hauptbahnhof		
Besonderer Status im Gesamtkonzept	Leuchtturmprojekt	
Beschreibung		
Errichtung und Betrieb Fahrradparkhaus oder Radstation am Hauptbahnhof; ggf. als Bestandteil einer Mobilitätsstation der Kategorie „Mobilpunkt – Variante XL“ des städtischen Konzeptes ¹²⁸		
		
Beispiel Erfurt	Beispiel Emsdetten	
Begründung		
Situation am Hauptbahnhof (ausgeprägte Frequentierung mit abgestellten Fahrrädern, tlw. „wildes Abstellen“) erfordert überzeugende und leistungsfähige Lösung für Bike-and-Ride		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
DB Station und Service oder Stadt	Kategorie 4: 500.000 bis 1 Mio. Euro	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wesentliche Verbesserung des Bike-and-Ride-Angebotes am Hauptbahnhof ermöglicht Neuordnung des Bahnhofsumfeldes 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	mittel	mittelfristig

¹²⁸ team red Deutschland GmbH, Ausbaukonzept Mobilpunkte für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Berlin 2021

VI-3: Errichtung von Mobilitätsstationen an Verknüpfungspunkten

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Errichtung von Mobilitätsstationen an Verknüpfungspunkten; Realisierung im Kontext mit dem städtischen Konzept¹²⁹ (betrifft insbesondere „Mobilpunkt – Variante M“ und „Mobilpunkt – Variante L“)

Seite | 313



Mobilpunkt am Gertrudenplatz



Mobilpunkt am Ulmenmarkt

Begründung

Zielsetzung der „Verkehrswende“ erfordert Schaffung von Angeboten für die intermodale Verknüpfung im ÖPNV-System.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt oder betraute städtische Gesellschaft	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro	VI-1 und VI-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der intermodalen Verknüpfungen im ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz bis mittel (je nach Komplexität am jeweiligen Standort)	kurz- und mittelfristig (stufenweise Umsetzung)

¹²⁹ ebenda

VI-4: Einrichtung von abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Einrichtung von abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs (z. B.: Endhaltestellen im Straßenbahnnetz)



Beispiel Steinfurt



Beispiel Nottuln

Begründung

Zielsetzung der „Verkehrswende“ erfordert Schaffung von Angeboten für die intermodale Verknüpfung im ÖPNV-System.

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt oder betraute städtische Gesellschaft	Kategorie 4: 500.000 bis 1 Mio. Euro	VI-3
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der intermodalen Verknüpfungen im ÖPNV-System 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz bis mittel (je nach Komplexität am jeweiligen Standort)	kurz- und mittelfristig (stufenweise Umsetzung)

VI-5: Park-and-Ride (Maßnahmen siehe städtisches Park-and-Ride-Konzept)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Park-and-Ride (Maßnahmen siehe städtisches Park-and-Ride-Konzept)		
Begründung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt oder betraute städtische Gesellschaft		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung des MIV durch Nutzung Park-and-Ride im Stadtgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • bisherige durchgängige ÖPNV-Nutzer steigen auf Park-and-Ride um 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering (aus Sicht ÖPNV) mittel (aus Sicht MIV-Entlastung im Stadtzentrum)	kurz bis mittel (abhängig vom Standort)	mittelfristig

5.4.9 Handlungsfeld VII: Umwelt

VII-1: sukzessive Umstellung Busflotte auf saubere/ emissionsarme Fahrzeuge		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		Leuchtturmprojekt
Beschreibung		
sukzessive Umstellung Busflotte auf saubere/ emissionsarme Fahrzeuge (Batteriebusse plus Biomethanbusse)		
Begründung		
Anforderungen Klimaschutz		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. 29 Mio. Euro im Zeitraum 2024 – 2030; davon ca. 19,9 Mio. Euro Fördermittel 2024 - 2030	II-F.1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wirksamer Beitrag für Klimaschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ggf. Folgekosten durch Anpassung Betriebshöfe und Werkstätten 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	zeitnah	kurzfristig; sukzessiv (abhängig von Bewilligung und Bereitstellung von Fördermitteln nach SaubFahrzeugBeschG)

VII-2 (Prüfauftrag): Einbau von Rasengleisen/ „Grüne Gleise“ auf vorhandenen Strecken

Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Einbau von Rasengleisen/ „Grüne Gleise“ auf vorhandenen Strecken

Seite | 317



Beispiel Rostock (Quelle: Stadtverwaltung)



Beispiel Dresden

Begründung

Verbesserung des Mikroklimas im Bereich der Straßenbahnstrecken

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	ca. doppelte Kosten in Bau und Betrieb gegenüber konventionellem Schotteroberbau	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> wirksamer Beitrag für Klimaschutz 	<ul style="list-style-type: none"> „Verödung“ der Rasenflächen bei unzureichender Pflege 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	mittel	mittelfristig

VII-3 (Prüfauftrag): Programm „Grüne Haltestellen“

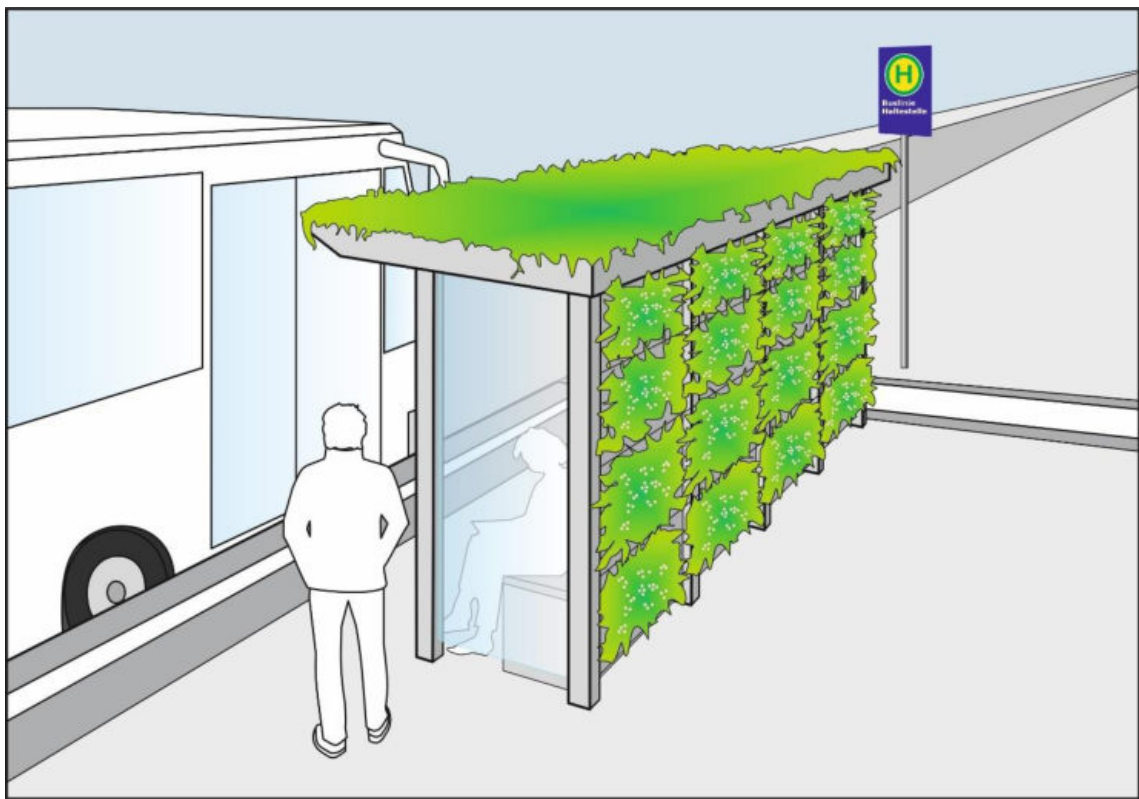
Besonderer Status im Gesamtkonzept

Beschreibung

Maßnahmen zur Verbesserung der Ökowirksamkeit an Haltestellen

Ansätze

- Begrünung von Wartehallendächern und ggf. -wänden
- Photovoltaik-Anlagen zur Haltestellenbeleuchtung



Begründung

Anforderungen Klimaschutz (z. B. Energie für Haltestellenbeleuchtung)

Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	offen (abhängig von jeweiliger Ausführung)	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
• Beitrag für Klimaschutz	• keine	• geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
gering	kurz	mittelfristig

VII-4 (Prüfauftrag): Umsetzung ÖPNV-Beschleunigungsprogramm im Kontext mit digitaler Betriebssteuerung		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Umsetzung eines ÖPNV-Beschleunigungsprogramms im Kontext mit digitaler Betriebssteuerung (Ziel: Minimierung der Halte, Anspruch: Halt nur an Haltestellen; Wirkung: harmonischer, ressourcensparender Betriebsablauf)		
Begründung		
Anforderungen Klimaschutz (Energieverbrauch der Fahrzeuge)		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadt/ RSAG	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro	III-1 und III-2
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung Energieverbrauch der Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> Akzeptanzprobleme bzgl. bestimmter Maßnahmen bei anderen Verkehrsteilnehmern und in der Öffentlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> hoher Prozessaufwand (ganzheitlicher Planungsprozess; umfassende Abstimmungen erforderlich)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
sehr hoch	mittel	mittelfristig

VII-5: Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Turnusmäßige Evaluierung der Maßnahmenwirkung und Umweltbericht (jährlicher Kurzbericht mit wenigen Indikatoren, alle fünf Jahre umfassender Bericht)		
Begründung		
Anforderungen Klimaschutz		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG/ Stadt	Kategorie 2: 10.000 bis 50.000 Euro	VII-1 bis VII-4
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • öffentlichkeitswirksame Dokumentation des Handelns 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand (Erstaufwand für Evaluierungs-Design des ersten Berichtes)
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

5.4.10 Handlungsfeld VIII: Qualitätsmanagement & Fahrgastmitwirkung

VIII-1: Implementierung eines erweiterten Qualitätsmanagementsystems		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Implementierung eines erweiterten Qualitätsmanagementsystems inkl. Berichts- und Meldewesen: <ul style="list-style-type: none"> • im Stadtverkehr (RSAG) • im Stadt-Umland-Verkehr (rebus) 		
Begründung		
Die im NVP verankerte Verbesserung der Angebots-, Betriebs- und Servicequalität erfordert ein dazu passendes und wirksames Qualitätsmanagementsystem intern und extern ggü. den betroffenen Aufgabenträgern.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
Stadtverkehr: RSAG/ Stadt Stadt-Umland-Verkehr: rebus/ Landkreis/ Stadt	Kategorie 2: 10.000 bis 50.000 Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • wirksame Verbesserung der Qualität • unmittelbare bzw. zeitnahe Information der Aufgabenträger über mangelhafte Qualitätserfüllung 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig (im Stadt-Umland-Verkehr spätestens mit Vergabe des nächsten ÖDA)

VIII-2: turnusmäßige Durchführung von Kundenzufriedenheitsanalyse		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
turnusmäßige Durchführung von Kundenzufriedenheitsanalyse		
Begründung		
Die im NVP verankerte Verbesserung der Angebots-, Betriebs- und Servicequalität erfordert eine Beobachtung der Kundenzufriedenheit, um auf ggf. zurückgehende Kundenzufriedenheit bei den einzelnen Merkmalen gegensteuernd reagieren zu können.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 3: 50.000 bis 100.000 Euro p. a.	VIII-1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> zeitnahe Reaktion auf Negativentwicklungen in der Kundenzufriedenheit 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	Fortführung der Mitwirkung am bundesweiten „Kundenbarometer“

VIII-3: Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Einrichtung und Kultivierung eines Fahrgastbeirates Klärung und Festlegung: <ul style="list-style-type: none"> • Format (Laienbeiräte, Expertenbeiräte oder Mischform aus Laien- und Expertenbeirat) • Besetzung • Arbeitsweise und Geschäftsordnung 		
Begründung		
Die Zielsetzungen der „Verkehrswende“ und der im NVP verankerte Ausbau des ÖPNV-Systems erfordert ein funktionierendes Gremium zur Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Fahrgästen.		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG oder Stadt		VIII-1
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung eines positiven Klimas in der Zusammenarbeit mit den Kundenvertretern 	<ul style="list-style-type: none"> • keine 	<ul style="list-style-type: none"> • geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

VIII-4: Etablierung eines „Fahrgastbeauftragten“ bei der RSAG		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Etablierung eines „Fahrgastbeauftragten“ bei der RSAG, welcher in seiner Funktion und Kompetenz als „Anwalt“ für die Fahrgäste fungiert		
Begründung		
Ziel der Qualitätserhöhung erfordert auch Schaffung einer (vertraulichen) Ansprechstelle für Kundenbelange		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
RSAG	Kategorie 2: 10.000 bis 50.000 Euro p. a.	
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Kundenbelange im Verkehrsunternehmen 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> geringer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

5.4.11 Handlungsfeld IX: Tarif

IX-1: E-Ticketing		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Ausdehnung und Weiterentwicklung E-Ticketing		
Begründung		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
VVW/ RSAG		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Optionen im Ticketing 	<ul style="list-style-type: none"> keine 	<ul style="list-style-type: none"> mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
hoch	kurz	kurzfristig

IX-2: Ausweitung der KombiTicket-Angebote (Hotels, Großveranstaltungen usw.)		
Besonderer Status im Gesamtkonzept		
Beschreibung		
Ausweitung der KombiTicket-Angebote (Hotels usw.); Verpflichtung zu KombiTicket bei Genehmigung von Großveranstaltungen		
Begründung		
Zielsetzungen der „Verkehrswende“ erfordert eine verstärkte Nutznießerfinanzierung und die Generierung zusätzliche Einnahmen (Anreize für ÖPNV-Nutzung schaffen)		
Maßnahmenträger	Kosten (Schätzung)	Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen
VVW/ RSAG/ Stadt		
Chancen	Risiken	Prozessaufwand/ Umsetzungswiderstände
<ul style="list-style-type: none"> • merkliche Erhöhung der ÖPNV-Nutzung bei Großveranstaltungen • verstärkte ÖPNV-Nutzung bei Touristen 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Akzeptanz bei Hotels, Veranstaltern usw. • öffentliche Negativdiskussionen 	<ul style="list-style-type: none"> • mittlerer Prozessaufwand
Handlungsbedarf	Vorlaufzeit für Umsetzung	Vorgesehene Umsetzung
mittel	kurz	kurzfristig

5.5 Vertiefende Aussagen zu Einzelbausteinen

5.5.1 ÖPNV-Beschleunigung

5.5.1.1 Ziele der Beschleunigung

In Rostock sollen, aufbauend auf den Aktivitäten der letzten 25 Jahre seit den entsprechenden Bürgerschaftsbeschlüssen Anfang der 1990er Jahre, in den nächsten Jahren durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen die Verlustzeiten für Bahnen und Busse weiter reduziert und die Betriebsqualität nachhaltig gesteigert werden. Handlungsbedarf besteht hier

- sowohl aus Sicht der Fahrgäste, die einen hinsichtlich der Reisezeiten und der Pünktlichkeit attraktiven und verlässlichen ÖPNV erwarten,
- als auch aus Sicht der Betriebsdurchführung, da (weiter) zunehmende Verlustzeiten die Wirtschaftlichkeit negativ beeinflussen.

Eine Nichtumsetzung bzw. eine inkonsequente Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen birgt dagegen das Risiko, dass mittelfristig die Betriebskosten steigen, da die Fahrplanzeiten an die zunehmenden (realen) Fahrzeiten angepasst werden müssten. Dies führt zu weiteren Attraktivitätsminderungen, mit der Folge des Risikos von Fahrgastverlusten.



Abbildung 78: Konsequenzen bei Nichtumsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen

Beispiele aus deutschen Großstädten zeigen, dass mit konsequent umgesetzten Beschleunigungsprogrammen eine Reduzierung der Umlaufzeiten erreicht werden kann (z. B. Dresden und München¹³⁰). Im Einsatz der Fahrzeug- und Personalressourcen ergeben sich dadurch neue Spielräume, da die an einer Stelle eingesparten Ressourcen an einer anderen Stelle zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes eingesetzt werden können. Als Nebeneffekt von umfassenden Beschleunigungsprogrammen konnte bspw. in München auch eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen und der Einnahmen aufgrund des verlässlicheren und/ oder schnelleren Verkehrsangebotes festgestellt werden¹³¹.

Die Beschleunigung des ÖPNV ist eine Daueraufgabe, um verlässliche und in der Reisezeit konkurrenzfähige und wirtschaftliche Verkehrsangebote trotz der Abhängigkeit von Straßenverkehr und Stau anbieten zu können.¹³²

In Rostock wird mit der im NVP vorgesehenen Erarbeitung und Umsetzung von Beschleunigungsprogrammen kurzfristig das Erreichen und Sichern stabiler Fahrplanzeiten verfolgt, um die Pünktlichkeit und Fahrplantreue von Straßenbahnen und Bussen spürbar erhöhen zu können (Zielebene 1). Der Schwerpunkt des Handelns liegt im kurzfristigen Zeithorizont somit auf dem Verhindern von Kostensteigerungen in Folge des Einsatzes von weiteren zusätzlichen Fahrzeugen zum Auffangen von zunehmenden Fahrzeitverlängerungen. Damit wird weiterhin ein weiterer Attraktivitätsverlust des ÖPNV verhindert und aus Fahrgastsicht die Betriebsqualität stabilisiert.

Mittel- und langfristig wird mit der ÖPNV-Beschleunigung auf das Generieren von Kosteneinsparungen gegenüber dem Status Quo durch eine linienweise Reduzierung der Umlaufzeiten mit der Konsequenz einer nachhaltigen Einsparung von Fahrzeugumläufen orientiert (Zielebene 2).

