



Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock

Teilkonzept 3

Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock



Signon Deutschland G mbH

Spohrstraße 6, 22083 Hamburg

Tel.: (040) 27 166 500 - Fax: (040) 27 166 410



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

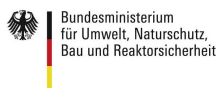
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden

Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Impressum

Titel: Kommunales Mobilitätsmanagement für die Region Rostock
Bericht TK 3

Auftraggeber: Stadtverwaltung Rostock
Senator für Bau und Umwelt, Mobilitätskoordinator
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

Auftragnehmer: Signon Deutschland GmbH
Spohrstraße 6, 22083 Hamburg
Tel.: (040) 27 166 500, E-Mail: Ingrid.Fuchs@signon-group.com

in Zusammenarbeit mit

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Final

Datum: 20.06.2016

Signon Deutschland GmbH

Ulrich Thomas

Dipl.- Wi. Ing. Ulrich Thomas

Projektbearbeiter

im Auftrag der:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Inhaltsverzeichnis

TK 3 - Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock	3
1. Grundlagen	3
1.1 Datengrundlage	3
1.2 Untersuchungsgebiet	4
1.3 Zielsetzung	5
2. Analyse	8
2.1 Stadt- und regionalstrukturelle Aspekte	8
2.2 Verkehrsplanerische und -technische Aspekte	15
2.3 Organisatorische Aspekte	23
3. Bestehende Projekte und Maßnahmen	27
3.1 Umgesetzt	27
3.2 In Planung	28
4. Potenziale für eine multimodale Mobilität im Landkreis Rostock	29
5. Maßnahmen	35
5.1 Maßnahmenentwicklung	35
5.1.1 Empfehlungen zur Potentialabschätzung	35
5.1.2 Handlungsfelder	36
5.1.3 Maßnahmengruppen	37
5.1.4 Maßnahmengruppe Infrastruktur	37
5.2 Umsetzungskonzept	53
5.3 Korridorempfehlungen	56

6.	Anhang.....	59
-----------	--------------------	-----------

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispielkorridore	5
Abbildung 2: Zielsetzung	5
Abbildung 3: Bereiche Mobilitätsmanagement	7
Abbildung 4: Siedlungsstruktur	9
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung in den Achsengemeinden 2001 bis 2012 in Prozent	10
Abbildung 6: Beschäftigte am Arbeitsort je 1.000 Einwohner zwischen 15 und 65 Jahre	11
Abbildung 7: Tourismusschwerpunkträume	11
Abbildung 8: Ein- und Auspendler in den Achsengemeinden	13
Abbildung 9: Räumliche Verteilung der Einpendler nach Rostock (1 Punkt = 10; schraffiert = keine Daten)	13
Abbildung 10: Zweck des Pendelns in die Hansestadt Rostock nach Städten/Gemeinden	14
Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel der Pendelnden in den Sommer- und Wintermonaten	14
Abbildung 12: Verkehrliche Erschließung IV	16
Abbildung 13: Verkehrliche Erschließung ÖV Schiene	17
Abbildung 14: Erschließung Benitz	18
Abbildung 15: Fernbahnhof Bützow	18
Abbildung 16: Verkehrliche Erschließung Bus Korridor 2	19
Abbildung 17: Haltestelle Satow (rebus Linien 102, 106, 207, 135)	19
Abbildung 18: ÖPNV Haltestellen (grüne Punkte) und Hauptverkehrsnetz im LK Rostock	20
Abbildung 19: Radwegenetz im Untersuchungsgebiet (Karten: OpenCycleMap)	21
Abbildung 20: Haltestellen im Untersuchungsgebiet	22
Abbildung 21: ALF als Ferienverkehr in Tessin (Linie 115)	22
Abbildung 22: Bedienungsgebiet des VVW	24
Abbildung 23: Tarifzonen Region	24
Abbildung 24: Websites der Verkehrsunternehmen	26
Abbildung 25: Flyer und Fahrplanauskünfte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes im Vergleich	26
Abbildung 26: Neuer Umsteigepunkt in Schwaan	27
Abbildung 26: Pendlerbefragung Wimes, 01/2016	35

Abbildung 27: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements	36
Abbildung 28: Maßnahmengruppen	37
Abbildung 29: neue Umsteigeanlage Schwaan	38
Abbildung 30: Haltestellenlagen in Satow	39
Abbildung 31: P&R Anlage Bützow	39
Abbildung 32: Fahrradabstellmöglichkeit dörfliche Bushaltestelle	40
Abbildung 33: Fahrradbox an Hamburger Hochbahnstation	41
Abbildung 34: Kombinierte Abstell- und Servicestation Lüneburg	41
Abbildung 35: Beispiel optimale Haltestellenzuwegung	41
Abbildung 36: Alternative direkte Radwegeverbindung Bützow Innenstadt - Bahnhof	42
Abbildung 37: mögliche Radverkehrstrasse Kritzmow - HRO	43
Abbildung 38: Beispieldarstellung Busspur	43
Abbildung 39: Beispieldarstellung Buskap	43
Abbildung 40: Beispiel eines hochwertigen Direktbusangebotes	44
Abbildung 41: Beispiel Mitfahrbank	46
Abbildung 42: Bürgerbus	46
Abbildung 43: Online Plattform einer CarSharing Vermittlung	47
Abbildung 44: Beispiel Auslieferungsfahrt einer Einzelhandelskette	47
Abbildung 45: Marketing für Neubürger des GVH	49
Abbildung 46: Beispiel einer Online Mitfahrbörse	49
Abbildung 47: Mögliche Mitfahrtreffpunkte an Autobahn- /Bundesstraße	50
Abbildung 48: Aufgabenfelder eines Mobilitätsbeauftragten	51
Abbildung 49: Beispiel Jobticket des VRS	52
Abbildung 50: Beispieldarstellung Regelung zur Fahrradmitnahme aus dem GVH	53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erwartungen an die Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre	6
Tabelle 2: Einwohnerzahlen Korridor-Gemeinden	9
Tabelle 3: Pendlerzahlen in den Achsengemeinden	12
Tabelle 4: Auspendler ÖPNV-Anteil	15
Tabelle 5: Haltestellendichte	20
Tabelle 6: Reisezeitvergleich Achsengemeinden - HRO	23
Tabelle 7: Kostenvergleich Pendeln nach HRO mit ÖPNV und eigenem Pkw	25
Tabelle 8: Verkehrsmittelwahlverhalten der Einwohner in den Korridor-Gemeinden (LRO)	31
Tabelle 9: Spezifisches Verkehrsverhalten in den Korridor-Gemeinden (LRO) nach Verkehrsmittelkombinationen	31
Tabelle 10: Multimodales Verhaltenspotenzial bei der Modalgruppe MIV mono	32
Tabelle 11: Multimodales Verhaltenspotenzial differenziert nach Modalgruppen	33
Tabelle 12: mV bei guter Zielerreichung	33
Tabelle 13: mV bei guter Zielerreichung	34
Tabelle 7: Prioritätensetzung Infrastruktur	53
Tabelle 15: Prioritätensetzung Angebot	54
Tabelle 16: Prioritätensetzung Kommunikation	54
Tabelle 17: Prioritätensetzung Tarif	55

TK 3 - Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock

Im Teilkonzept 3 „Optimierung der Pendlerverkehre aus und nach Rostock“ liegt der Fokus auf den Pendlerbeziehungen zwischen der Hansestadt Rostock und ihrem Umlandraum. Ziel des Teilkonzeptes ist es, die derzeitigen Verkehrsangebote und Bedarfe zu verstehen und exemplarische Maßnahmen zu entwickeln, über die mehr Pendler zum Umsteigen vom eigenen Pkw zum ÖPNV bewegt werden können. Dies geschieht anhand zwei ausgewählter Beispielkorridore.

In einem ersten Schritt werden dafür die Pendlerkorridore einer umfassenden Analyse unterzogen und in Hinblick auf strukturelle, organisatorische, planerische und kommunikative Aspekte unter die Lupe genommen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf etwaige Systembrüche gelegt, die es zu optimieren gilt. Außerdem werden bereits bestehende Maßnahmen und Projekte zusammengetragen, um Dopplungen zu vermeiden. In einer Potenzialanalyse wird daraufhin anhand bundesweiter Kennzahlen berechnet, wie viele Menschen durch ein verbessertes Angebot und/oder eine verbesserte Ansprache potenziell erreicht werden und ihre Verkehrsmittelwahl hin zum ÖPNV verändern würden. Auf dieser Grundlage werden im letzten Schritt Maßnahmen zur Optimierung der Pendlerverkehre entwickelt und in einem exemplarischen Umsetzungskonzept zusammengefasst.

Nicht Teil der Aufgabenstellung sind Themen außerhalb des Kommunalen Mobilitätsmanagements, wie etwa Kommunalentwicklung, Liniennetzüberplanung und betriebliche Optimierung.