¹³⁰ siehe: König, Herbert; Heipp, Gunnar; Seifert, Valentin: Beschleunigung auf ganzer Linie; in: DER NAHVERKEHR Heft 9/ 2016

¹³¹ In München konnte die Erfahrung gemacht werden, dass durch Busbeschleunigungsprogramme Fahrzeitreduzierungen von 10 bis 20 % realistisch sind. Die Beschleunigung von 18 Buslinien ergab im Ergebnis durch kürzere Fahrzeiten die Einsparung von 16 Bussen. (siehe: König, Herbert; Heipp, Gunnar; Seifert, Valentin: Beschleunigung auf ganzer Linie; in: DER NAHVERKEHR Heft 9/ 2016)

¹³² Deutsch, Volker; Beckmann, Klaus J.; Gertz, Carsten; Gies, Jürgen; Huber, Felix; Holz-Rau, Christian: Integration von Stadtplan und ÖPNV für lebenswerte Städte; in DER NAHVERKEHR Heft 4/ 2016

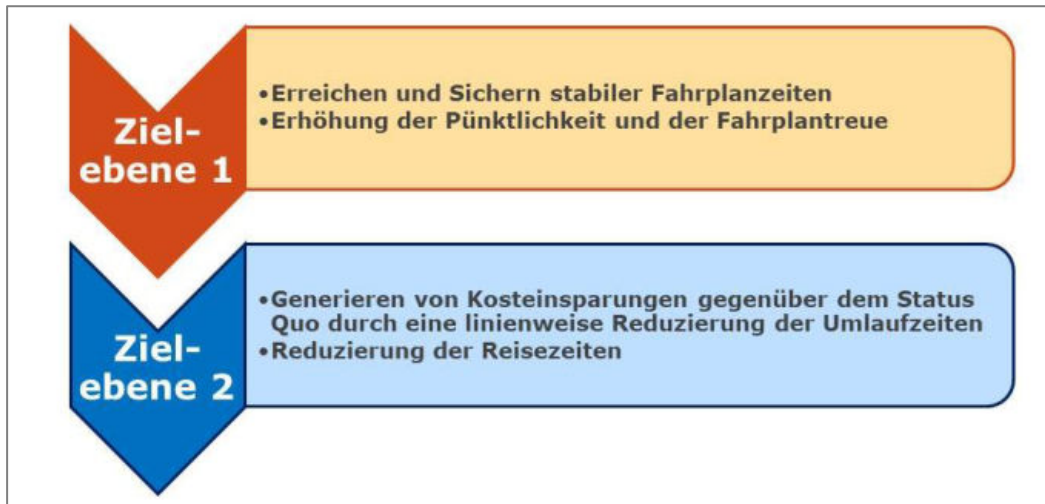


Abbildung 79: Zielebenen der ÖPNV-Beschleunigung

5.5.1.2 Umsetzungsstrategie

Die in Rostock für ein Straßenbahnsystem mit hohem Anteil besonderer und unabhängiger Bahnkörper unterdurchschnittliche Systemgeschwindigkeit (siehe Kapitel 3.1.3.3) ist ein Indiz dafür, dass die Beschleunigungspotentiale der Straßenbahn bisher nicht optimal ausgeschöpft sind. Verlustzeiten entstehen nicht nur an Ampelanlagen, sondern in unterschiedlichster Ausprägung auch an Haltestellen und auf der Strecke. Die vielen, nur wenige Sekunden betragenden Zeitverluste können sich im Fahrtverlauf zu mehreren Minuten aufsummieren.

Eine optimal wirksame ÖPNV-Beschleunigung ist in der Konsequenz ganzheitlich anzulegen, d. h. über den klassischen Ansatz der Bevorrechtigung an Ampeln hinaus (siehe Abbildung 80).



Abbildung 80: Bausteine einer ganzheitlichen ÖPNV-Beschleunigung

In Rostock soll bis 2030 in Ausrichtung auf die zwei definierten Zielebenen (siehe Abbildung 79) die Umsetzung in zwei Stufen erfolgen:

- kurzfristig: ÖPNV-Beschleunigung auf Schwerpunktstrecken und an Schwerpunktknoten zum Erreichen der Zielsetzungen der Zielebene 1,
- mittelfristig: linien- und streckenweise ÖPNV-Beschleunigung zum optimalen Ausschöpfen der Beschleunigungspotentiale.

5.5.1.3 Maßnahmenrepertoire

Für die ÖPNV-Beschleunigung steht ein breites Spektrum an wirksamen und bewährten Maßnahmen zur Verfügung.

Die Maßnahmen sind ausgerichtet auf die Verminderung bzw. Beseitigung von Verlustzeiten in Folge

- interner Störquellen
- und externer Störquellen.



Abbildung 81: Maßnahmenrepertoire zum Abbau von internen und externen Störquellen für den ÖPNV (eigene Darstellung)

Niederflurgerechte Haltestellen

Barrierefreie Straßenbahn- und Bushaltestellen sind gleichzeitig auch niederflurgerecht und dienen somit der Beschleunigung des ÖPNV. Im Busverkehr sowie im Straßenbahnnetz bei straßenbündigen Bahnkörpern sind Kaphaltestellen die optimale Lösung, da sie

- für Mobilitätseingeschränkte die besten Bedingungen schaffen (direkte, spaltfreie Anfahrbarkeit für Bus, ggü. Straßenbahnhaltestelle in Mittellage keine Querung der Fahrbahnen erforderlich),
- die Pulkführerschaft der Bahnen bzw. Busse im nächsten Abschnitt sichern (wenn ein Überholen durch MIV an der Haltestelle baulich verhindert wird; siehe Abbildung 83).

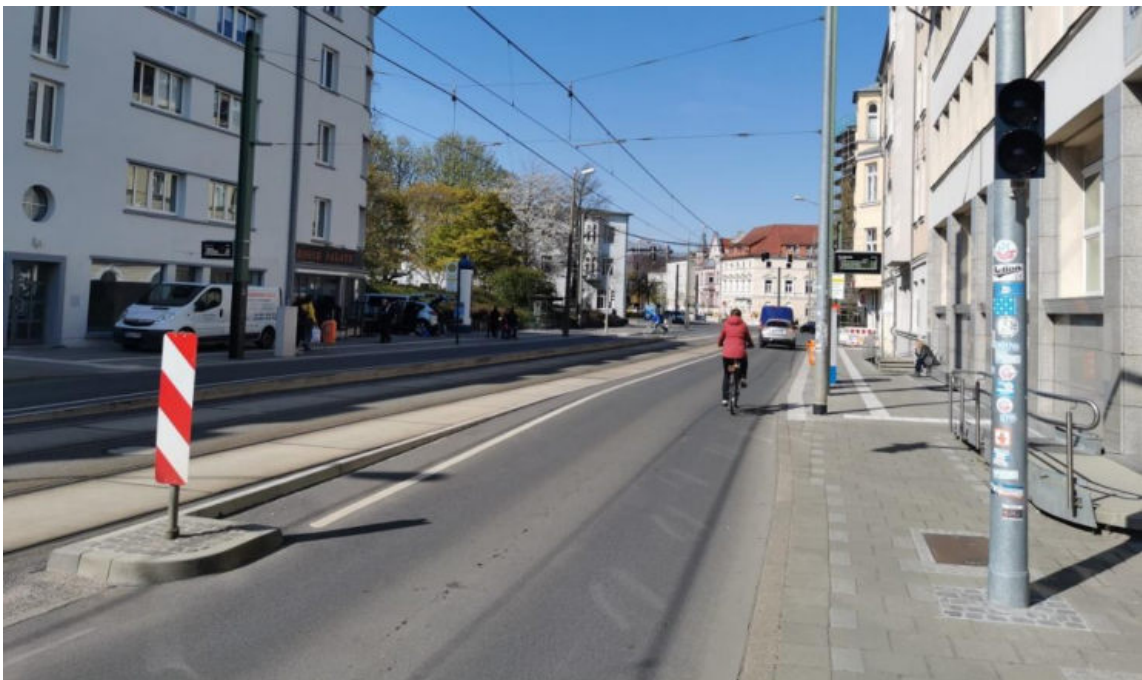


Abbildung 82: Überfahrbares Haltestellenkap im Straßenbahnnetz (Beispiel: Rostock; Haltestelle Paulstraße)



Abbildung 83: Haltestellenkap in Hauptstraße mit Mittelstreifen zur Verhinderung des Überholens (Beispiel: Mönchengladbach)

Bei der Planung und Umsetzung der Beschleunigungsprogramme im Straßenbahnnetz sollten auch bisher in Rostock (noch) nicht realisierte Haltestellentypen (z. B. Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn) geprüft werden.



Abbildung 84: Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn (linkes Bild; Beispiel: Kassel; (rechtes Bild; Beispiel: Leipzig)

Ansätze für alternative Beschleunigungskonzepte

Dynamische Straßenraumfreigabe

Im Straßenbahnnetz sind besondere Bahnkörper die optimale und bewährte Lösung zur störungsfreien Führung. In städtischen Bereichen lassen sich in den beengten Straßenräumen besondere Bahnkörper aufgrund der sich überlagernden Nutzungsansprüche nicht immer realisieren. Aus diesem Grund müssen alternative Lösungsansätze geprüft werden.

Als Alternative ist die „Dynamische Straßenraumfreigabe“ anzusehen. Das Prinzip beruht auf einer temporären Trennung der Verkehrsarten im Verlauf eines Streckenabschnittes mit Mischverkehr Straßenbahn/ MIV. Sobald eine Straßenbahn sich dem jeweiligen Abschnitt nähert, wird der MIV mit einer wirksamen Ampelschaltung am Beginn des Abschnittes zurückgehalten. Die Straßenbahn überholt dabei im vorherigen Abschnitt, meist ein Abschnitt mit besonderem Bahnkörper, den MIV-Stau und befährt den nächsten Abschnitt als Pulkführer. Das Prinzip gewährleistet erfahrungsgemäß zumindest auf begrenzten Abschnitten die erforderliche Zuverlässigkeit. In einigen Städten gibt es Anwendungsbeispiele in Streckenabschnitten über mehrere hundert Meter als ganzheitlichen Ansatz in einem Mix mit weiteren Maßnahmen (z. B. Kassel in einem Abschnitt von 500 m).



Abbildung 85: Prinzip der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ als ganzheitlicher Ansatz in einem längeren Streckenabschnitt (Beispiel: Kassel)

Im Busverkehr kann das Prinzip sinngemäß angewendet werden, wenn der Bus an Ampeln und Haltestellen (meist als „Busschleusen, siehe Abbildung 86) bevorrechtigt und als Pulkführer den nachfolgenden Abschnitt durchfährt. Bei konsequenter Anwendung im Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen (insbesondere Kapthaltestelle in Verbindung mit Busschleusen vor den Knotenpunkten) kann auch in längeren Streckenabschnitten der Bus störungsarm geführt werden.



Abbildung 86: Busschleuse an einem Knotenpunkt mit Haltestelle für linksabbiegenden Bus (Beispiel: Mönchengladbach)

Intelligente LSA-Steuerung

Die Steuerung des Verkehrsflusses mit neuartigen Ampeln, welche Busse und Bahnen automatisch erkennen sowie rechtzeitig und priorisiert deren Grünphasen verkehrsabhängig schaltet, ist ein wirksames Mittel zur ÖPNV-Beschleunigung¹³³. Solche „cleveren Ampeln“ sind besonders effizient, da sie dem ÖPNV zum richtigen Zeitpunkt die Grünphasen freischalten. Sie reduzieren die Wartezeiten für den ÖPNV und erhöhen die Pünktlichkeit. Eine solche intelligente Steuerung schafft es, dass die anderen Verkehrsteilnehmer keine Nachteile spüren. Während verspäteten Straßenbahnen und Bussen eine höhere Priorisierung in der Ampelschaltung erhalten, werden verfrühte Fahrzeuge nachrangiger behandelt, wovon der Fuß- und Radverkehr sowie der MIV profitieren.

Ein Beispiel für die Implementierung von „cleveren Ampeln“ ist Dresden. Grundlage dafür ist dort eine Verknüpfung des Betriebsleitsystems mit dem Verkehrsmanagementsystem der Landeshauptstadt Dresden. So können Daten über die Pünktlichkeit von Straßenbahnen und Bussen mit Informationen über die Verkehrsbelastung des Individualverkehrs abgeglichen werden. Nach dem erfolgreich abgeschlossenen Projekt zur Optimierung auf der Nord-Süd-Verbindung werden aktuell mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualitäten im ÖPNV umgesetzt¹³⁴.

Signalisierung zur Absicherung der störungsfreien Fahrt im Busverkehr

Im Busverkehr sind die Zeitverluste an nichtsignalisierten Knotenpunkten bzw. an Engstellen im Streckenverlauf häufig mit gravierenden Auswirkungen verbunden. Ein Lösungsansatz zum Abbau von Störungen und Zeitverlusten ist hier der Einsatz von Signalisierungen, welche den MIV zurückhalten und somit den störanfälligen Abschnitt bzw. Knotenpunkt für den Bus freihalten.

¹³³ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (Herausgeber): Clevere Ampeln für Busse & Bahnen; Köln 2020

¹³⁴ <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/zukunftsprojekte/verlaesslicher-nahverkehr>

Solche Lösungen sind bspw.

- Abfangsignalisierung (Absicherung des Einbiegens des Busses aus der Nebenstraße in die Hauptstraße),
- Engstellensignalisierung (Zurückhalten des MIV in der Gegenrichtung vor einer Engstelle),
- signalgesicherter Fahrstreifenwechsel vor einem Knotenpunkt (Abfangsignalisierung hält MIV zurück und sichert direkten Fahrstreifenwechsel vor dem Knotenpunkt auf die Linksabbiegerspur).

Beispiele aus anderen Städten zeigen die Anwendbarkeit solcher Lösungen auch in den Kernbereichen und an mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen (siehe Abbildung 87).



Abbildung 87: Abfangsignalisierung (linkes Bild; Beispiel: München) und Engstellensignalisierung (rechtes Bild; Beispiel: München)



Abbildung 88: signalgesicherter Fahrstreifenwechsel vor Knotenpunkt zur Absicherung der störungsfreien Fahrt auf die Linksabbiegerspur (Beispiele: München (links) und Kassel (rechts))

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

In mehreren Abschnitten des Rostocker Straßenbahn- und Busnetzes bestehen vielfältige Nutzungskonflikte im Straßenraum. Hier besteht ein hoher Handlungsbedarf zur Milderung von unterschiedlichsten Störungen und Behinderungen. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen zielen auf eine Verminderung von Konflikten insbesondere mit

- dem ruhenden Verkehr (Abbau von Falschparkern, Verhinderung des Parkens in der zweiten Reihe),
- den Ein- und Ausbiegevorgängen in Nebenstraßen und auf Grundstücke (bspw. Linksabbieger auf dem Bahnkörper),
- dem Radverkehr
- und dem Ladeverkehr

ab.

Bewährte Maßnahmen sind Abbiegeverbote, Ordnung der Parkstände, Abmarkierung längerer Parkstände, Ladezonen und Querungsanlagen für Fußgänger. In Straßenbahnstrecken können in Abschnitten mit vielfältigen Nutzungsüberlagerungen die Gleise aus der Mittellage in die Seitenanlage verlagert werden und zwischen den Gleisen Abbiegespuren und Querungsanlagen platziert werden.

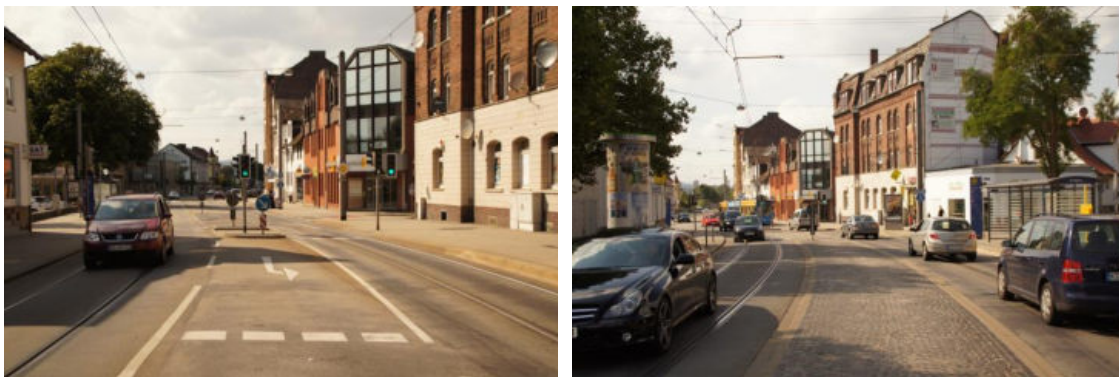


Abbildung 89: Innovative Lösung zur Verminderung der Störungen in Streckenabschnitt mit dynamischer Straßenraumfreigabe (kurze Linksabbiegerspur in Mittellage und Querungsanlagen für Fußgänger (links) sowie Mittelstreifen zwischen den Gleisen (Beispiel: Kassel, Leipziger Straße)

5.5.1.4 Entwicklung eines Qualitätssteuerungssystems „ÖPNV-Beschleunigung“

Der messbare Erfolg von Beschleunigungsprogrammen hängt unmittelbar mit der anhaltenden Wirksamkeit zusammen. Die Funktionsfähigkeit der Anlagen und Maßnahmen muss ständig überprüft sowie die Qualität gesichert werden. Die Wirksamkeit wird aber auch vom Zusammenspiel der Akteure – Tiefbauamt (Straßenbaulastträger), Verkehrsbehörde, konzeptionelle Verkehrsplanung, Verkehrsunternehmen und Verkehrsüberwachung – geprägt.

Je intensiver und regelmäßiger die Akteure sich austauschen und abstimmen, desto wirksamer wird auch auf lange Sicht die Beschleunigung funktionieren.

Erforderlich ist die Entwicklung und Implementierung eines Qualitätsmanagementsystems „ÖPNV-Beschleunigung“. Die Federführung soll aus Sicht der Nahverkehrsplanung beim beauftragten Verkehrsunternehmen liegen, da diese von der Wirksamkeit und der Funktionsfähigkeit unmittelbar mit betrieblichen und ökonomischen Auswirkungen betroffen ist.

Folgende Bausteine sind nach den Erfahrungen in anderen Großstädten im QMS vorzusehen:

- kontinuierliche Erfassung von Störungen durch das Fahrpersonal und die Leitstelle (standardisierte Störungsmeldung),
- Datenbank zur Erfassung aller Störungen und zur Dokumentation des Bearbeitungsstands der Störungsbehebung (Zugänglichkeit für alle Beteiligte),
- monatlicher Jour-Fixe beim beauftragten Verkehrsunternehmen mit den zuständigen Ämtern (wird bereits praktiziert),
- Analyse der Funktionsfähigkeit der LSA mit dem Verkehrsrechner,
- zentral koordinierte Störungsanalyse mit Störungsbehebung (laufende Optimierung).

5.5.2 Barrierefreier Ausbau der Straßenbahn- und Bushaltestellen (Prioritätenbildung)

5.5.2.1 Bewertungssystem zur Prioritätenreihung

Für die objektive Festlegung der Reihenfolge für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Rostock sowie für die Erstellung und Fortschreibung einer Prioritätenliste wird im NVP ein **Bewertungssystem** („Punktesystem“) eingeführt.

Die Bewertung berücksichtigt für die zu betrachtende Haltestelle vier Kriterien

1. Fahrgastnachfrage an der Haltestelle (Ein- und Aussteiger durchschnittlicher Verkehrstag Mo bis Fr)
Erläuterung: für Bus- und für Straßenbahnhaltestellen werden in den Kategorien die jeweils gleichen Werte verwendet, da es aus Sicht der Barrierefreiheit keine Differenzierung zwischen den Verkehrsmitteln geben soll (Bewertung aus Sicht der Nutzenden, nicht aus Sicht der Baulastträger)
2. Bedeutung als Verknüpfungspunkt
3. Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich
4. Barrierefreiheit in der IST-Situation

Entscheidendes, prägendes Kriterium für die Einordnung einer Haltestelle im Hinblick auf den erforderlichen barrierefreien Ausbau ist die Fahrgastnachfrage. Im Sinne einer Nutzwertbetrachtung wird damit prioritär berücksichtigt, dass der Nutzen des jeweiligen Ausbaus steigt, desto mehr Fahrgäste an der betrachteten Haltestelle ein- und aussteigen. Durch die Kriterien 2 bis 4 kann eine Haltestelle in der Bewertung im Sinne von „Zusatzpunkten“ noch weiter höhergestuft werden.

Die Bewertung erfolgt nach Haltestellen (Kriterium „gleicher Name“), jedoch grundsätzlich differenziert nach Verkehrsmittel (Bus bzw. Straßenbahn). Da die Barrierefreiheit generell für die gesamte Haltestellenanlage zu schaffen ist, werden alle Richtungshaltestellen/ Bahnsteige jeweils zusammenfassend für Bus bzw. für Straßenbahn betrachtet. Haltestellenpositionen, die ausschließlich im Nachtverkehr (F-Linien) bedient werden, werden nicht betrachtet.

Tabelle 39: Kriterien zur Prioritätenbildung für den Haltestellenausbau

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Fahrgastnachfrage (Fahrgastzahlen für Straßenbahn und Bus sind jeweils differenziert anzusetzen)	1 Punkt	100 – 500 Ein- und Aussteiger pro Tag
	2 Punkte	501 – 1.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	3 Punkte	1.001 – 2.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	4 Punkte	2.001 – 3.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	5 Punkte	3.001 – 4.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	6 Punkte	4.001 – 5.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	7 Punkte	5.001 – 6.000 Ein- und Aussteiger pro Tag
	8 Punkte	> 6.001 Ein- und Aussteiger pro Tag
Bedeutung als Verknüpfungspunkt	0,5 Punkte	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung von mind. drei Linien (Bus, Straßenbahn und/ oder Fähre)
	1,0 Punkt	Haltestelle mit systematischer Verknüpfung mit SPNV/ S-Bahn
	1,5 Punkt	zentraler Verknüpfungspunkt (systematische Verknüpfung von mind. fünf Linien (Bus, Straßenbahn und/ oder Fähre))
Einrichtungen mit Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte und/ oder für Senioren im Nahbereich der Haltestelle	0,5 Punkte	einzelne Einrichtungen im Nahbereich
	1,0 Punkt	mehrere Einrichtungen im Nahbereich und/ oder Einzeleinrichtung mit gesamtstädtischer Bedeutung im Nahbereich (z. B. Krankenhaus)

Kriterium	Bewertung (Punkte)	
Barrierefreiheit in der IST-Situation	1,0 Punkte	Haltestelle nach aktuellem Stand der Technik mit Defiziten hinsichtlich der Barrierefreiheit, wenn mind. ein Kriterium zutrifft: <ul style="list-style-type: none"> • kein barrierefreier Ein- und Ausstieg • kein Auffindestreifen • Bodenindikatoren aus Rillenplatten Haltestelle nach aktuellem Stand der Technik mit Defiziten hinsichtlich der Barrierefreiheit, wenn mind. drei Kriterien zutreffen: <ul style="list-style-type: none"> • kein barrierefreier Ein- und Ausstieg • keine barrierefreie Zu- und Abgänge • kein barrierefreier Bewegungsraum • kein Auffindestreifen • kein Einstiegsfeld und/ oder kein Leitstreifen • Bodenindikatoren aus Rillenplatten • Wartefläche mit leichten Schäden • Aufstellfläche Bus mit leichten Schäden
	2,0 Punkt	Haltestelle nach aktuellem Stand der Technik mit wesentlichen Defiziten hinsichtlich der Barrierefreiheit, wenn mind. sechs Kriterien zutreffen: <ul style="list-style-type: none"> • kein barrierefreier Ein- und Ausstieg • keine barrierefreie Zu- und Abgänge • kein barrierefreier Bewegungsraum • kein Auffindestreifen • kein Einstiegsfeld und/ oder kein Leitstreifen • Bodenindikatoren aus Rillenplatten • Wartefläche mind. mit mittelschweren Schäden • Aufstellfläche Bus mind. mit mittelschweren Schäden

Entsprechend der jeweils ermittelten Punktzahl werden die einzelnen Haltestellen – unabhängig davon, ob zur Schaffung der „vollständigen Barrierefreiheit“ ein grundlegender Umbau oder nur punktuelle Maßnahmen notwendig sind – in vier Prioritätsstufen eingeordnet.

- **Stufe A:** sehr hohe Priorität (> 8 Punkte)
- **Stufe B:** hohe Priorität (> 6 bis 8 Punkte)
- **Stufe C:** mittlere Priorität (> 4 bis 6 Punkte)
- **Stufe D:** geringe Priorität (> 2 bis 4 Punkte)
- **Stufe E:** sehr geringe Priorität (bis 2 Punkte)

Für die Einordnung der Haltestellen in die **Umsetzungsliste** werden folgende Grundsätze festgelegt:

- die Richtungshaltestellen einer Haltestelle sind im Regelfall zeitgleich umzubauen (Begründung: der Umbau einer Richtungshaltestelle ohne korrespondierende Gegenhaltestelle entfaltet keine Wirkung; Ausnahme: barrierefreie Richtungshaltestelle einer anderen Haltestelle im unmittelbaren Nahbereich),
- an Verknüpfungshaltestellen an einem Knotenpunkt (i. d. R. vier Haltepositionen an den Kreuzungsarmen) sind zumindest die beiden Richtungshaltestellen der Hauptlastrichtung umzubauen,
- Verknüpfungshaltestellen und große Haltestellen mit mehreren Bussteigen bzw. Haltestellenpositionen sind möglichst ganzheitlich umzubauen (auch Haltestellenpositionen anderer Verkehrsunternehmen); ggf. können Verknüpfungshaltestellen in Bauphasen umgebaut werden (Hintergrund: Absicherung der Betriebsabwicklung während der Baustellenphase).
- Bei Haltestellenpositionen mit problematischen Randbedingungen, die einen barrierefreien Umbau verhindern (z. B. nutzbare Gehwegbreite Breite von kleiner 2,50 m¹³⁵) (d. h.), ist zu prüfen, ob die Haltestelle am vorhandenen Standort in anderer, geeigneterer Ausbauf orm barrierefrei ausbaubar ist (z. B. Neuordnung Straßenraum, Grunderwerb o. a.) oder ob die Verlegung der Haltestelle an einen anderen Standort im unmittelbaren Nahbereich möglich ist.

5.5.2.2 Prioritätenreihung

Die durchgeführte Bewertung ergibt in beiden höchsten Prioritätsstufen folgendes Ergebnis (siehe

¹³⁵ d. h. Manövrierflächen nach Ausklappen der Rampe zu klein

Tabelle 40):

- in der Stufe "sehr hohe Priorität" sind 16 Haltestellen eingeordnet, wobei zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nur an der Straßenbahnhaltestelle „Reutershagen“ ein wesentlicher Umbaubedarf besteht (Bahnsteige für Rollstuhlnutzende zu schmal), alle anderen Haltestellen bedürfen einer Erneuerung der Bodenindikatoren (ältere Rillenplatten, Vervollständigung zu durchgehenden Leitsystemen),
- in der Stufe "hohe Priorität" befinden sich 11 Haltestellen, von denen nur an der Haltestelle „Lütten Klein Zentrum (Bus)“ ein Umbau (Breite des Bussteiges zu schmal für Ausklappen der Rampe), an den anderen Haltestellen Erneuerung der Bodenindikatoren.

In den ersten drei Prioritätsstufen ist keine Bushaltestelle eingeordnet, die eine Notwendigkeit zum grundhaften Umbau besitzt. In der Stufe „geringe Priorität“ finden sich folgende Bushaltestellen mit Umbaubedarf:

- Gedser Straße,
- Graureiherweg,
- Kopenhagener Straße,
- Langenort,
- Mendelejewstraße,
- Osloer Straße,
- Robert-Koch-Straße.

Alle weiteren Bushaltestellen, die noch nicht umgebaut wurden, besitzen nach dieser Bewertung nur eine „sehr geringe Priorität“.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass – ausgehend von einem im Städtevergleich bereits überdurchschnittlich guten Standard – in Rostock

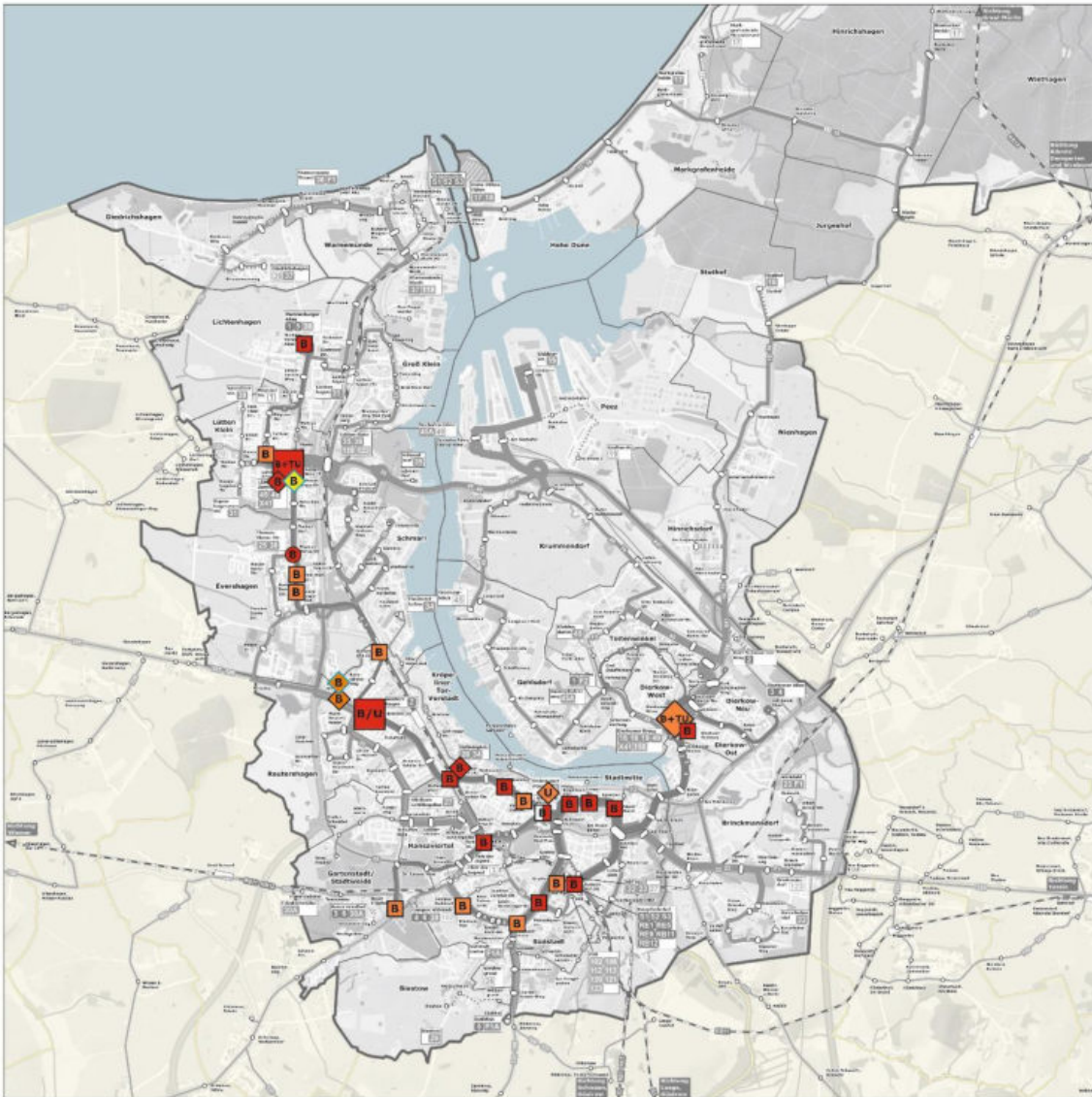
- für Rollstuhlnutzende im Straßenbahnsystem (mit Ausnahme der Straßenbahnhaltestelle „Reutershagen“) nahezu durchgängig eine barrierefreie Nutzbarkeit gegeben ist und im Bussystem zumindest an den Haltestellen der ersten drei Prioritätsstufen (Ausnahmen Haltestellen „Lütten Klein Zentrum“ und „Dierkower Kreuz“) diese ebenfalls vorhanden ist,
- für blinde und sehingeschränkte Personen dagegen an mehreren Haltestellen eine Erneuerung der Bodenindikatoren nach dem aktuellen Stand der Technik (DIN 32984) zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit erforderlich ist.

Tabelle 40: Haltestellen mit sehr hoher und hoher Priorität

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
Sehr hohe Priorität (> 8,0 Punkte)		
1a	Lütten Klein Zentrum (Straßenbahn)	11,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten ❖ Einbauten/ Mobiliar schränken punktuell Bewegungsraum für Rollstuhlnutzende ein
1b	Dierkower Kreuz (Straßenbahn)	11,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
1c	Hauptbahnhof (Straßenbahn)	11,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten ❖ barrierefreie Erreichbarkeit für Rollstuhlnutzende ausschließlich über Aufzug möglich ❖ Blindenleitsystem (Bodenindikatoren) im Verteilergeschoss (Maßnahmenträger: DB)
4a	Doberaner Platz	10,5 ❖ Bahnsteig D: Bodenindikatoren mit Rillenplatten
4b	Kröpeliner Tor (Straßenbahn)	10,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
6	Lange Straße	10,0 Bodenindikatoren mit Rillenplatten
7a	Reutershagen (Straßenbahn)	9,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten ❖ Bahnsteige auf ganzer Länge für Rollstuhlnutzende zu schmal
7b	S Holbeinplatz (Straßenbahn)	9,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
7c	Kabutzenhof	9,5 ❖ kein taktiles Leitsystem
10a	Lütten Klein Zentrum (Bus)	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten ❖ Bussteig zu schmal (bei Ausklappen der Rampe keine ausreichende Manövriertflächen für Rollstuhlnutzende)

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
10b	Neuer Markt	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten (besonders problematisch in der ertastbarkeit, da umliegender Belag gepflastert ist)
10c	Erich-Schlesinger-Straße	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten (Straßenbahn) ❖ barrierefreier Ausbau (Regionalbushaltestellen)
10d	Mecklenburger Allee (A, D und E)	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
10e	S Parkstraße (Straßenbahn)	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
10f	Thomas-Morus-Straße (A und B)	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
10g	S Holbeinplatz (Bus)	8,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
hohe Priorität (> 6,0 bis 8,0 Punkte)		
17a	Campus Südstadt (Straßenbahn)	7,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
17b	Stadthalle	7,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
17c	Südstadt-Center	7,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
20a	Bertolt-Brecht-Straße	7,0 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
20b	Ehm-Welk-Straße	7,0 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
20c	S Marienehe (Straßenbahn)	7,0 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten ❖ keine Auffindestreifen
20d	Warnowallee	7,0 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten

Nr.	Haltestelle	Bewertungspunkte Handlungsbedarf
24a	Dierkower Kreuz (Bus)	6,5 ❖ Verbreiterung der Bussteige (für Einsatz der Klapprampe) oder Anhebung Bordstein auf mind. 22 cm ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
24b	Neuer Friedhof	6,5 ❖ Bodenindikatoren mit Rillenplatten
24c	Volkstheater	6,5 ❖ kein taktiles Leitsystem



<p>Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock Gemeinsamer Nahverkehrsplan</p> <p><i>Karte 11:</i> Maßnahmenkonzept Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus</p> <p>Quelle: Liniennetz VVW Stand 01.01.2022</p> <p>Arbeitsstand: März 2023 Kartengrundlage: Kartenbild © Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0) Kartendaten © OpenStreetMap (ODBL) und LKRS-MV</p> <p>0km 0,5 1 1,5 2 2,5km</p> <p>Federführung: </p> <p>In Kooperation mit:</p>	<p>Kategorien beim barrierefreien Ausbau</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Haltestelle mit sehr hoher Priorität ● Haltestelle mit hoher Priorität ● Haltestelle mit mittlerer Priorität ○ Haltestelle Straßenbahn und Bus ausschließlich Haltestelle Straßenbahn ◇ ausschließlich Haltestelle Bus ◇ (blau) ausschließlich Haltestelle Regionalbus ⤴ einseitiger Umbau ⤵ vollständiger Umbau Ⓜ Teilumbau/ bauliche Anpassungen Ⓟ Austausch/ Nachrüsten der Bodenindikatoren 	<p>Liniennetz 2022 Bestand</p> <ul style="list-style-type: none"> Straßenbahnlinie/ Liniennummer Stadtbuslinie/ Liniennummer Regionalbuslinie/ Liniennummer Nachtbuslinie/ Liniennummer ⋯ Linienabschnitt mit unregelmäßigem Bedienungsangebot ⦿ Fähre ○ Haltestelle — Bahnlinie / Bahnhof — Stadtgrenze — Stadtteilgrenze — Gemeindegrenze LK
---	---	--

Abbildung 90: Prioritäten des barrierefreien Haltestellenausbaus (Prioritätsstufen „sehr hoch“ und „hoch“)

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

5.5.3 Stadtentwicklung und ÖPNV

Das geplante „Wohn- und Sondergebiet am Südring“ (siehe Kapitel 4.3) ist aus Sicht der Nahverkehrsplanung das ÖPNV-relevanteste Stadtentwicklungsprojekt. Die Anbindung würde im Status Quo im Straßenbahnnetz über die Haltestelle „Erich-Schlesinger-Straße“ abgesichert werden. Im Busnetz sollte in der Erich-Schlesinger-Straße die Einordnung einer zusätzlichen Haltestelle erfolgen. Mit der angedachten Einrichtung der „West-Süd-Tangente“ (Maßnahme I-B.1: Einrichtung Premiumlinien (10-Minuten-Takt), siehe Kapitel 5.4.3) könnte das Gebiet zusätzlich weiträumiger in Richtung Nordwesten angebunden werden.