1. Grundlagen

1.1 Datengrundlage

Die Analyse erfolgte auf Basis umfangreicher Datengrundlagen. Folgende Studien, Daten und Informationsquellen wurden für die Bearbeitung des TK 3 berücksichtigt:

- Daten der Kommunalen Statistikstelle Hansestadt Rostock
 - Stadtbereichskatalog
 - Kommunale Bürgerinnen- und Bürgerumfrage 2013
 - Gewerbeflächenkataster
 - Befragung zum Mobilitätsverhalten in der Hansestadt Rostock und im Umland mit dem Schwerpunkt fahrradaffine Pendler 2012
 - Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock 2011
 - System repräsentativer Haushaltsbefragungen Mobilität in Städten (SrV 2013)
 - Pendlerbefragung Stadt-Umland-Verkehr der Hansestadt Rostock (2016)
- Daten der Verkehrsunternehmen (DB, RSAG)
 - Angebots- und Nachfragedaten

- Daten des Landkreises Rostock
 - Strukturanalyse und Prognose für Ämter und Gemeinden im LK Rostock 2014
- Daten des Amtes für Raumordnung und Landesplanung
 - Auszüge aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP MM/R) vom August 2011
 - Darstellungen zu den Siedlungsachsen in der Region Rostock
- Darstellungen zur Raumstruktur für die ausgewählten Achsen Rostock – Schwaan – Bützow und Rostock – Kritzmow
- Informationen aus den Arbeitsgruppentreffen am 10.03.2015, 24.4.2015 und 21.4.2016 in Rostock
- Informationen aus Interviews vor Ort am 14./15.12.2015 mit den folgenden Personen
 - Stadt HRO: Hr. Nozon (Mobilitätskoordinator)
 - Schwaan: Hr. Schauer (Bürgermeister), Fr. Präfke
 - Bützow: Hr. Grüschow (Bürgermeister)
 - rebus: Hr. Thiele (rebus), Hr. Pastow (LK ROS), Hr. Hägele (Pferdemarkt Quartier e.V.)

1.2 Untersuchungsgebiet

Gegenstand der Betrachtung sind die Pendlerverkehre von und nach Rostock aus dem Umlandraum. Umlandraum wird in diesem Projekt weiter gefasst als beim Planungsverband, jedoch nicht über den Landkreis Rostock hinausgehend. Die Untersuchung findet exemplarisch anhand von zwei Beispielkorridoren statt. Hierfür wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf dem ersten AG-Treffen am 10.3.2015 in Rostock die folgenden Verbindungsachsen ausgewählt:

Korridor 1: Hansestadt Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow

Korridor 2: Hansestadt Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow

Der erste Korridor, die Relation Rostock - Bützow, verfügt über eine attraktive Bahnverbindung und keine konkurrenzfähige Busanbindung. Die Bürgermeister der Gemeinden Schwaan und Bützow haben sich an einer Mitwirkung im Projekt und den Ergebnissen interessiert gezeigt. Dies erhöht die Chancen auf eine Umsetzung der vorzuschlagenden Maßnahmen.

Der zweite Korridor, die Relation Rostock - Satow, wurde ausgewählt, da hier im Gegensatz zum ersten Korridor die regionale Schiene keine wesentliche Rolle spielt. Der öffentliche Verkehr wird hier maßgeblich über den Bus (Linie 102) abgedeckt. So können die Ergebnisse später auf verschiedene andere Stadt-Umland-Beziehungen übertragen werden.

Umlandverkehre werden generell nur betrachtet, sofern sie direkten Bezug zur Hansestadt Rostock haben (Stadt-Umland-Beziehung). Die Verbindungen der Gemeinden untereinander sowie die Erschließung von Gemeinden (bzw. Ortslagen) in Korridorzwischenräumen werden

nur dann näher betrachtet, sofern diese mit den Verkehren aus und nach Rostock in direktem Zusammenhang stehen.

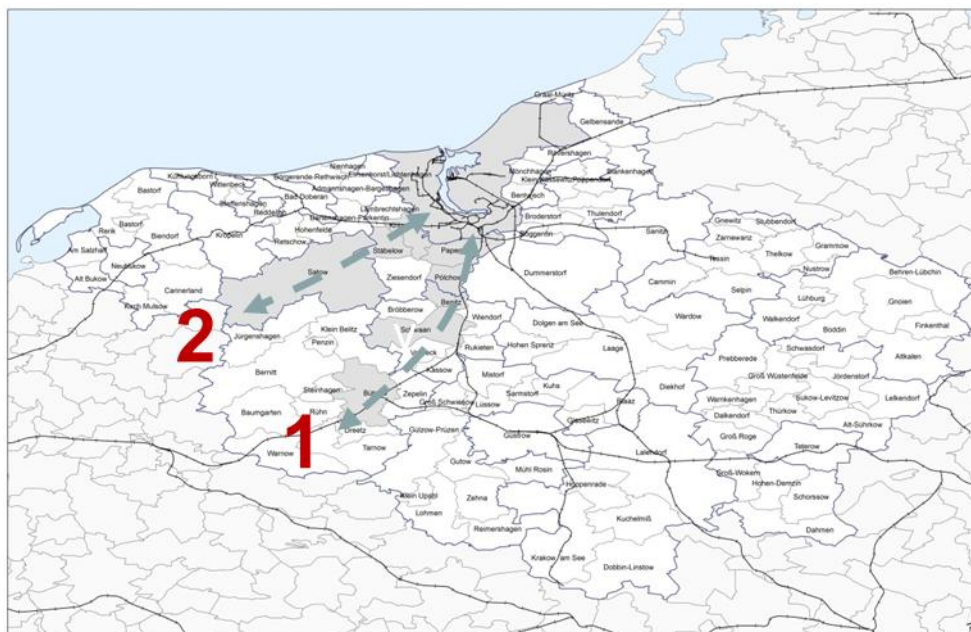


Abbildung 1: Beispielkorridore

1.3 Zielsetzung

Ziel des Projektes ist es, die Pendlerverkehre aus und nach Rostock in Hinblick auf Angebots- und Umweltqualität zu optimieren. Dieses generelle Ziel kann auf drei konkrete Unterziele heruntergebrochen werden:

1. Mobilität sichern: Mobilitätsgarantie für alle Bürger
2. Verkehr reduzieren: Verkehrsbelastung senken, auch durch Bündelung
3. Verkehr verlagern: Pendler zum Umsteigen auf umweltgerechtere Alternativen (ÖV) bewegen

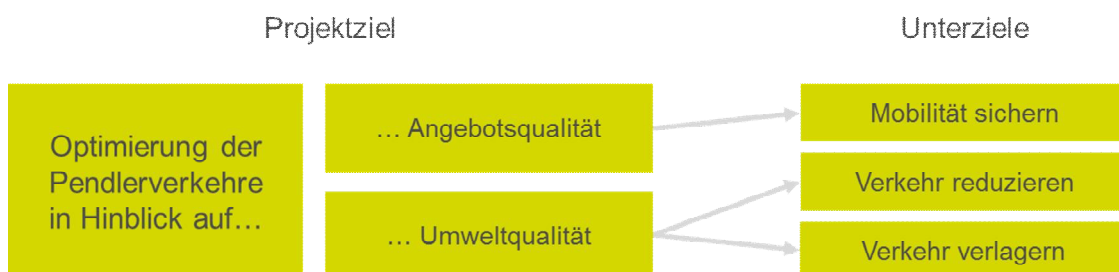


Abbildung 2: Zielsetzung

Diese Ziele werden unter anderem gestützt von der verkehrspolitischen Zielsetzung im Regionalen Nahverkehrsplan von 2005. Darin heißt es:

1. Dem Fahrgast ist ein attraktiv verknüpfter ÖPNV anzubieten. Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs.
2. Die Finanzierung des ÖPNV ist zu sichern.
3. Der Bevölkerung ist eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten.
4. Regionaler ÖPNV / SPNV und städtischer ÖPNV sind zu einem integrierten Nahverkehrsangebot zu entwickeln.
5. Die vom Verkehr ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen sind zu minimieren.

Insbesondere zu den letzten drei Zielen kann und sollte eine Optimierung der Pendlerverkehre einen Beitrag leisten.

Die folgende Tabelle zeigt die zu Beginn im Arbeitskreis gesammelten Wünsche, eingeordnet und kategorisiert nach Unterzielen.