5.5.4 Tourismus und ÖPNV

In Ausrichtung auf die Belange des Tourismusverkehrs wird eine abgestufte Strategie vorgesehen (siehe Abbildung 91). Die „dreistufige Pyramide“ sieht aufbauend auf dem Basisangebot

- temporäre Leistungsverdichtungen im Sommerhalbjahr
- punktuelle Leistungsausweitungen zu Events („Spitze der Pyramide“)

vor.



Abbildung 91: Strategie zur Ausgestaltung der ÖPNV-Angebote im Tourismusverkehr

Das Maßnahmenkonzept beinhaltet in der Maßnahme „I-B.2: Einrichtung Ortsverkehre“ die Schaffung von systemwirksamen und gut kommunizierbaren Angeboten in den Stadtteilen als jeweils in sich geschlossener Ortsverkehr u. a.:

- Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“ (Linien 36 und 37)
- Ortsbus „Markgrafenheide“.

In den beiden Ortsverkehren, welche ihren Bedienungsschwerpunkt in den tourismus- und freizeitverkehrsrelevanten Gebieten haben, ist angedacht, dass diese in der Sommersaison im dichteren Takt fahren.



*Abbildung 92: Haltestelle „Warnemünde Strand“
(im Tourismusverkehr wichtige Haltestelle (Weststrand, Jugendherberge, Park-and-Ride und Reisebusparkplatz))*

5.6 Umsetzungsstufen Handlungsfeld I (Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot)

Im Handlungsfeld I (Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot) werden in der angedachten 1. Umsetzungsstufe folgende Maßnahmen vorgesehen (siehe Abbildung 93):

- Premiumlinie „West-Radiale“,
- Ortsbus „Groß-Klein/ Lütten Klein“,
- Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“.

Mit diesen Maßnahmen, die möglichst zeitnah umzusetzen sind, werden signifikante Nachfragezuwächse erwartet. Insbesondere der Einstieg in die Einrichtung der ersten Premiumbuslinie sollte im Busnetz zu einem merklichen Qualitätssprung im Stadtwesten aus den Bereichen außerhalb der Straßenbahnkorridore führen.

Die Kernmaßnahmen der 2. Umsetzungsstufe fokussieren auf das südwestliche Stadtgebiet mit der „West-Süd-Tangente“ und der „Campus-Linie“. Ebenso wird der Ortsbus „Markgrafenheide“ in dieser Umsetzstufe eingeordnet.

In der 3. Umsetzungsstufe folgt die komplexe Neuordnung der Linien im Stadtosten mit „Nordwest-Ost-Tangente“ und den Seehafen-Linien. In der 4. Stufe werden die ergänzenden Maßnahmen, wie Ortsbus „Südstadt“ und die Bedarfsverkehre vorgesehen.

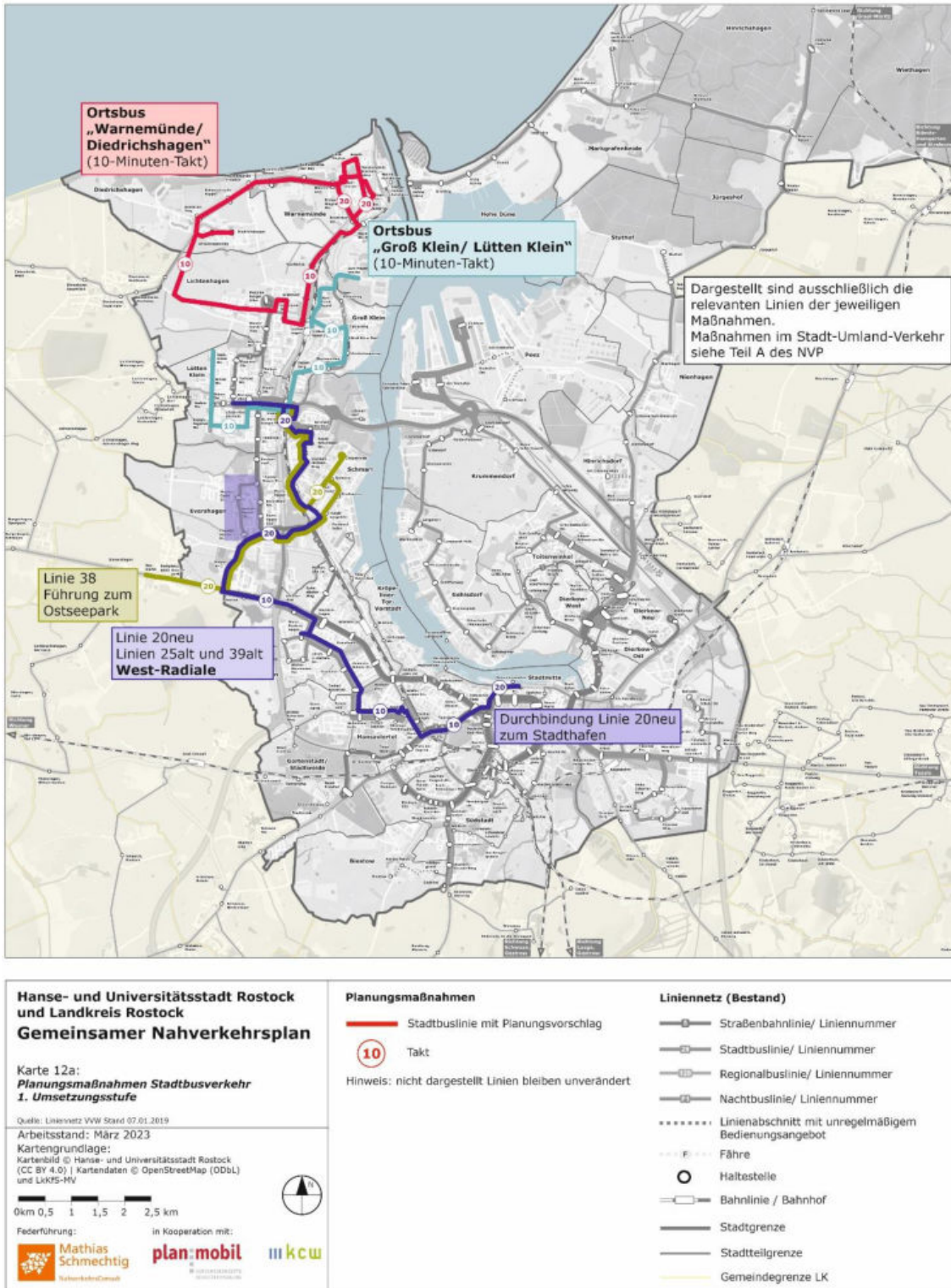


Abbildung 93: Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 1. Umsetzungsstufe

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

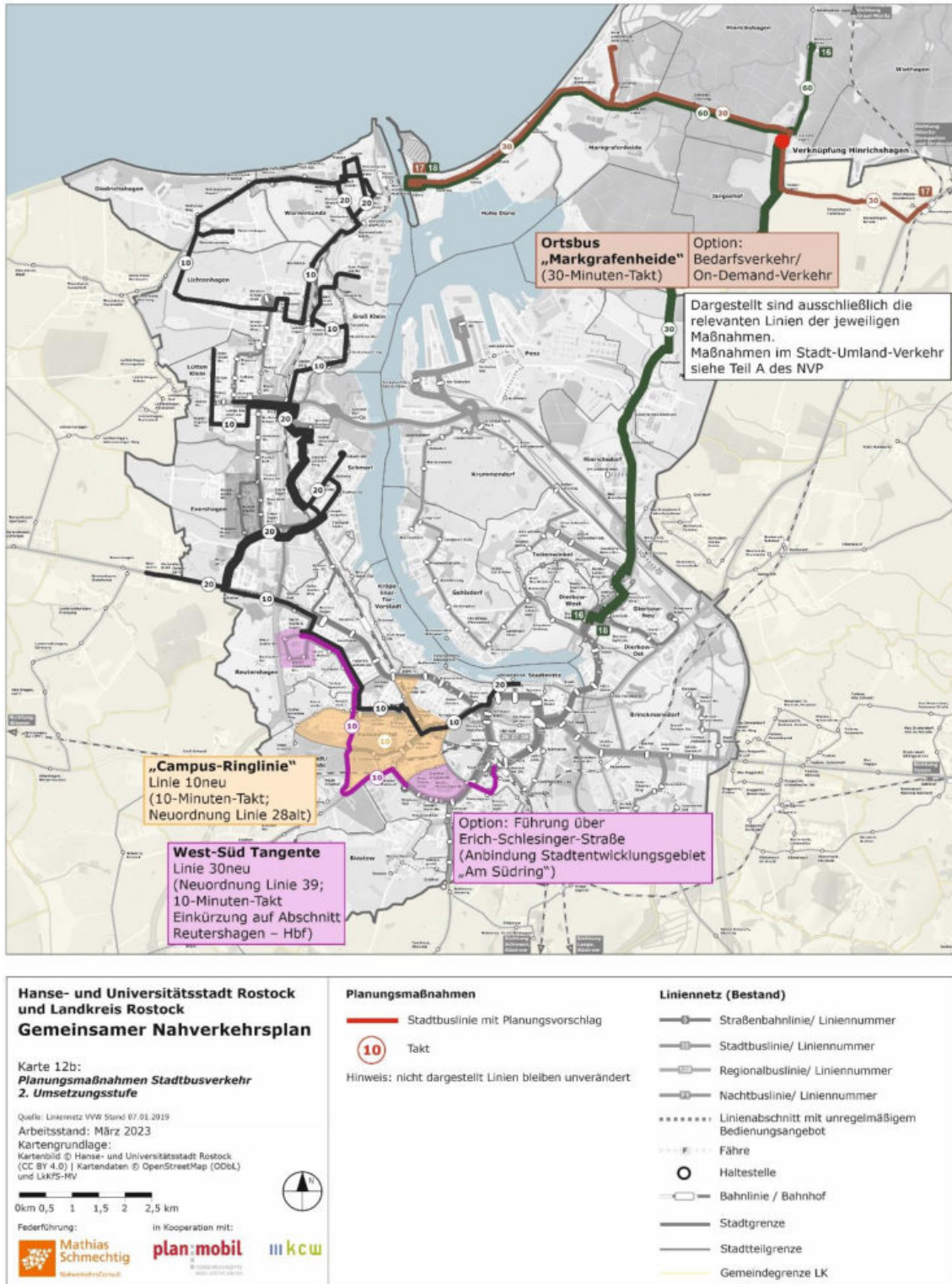
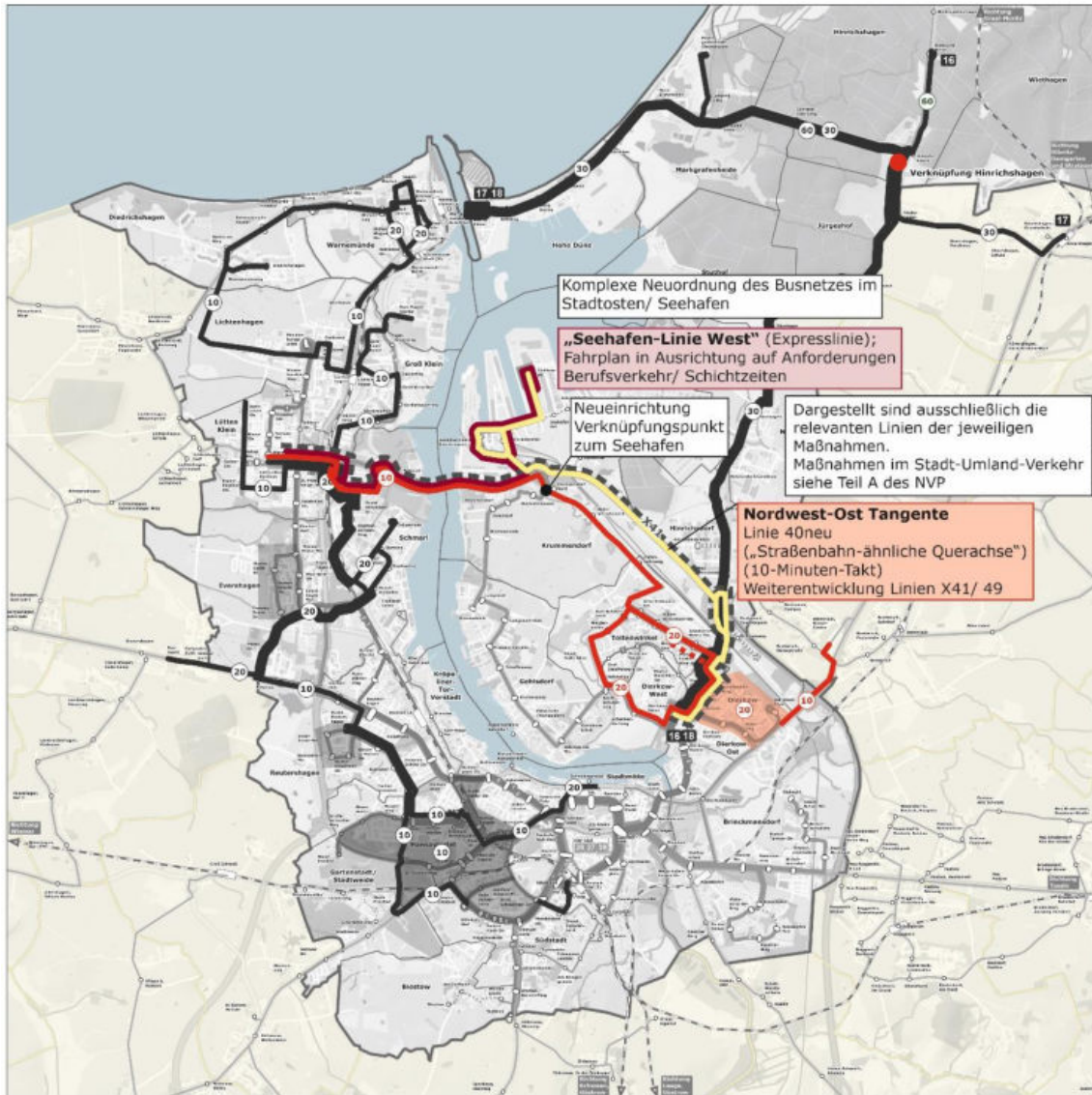


Abbildung 94: Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 2. Umsetzungsstufe

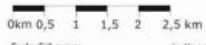
Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband



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

Karte 12c:
**Planungsmaßnahmen Stadtbusverkehr
3. Umsetzungsstufe**

Quelle: Liniennetz VVV Stand 07.01.2019
Arbeitsstand: März 2023
Kartengrundlage:
Kartenbild © Hanse- und Universitätsstadt Rostock
(CC BY 4.0) | Kartendaten © OpenStreetMap (ODbL)
und LKfKS-MV



Federführung: **Mathias Schmechtig**
in Kooperation mit: **plan:mobil** und **kcw**

Planungsmaßnahmen

- Stadtbuslinie mit Planungsvorschlag
- Planungsvorschlag für Auflösen Stadtbuslinie
- 10 Takt

Hinweis: nicht dargestellte Linien bleiben unverändert

Liniennetz (Bestand)

- Straßenbahnlinie/ Liniennummer
- Stadtbuslinie/ Liniennummer
- Regionalbuslinie/ Liniennummer
- Nachtbuslinie/ Liniennummer
- Linienabschnitt mit unregelmäßigem Bedienungsangebot
- Fähr
- O Haltestelle
- Bahnlinie / Bahnhof
- Stadtgrenze
- Stadtteilgrenze
- Gemeindegrenze LK

Abbildung 95: Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 3. Umsetzungsstufe