Tabelle 1: Erwartungen an die Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre

Wie soll es zukünftig sein? Ergebnissammlung am Flipchart	Mobilität sichern	Verkehr reduzieren	Verkehr verlagern
Verkehrsträger besser verknüpfen – Alternative zum Auto			x
Mehr Verkehrsteilnehmer auf Umweltverbund bringen			x
Vernetzung Stadtentwicklung bzw. Siedlungsflächenentwicklung und Mobilitätsmanagement	x	x	
Verknüpfungspunkte attraktiver machen – ohne Automobil			x
Stadt-Umland-Vernetzung (versch. Ebenen) – Kooperation	x		x
Verknüpfung der Umlandlösungen (Bf. Schwaan) mit städtischen Lösungen – flexible Bedienungsformen	x		x
Vernetzung der Bahnangebote (DB) mit allen Anbietern im Verkehrsmarkt (lokal, regional): SPNV und ÖPNV integriert!			x
Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖPNV + SPNV)		x	x
Kommunikation zur Fahrgastgewinnung		x	x
Weiterentwicklung Bahnhof Bützow – Möglichkeiten der baulichen Gestaltung?			x
Nutzergerechte Angebote im Vergleich MIV – ÖV	x		
Lösungen für direkten Stadt-Umland-Verkehr (letzte Meile)	x		x
Überwindung Systembrüche im Speckgürtel			x
Reduktion der CO ₂ -Emissionen im Pendlerverkehr		x	x

Wie soll es zukünftig sein? Ergebnissammlung am Flipchart	Mobilität sichern	Verkehr reduzieren	Verkehr verlagern
Konzept für einbrechende Verkehre umsetzen		x	x
Nahverkehrsplan mit Ergebnissen aus TK 1-4 unterfüttern	x	x	x
Koordination von Verkehren / Potenzialdaten Umweltverbund		x	x
Neue Impulse für Lösungen unter Beachtung lokaler Restriktionen (umsetzbare Lösungen)	x		x
Neue innovative Konzepte - Mobilitätsressourcen teilen / neu denken	x	x	x
Bürgerliches Engagement fördern – Mobilität	x		
Stimmiges Konzept MIV und Umweltverbund (Auto besitzen und darüber verfügen ≠ immer fahren)		x	
Lösungen als Anbieter umsetzen (Verkehrsunternehmen)	x		x
Kooperation der Akteure verbessern	x	x	x

Gegenstand dieses Projektes sind dabei Fragestellungen und Maßnahmen im Bereich des Kommunalen Mobilitätsmanagements. Mobilitätsmanagement meint generell die Vernetzung der Verkehrssysteme und Kommunikation der Angebote. Der Fokus in der späteren Maßnahmenentwicklung soll dabei insb. auf den Subsystemen des Mobilitätsmanagements liegen, die im Einflussbereich der Verkehrsträger und -unternehmen liegen. Nicht Bestandteile der Analyse und Maßnahmenentwicklung sind die konkrete Ausgestaltung von Angeboten, wie etwa Themen der betrieblichen Optimierung, da diese nicht Teil des Kommunalen Mobilitätsmanagements sind.

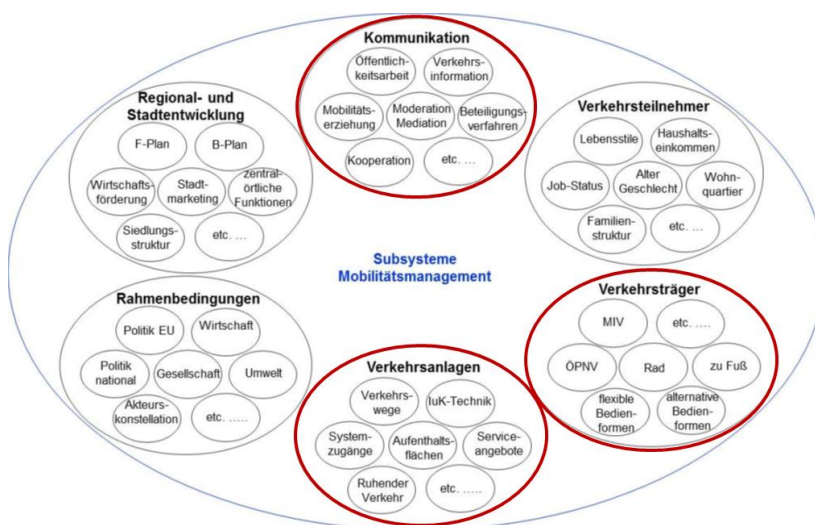


Abbildung 3: Bereiche Mobilitätsmanagement

2. Analyse

Die Analyse hat das Ziel, die Situation vor Ort bestmöglich zu verstehen, um auf dieser Grundlage geeignete Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements auszuwählen und bewerten zu können. Sie ist gegliedert in die drei Bereiche:

- Stadt- und regionalstrukturelle Aspekte
- Verkehrsplanerische und -technische Aspekte
- Organisatorische Aspekte

2.1 Stadt- und regionalstrukturelle Aspekte

Die Analyse der Stadt- und regionalstrukturellen Aspekte umfasst die folgenden Themenbereiche:

- Siedlungsstruktur
- Einwohnerentwicklung
- Arbeitsplätze
- Tourismus
- Pendlerbeziehungen allgemein
- Pendlerbeziehungen nach Wegezweck
- Pendlerbeziehungen nach Verkehrsmitteln

Siedlungsstruktur

Das Umland um Rostock herum gehört zum Landkreis Rostock. Die Hansestadt Rostock bildet siedlungsstrukturell ein Oberzentrum, das über Achsen mit Grundzentren (Mittelzentren, Unterzentren und ländlichen Zentralorten) im Umland verbunden ist. Diese übernehmen Versorgungsfunktionen (Grundversorgung, Bildung, Freizeit) für die ländlich geprägten, kleine Orte und Gemeinden im übrigen Umland. Auf den beiden Untersuchungskorridoren liegen die folgenden Grundzentren:

- Korridor 1: HRO - Schwaan (Ländlicher Zentralort), Bützow (Unterzentrum)
- Korridor 2: HRO - Satow (Ländlicher Zentralort)

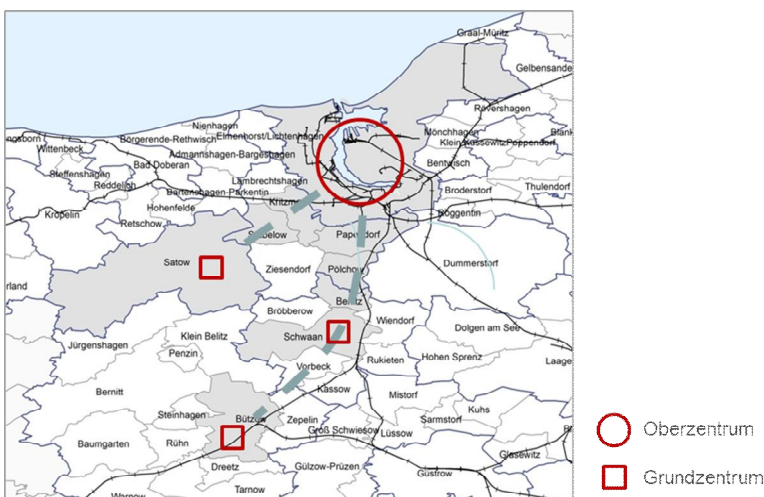


Abbildung 4: Siedlungsstruktur

Neben den Grundzentren sind auch die direkten Umlandgemeinden Rostocks vergleichsweise bevölkerungsstark. So zeichnen sich etwa Kritzmow (3.389 Einwohner) und Papendorf (2.490 Einwohner), durch verdichtete Siedlungen mit stadtteilähnlichem Charakter¹ aus.

Die übrigen Gebiete der Achsengemeinden sind überwiegend landwirtschaftlich genutzt und durch eine geringe Bevölkerungsdichte und kleine kleinere Ortschaften und Einzelhöfe geprägt. Der ÖPNV ist hier in der Regel auf Schülerverkehr ausgerichtet und das geringe Nachfragepotential macht es schwierig, ein kostendeckendes Angebot zu etablieren.

Tabelle 2: Einwohnerzahlen Korridor-Gemeinden

Umlandgemeinde	Einwohner 2013
Korridor 1	
Papendorf	2.490
Pölchow	916
Benitz	370
Schwaan	4.952
Bützow	7.559
Korridor 2	
Kritzmow	3.389
Stäbelow	1.380
Satow	5.441

Einwohnerentwicklung

¹ vgl. Regionaler Nahverkehrsplan von 2005, S. 11f

Entgegen der allgemeinen Annahme, ist die Bevölkerung in den Umlandgemeinden Rostocks nicht generell rückläufig. Ganz im Gegenteil. Umlandgemeinden im nahen Umkreis zu Rostock verzeichnen ein deutliches Wachstum, wie etwa Kritzmow (+ 13,9 Prozent, 2001 bis 2012) oder Papendorf (+ 10,6 Prozent).

Ein Bevölkerungsrückgang hat jedoch stattgefunden in den weiter entfernten Städten und Gemeinden. Zwischen 2001 und 2012 war dieser am stärksten in Bützow zu verzeichnen (- 12,7 Prozent). Jedoch scheint der Tiefpunkt erreicht zu sein und es ist eine wieder leicht positive Tendenz zu erkennen. So sind beispielsweise die Schülerzahlen nicht mehr rückläufig.

Insgesamt ist von einem Bevölkerungswachstum in den Umlandgemeinden auszugehen und damit auch mit einer Zunahme der Pendlerverkehr nach und aus Rostock, insbesondere zu den nahen Umlandgemeinden.

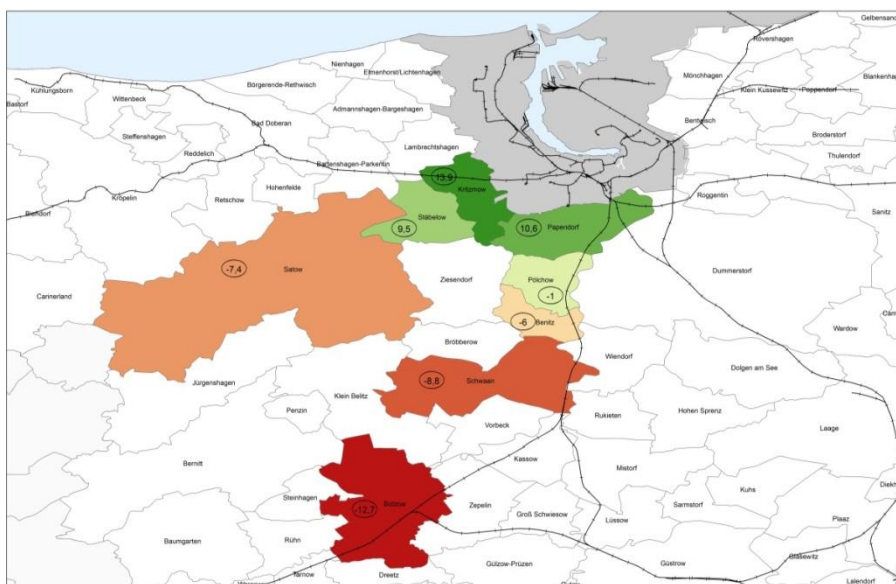


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung in den Achsengemeinden 2001 bis 2012 in Prozent

Arbeitsplätze

Insgesamt ist im Umland die Arbeitsplatzdichte geringer als in der Hansestadt Rostock mit 603 Beschäftigten am Arbeitsort je 1.000 Einwohner zwischen 15 und 65 Jahre. Dies begründet höhere Pendlerzahl aus dem Umland in die Hansestadt als in die Gegenrichtung.

Jedoch gibt es starke Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden und punktuelle Ausnahmen. Die Gemeinde Stäbelow etwa hat mit 646 sogar eine höhere Arbeitsplatzdichte als Rostock. Auch Bützow (482) und Kritzmow (463) haben gemessen an ihrer Einwohnerzahl viele Arbeitsplätze vor Ort und sind damit neben Quelle auch Ziel von Pendelbeziehungen.

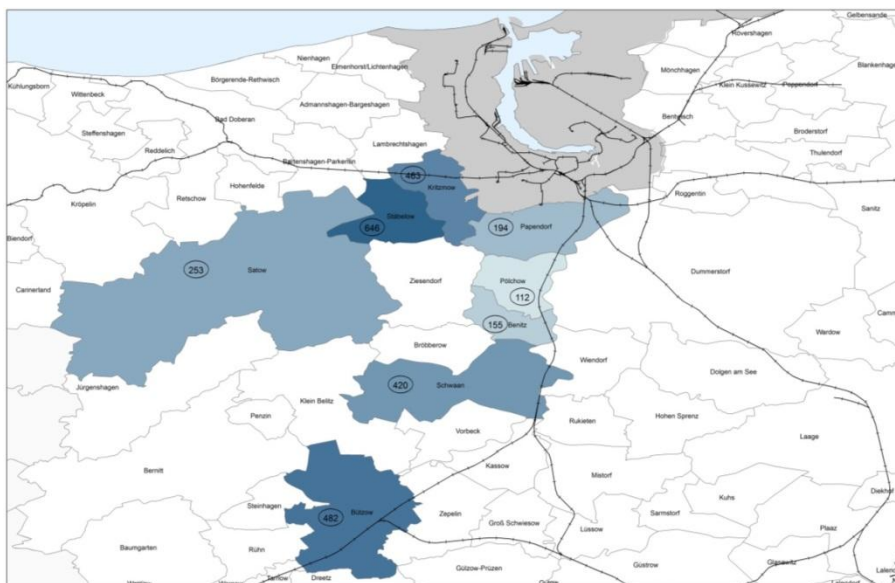


Abbildung 6: Beschäftigte am Arbeitsort je 1.000 Einwohner zwischen 15 und 65 Jahre

Tourismus

Die Region Rostock ist nicht zuletzt wegen ihrer Seeheilbäder eine beliebte Tourismusdestination. Die Schwerpunkträume liegen dabei neben der Hansestadt selbst in den Badeorten an der Ostseeküste, der „Barlachstadt“ Güstrow sowie den Bereichen zwischen Güstrow und Bützow, östlich von Teterow und der Umgebung von Krakow am See. Diese sind als auch als Fremdenverkehrsschwerpunkträume im Regionalen Raumordnungsprogramm ausgewiesen (s. Abb.).

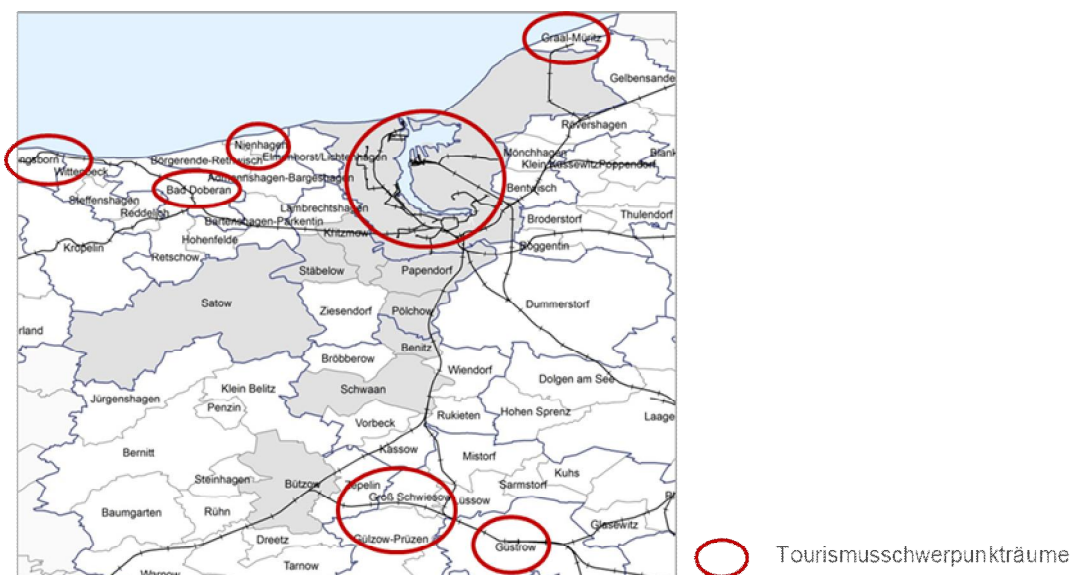


Abbildung 7: Tourismusschwerpunkträume

Die ausgewählten Achsengemeinden sind somit nicht Schwerpunkte des Tourismus in der Region. Dennoch gibt es auch dort zeitlich und räumlich punktuelle Nachfragespitzen durch Tou-

risten, z.B. in der Anbindung von Campingplätzen. Diese Verkehrsströme überlagern sich jedoch meist nicht mit der lokalen Nachfrage und dem vorhandenen Angebot an Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsleistungen des ÖPNV.

Pendlerbeziehungen allgemein

Die Pendlerbeziehungen im Landkreis Rostock sind vielfältig und multidirektional. Der überwiegende Anteil der Pendler pendelt aus dem Umland in die Hansestadt (derzeit etwa 30.000). Die meisten Auspendler nach Rostock kommen dabei aus Kritzmow und Satow (je knapp 900)². Andersherum, aus der Hansestadt ins Umland, fahren täglich etwa 20.000 Pendler. Die meisten von ihnen pendeln nach Kritzmow (520) und Stäbelow (255)³. Insgesamt nimmt die Pendlerquote mit Distanz zum Oberzentrum HRO ab (s. Tabelle und Abbildung).

Daneben gibt es auch deutliche Pendlerbewegungen zwischen den Umlandgemeinden und zu Zielen außerhalb des Landkreises. So kommt von den Einpendlern in die Gemeinden ein hoher Anteil nicht aus HRO (insb. Bützow mit über 80 Prozent) und knapp über die Hälfte der Auspendler aus den Umlandgemeinden der Beispielkorridore fährt nicht nach Rostock. Letzteres ist besonders deutlich in den Gemeinden des Korridor 1 zu beobachten (58 Prozent gegenüber 44 Prozent auf Korridor 2). Dies ist vermutlich durch die gute Anbindung auch an den SPFV (Schienen-Personen-Fernverkehr) zu erklären, über den Pendlerbeziehungen auch in weiter entfernte Städte wie Hamburg, Schwerin oder Wismar möglich sind.