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

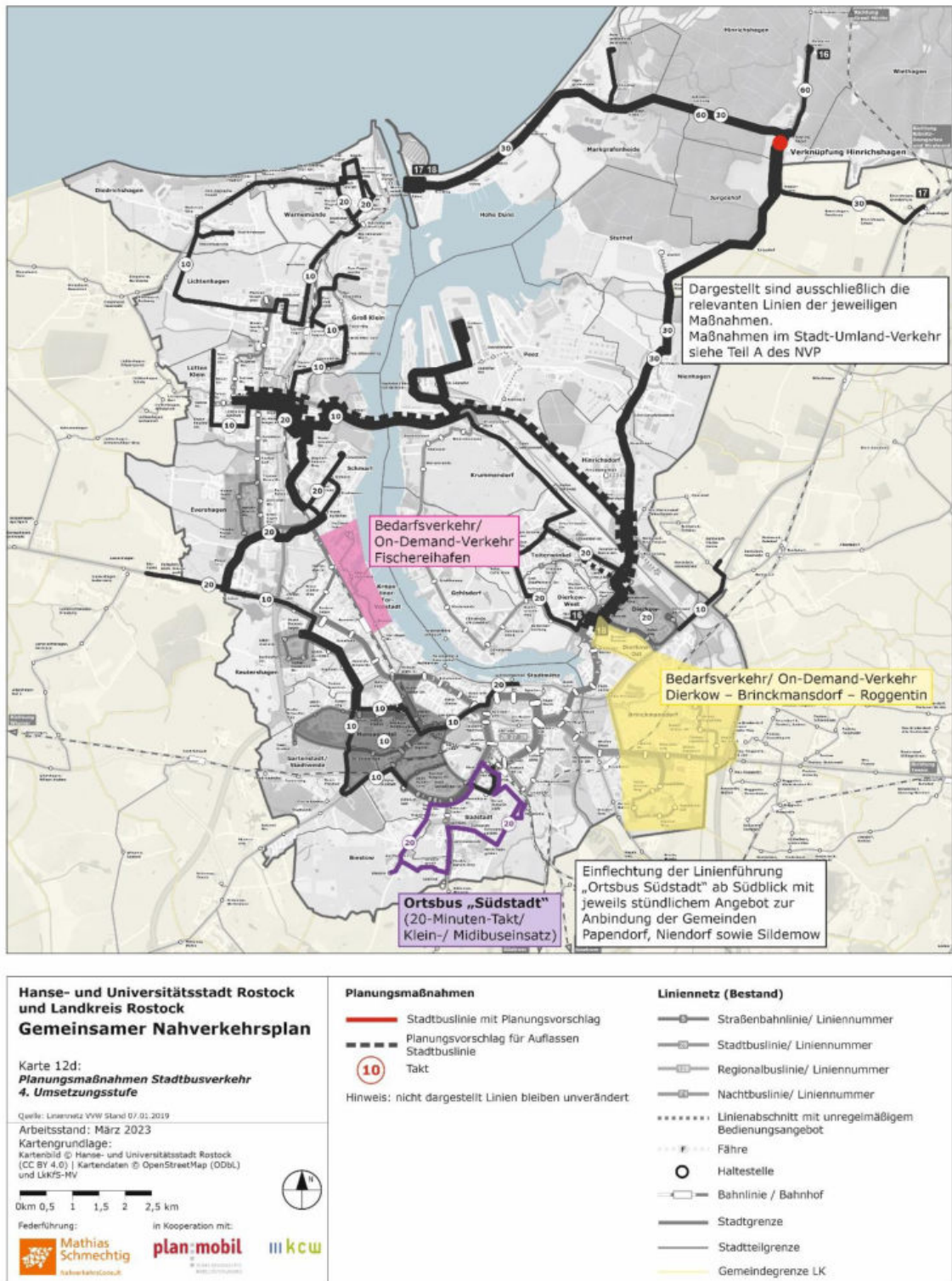


Abbildung 96: Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot – 4. Umsetzungsstufe

Hinweis: Großformatige Karte siehe Kartenband

6 Umwelt- und Klimaschutz

Das nachfolgende Kapitel wurde vom Amt für Umwelt- und Klimaschutz (Abteilung Immissions- und Klimaschutz/ Umweltplanung) der Hanse- und Universitätsstadt Rostock verfasst.

Seite | 355

6.1 Rahmenbedingungen und generelle Standards

Als Teil des sog. „Umweltverbundes“ hat der ÖPNV großen Einfluss auf die Schutzgüter bzw. Themenfelder

- **Klimaschutz** (Senkung THG-Emissionen, Reduzierung **Energieverbrauch**),
- **Luftqualität** (Minimierung von Luftschadstoff),
- menschliche Gesundheit (Reduzierung verkehrsbedingter **Lärmemissionen**),
- **Flächenverbrauch**.

Der Beitrag des Verkehrssektors zu den CO₂-Emissionen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock liegt bei ca. 17 %, wobei in den letzten zehn Jahren keine wesentlichen Veränderungen eingetreten sind.

Der ÖPNV stellt ein wesentliches Instrument bei der Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen und der Erreichung der Klimaziele dar und ist damit selbst Teil der Lösung.

Die Stärkung und der Ausbau des ÖPNV tragen direkt zur Erreichung der Ziele

- des Masterplans 100 % Klimaschutz,
- der kommunalen Umweltqualitätsziele hinsichtlich Luftqualität und Lärmschutz
- sowie der Lärmaktionsplanung

bei.

Die Verkehrsverlagerung vom MIV erfordert eine weitere Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr, auf 20 % bis 2030 und auf 22 % bis 2050 gemäß Masterplan 100 % Klimaschutz bzw. zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035.

Im Verkehrssektor können erhebliche Reduzierungen der Emissionen von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen durch Effizienzsteigerungen beim Einsatz von Ressourcen und schrittweise Verzicht auf fossile Energien / die Umstellung auf alternative Antriebe und Antriebsenergien erreicht werden sowie durch den Umstieg vom MIV auf ÖPNV. Im Vergleich zum MIV trägt der ÖPNV wesentlich weniger zu Emissionen pro Weg (pro Fahrgast) bei.

Auch wenn der ÖPNV selbst gegenüber dem MIV einen deutlich geringeren Anteil an Umweltbelastungen erzeugt, kann er dennoch lokal zu Problemen führen (bspw. durch Lärmbelastungen an Bahnstrecken).

Zielsetzung der hier im NVP dokumentierten Festlegungen ist die weitere Stärkung der Umwelt- und Klimafreundlichkeit des ÖPNV sowie die aktive Nutzung aller gegebener Möglichkeiten zum Umwelt- und Klimaschutz, der Ausbau sowie die Steigerung der Attraktivität (siehe NVP-Leitbild im NVP-Teil A).

6.2 Instrumente/ Umwelt- und klimarelevante Konzepte und Fachplanungen

Klimaschutzgesetz

Das 2019 von der Bundesregierung erlassene Klimaschutzgesetz sieht vor, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise zu mindern, dabei um mindestens 55 Prozent bis zum Zieljahr 2030. Dafür hat die Bundesregierung als erste Regierung weltweit in einem Klimaschutzgesetz ihr nationales Klimaschutzziel verbindlich festgeschrieben. Langfristig verfolgt die Bundesregierung das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050. Auch dieses Ziel steht klar im Gesetz. Erstmals wurden darin, nationale und europäische Klimaziele und CO₂-Sparziele für alle Bereiche, u. a. Verkehr sowie eine jährliche Erfolgskontrolle und eine Pflicht zum Nachsteuern festgeschrieben.

Das Gesetz zeigt auf, wie viel CO₂ jeder Sektor noch ausstoßen darf. Das Klimaschutzgesetz dient der Umsetzung der Vereinbarungen aus dem internationalen Pariser Klimaschutzabkommen von 2015.

Klimaneutralität 2035

Die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat 2020 den Beschluss gefasst¹³⁶, dass die Stadtverwaltung und die kommunalen Unternehmen bis 2035 klimaneutral agieren sollen. Der Beschluss der Rostocker Bürgerschaft zur Erreichung der Klimaneutralität hat auch Auswirkung auf den Bereich des ÖPNV, der zum einen über ein gesteigertes nutzerfreundliches ÖPNV-Angebot eine Änderung des Mobilitätsverhaltens bewirken soll. Zum anderen ist durch eine vorbildhafte klimafreundliche Unternehmensführung der an der Umsetzung des NVP beteiligten Verkehrsunternehmen ein Beitrag zur Erreichung der lokalen Klimaschutzziele zu leisten.

Die Verkehrsunternehmen werden gemäß Bürgerschaftsbeschluss im Hinblick auf die angestrebte Erreichung der **Klimaneutralität 2035** aufgefordert, für den eigenen Unternehmensbereich kurzfristige und langfristige Maßnahmenpläne und einen jährlichen Umsetzungsbericht zu Klimaschutzmaßnahmen, z. B. zur Erhöhung der Energieeffizienz zu erstellen.

¹³⁶ Nr. 2020/AN/1447

Clean Vehicle Directive (CVD)

Die Umsetzung der europäischen CVD in deutsches Recht erfolgte zum 09.06.2021 mit dem „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“. In diesem Gesetz erfolgt eine Einteilung der Fahrzeuge in

- „sauber“ (Nutzung alternativer Kraftstoffe: Strom, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Gas (CNG, LNG, LPG, Biomethan), Plug-In Hybridbusse),
- „emissionsfrei“ (ohne Verbrennungsmotor: Verbrennungsmotor Ausstoß < 1 g CO₂/km bzw. 1 g CO₂/kWh, nur Busse mit reinen Elektroantrieben (Batterie-, O-Bus- oder Brennstoffzellenbus).

Das Gesetz gilt für die Beschaffung dort definierter Straßenfahrzeuge und Dienstleistungen durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber. Diese haben bei der Beschaffung von Fahrzeugen und von Dienstleistungen für den jeweiligen Referenzzeitraum festgelegte Mindestziele insgesamt einzuhalten:

- 1. Periode bis Ende 2025: 45 % der neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere“ Fahrzeuge, davon mind. die Hälfte „emissionsfrei“,
- 2. Periode bis Ende 2030: 65 % der neu zu beschaffenden Fahrzeuge „saubere“ Fahrzeuge, davon mind. die Hälfte „emissionsfrei“.

Sinnvoll für die Umsetzung erscheint eine Strategie, welche die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen im Ballungsraum vorzieht. Zu beachten ist, dass die Dekarbonisierung, auch unter Einrechnung von Fördermitteln, einen höheren Finanzbedarf für den ÖPNV nach sich ziehen wird.

Leitlinien der Stadtentwicklung

In den Leitlinien der Stadtentwicklung setzt sich Rostock unter dem Motto „Mobilität gewährleisten, Verkehrsbelastung senken“ (Leitlinie II.2) das Ziel, einen attraktiven Umweltverbund als Rückgrat des Rostocker Verkehrssystems und zur Sicherung einer umweltverträglichen Mobilität aufzubauen. Das beinhaltet die frühzeitige Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung bei allen Planungsvorhaben und den Ausbau des ÖPNV zu einem schnellen, komfortablen und flexiblen Angebot.

Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ)

Der MOPZ greift die o. g. Zielstellungen auf und schlägt konkrete Maßnahmen zum ÖPNV-Ausbau vor. Eine erste Einschätzung der Umweltwirkungen wurden im Rahmen der SUP vorgenommen und Planungshinweise gegeben.

Umweltziele der Hanse- und Universitätsstadt Rostock

Rostock versteht sich als „Grüne Stadt am Meer“ (Leitlinie VIII), die Natur- und Lebensräume bewahren und Böden schützen und den Flächenverbrauch reduzieren will. Zur Konkretisierung dieses Leitbildes hat Rostock 2005 eigene, kommunale Umweltqualitätsziele beschlossen. Sie adressieren zahlreiche Umweltmedien bzw. Schutzgüter, u. a. Flächenverbrauch, Luftqualität und Lärmschutz. Die jeweiligen Zielwerte gehen dabei teils über das gesetzliche Maß hinaus.

Die kommunalen Zielwerte für die Luftreinhaltung sehen seit 2020 die Unterschreitung der Grenzwerte der EU-Richtlinien um 50 % vor. Für Feinstaub-Partikel PM10 und Stickstoffdioxid sind dies z. B. $< 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresdurchschnitt. In Rostock liegen fünf Messstationen des landesweiten Luftgütemessnetzes, so dass die relevanten Parameter engmaschig überwacht werden können. Zur Minderung des Flächenverbrauchs sind Planungen konsequent aus dem FNP zu entwickeln, für Biotope Moorstandorte gelten u. a. Schutzabstände, die über das gesetzliche Maß hinausgehen. Umweltbelange sowie das Minimierungsgebot sind bei flächenwirksamen Planungen zu beachten und sind beim Vergleich von Varianten (z. B. Straßenbahntrassen) abzu prüfen.

Luftreinhalteplan Rostock (LRP)

Der LRP von 2008 hat weiterhin Gültigkeit. Ausgelöst aufgrund von Grenzwertüberschreitungen durch NO₂ Emissionen des lokalen Kfz Verkehrs wurde dieser 2008 aufgestellt und durch die Rostocker Bürgerschaft beschlossen. Umweltqualitätsziele und -standards sowie der Luftreinhalteplan setzen auf Grundlage europa- und bundesrechtlicher Regelungen Zielwerte für die maximale Luftbelastung mit verschiedenen Luftschadstoffen sowie mit Feinstaub, enthalten jedoch keine konkreten Anforderungen, die auf den Nahverkehrsplan übertragbar wären.

Die Luftqualität in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist aktuell insgesamt als gut zu bewerten, wie Modellrechnungen zur Untersuchung der Luftqualität im Jahr 2020 und auch die gemessenen Luftgütedaten des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG M-V) zeigen. Die aktuell rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und zum Schutz der Vegetation für die betrachteten Luftschadstoffkomponenten (Stickstoffdioxid, Feinstaub, Schwefeldioxid) werden eingehalten. Punktuell werden für die Parameter Stickstoffdioxid und Feinstaub Schadstoffkonzentrationen nahe der Grenzwerte erreicht. Dies betrifft die verkehrsnahen Messstationen Am Strande und Holbeinplatz. Eine Fortsetzung der Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität ist dennoch notwendig, da insbesondere Dieselfahrzeuge und Reifenabrieb weiterhin ein Gesundheitsrisiko darstellen. Potential für eine weitergehende Verringerung der Luftschadstoffemissionen bestehen vor allem bei der Warnowfähre in Warnemünde¹³⁷ sowie bei der Busflotte.

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan (2018) weist sog. Lärmbrennpunkte, an denen gesundheitsgefährdende Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts überschritten werden, und mögliche Minderungsmaßnahmen aus. Er sieht die Förderung des ÖPNV als zentralen Bestandteil der Lärminderung vor, da er in Bezug auf seine Verkehrsleistung deutlich weniger lärmintensiv ist als der MIV.

¹³⁷ Die Fähre Kabutzenhof – Gehlsdorf wird seit Oktober 2021 mit einer Elektro-Solar-Personenfähre betrieben.

Lärminderungsmaßnahmen im Bereich des ÖPNV werden vor allem in der Nutzung der technischen Potentiale entsprechend dem Stand der verfügbaren Technik angestrebt. Insbesondere der Einsatz leiserer Niederflurbahnen und technischer Maßnahmen an den Schienenwegen, wie z. B. Rasengleise, regelmäßige Gleispflege und Schienenschmiereinrichtungen führten im Bereich des Straßenbahnverkehrs in den letzten Jahren zum Abbau zahlreicher Lärmbrennpunkte. Es verbleiben aktuell drei Bereiche, an denen bereits an innovativen Minderungsmaßnahmen gearbeitet wird. Die Vermeidung weiterer Lärmbrennpunkte ist bei künftigen Planungen und Ausbauten von Straßenbahn- und Busnetzen zu berücksichtigen.

6.3 Straßenbahn

6.3.1 Ausgangssituation

Die Straßenbahn wird bereits ausschließlich elektrisch betrieben. Die Energieversorgung erfolgt durch Stadtwerke (100 % zertifizierter Ökostrom, Elektroenergie aus norwegischer Wasserkraft).

Die Niederflurbahnen erreichen entsprechend einer Schallmessung (2015) einen Vorbeifahrtpegel von 78 dB(A).

Die umfangreichen Maßnahmen der letzten Jahre waren erfolgreich. Die im Lärmaktionsplan 2012 aufgeführten Maßnahmen im Bereich des Straßenbahnverkehrs sind inzwischen weitestgehend, jedoch noch nicht vollständig umgesetzt. Besonders betroffen sind weiterhin die Wismarsche Straße, die Doberaner Straße und der Doberaner Platz. Hier müssen die Potentiale der Lärminderung ausgeschöpft werden, auch wenn die Straßenbahn nicht selbst Hauptverursacher der Belastung ist.

Wirksame Maßnahmen sind:

- Lärmreduktion an Gleisinfrastruktur und bei vorhandenen Fahrzeugen,
- Minderung des Rollgeräuschs der Schienenfahrzeuge,
- Verbesserung der akustischen Qualität im Rahmen der Wartung.

6.3.2 Klimaschutz und Energieeffizienz

Die Straßenbahn ist am Ort der Leistungserbringung energetisch emissionsfrei. Der Straßenbahnverkehr trägt durch Nutzung von Ökostrom mit Emissionsfaktor „0“ schon jetzt zur Erreichung der städtischen Klimaziele bei.

6.3.3 Luftschadstoffemissionen

Die Straßenbahn setzt am Ort der Leistungserbringung keine Luftschadstoffe frei.

6.3.4 Lärmemissionen

Bei der Bewertung sind folgende akustische Kennwerte zu beachten:

- Standgeräusch,
- Anfahr- und Bremsgeräusch,
- Vorbeifahrgeräusch,
- Fahrt im Bogengleis (bei Fahrzeugen mit Laufflächenkonditionierung)

Insbesondere im Nachtverkehr und auf Strecken mit hohem Konfliktpotential nach der Lärminderungsplanung sind, unter Beachtung der betrieblichen Notwendigkeiten, möglichst nur Fahrzeuge mit den geringsten Lärmemissionen einzusetzen¹³⁸. Auf Strecken mit hohem Konfliktpotential ist eine besondere Gleispflege vorzusehen.

Im Bereich der **Schieneinfrastruktur** sind dem Stand der Technik entsprechende, wirksame und wirtschaftlich angemessene Maßnahmen zur Lärminderung (Luftschall und Erschütterung) vorzusehen:

- Gleispflege, regelmäßiges Schienenschleifen,
- Kurvenquietschen soweit technisch möglich minimieren (mobile Schienenschmiereinrichtungen, Radpflege)¹³⁹,
- Einsatz von Weichen mit Tiefrillenherzstücken (sind bereits überwiegend im Einsatz),

Die Laufflächenkonditionierung ist weitestgehend vorhanden, die Vielzahl ausgestatteter Fahrzeuge mindert das Kurvenquietschen bei trockener Witterung weitestgehend (ggf. Nachrüstung prüfen).