Tabelle 3: Pendlerzahlen in den Achsengemeinden

	Einpendler ⁴ gesamt	Einpendler aus HRO	Auspendler gesamt	Auspendler nach HRO	Pendlerquote ⁵
Stäbelow	581	255	558	358	444
Kritzmow	1.034	526	1.348	888	417
Pölchow	64	27	397	267	321
Papendorf	303	120	977	641	306
Benitz	0	0	162	86	232
Satow	519	113	1.781	833	174
Schwaan	894	199	1.311	544	150
Bützow	1.460	96	1.331	225	42

² Berücksichtigt wurden dabei nur die Achsengemeinden.

³ Berücksichtigt wurden dabei nur die Achsengemeinden.

⁴ Einpendler und Auspendler beziehen sich auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

⁵ Pendlerquote: Pendler aus und nach HRO je 1.000 EW

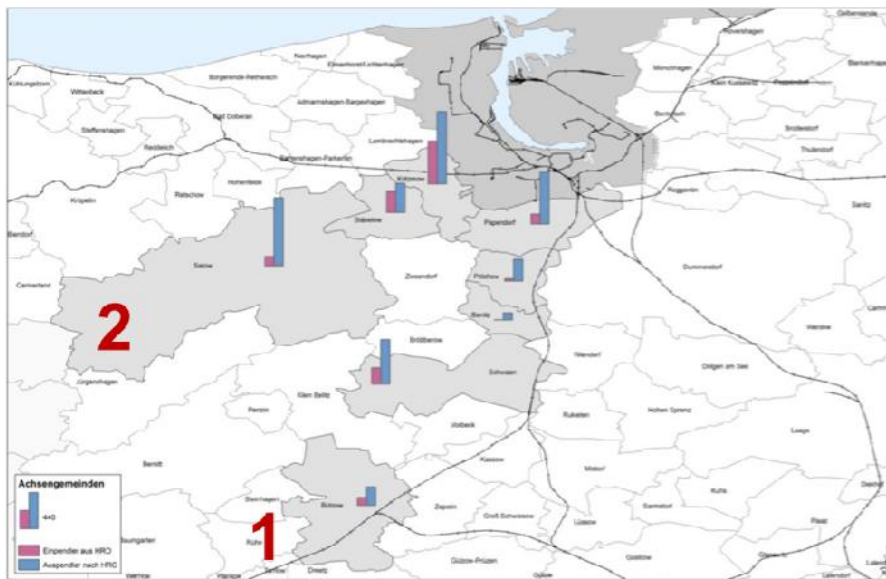


Abbildung 8: Ein- und Auspendler in den Achseingemeinden

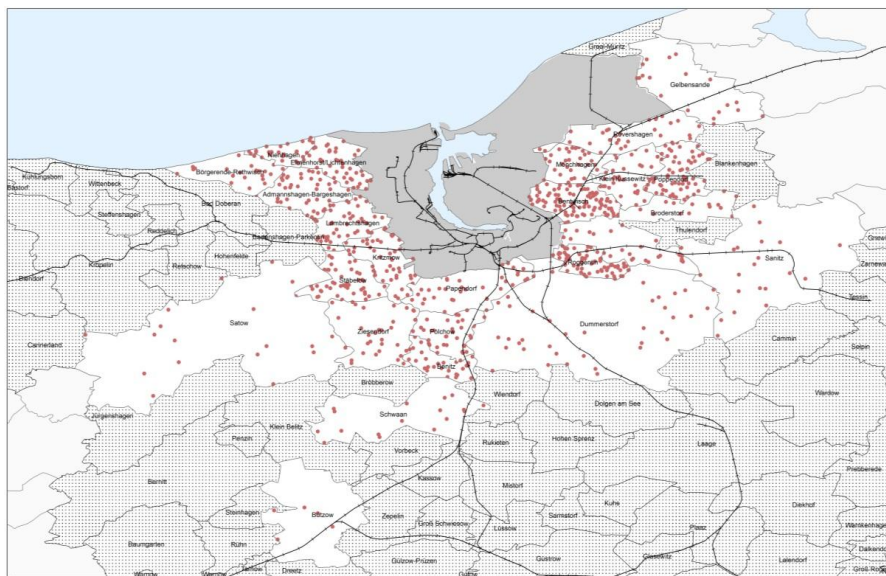


Abbildung 9: Räumliche Verteilung der Einpendler nach Rostock (1 Punkt = 10; schraffiert = keine Daten)

Pendlerbeziehungen nach Wegezweck

Die 2016 von Wimes durchgeführte Befragung von 811 Pendlern aus zehn ausgewählten Gemeinden/Städten) ergab, dass fast 90 Prozent der Pendler im Landkreis Rostock Berufspendler sind. Die übrigen 10 Prozent setzten sich aus 2/3 Schülern und 1/3 Auszubildende oder Studenten zusammen. Insgesamt ist der Anteil Schülerverkehr im nahen Umland höher als in entfernteren Orten und Gemeinden (z.B. Kritzmow 12 %; Börgerende-Rethwisch 19 %).

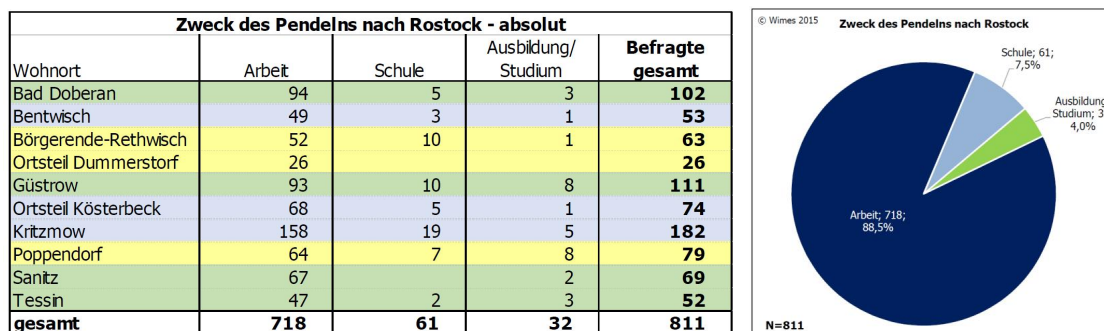


Abbildung 10: Zweck des Pendelns in die Hansestadt Rostock nach Städten/Gemeinden⁶

Pendlerbeziehungen nach Verkehrsmitteln

Der Großteil der Pendler nutzt den IV (Pkw) als Verkehrsmittel. Die Ergebnisse der Pendlerbefragung ergaben einen Anteil an Pendlern, die regelmäßig den ÖPNV nutzt, von etwa 17 Prozent. Der Radanteil ist lediglich für Distanzen bis Stäbelow / Pölchow relevant (insb. Kritzow), aber insgesamt eher gering und mit starken saisonalen Schwankungen verbunden.

Auffallend an den Zahlen der Pendlerbefragung ist der sehr geringe Anteil von intermodalen Verbindungen (z.B. Pkw und Bahn, Fahrrad und Bahn, etc.) von unter einem Prozent. Gleichzeitig werden kostenfreie an den Bahnhöfen (P+R) der Beobachtung nach stark genutzt. Alle vorhandenen Parkplätze liegen über ihrer Kapazitätsgrenze und auch viele Fahrräder stehen bereits jetzt an den Stationen. Dennoch lässt sich hier ein großes Potenzial vermuten, das durch die Förderung von Zubringerverkehren ausgeschöpft werden könnte.

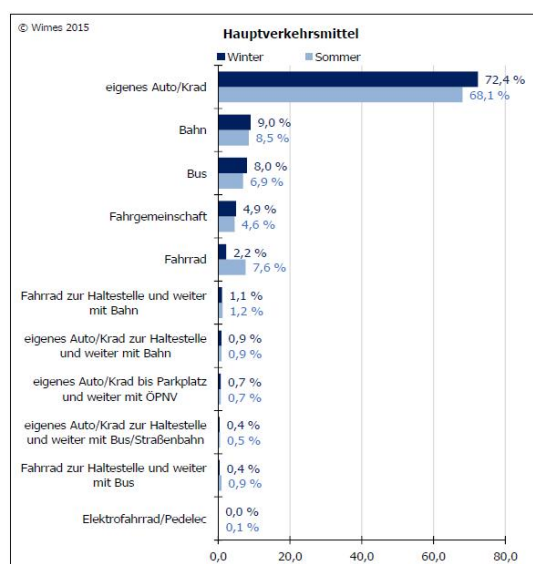


Abbildung 11: Hauptverkehrsmittel der Pendelnden in den Sommer- und Wintermonaten⁷

⁶ Quelle: Pendlerbefragung 2015, WIMES

Betrachtet man die Nachfragezahlen der Verkehrsunternehmen (DB, rebus) ergibt sich ein stark schwankender ÖV-Anteil zwischen den Gemeinden. Dieser reicht von 4 Prozent in Papendorf bis 36 Prozent in Schwaan. Bei letzterem ist jedoch davon auszugehen, dass hier auch Umsteiger aus anderen Umlandgemeinden gezählt wurden und der eigentliche Anteil geringer ist. Dennoch verfügt Schwaan über deutlich mehr Verbindungen pro Tag als die übrigen SPNV-Gemeinden (30, gegenüber 12 bzw. 18) und somit über eine attraktivere ÖPNV-Anbindung.