Bei **Neu-/ Umbaustrecken** der Straßenbahn sind nachfolgende Anforderungen zu beachten:

- aktive Lärmschutzmaßnahmen mit Vorrang vor passiven Maßnahmen,
- Möglichkeiten zur Lärmreduzierung am Fahrweg ausschöpfen, z. B. Trassierung im Sinne der Vermeidung von Kurven möglichst geradlinig (Behandlung in Abwägung von Trassenvarianten als Wertungskriterium), Vermeidung von engen Kurvenradien,
- Maßnahmen zur Minderung von Kurvengeräuschen, geräuschmindernde Oberbauarten („Flüstergleise“),

¹³⁸ Ausgenommen sind Sonderfahrten oder Einsätze von Museumsfahrzeugen zu besonderen Anlässen.

¹³⁹ Die in der VDV-Schrift 154/2011 (Geräusche von Schienenfahrzeugen des ÖPNV) empfohlenen Maßnahmen zur Minderung von Kurvengeräuschen sind zu beachten.

- weitere innovative Geräuschminderungsmaßnahmen insbesondere in akustisch kritischen Bereichen (Schienenstegabsorber, niedrige Schallschutzwände, Weichen und Kreuzungen, Anwendung von Masse-Feder-Systemen prüfen, Einsatz besonders lärm- und erschütterungsarmer Gleisanlagen mit elastischen Oberbauformen),
- Verwendung von elastisch gelagerten Gleisen,
- Austausch von Großverbundplatten und geschotterten Straßenbahntrassen in bebauten Gebieten zu Rasengleisen mit hoch liegender Vegetationsebene oder zu eingedeckten, in die Fahrbahn integrierten Gleisen in lärmmindernder Bauweise,
- größere Vorhaben in schall- und erschütterungstechnischer Hinsicht begleiten.

Für neue Straßenbahnen bestehen folgende Anforderungen:

- Schienenfahrzeuge müssen wegen der sehr langen Nutzungsdauer hohe Lärmstandards erfüllen,
- Grundsätze lärmarmen Gestaltung in schall- und erschütterungstechnischer Hinsicht nach dem Stand der Technik,
- Neubeschaffung von Straßenbahnen Pegelhöchstwerte für Außengeräusche (jeweils leiser als Bestandsbahnen).

6.4 Bus

6.4.1 Ausgangssituation

Die RSAG-Busflotte besteht aus 40 Fahrzeugen mit EURO-VI-Norm und 32 Fahrzeugen mit EEV-Standard (Stand 2020). Das Fahrzeugerneuerungskonzept sieht eine Kombination aus Batteriebusen und Biomethan-Bussen vor, wobei vorerst ein Schwerpunkt auf Biomethan liegt.

Ab 2022 erfolgt ein E-Bus-Einsatz auf der Linie 37 in Warnemünde ab 2022 mit Ladestationen auf dem Betriebshof. Die RSAG zahlt „Umweltcent“ für den Dieseleinsatz.

Die Reifen verfügen über ein Ökolabel.

6.4.2 Klimaschutz und Energieeffizienz

Im Bereich des Busverkehrs ist der Anteil der „sauberen“ und der „emissionsfreien“ Fahrzeuge im Rahmen der Beschaffungen sukzessive zu erhöhen (siehe Umsetzung CVD, Kapitel 6.2). Im Busverkehr liegt aufgrund des bisher überwiegenden Einsatzes von Dieselmotorkraftstoffbussen das größte Potential des ÖPNV, zur weiteren Senkung der CO₂-Emissionen beizutragen. Gleichzeitig ist die Sozialverträglichkeit der Preisgestaltung zu beachten, damit durch verstärkte ÖPNV-Nutzung die CO₂-Spar-effekte auch wirksam werden können.

Ab 09.06.2021 ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) mit den dort verankerten Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge anzuwenden.

Im Kontext mit der möglichen Umsetzung einer Landesregelung nach § 5, Abs. 3 des SaubFahrzeugBeschG ist ggf. eine Anpassung der Beschaffungsstrategie bei der RSAG vorzunehmen.

6.4.3 Lufts Schadstoffemissionen

Als Zielsetzung wird die Reduzierung von NO_x-Äquivalenten und Feinstaub verfolgt. Im Zuge der Neubeschaffungen ist eine weitere Reduzierung des Emissionsniveaus ggü. der Bestandsflotte vorzusehen. Die Umstellung der Busflotte auf emissionsarme bzw. -freie ist konsequent weiterzuverfolgen. In der Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist jeweils der anspruchsvollste europäische Standard bezüglich Lufts Schadstoffen vorzusehen (derzeit Abgasstandard Euro VI). Einzusetzen sind Dieselmotoren mit geschlossenem Partikelfiltersystem.

Der Buseinsatz hat umweltorientiert zu erfolgen, d. h. die emissionsarmen/ -freien Fahrzeuge sind vorrangig in lufts Schadstoffbelasteten Straßenabschnitten einzusetzen. Im Netz der RSAG werden derzeit folgende Belastungsbereiche bzgl. Feinstaub und Stickstoffdioxid identifiziert:

- Warnemünde: Linien 36 und 37 (R.-Wagner-Str., Rostocker Str., Poststr., F.-Reuter-Str.,
- Lütten Klein: Linien 31, 39, 45 49, X41 (Warnowallee),
- Reutershagen, Hansaviertel, KTV, Stadtmitte: Linien 25 und 39 sowie Regionallinie 121 und 128,
- U.-v.-Hutten- Str., Goerdeler Str., Hamburger Str.: Linien 22, 23, 25, 27, 28 und 39,
- Karl-Marx-Str., Dethardingstr., Parkstr., A.-Bernhard-Str., Wismarsche Str., R.-Wagner-Str., E.-Barlachstr., Blücherstr., Goethestr..

Für die Gewährleistung eines dauerhaft kraftstoffsparenden Busbetriebes sind folgende Maßnahmen vorzusehen:

- Fahrtraining,
- Einführung eines Controlling-Systems zur Erfassung des fahrzeugbezogenen Kraftstoffverbrauchs,
- Reifendruck auf energieoptimiertem Wert halten, kontrollieren und dokumentieren,
- Dieselse mit Standheizung (vom Antrieb unabhängige Heizung, Motor aus während längerer Standzeiten).

Regionalverkehr in Rostock

Anforderungen für im ÖPNV-Linienverkehr in Rostock eingesetzte Busse:

- Aufstellung einer Zeitschiene für den Einsatz konventioneller Fahrzeuge und Mindestkriterien für Abgasstandards (Stickoxidminderungssysteme, Partikelfilter, EURO-Norm); es sind alle technisch machbaren Maßnahmen zu ergreifen, um die Stickoxidemissionen zu minimieren und das Emissionsniveau zu senken,
- es sind jeweils die bestverfügbaren Techniken einzusetzen,
- Elektrobusse und Busse mit dem jeweils höchsten Abgasstandard sind bevorzugt auf den Strecken einzusetzen, in deren Verlauf Straßenabschnitte liegen, in denen ggf. eine Überschreitung des NO₂-Luftqualitätsgrenzwertes vorliegt.

6.4.4 Lärmemissionen

Fahrzeugflotte

Zur Minderung der Lärmbelastung durch Busse sind die vorhandenen technischen Potentiale zur Verringerung der fahrzeugspezifischen Lärmemissionen zu nutzen und die Anforderungen an die Fahrgeräusche entsprechend dem Stand der Technik fortzuschreiben.

- vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfohlener Grenzwert von 78 dB(A),
- Ziel: Einhaltung der Fahrgeräuschgrenzwerte bei neu eingesetzten Fahrzeugen (auf Grundlage der 92/97/EWG und Anh II 540/2014)
 - 77 dB(A) (bei Motorleistung größer 150 Kilowatt)
 - 74 dB(A) (bei Motorleistung kleiner 150 Kilowatt)
- perspektivisch Einsatz besonders lärmarmen Busse (kleiner 77 dB(A)) für Strecken mit hohem Konfliktpotential (entsprechend der Lärmaktionsplanung oder bei einer darüber hinausgehenden Beschwerdelage)
- Verbesserung des Geräuschverhaltens bei der Anfahrt von Bussen (Anforderungen bei der Neubeschaffung erarbeiten),
- Einsatz lärmindernde Reifen (Hintergrund: ab 30 km/h überwiegt Rollgeräusch ggü. Motorengeräusch).

6.5 Fähre

6.5.1 Ausgangssituation

In Rostock kommen zwei Fährverbindungen zum Einsatz, die jeweils unterschiedliche Betreiber besitzen:

- Kabutzenhof – Gehlsdorf (RSAG; seit Sommer 2021 mit einer Elektro-Solar-Personenfähre „Warnowstromer“; vollelektrisch und komplett emissionsfrei¹⁴⁰),
- Warnemünde – Hohe Düne (Weiße Flotte; Personen- und Kfz-Fähre mit Dieselantrieb).

6.5.2 Klimaschutz und Energieeffizienz

Die Fähre Kabutzenhof – Gehlsdorf (Personenfähre) besitzt seit Oktober 2021 mit der Umstellung auf eine Elektrofähre eine optimale Situation.

Für die Fähre Warnemünde – Hohe Düne (Personen- / Kfz-Fähre) sind ggf. eigene Maßnahmen des Betreibers im Rahmen der Modernisierung erforderlich.

6.5.3 Luftschadstoffemissionen

Für künftige Neuvergabe sowie für ggf. neue Fährlinien werden folgende Anforderungen formuliert:

- schadstoffarme Antriebe,
- Elektroantrieb,
- wenn (ausnahmsweise) Verbrennungsmotor/ Dieselmotor, dann Ausrüstung mit Partikelfiltersystem mit mindestens 90 Prozent Wirkungsgrad und Stickoxidminderungssystem, deren Wirkung im Realbetrieb nachzuweisen ist.

6.5.4 Lärmemissionen

Bei neuen Fährverbindungen ist bei der Einordnung von Anlegestellen auf eine Minimierung der Lärmbelastungen zu achten.

¹⁴⁰ https://rathaus.rostock.de/de/rathaus/aktuelles_medien/warnowstromer_ist_quantensprung_fuer_faehrverbindung_zwischen_kabutzenhof_und_gehlsdorf/323059,,Warnowstromer

6.6 Allgemeine Infrastruktur/ Betriebshöfe

Auf den Betriebshöfen (Fahrzeug- und Werkstatthallen, Verwaltungsgebäude usw.) sowie im Bereich der Haltestellen (Beleuchtung, Nutzung der Dachflächen usw.) sind folgende Anforderungen zu beachten:

- Umweltgerechtigkeit (alle Komponenten betrachten: Reinigung/ Erneuerung, Sitzbezüge, Bodenbeläge),
- kein Einsatz von Glyphosat¹⁴¹, ab 2024 sind bundesweit glyphosathaltige Pflanzenschutzmittel nicht mehr zugelassen.

Seite | 365

6.7 Umweltmonitoring

Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan, im Luftreinhalteplan und im Energie- und Klimaschutzkonzept benannten Maßnahmen zur Förderung und verstärkten Nutzung des ÖPNV sowie zur Minderung der Belastungen in der Stadt werden im Rahmen dieser Pläne und Programme regelmäßig evaluiert.

Parallel dazu sollte als Beitrag für eine weitere Reduzierung von Umweltbelastungen gemeinsam durch Stadt und Verkehrsbetriebe das speziell auf den ÖPNV bezogene Umweltmonitoring ausgebaut werden. Neben den Emissionen und dem Energieverbrauch des öffentlichen Verkehrs selbst ist dabei auch der gezielten Entlastung einzelner besonders problematischer Straßenabschnitte und Plätze Rechnung zu tragen; dies gilt insbesondere für das Thema Lärm. In diesem Zusammenhang ist zu ermitteln, in welchen Straßenabschnitten die öffentlichen Verkehrsmittel einen kritischen Anteil an der Umweltbelastung haben und daher mit besonderer Priorität entlastende Maßnahmen erforderlich sind.

Die Umweltmanagementsysteme in den Verkehrsbetrieben dienen zur Absicherung der Einhaltung der gesetzten Umweltstandards und zur kontinuierlichen Überprüfung der Möglichkeiten zur Reduktion relevanter Umweltauswirkungen sowie zur regelmäßigen Berichterstattung / Abstimmung. Die bestehende jährliche Berichterstattung der RSAG soll künftig breiter aufgestellt werden.

¹⁴¹ Der Bürgerschaftsbeschluss 2018/AN/4016 sieht vor, dass beim Abschluss neuer Pachtverträge sowie bei der Verlängerung von Pachtverträgen für Flächen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock eine Klausel eingefügt wird, mit der sich der Pächter zum vollständigen Verzicht auf den Einsatz von glyphosathaltigen Mitteln auf diesen Flächen verpflichtet. Diese Vorgabe ist auch bei Verträgen umzusetzen, die eine automatische Verlängerung für den Fall vorsehen, dass keine Kündigung erfolgt.

6.8 Strategische Umweltprüfung

Der Nahverkehrsplan ist gemäß § 7 des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“ (ÖPNVG M-V) landesrechtlich vorgesehen, wird von einer Behörde erarbeitet bzw. angenommen und ist damit ein Plan im Sinne des § 2 Abs. 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Mecklenburg-Vorpommern (Landes-UVP-Gesetz - LUVPG M-V).

Mit dem Instrument der Strategischen Umweltprüfung (SUP) sollen frühzeitig erhebliche Auswirkungen von Planungen und Programmen auf die Umwelt ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Eine obligatorische SUP-Pflicht besteht für Nahverkehrspläne in Mecklenburg-Vorpommern nicht, da sie nicht in Anlage 4 LUVPG M-V benannt sind. Gem. § 12 Abs. 3 Satz 2 LUVPG M-V kann eine SUP erforderlich sein, wenn der Plan für die Entscheidung über die Zulässigkeit von in der Anlage 1 LUVPG aufgeführten oder anderen Vorhaben einen Rahmen setzt und nach einer Vorprüfung im Einzelfall voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben kann.

Eine Rahmensetzung liegt vor, wenn der Plan Festlegungen enthält, die für spätere Zulassungsentscheidungen bedeutsam sind, insbesondere in Bezug auf Bedarf, Größe, Standort, Beschaffenheit und Betriebsbedingungen von Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen macht.

Die Maßnahmen, insbesondere in den Handlungsfeldern III bis IX, sind weitaus überwiegend nicht oder nur gering flächenwirksam und umfassen qualitative Vorhaben zur Informations-, Sicherheits-, Service- und Qualitätsverbesserung. Die Handlungsfelder I und II umfassen Maßnahmen zur Optimierung im bestehenden Linienetz. Das Handlungsfeld I beinhaltet mit der Maßnahme I-S.1 Varianten für den weiteren Ausbau des Rostocker Straßenbahnnetzes.

Der Bau von Bahnstrecken für den öffentlichen spurgeführten Verkehr ist in Anlage 1 Nr. 14.10 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfasst. Eine obligatorische UVP-Pflicht besteht jedoch nicht. Die Erforderlichkeit ist im jeweiligen Einzelfall durch eine allgemeine Vorprüfung zu ermitteln. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes trifft keine abschließende Festlegung einer neuen Straßenbahnstrecke. Es werden vier Trassenvarianten mit unterschiedlicher Priorisierung aufgeführt, differenziert nach weiterem Untersuchungsbedarf. Die Trassen stellen laut Begründung der Maßnahme Varianten dar, die nach einer Grob-bewertung der im Stadtgebiet denkbaren Straßenbahnneubaustrecken ein Realisierungspotential haben, welches in weiteren Untersuchungsschritten vertieft zu bewerten ist. Die im Plan dargestellten Varianten sind lediglich eine Übernahme aus der ersten Phase der parallel in Erarbeitung befindlichen Straßenbahnausbaustrategie. Weitere im NVP geplante Maßnahmen, die einer Genehmigung bedürften, z. B. Bauvorhaben, sind aufgrund ihrer geringen Größenordnung nicht UVP-relevant. Eine Vorprüfung des Einzelfalls oder eine Strategische Umweltprüfung sind damit nicht erforderlich.

7 Vorstellungen zur Entwicklung des Organisationsmodells im Stadt-Umland-Verkehr

7.1 Beschreibung des derzeitigen Organisationsmodells

Seite | 367

Der Landkreis Rostock hat mit Beschluss des Kreistages vom 09.10.2013 die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) für 10 Jahre beschlossen und mit Beschluss des Kreistags vom 25.02.2015 dem Entwurf des öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der rebus Regionalbus Rostock GmbH ab dem 01.01.2016 für eine Dauer von 10 Jahren im Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gem. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zugestimmt. Dieser ÖDA ist vertragliche Grundlage für die Durchführung des Stadt-Umland-Verkehrs durch die rebus.

Der Landkreis Rostock und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock haben für die konkrete Ausgestaltung des Stadt-Umland-Verkehrs 2014 eine "Vereinbarung der Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Rostock und der Hansestadt Rostock zu Gestaltung der Stadt-Umlandverkehre im ÖPNV" geschlossen

Diese sieht eine Zusammenarbeit der beiden Aufgabenträger im Hinblick auf die Direktvergaben an ihre kommunalen Verkehrsunternehmen rebus und Rostocker Straßenbahn AG insoweit vor, als anhand bestimmter Basisparameter Rahmenbedingungen für die Vorabbekanntmachung bei der Verknüpfung von Stadt-Umland-Verkehren mit den Schwerpunkten

- Verknüpfungspunkte zwischen Stadt- und Regionalverkehr,
- zusätzliche Bedienung von Haltestellen in Rostock durch den Regionalverkehr
- und Fahrtenhäufigkeit des Regionalverkehrs und Qualitätsanforderungen für die Leistungserbringung (z. B. Fahrzeuganforderungen)

festgelegt werden.

Diese sind in Anlagen zur Vereinbarung näher geregelt. Die mit Wirkung zum 1. Januar 2016 geschlossene Vereinbarung kann ordentlich nicht vor Ablauf von 10 Jahren gekündigt werden. Die Vertragsparteien haben vereinbart, sich spätestens drei Jahre vor Ablauf der Vereinbarung darüber zu verständigen, ob die Vereinbarung fortgesetzt werden soll.

Das derzeitige Vertragsmodell besitzt aus der externen Betrachtung einige Schwächen:

- Zwischen den Partnern der Vereinbarung bestehen keine Abstimmungs- oder Informationspflichten bei Änderung des bestehenden Verkehrsangebots.

- Es fehlen Regelungen zur Weiterentwicklung von Angebot und Qualität. Es existiert kein geregelter Verfahren, wie die Hanse- und Universitätsstadt Rostock aus ihrer Sicht wünschenswerte Änderungen des im Stadtgebiet verlaufenden Landkreisverkehrs initiieren und ggf. vergüten kann
- Zwischen Stadt- und Regionalverkehren bestehen im Stadtgebiet unterschiedliche Qualitätsanforderungen im Hinblick auf
 - Fahrzeugqualität
 - Fahrgastinformation an Haltestellen
 - Fahrplanangebot/ Stringenz der Vertaktung
 - Durchbindungen, umsteigefreie Verbindungen bzw. Verknüpfungen
- Im Status-Quo gibt es Abweichungen und Unschärfen hinsichtlich der definierten Qualitätsanforderungen, die zukünftig geregelt werden sollten. Als Beispiele seien genannt:
 - innerhalb der Anlage 5 der Vereinbarung sind Qualitätsanforderungen unscharf formuliert bzw. widersprüchlich (Verbindliche Anforderungen „Mehrzweckfläche für Kinderwagen/Rollstuhl“ und „Fahrradmitnahme sollte möglich sein“ versus „Die Beförderung von behinderten Personen sowie die Mitnahme von Kinderwagen muss mittelfristig in jedem Fall möglich sein“),
 - die Vorgaben Anlage 5 sind in den ÖDA nicht 1:1 umgesetzt (Bsp.: Festlegung des Höchstalters der Busse).
- Die Vereinbarung beschreibt lediglich den Status Quo als Basis für die Direktvergaben, die Weiterentwicklung und der Ausbau des Angebotes sind nicht geregelt.

7.2 Optionen zum derzeitigen Modell

Die Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern sieht mehrere Möglichkeiten zur kommunalen Zusammenarbeit vor. Nach deren § 149 können Gemeinden, Ämter und Landkreise – ungeachtet der Vorschriften über besondere Formen kommunaler Zusammenarbeit – zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben, die über einzelne kommunale Körperschaften hinauswirken oder die auf diese Weise besser oder wirtschaftlicher wahrgenommen werden können, in Form von Zweckverbänden, öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen, Verwaltungsgemeinschaften und gemeinsamen Kommunalunternehmen zusammenarbeiten.

Aus heutiger Sicht sind, ausgehend vom bisherigen Modell (Vereinbarung), die nachfolgend aufgeführten Modelle grundsätzlich denkbar.

Modell 1: Abschluss einer Kooperationsvereinbarung

Das „Modell 1“ entspricht weitgehend dem aktuell vorhandenen Modell, wobei weitere Inhalte Gegenstand der Vereinbarung Stadt/ Landkreis werden sollten, um zu einer vertieften und intensiver „gelebten“ Kooperation der beiden Aufgabenträger beizutragen.

Mögliche weitere Inhalte einer Kooperationsvereinbarung:

- Koordinierung des Verkehrsangebots (z. B. Beteiligungsrechte und -Pflichten des jeweils anderen Aufgabenträgers bei Angebotsänderungen (Zubestellungen, Um- und Abbestellungen)),
- Schaffung verbindlicher Fahrzeugmindeststandards,
- Berichts- und Informationspflichten,
- Institutionalisierung eines gemeinsamen Gremiums („Beirat“, „Ausschuss“) für Planungs- und Besprechungsroutinen,
- einheitliches Qualitätsmanagementsystem für Stadt-Umland-Verkehre im Stadtgebiet,
- Umgang mit Beschwerden.

Seite | 369

Die rechtlichen Anforderungen an eine derartige Vereinbarung sind gering. Soweit in einer derartigen Vereinbarung einzelne Aufgaben auf den jeweiligen anderen Aufgabenträger übertragen werden, wären die Vorgaben des § 165 Kommunalverfassung (KV) einzuhalten und hiernach u. a. die Genehmigung der Rechtsaufsichtsbehörde einzuholen.

Als wichtiger Gesichtspunkt bei der Frage, ob und inwieweit sich die Aufgabenträgerzusammenarbeit durch eine erweiterte Kooperationsvereinbarung intensivieren lässt, ist die Ressourcenausstattung anzusehen. Soweit in einer Kooperationsvereinbarung gemeinsame Gremien geschaffen werden, um beispielsweise Fahrplanangebot und Qualitätsanforderungen abzustimmen und zu koordinieren, müssen diese durch eine entsprechend personelle Ausstattung in die Lage versetzt werden, den ihr zugewiesenen Aufgaben nachkommen zu können.

Andernfalls besteht die Gefahr, dass Abstimmungsziele zwar definiert, aber als „on top“-Aufgaben nur kaum mit den vorhandenen Ressourcen bewältigbar sind.

Modell 2: Bildung einer Gruppe von Behörden

Die Bildung einer so genannten „Gruppe von Behörden“ ist besonders dann von Interesse, wenn ein Verkehrsunternehmen, das von einem Aufgabenträger kontrolliert wird, direkt beauftragt werden soll, auch im Zuständigkeitsgebiet eines anderen Aufgabenträgers Verkehrsleistungen zu erbringen.

Nach dem Territorialitätsprinzip von Art. 5 Abs. 2 Abs. 2 b) ist das – mit Ausnahme aus- oder einbrechender Linien – direktvergabeschädlich. Anders kann es sein, wenn die beiden Aufgabenträger eine Gruppe von Behörden bilden.

Die für den ÖPNV in der EU maßgebliche Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) erlaubt unter bestimmten Voraussetzungen die wettbewerbsfreie Vergabe von Aufträgen über Personenverkehrsdienste an kommunale Unternehmen. Insbesondere muss hierfür die zuständige Behörde die Kontrolle über das betraute Unternehmen ausüben. Eine solche Direktvergabe kann auf der Grundlage einer speziellen Regelung der VO 1370 auch durch eine „Gruppe von Behörden“ erfolgen, wobei es dann ausreicht, wenn ein Gruppenmitglied die nötige Kontrolle über das kommunale Unternehmen ausübt.

Das Modell „Gruppe von Behörden“ bedarf hinsichtlich der Anwendbarkeit einer vertiefenden juristischen Betrachtung.

Modell 3: Übertragung von Aufgaben auf den Verkehrsverbund unter Umgestaltung des Verkehrsverbundes zu einem Mischverbund

Eine andere Möglichkeit der intensiveren Zusammenarbeit könnte darin bestehen, einerseits – soweit erforderlich – das Aufgabenspektrum des bestehenden Verkehrsverbundes Warnow GmbH (VWV) zu erweitern und andererseits diesen von einem reinen Unternehmensverbund zu einem Mischverbund (= unter Beteiligung der Aufgabenträger Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock) umzugestalten.

Das Modell kann ggf. zu unterschiedlichen Interessenlagen im Mischverbund führen. Es ist deshalb potenziell mit einem erhöhten Diskussions- und Abstimmungsaufwand im Verbund verbunden.

Modell 4: Gründung eines Aufgabenträgerverbundes

Als andere Möglichkeit der verstärkten Aufgabenträgerzusammenarbeit kommt die Gründung eines nur aus Aufgabenträgern bestehenden Verkehrsverbundes in Betracht. Dieser würde als „Gruppe von Behörden“ gelten, wenn er „integrierte Personenverkehrsdienste“ anbietet. Dies könnte wiederum die (Direkt)Vergabe ein- und ausbrechender Verkehre an das jeweilige kommunale Unternehmen erleichtern.

Die Gründung eines Aufgabenträger-Verkehrsverbundes kann grundsätzlich auf unterschiedlichen Wegen erfolgen.

7.3 Weiteres Vorgehen

Die Frage, welche Organisationsform für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und für den Landkreis Rostock die „Beste“ ist, kann nur in Abhängigkeit von den gemeinsamen Zielen der beiden Aufgabenträger und dem gewünschten Maß der Zusammenarbeit – und spiegelbildlich der Bereitschaft zur Aufgabe bisheriger alleiniger Entscheidungsbefugnis – beantwortet werden. Erster Schritt muss daher die gemeinsame Klärung sein, ob, und wenn ja in welchen Bereichen und in welchem Umfang eine vertiefere Zusammenarbeit gewünscht ist.

8 Umsetzung des Nahverkehrsplans und Finanzierung

8.1 Ausgangssituation

Bis Ende der 2010er Jahre lag der Ausgleichsbedarf der RSAG jährlich bei rund 10 Mio. Euro. In den nächsten Jahren wird der Ausgleichsbedarf – bedingt durch Aufwandserhöhungen in Folge von Preissteigerungen, den bereits vor dem NVP geplanten Angebotsausweitungen und steigenden Kapitalkosten – auf 30 Mio. Euro p.a. anwachsen.¹⁴²

Seite | 371

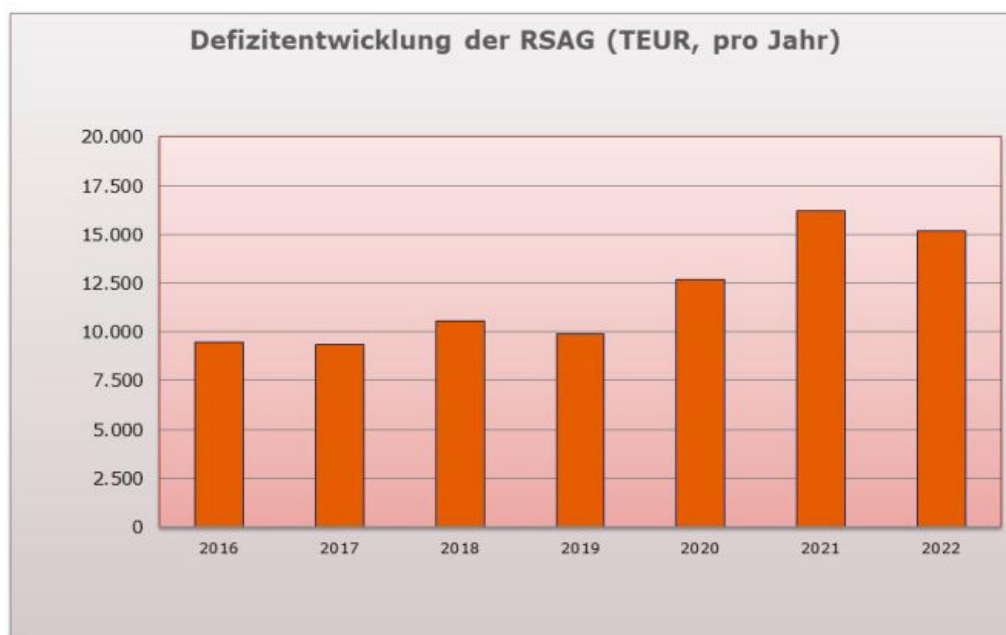


Abbildung 97: Defizitentwicklung der RSAG

Nach Einschätzung der RSAG sind nach einem in den vergangenen Jahren vollzogenem Optimierungsprogramm im Unternehmen keine wesentlichen Einsparungen im Aufwandsbereich mehr möglich. Die Schere zwischen Personalkosten und Beförderungserlösen geht weiter auseinander und der Investitionsbedarf allein für den Erhalt des Status Quo steigt. Hinzu kommen eine steigende Inflation, v. a. im Energiesektor, und die stärkeren Tarifanpassungen im Personalbereich.

Auch andernorts zeigt sich, dass mehrere Kostentreiber die Situation prägen und zu Unsicherheiten in der deutschen ÖPNV-Landschaft führen. Dies betrifft insbesondere die Zusatzkosten bei der Umstellung der Busflotten auf E-Mobilität sowie die signifikante Zunahme der Fahrerkosten in Folge des Fahrpersonalmangels und der absehbaren Tarifabschlüsse. Die Dynamisierung der Kostenentwicklung ist kaum einschätzbar.

¹⁴² Wirtschaftsausschuss des Aufsichtsrates der RSAG 10.08.2022 (Foliensatz)

Die RSAG ist Partner in der Rostocker Versorgungs- und Verkehrs-Holding GmbH (RVV). Im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge stehen alle beteiligten Unternehmen vor wesentlichen Herausforderungen hinsichtlich der Sicherstellung der zukünftig erforderlichen Investitionen, weshalb der Verlustausgleich in der Holding zugunsten der RSAG nicht mehr vollumfänglich möglich sein wird.

Eine Abschätzung der zukünftigen Erlösentwicklung ist aktuell ebenfalls nicht belastbar möglich, da in 2023 mit dem „Deutschlandticket“ ein Paradigmenwechsel vom nutzerfinanzierten zum steuerfinanzierten ÖPNV erfolgt. Hier bleibt abzuwarten, in welcher Größenordnung mit dem Deutschlandticket wirkliche Neukunden gewonnen werden können, und wie sich diese konkret in der Erlössituation der RSAG auswirken, oder ob Deutschlandticket-Käufer aus anderen Ticketsegmenten gewechselt sind.

8.2 Kosten der NVP-Maßnahmen

Für den Zeitraum bis Ende 2026 sind relativ genaue Kostenangaben möglich, da die hier im NVP kurzfristig vorgesehenen Maßnahmen zum Teil schon im Wirtschaftsplan der RSAG eingearbeitet sind. Eine Kostenschätzung der mittel- und langfristig angelegten NVP-Maßnahmen ist dagegen nur sehr grob möglich, da die geringe Planungsschärfe (Rahmenplan) keine detaillierte Kostenermittlung ermöglicht. Die Kosten wurden deshalb, wie im MOPZ, in den Maßnahmensteckbriefen in Kategorien angegeben. Eine detailliertere Darstellung wäre nicht zielführend, da Kosten und Erlöse absehbar sehr schnell dynamischen Änderungen unterworfen sind und nur eine Momentaufnahme wären.

Nachfolgend sind zusammenfassend aus allen Handlungsfeldern die Maßnahmen mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf mit ihrer Kostenschätzung dokumentiert.

Tabelle 41: Angebotsmaßnahmen mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf – Kostenschätzung

Maßnahme	Vorgesehene Umsetzung	Kosten p.a. (Schätzung)
Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot		
I-G.4 (Prüfauftrag): 20-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen (Anpassung an neuen S-Bahn-Takt ab 2024)	kurzfristig (Fahrplanwechsel 12/ 2024)	ca. 1 Mio. Euro p. a.
I-B.1: Einrichtung Premiumlinien (10-Minuten-Takt)	<ul style="list-style-type: none"> kurzfristig: Linie 20 kurz- bis mittelfristig: Linie 30 mittelfristig: Linie 40 	Linie 20: ca. 400.000 Euro p.a. Linien 30 und 40: ca. 3 Mio. Euro p.a.
I-B.2: Einrichtung Ortsverkehre (Ortsbus „Groß Klein/ Lütten Klein “ und Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“)	<ul style="list-style-type: none"> sofort: Ortsbus „Groß Klein/ Lütten Klein “ kurzfristig: Ortsbus „Warnemünde/ Diedrichshagen“ (1. Stufe bis Fertigstellung Mecklenburger Allee) 	ca. 1 Mio. Euro p. a.