Tabelle 4: Auspendler ÖPNV-Anteil

	Auspendler nach HRO	rebus	DB	ÖPNV Anteil	Rest (IV/Rad)
Korridor 1					
Papendorf	641	-	28	4 %	613
Pölchow	267	-	20	7 %	247
Benitz	86	-	15	17 %	71
Schwaan	544	-	169	36 %	375
Bützow	225	-	39	17 %	186
Korridor 2					
Kritzmow	888	60	-	6,7 %	828
Stäbelow	358	40	-	11,3 %	318
Satow	833	45	-	5,4 %	788

Die Nachfrage für Bus (rebus) und Bahn (DB) wurde wie folgt ermittelt:

- Anzahl Einsteiger je Haltestelle (Summe nach Gemeinde)
- Linien in Richtung Rostock (rebus: Linie 102; DB: RE1 und S2)
- morgens zwischen 5 und 9.45 Uhr (Ankunft HRO)
- für einen durchschnittlichen Werktag im Jahr 2015
- Minus 10 Prozent (Schülerverkehr)

2.2 Verkehrsplanerische und -technische Aspekte

Die Analyse der verkehrsplanerischen und -technischen Aspekte umfasst die folgenden Themenbereiche:

- Verkehrliche Erschließung IV
- Verkehrliche Erschließung ÖV Schiene
- Verkehrliche Erschließung ÖV Bus

⁷ Quelle: Pendlerbefragung 2015, WIMES

- Fahrradwegenetz
- Infrastruktur ÖPNV
- Alternative Bedienformen
- Reisezeiten und Anbindungen

Verkehrliche Erschließung IV

Die Gemeinden des Korridor 2 (Satow - Stäbelow - Kritzmow) sind durch die Satower Straße bzw. Heiligenhäger Straße (L10) direkt an Rostock angebunden. Insbesondere der östliche Teil der Hansestadt ist sehr gut über die A 20 erreichbar. An den Auffahrten zur Autobahn ist hier durch wild parkende Autos ein Bedarf an derzeit nicht offiziell vorhandenen Abstellflächen für Fahrzeuge zur Bildung von Fahrgemeinschaften zu erkennen. Die Schaffung solcher Parkplätze wurde beim Bau der A20 versäumt.

Eine weniger direkte Verbindung mit dem Pkw nach Rostock besteht aus den Gemeinden des Beispielkorridor 1, der im Raum zwischen der A 20 und der A 19 liegt, jedoch besonders in den entfernteren Gemeinden Schwaan und Bützow an keine der beiden Autobahnen direkt angebunden ist. So ergibt sich eine Fahrzeit von ca. 40 Minuten aus Bützow in die Rostocker Innenstadt.

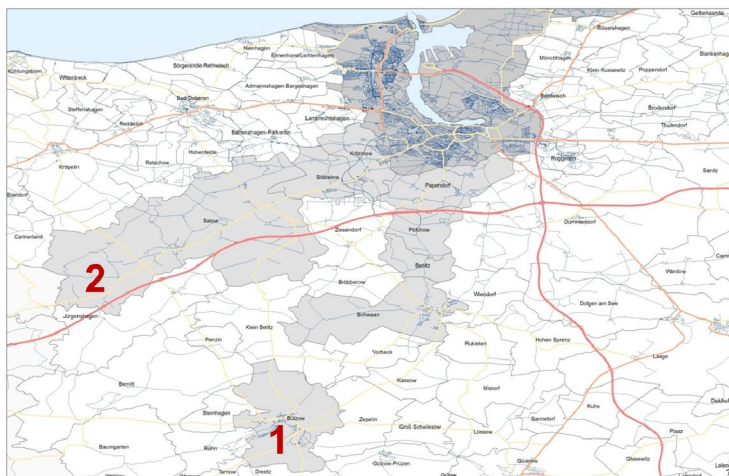


Abbildung 12: Verkehrliche Erschließung IV

Verkehrliche Erschließung ÖV Schiene

Die Gemein des Korridor 1 sind sehr gut durch SPNV/SPFV an Rostock angebunden. Das SPNV-Angebot umfasst dabei drei Produkte:

- schneller Regionalverkehr (R bzw. RE)
- lokaler Nahverkehr (N bzw. RB)
- S-Bahn Rostock (S)

Der RE1 Hamburg – Schwerin – Bützow – Rostock ist Bestandteil des SPNV-Teilnetzes „Ostseeküste“ und verbindet mit 12 Fahrten pro Tag und Richtung Schwaan und Bützow mit der Hansestadt. Der Schienen-Fernverkehr (SPFV) deckt hier teilweise Nahverkehrsfunktionen mit ab. Pendlerbeziehungen sind so auch in andere Städte gut möglich. Die Gemeinden Huckstorf, Pölchow, Papendorf und Schwaan sind durch die Linie S2 mit 18 Verbindungen pro Tag und Richtung an Rostock angebunden. Korridor 2 verfügt über keine SPNV-Anbindung.

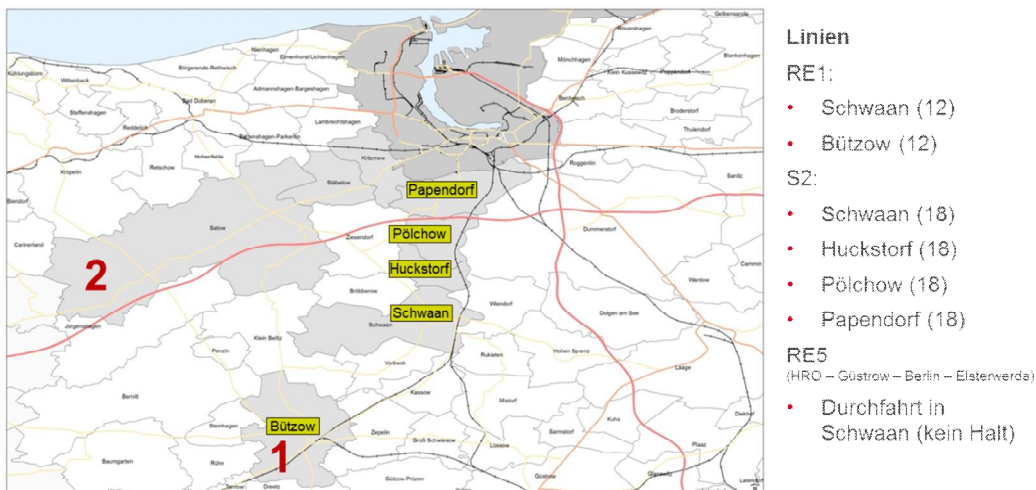


Abbildung 13: Verkehrliche Erschließung ÖV Schiene

Besteller und somit Aufgabenträger von SPNV-Leistungen in Mecklenburg-Vorpommern ist die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) mit Sitz in Schwerin. Der jetzige Verkehrsvertrag zum Netz „Ostseeküste“ hat eine Laufzeit von 12/2007 bis 12/2019. Zurzeit bereitet die VMV das voraussichtlich in 2016 startende Ausschreibungsverfahren für die Vergabe ab 12/2019 vor.

Die SPNV-Erschließung der Gemeinden ist teilweise mit langen Fußwegen bzw. Zuwegungen verbunden. So wird z.B. für Benitz in der Verbindungssuche eine Verbindung angegeben, die einen 26-minütigen Fußweg (1,9 km) umfasst. Hier besteht ein großes Potenzial für intermodale Verbindungen.

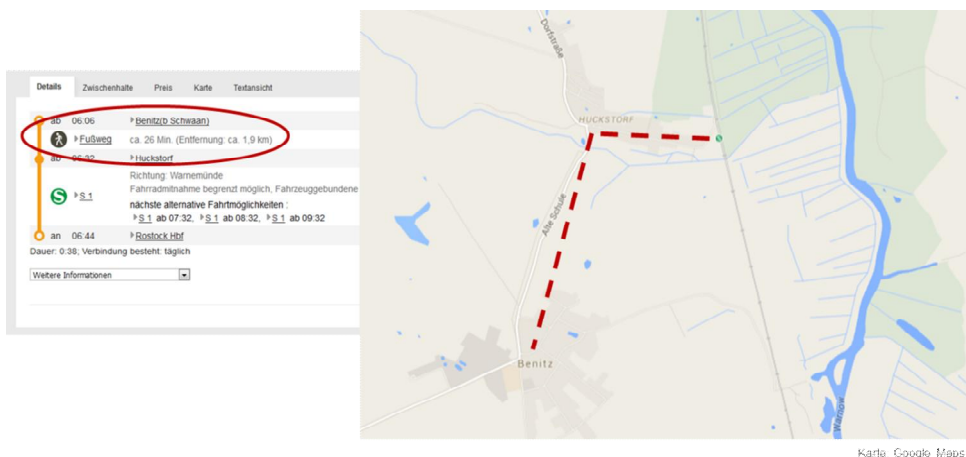


Abbildung 14: Erschließung Benitz



Abbildung 15: Fernbahnhof Bützow

Verkehrliche Erschließung ÖV Bus

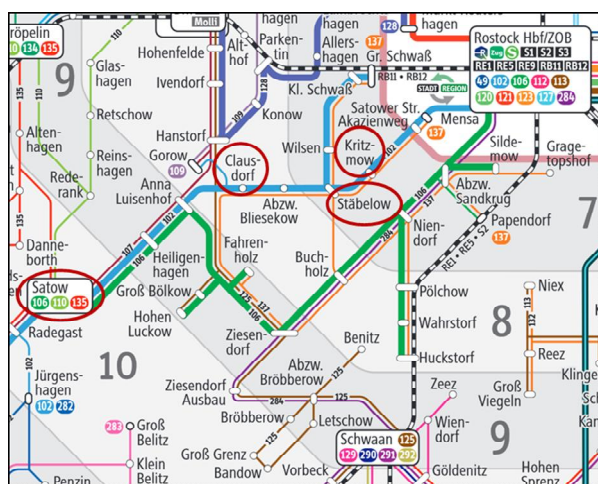
Die Gemeinden des Korridors 2 sind für durch die Regionalbus-Linie 102 (Rostock - Stäbelow - Satow - Pustohl / Jürgenshagen) mit 33 bzw. 9 Verbindungen pro Tag und Richtung an die Hansestadt Rostock angebunden. Früher wurden die stadtnahen Umlandgemeinden Kritzmow und Stäbelow noch im 30-Minuten-Takt im Stadtverkehr durch die RSAG bedient. Diese Verbindung wurde jedoch aufgrund mangelnder Nachfrage eingestellt und durch die Regionalbuslinie ersetzt.

Die Hauptachsen der Regionalbuslinien werden gut angenommen. Die Anbindung kleinerer Umlandgemeinden von den Achsenpunkten aus ist aufgrund der geringen Nachfrage jedoch

schwierig und an den Wochenenden werden auch die Hauptachsen nur reduziert bedient. Der ÖPNV im Umland ist insgesamt maßgeblich auf Schülerverkehr fokussiert, in manchen Orten fast ausschließlich, sowohl im Angebot als auch in der Finanzierung. So beträgt die Nettoaufwendung des Landkreises 5,5 Mio. für Schülerverkehr und 2,3 Mio. für den übrigen ÖPNV.

Bezüglich der Anschlussverbindungen zwischen Regional- und Stadtverkehr gibt es bereits eine gute Abstimmung zwischen Stadt- und Umlandverkehren. Eine weitere Optimierung der Anschlüsse zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Rahmen der Vorbereitungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans geplant. Ankunftszeiten und Umstiege können jedoch nicht garantiert werden, da die Busse wie Pkw im Stau stehen. Dies ist besonders problematisch in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Es gibt aktuell keine Bevorrechtigung, wie etwa in Form priorisierter Busspuren, für Regionalbusse.

Die Gemeinden des Korridor 1 sind durch den SPNV angebunden. Es bestehen keine für Pendler relevanten Busverbindungen außerhalb des Schülerverkehrs.



Linien:

102:

- Kritzmow (33)
- Stäbelow (33)
- Clausdorf (9)
- Satow (9)

106 (Schülerverkehr):

- Satow (5)

137 (Schülerverkehr):

- Kritzmow (3)
- Stäbelow (3)

(Verbindungen pro Werktag und Richtung)

Abbildung 16: Verkehrliche Erschließung Bus Korridor 2



Abbildung 17: Haltestelle Satow (rebus Linien 102, 106, 207, 135)

Die Haltestellendichte in den Gemeinden ist generell der Einwohnerdichte angemessen. Viele der Haltestellen werden jedoch sehr selten bedient (insb. Schülerverkehr) und haben somit keine ausreichende verkehrliche Erschließungsfunktion.

Tabelle 5: Haltestellendichte

Umlandgemeinde	Haltestellen / 1.000 ha	Haltestellen / 1.000 EW
Korridor 1		
Papendorf	10,6	9,6
Pölchow	7,2	9,8
Benitz	2,1	5,4
Schwaan	9,7	7,5
Bützow	20,1	10,6
Korridor 2		
Kritzmow	15,5	6,8
Stäbelow	8,7	9,4
Satow	8,2	18,0



Abbildung 18: ÖPNV Haltestellen (grüne Punkte) und Hauptverkehrsnetz im LK Rostock

Fahrradwegenetz

Mehrere Fernradwanderwege queren das Untersuchungsgebiet (z.B. Ostseeradwanderweg). Diese Routen sind jedoch für Pendler größtenteils nicht attraktiv, da sie die Orte über Umwege verbinden, wie etwa die Strecke Satow - Rostock.

In den Gemeinden selbst ist Infrastruktur und Nachfrage des Fahrradverkehrs verschieden. In Stäbelow und Kritzmow beispielsweise wurden viele neue Fahrradwege gebaut und diese werden gut genutzt. Für Bützow besteht dagegen derzeit kein Radverkehrskonzept. Auffällig ist, dass einige (Zubringer-)Verbindungen zwischen den Umlanddörfern und -gemeinden fehlen, wie z.B. Schwaan – Bröbberow und Schwaan – Zisendorf.

Das Fahrrad wird bereits jetzt als Zubringer zum ÖPNV genutzt, wobei eine deutliche Steigerung durch verbesserte Infrastruktur erwartet wird. In Schwaan und Bützow gibt es Fahrradabstellmöglichkeiten im Bahnhof. Viele Pendler parken ihr Fahrrad dort auch dauerhaft. Die Stadt Rostock plant eine Fahrradstation am Hauptbahnhof. Es sollen 360 Stellplätze auf der Nordseite entstehen. Das Land fördert dieses Projekt, in dem großes Potenzial gesehen wird.

Die Bedeutung des Fahrrades als Zubringer zum ÖPNV würde darüber hinaus deutlich gestärkt werden, wenn auch die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln zuverlässig und unkompliziert möglich wäre. Derzeit ist die Fahrradmitnahme im Umland kostenpflichtig (3,5 Euro / Fahrt bzw. 6 Euro als Tageskarte) aber ohne zeitliche Einschränkung möglich. Im Bus haben jedoch Rollstühle Vorrrecht. Auch gibt es immer mehr Rollatoren, die die Mehrzweckbereiche der Busse belegen. Der Umgang mit diesen ist noch nicht abschließend geklärt. Die Fahrradmitnahme in den Bussen kann daher nicht zuverlässig geleistet werden, da Radfahrer, auch mit gültiger Fahrradkarte, im Zweifelsfall mobilitätseingeschränkten Fahrgästen den Vortritt lassen müssen.

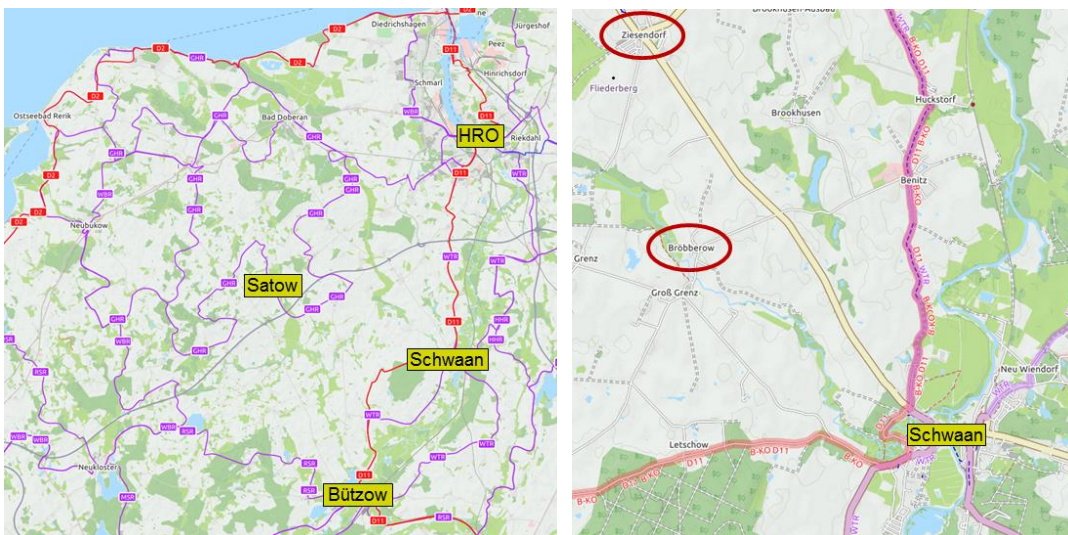


Abbildung 19: Radwegenetz im Untersuchungsgebiet (Karten: OpenCycleMap)

Infrastruktur ÖPNV

Die Haltestellen und Umsteigeanlagen im Untersuchungsgebiet weisen sehr unterschiedliche Standards in Hinblick auf ihre Ausstattung auf. Besonders im Umland weisen die Haltestellen kein einheitliches Erscheinungsbild oder einheitliche Standards auf. Barrierefreiheit ist nicht

immer gegeben, so etwa auch am Bahnhof in Bützow. Ebenso gibt es oftmals Mängel in den Zuwegungen zu den Haltestellen. Dagegen stehen neue Haltestellenanlagen wie etwa der Umsteigepunkt in Schwaan, die den im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Standards sowie den geltenden Richtlinien der Barrierefreiheit zu entsprechen. Die Anpassung bestehender Haltestellen ist kostenintensiv und hat daher sukzessive entsprechend den finanziellen Möglichkeiten zu erfolgen, wobei Linien und Haltestellen, die eine überdurchschnittlich hohe Zahl an mobilitätseingeschränkten Personen befördern, Priorität behandelt werden sollten.