Seite | 373

Tabelle 42: Infrastrukturmaßnahmen mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf – Kostenschätzung

Maßnahme	Vorgesehene Umsetzung	Investitionskosten (Schätzung)
Handlungsfeld I: Weiterentwicklung Liniennetz und Angebot		
I-S.1: Ausbau Straßenbahnnetz	<ul style="list-style-type: none"> Strecke 1. Priorität: mittelfristig (wenn alle Planungs- und Genehmigungsprozesse optimal laufen) Strecken 2. Priorität: langfristig 	in der Laufzeit des NVP absehbar nur Planungskosten Baukosten: ca. 55 Mio. Euro Gesamtkosten (mind. 75% GVFG-Förderung)
Handlungsfeld II: Modernisierung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur		
II-G.1: Ausbau einer CITY-HALTESTELLE im Stadtzentrum in Verbindung mit Errichtung Mobilitätsstation und RSAG-Kundenzentrum	mittelfristig (Mobilitätsstation und Kundenzentrum kurzfristig)	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro
II-F.1: Sukzessive Umstellung Busflotte auf saubere/ emissionsarme Antriebe	kurzfristig; sukzessiv (abhängig von Bewilligung und Bereitstellung von Fördermitteln nach SaubFahrzeugBeschG)	ca. 29 Mio. Euro im Zeitraum 2024 – 2030; davon ca. 19,9 Mio. Euro Fördermittel 2024 - 2030

Maßnahme	Vorgesehene Umsetzung	Investitionskosten (Schätzung)
II-F.2 (Prüfauftrag): Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Straßenbahnnetz	langfristig (Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sofort)	abhängig vom Fahrzeugkonzept und dem politisch festgelegten Modal-Split-Ziel
II-F.3 (Prüfauftrag): Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Busverkehr	mittelfristig (Durchführung der erforderlichen Untersuchungen sofort)	abhängig vom Fahrzeugkonzept und dem politisch festgelegten Modal-Split-Ziel
II-S.2 : Modernisierung und Ausbau von Straßenbahn-Haltestellen	mittelfristig	Kategorie 5: 1 bis 5 Mio. Euro
II-S.3 : Auflegen eines Programms „Austausch der Bodenindikatoren“	mittelfristig	75.000 Euro p.a.; GVFG-Förderung durch RSAG beantragt
II-B.1 : Ausbauprogramm „barrierefreie Bushaltestellen“ (kontinuierliche Umsetzung der Prioritätenliste)	Abhängig von Prioritätenliste	Daueraufgabe der Verwaltung, schrittweise Realisierung nach Prioritätenliste (ca. 500.000 bis 1 Mio. Euro p.a.); aktuell keine Fördertöpfe
II-B.3 : Erhöhung der Kapazität an der Bushaltestelle „Holbeinplatz“	kurzfristig (möglicher Konflikt, der zur Verzögerung der vollständigen Realisierung der „Campus-Linie“ führen kann)	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro
II-B.4 : Umbau sowie barrierefreie Gestaltung des Omnibusbahnhofs am Hauptbahnhof	sofort	fertiggestellt
Handlungsfeld III: ÖPNV-Beschleunigung		
III-1 : Überprüfung und Optimierung der Vorrangschaltungen an Ampelanlagen mit Priorisierung der Schaltabläufe zugunsten des ÖPNV	sofort, kurzfristig	ca. 6 Mio. Euro bis 2030 (für die Modernisierung der bestehenden LSA und notwendige Umrüstung auf digitale Funktechnik um Bevorrechtigung weiterhin aufrecht erhalten zu können)
III-2 : Erarbeitung und Umsetzung von strecken- und linienbezogenen Beschleunigungsprogrammen	mittelfristig (Erstellung Konzepte sofort)	teilweise in Maßnahme III-1 enthalten, keine genaue Summe bezifferbar

Maßnahme	Vorgesehene Umsetzung	Investitionskosten (Schätzung)
III-3: Implementierung eines Qualitätssicherungssystems „ÖPNV-Beschleunigung“	kurzfristig	ca. 50.000 Euro
Handlungsfeld IV: Fahrgastinformation		
IV-2: Programm „Flächenwirksame Erweiterung der Ausstattung von Haltestellen mit Dynamischer Fahrgastinformation (DFI)“	kurzfristig; weitere Ausbaustufen mittelfristig	teilweise schon (auch im Rahmen von MIRROR) umgesetzt
IV-4: Entwicklung einer barrierefreien Webseite (RSAG)	kurzfristig (Durchführung des erforderlichen Projektes sofort)	200.000 Euro
Handlungsfeld V: Sicherheit und Service		
V-2b: (Prüfauftrag): Entwicklung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes zur barrierefreien Auffindbarkeit, Erreichbarkeit und Nutzbarkeit der Kundencenter	mittelfristig (Kundencenter, die absehbar am Standort verbleiben, sind kurzfristig barrierefrei zu gestalten)	siehe V-2a
V-3: Umgestaltung der Tunnel bzw. Brücken an den S-Bahn-Haltestellen, insbesondere „Lütten Klein“	mittelfristig (kurzfristig Interimsmaßnahmen Lütten Klein)	Kategorie 3: 100.000 bis 500.000 Euro

8.3 Umsetzungssteuerung

Der NVP beinhaltet ein aufeinander abgestimmtes Gesamtkonzept, welches auf das Erreichen eines Modal-Split-Anteils von 20 % ausgerichtet ist (siehe Verkehrspolitische Zielsetzung; Teil A). Die Zielerreichung bedarf einer stringenten Umsetzung, die aber auch eine ausreichende Flexibilität bei sich ändernden Rahmenbedingungen aufweisen muss. Neben aus heutiger Sicht ggf. noch nicht absehbaren Stadtentwicklungsprojekten müssen auch unerwartete Entwicklungen (wie die Nichtrealisierungsfähigkeit von erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen) im Umsetzungsprozess mit einer Konzeptanpassung „einplanbar“ sein.

Eine besonders große Bedeutung kommt der Sicherstellung der Finanzierung zu, da diese für die Gesamtheit der Maßnahmen aus heutiger Sicht noch nicht gesichert ist. Die Einzelmaßnahmen (siehe Kapitel 5.4 des NVP, Teil B) unterliegen deshalb einem **Finanzierungsvorbehalt**. Dieser Finanzierungsvorbehalt gilt nicht für Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen zwingend umgesetzt werden müssen (z. B. barrierefreier Ausbau Haltestellen).

Seite | 376

Die Realisierung der NVP-Maßnahmen erfolgt jeweils nach entsprechendem Beschluss der Bürgerschaft. Dadurch ist eine gesteuerte, schrittweise Umsetzung in **Maßnahmenpaketen** (siehe Abbildung 98) möglich.



Abbildung 98: NVP-Umsetzung in Maßnahmenpaketen

Die konkrete Gestaltung des Umsetzungsprozesses ist von sehr hoher Bedeutung. Dazu sind in der Verwaltung und bei der RSAG entsprechende Strukturen und Ressourcen zu schaffen. Die Erfüllung der politisch postulierten Zielvorgabe (20% Modal-Split-Anteil) erfordert einen wirksamen Ausbau der Personalressourcen für Planung und Steuerung des städtischen Nahverkehrs. Im Vergleich zu ähnlich großen Städten ist von mindestens drei Personalvollstellen in beiden Strukturen auszugehen. In der Planung der Umsetzungsprozesse sind weiterhin die zeitlichen Vorläufe für die Fahrzeugbeschaffung und die Personalakquise zu berücksichtigen.

Zur Steuerung der Umsetzung wird die Implementierung eines **Controlling-Systems** vorgesehen, welches den „Spagat“ zwischen dem Handlungsdruck auf der einen Seite und den absehbar begrenzten Ressourcen auf der anderen Seite steuern und ausbalancieren soll.

Dieses Controlling-System sollte

- eine zweijährliche Evaluierung der Umsetzung (siehe Abbildung 99),
- die ggf. erforderliche Beschleunigung von Prozessen (z. B. durch Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen),
- bei Veränderung von Randbedingungen eine Anpassung des Maßnahmenkonzeptes,
- sowie die Platzierung von Zwischenschritten in der Maßnahmenumsetzung beinhalten.

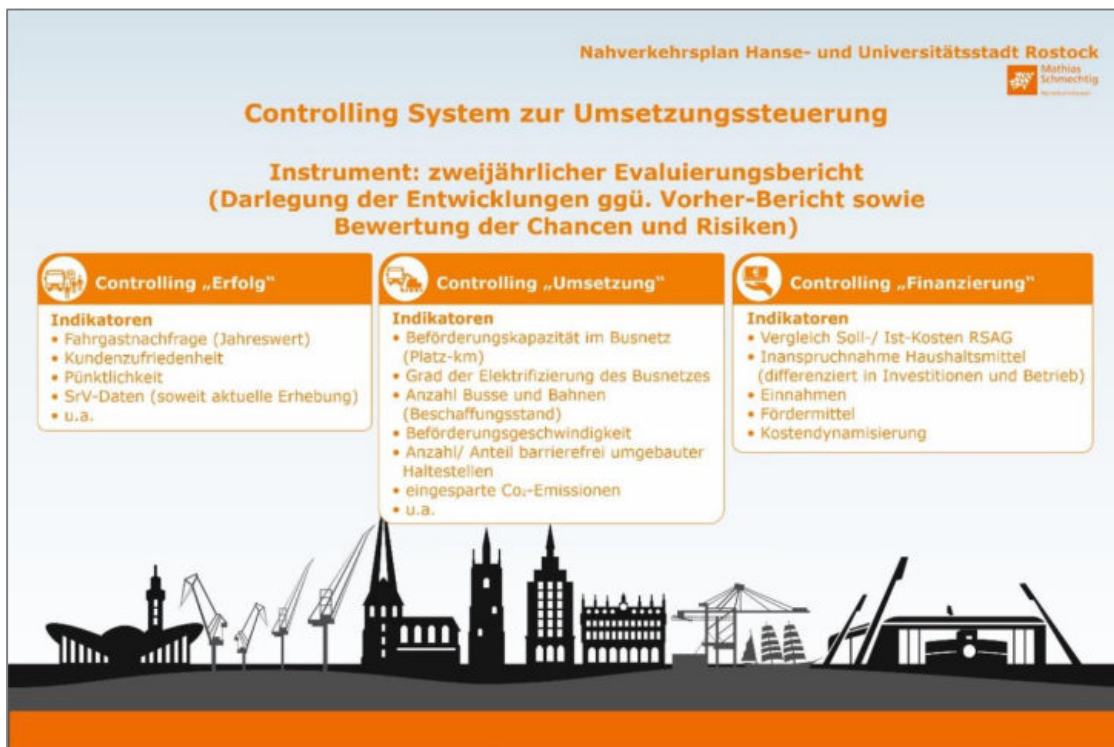


Abbildung 99: Controlling-System zur Umsetzungssteuerung

8.4 Neue Finanzierungsmodelle – Ansätze der Nutznießerfinanzierung

Die Finanzierung des ÖPNV basierte bisher im Wesentlichen auf den zwei Säulen

- Fahrgeldeinnahmen (Nutzerfinanzierung)
- und Finanzierung durch öffentliche Hand (Steuerfinanzierung)

Mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ im Mai 2023 wird eine noch stärkere Hinwendung zur Haushaltsfinanzierung erfolgen.

In der aktuellen Diskussion des erforderlichen Angebotsaufwuchses zur Erfüllung der Klimaschutzziele gerät eine mögliche dritte Säule, die sog. „Nutznießerfinanzierung“, stärker in den Fokus¹⁴³. Diese beinhaltet als ergänzendes Finanzierungsinstrument eine Einbeziehung derjenigen, die überproportional Nutznießer eines verbesserten ÖPNV mit einem Finanzierungsbeitrag (z. B. Arbeitgeber, Bürger, Gewerbe) sind.

In Baden-Württemberg wird vor diesem Hintergrund das Modell „Mobilitätspass“ als ein Instrument der Nutznießerfinanzierung von Seiten des Landes in ausgewählten Pilotkommunen untersucht und entwickelt¹⁴⁴. Dieses Modell sieht eine Verpflichtung zur Abgabe einer Gebühr bzw. eines Beitrags vor und im Gegenzug berechtigt es zu einer vergünstigten oder kostenfreien Nutzung des ÖPNV (Varianten: Bürgerticket für alle Einwohner, Nahverkehrsabgabe für alle Kfz-Halter, Straßennutzungsgebühr für alle Kfz-Nutzer von klar definierten Straßen)¹⁴⁵. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingeschätzt werden, wann und wie diese Überlegungen praxisreif werden können und ggf. auch in anderen Bundesländern Anwendung finden werden.

Im internationalen Vergleich zeigt sich, dass die Nutznießerfinanzierung schon länger Standard ist. Dabei handelt es sich um Beispiele, die interessanterweise auch durch eine überdurchschnittlich hohe Nutzung des ÖPNV geprägt sind (z. B. Frankreich)¹⁴⁶.

Weitere in der Literatur andiskutierte Ansätze einer Nutznießerfinanzierung sind u. a.

- die räumliche und zeitliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (in Verbindung mit einer ÖPNV-Zweckbindung),
- die Erhöhung Anwohnerparkgebühren,
- die Einführung/ Erhöhung von Tourismusabgaben,
- die Einführung eines Arbeitgeberbeitrages/ einer Nahverkehrsabgabe,
- die Verpflichtung von Veranstaltern zu Kombitickets.

Für die Einführung eines Arbeitgeberbeitrages/ einer Nahverkehrsabgabe bedarf es jedoch der Anpassung des übergeordneten Rechtsrahmens.

¹⁴³ siehe auch: <https://civity.de/de/matters/neue-einnahmen-braucht-der-opnv/>

¹⁴⁴ <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/modellberechnungen-zum-mobilitaetspass-liegen-vor>

¹⁴⁵ civity Management Consultants GmbH & Co. KG und BBG und Partner Partnerschaftsgesellschaft mbB: Neue Einnahmequellen braucht der ÖPNV – Plädoyer für eine dritte Säule zur Finanzierung der Verkehrswende; Hamburg 2021

¹⁴⁶ ebenda

9 Ausblick

Der Nahverkehrsplan zeigt die wesentlichen Handlungsprioritäten in Form von „Leuchtturmprojekten“ auf, welche für die Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV in Rostock von herausragender Bedeutung sind (siehe Abbildung 100). Diese Projekte werden mit ihren Wirkungen das Erreichen der vier Visionen

- Mobilitätswende
- Barrierefreiheit-Wende
- Antriebswende
- Digitalisierungswende

wesentlich unterstützen.

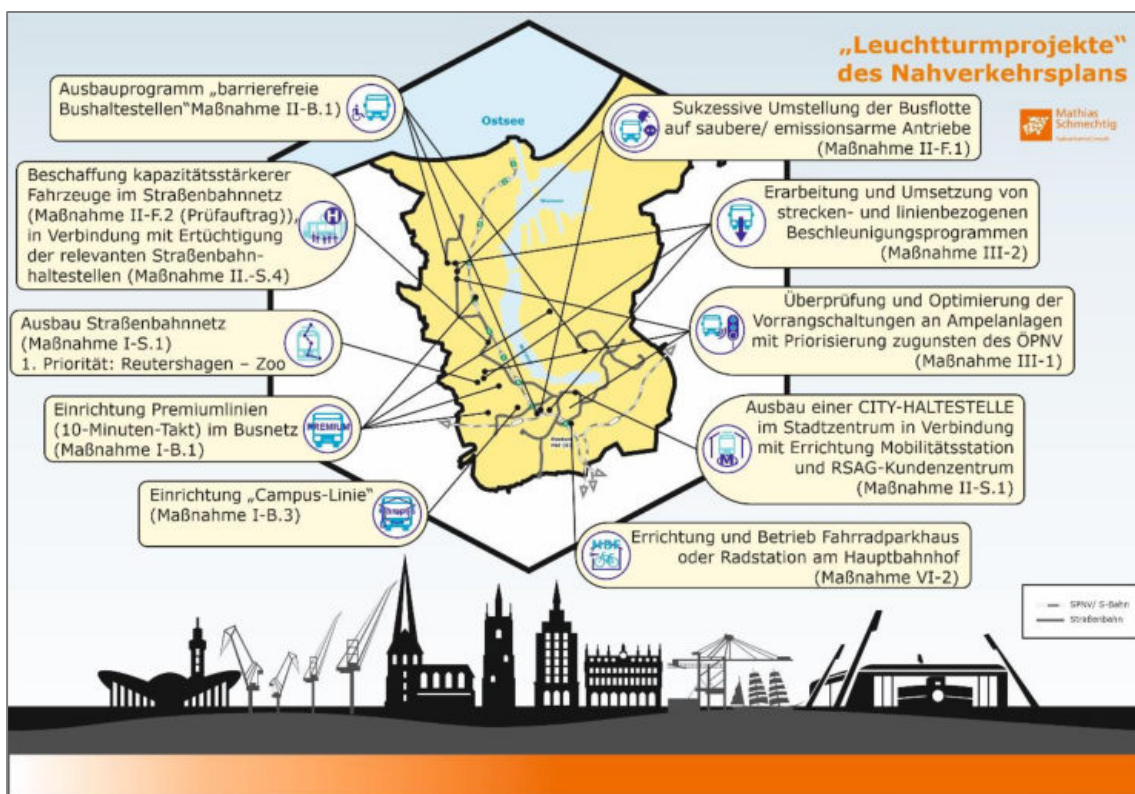


Abbildung 100: „Leuchtturmprojekte“ des Nahverkehrsplans

Diese „Leuchtturmprojekte“ sind mit Priorität zu planen und umzusetzen. Da Veränderungen im Mobilitätsverhalten viele Jahre benötigen, erfordert die politisch gewollte Erhöhung des Modal-Split-Anteils bis 2030 unmittelbar eine schnellstmögliche Umsetzung. Dies betrifft insbesondere die kurz- und mittelfristig realisierungsfähige Einrichtung von Premiumbus-Linien. Insbesondere tangenziale Buslinien könnten neben der Gewinnung von neuen Fahrgästen auch einen wirksamen Beitrag zur Entlastung des bereits heute hochausgelasteten Straßenbahnnetzes erbringen.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet nicht ausschließlich Maßnahmen für die kurzfristige Umsetzung, sondern denkt bereits Maßnahmen für den Zeitraum ab 2030 an. Diese, meist mit längeren Planungs- und Prozessvorlauf verbundenen Projekte, sind bereits zeitnah anzugehen. Die Schaffung von ausreichenden Planungs- und Realisierungsressourcen gewinnt somit zunehmend an Bedeutung.

Als die „Schlüsselstelle“ im Hinblick auf die Zielerreichung wird spätestens in den 2030er Jahren die signifikante Erhöhung der Fahrgastkapazitäten im Rostocker ÖPNV-System bewertet. Der Beschaffung kapazitätsstärkerer Fahrzeuge im Straßenbahnnetz kommt in diesem Kontext, neben der Verdichtung der Takte, eine immense Bedeutung zu. Die nächste Beschaffung im Straßenbahnbereich steht Mitte der 2030er-Jahre an. Eine Vergrößerung der Straßenbahn-Flotte bzw. die Anschaffung längerer Fahrzeuge wird absehbar die Erweiterung des bestehenden bzw. die Errichtung eines neuen Betriebshofes erforderlich machen, da die Kapazität des bestehenden Betriebshofes merklich limitiert ist.

Die Umsetzung des Nahverkehrsplans ist dauerhaft mit Marketingmaßnahmen und Instrumenten des Mobilitätsmanagements zu flankieren. Und abschließend ist noch ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass der Grad und die zeitliche Perspektive der Zielerfüllung entscheidend von der Intensität der steuernden und restriktiven Maßnahmen im MIV abhängig ist. Mehrere Beispiele, insbesondere aus der Schweiz¹⁴⁷ und aus Österreich, zeigen, dass MIV-Restriktionen die Wirkung von Angebotsverbesserungen im ÖPNV signifikant verbessern können.

¹⁴⁷ siehe:

Stadt Zürich: Stadtverkehr 2025 – Bericht 2021 (https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/stadtverkehr_2025_bericht_2021.html)

Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich (Herausgeber): Städtevergleich Mobilität - Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015; Oktober 2017 (https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/staedtevergleich_mobilitaet_2015.html)