Abbildung 20: Haltestellen im Untersuchungsgebiet

Alternative Bedienformen

Anrufverkehre (ALF) bestehen auf ausgewählten Linien in Güstrow, Rostock, Teterow (rebus) und Rostock (RSAG). In Tessin wird die Linie 115 im Ferienverkehr als ALF angeboten. Dabei gibt es unterschiedliche Anmeldefristen je Linie und Verkehrsunternehmen von 30 Min. vor Abfahrt (RSAG) bis 16:00 Uhr des Vortages (Teterow) und unterschiedliche Erreichbarkeitszeiten der Zentralen. Die Nachfrage ist sehr stark schwankend und nach Aussage der Verkehrsunternehmen auch schwer vorhersagbar.

Eine vom Verein PferdemarktQuartier e.V. in Bützow in Leben gerufene Mitfahrzentrale nach dem Vorbild flinc hat sich aufgrund der geringen Nachfrage nicht bewährt.

Zone	Haltestelle	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr
		Af	s	s	Af	s	Af	s	s	Af	s
8	Sanitz, Hort								13:50		
8	Sanitz, ZOB	(06:02)			(09:30)	09:30	(13:30)	13:52		(17:35)	17:35
8	Sanitz, Realschule	(06:04)			(09:32)	:	(13:32)	13:56		(17:37)	:

() ALF - Anruf-Linien-Fahrzeug
 Anmeldung unter ☎ 0381 - 4056021
 Der Anruflinienbus kehrt nur nach telefonischer Anmeldung.
 Die Anmeldung ist bis zu 2 Stunden vor Abfahrt möglich.
 (Erreichbarkeit: Mo - Fr 08:00 bis 16:00 Uhr)

f *Verkehrt nur an Ferientagen
s *Verkehrt nur an Schultagen

Abbildung 21: ALF als Ferienverkehr in Tessin (Linie 115)

Reisezeiten und Anbindungen

Im Vergleich der Reisezeit kann der ÖPNV insbesondere bei guter SPNV-Anbindung (Korridor 1) eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen. Im Vergleich Haltestelle zu Haltestelle ist hier die Fahrt mit dem SPNV bis zu doppelt so schnell wie auf der Straße (z.B. Bützow 40 Min. Fahrzeit Pkw gegenüber 20 Minuten Fahrzeit ÖPNV). Die Gesamtreisezeit mit dem ÖPNV wird jedoch wesentlich verlängert durch die Zuwege zu den Haltestellen, die letzte Meile bzw. die Anschlussverbindung am Zielort sowie Wartezeiten durch die geringe Anzahl an Verbindungen (1-2 Direktfahrten / Stunde in der HVZ).

Besteht keine Schienenanbindung (Korridor 2), ist der ÖPNV auch von Haltestelle zu Haltestelle langsamer als Fahrten mit dem Pkw. Hier geschieht die Verkehrsmittelwahl über Faktoren wie Preis und Umweltfreundlichkeit oder aufgrund fehlenden Zugangs zu einem Pkw.

Tabelle 6: Reisezeitvergleich Achsengemeinden - HRO

	Reisezeit Pkw ⁸	Reisezeit ÖPNV	Umstiege	Verbindungen HVZ ⁹	Verbindungen / Tag
Korridor 1:					
Papendorf	15-17	6	0	2	18
Pölchow	16-18	9	0	2	18
Benitz	22-24	38 ¹⁰ / 38	0	2	19
Schwaan	25	13-16 / 15	0	4	30
Bützow	40	20-26 / 21	0	2	18
Korridor 2:					
Kritzow	12-13	19-47 / 21	0-1	6	36
Stäbelow	12-14	26-40 / 30	0-2	7	36
Satow	25	35-77	0-1	2	14

2.3 Organisatorische Aspekte

Die Analyse der organisatorischen Aspekte umfasst die folgenden Themenbereiche:

- Verbund
- Tarif
- Kommunikation & Marketing

Verbund

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis und der Hansestadt Rostock (RSAG, DB Regio AG, rebus, Weiße Flotte, Molli) sind im Verkehrsverbund Warnow (VVW) organisiert.

⁸ Quelle: Google Maps für einen durchschnittlichen Werktag, Ankunft 8:00 Uhr

⁹ Abfahrt 6:00 - 8:00 Uhr / zwei Stunden

¹⁰ davon 26 Minuten Fußweg



Abbildung 22: Bedienungsgebiet des VVV

Die Aufgaben des Verbundes sind neben der Einnahmeverteilung und der strategischen Weiterentwicklung und dem Mobilitätsmanagement in der Region auch die Koordination und Durchführung von Projekten wie Datendrehscheibe, Mobile Ticketing, etc. sowie die Kommunikation mit dem Aufgabenträger (Gremienarbeit). Marketing und Kundenbetreuung sowie Angebotsgestaltung sind sowohl Aufgabe des Verbundes, als auch der einzelnen Verkehrsunternehmen. In der öffentlichen Wahrnehmung ist der Verbund eher schwach, die Verkehrsmittel werden von den Kunden eher den einzelnen Verkehrsunternehmen zugeordnet. Diese übernehmen neben der eigentlichen Leistungserbringung auch den Verkauf von Tickets auch Kundeninformation und -betreuung (s. Kommunikation & Marketing).

Tarif

Das Tarifsystem im Umland ist in Zonen aufgeteilt. Die Fahrtkosten sind abhängig von der Anzahl der durchfahrenen Zonen. Mit zunehmender Distanz in die Innenstadt steigen so die Kosten für die ÖPNV-Nutzung, bei gleichzeitig abnehmender Leistung aufgrund der geringeren Nachfrage.

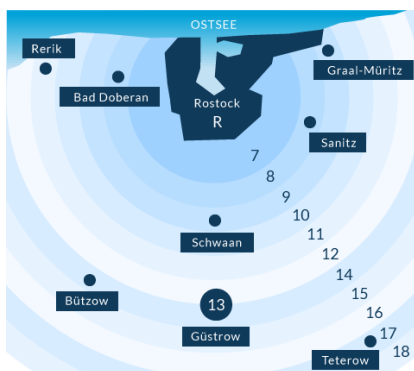


Abbildung 23: Tarifzonen Region

Im Vergleich mit den Kosten für das regelmäßige Pendeln mit dem eigenen Pkw, ist der ÖPNV deutlich kostengünstiger. Die Preisdifferenz ist dabei besonders hoch in den weit entfernten

Gemeinden (z.B. Bützow, 540 Euro Pkw gegenüber 122 Euro ÖPNV). Jedoch sind die Verbindungen deutlich weniger flexibel und, die erste und letzte Meile mit einberechnet, in den allermeisten Fällen auch erheblich langsamer. Zusätzlich können Freizeitverkehre in den Abendstunden und am Wochenende durch das geringe Angebot in diesen Zeiten nicht durch den ÖPNV abgedeckt werden, weshalb es in den meisten Fällen nicht möglich ist, ganz auf einen eigenen Pkw zu verzichten, ohne Einschränkungen in der Mobilität in Kauf zu nehmen.

Tabelle 7: Kostenvergleich Pendeln nach HRO mit ÖPNV und eigenem Pkw

Umlandgemeinde	Tarifzonen	Kosten Pendeln mit ÖPNV	Km nach Rostock	Kosten Pendeln mit IV ¹¹
Korridor 1				
Papendorf	2 Zonen	62 Euro	8 km	96 Euro
Pölchow	3 Zonen	74 Euro	18 km	216 Euro
Benitz	3 Zonen	74 Euro	24 km	288 Euro
Schwaan	4 Zonen	84 Euro	27 km	324 Euro
Bützow	8 Zonen	122 Euro	45 km	540 Euro
Korridor 2				
Kritzmow	2 Zonen	62 Euro	7 km	84 Euro
Stäbelow	2 Zonen	62 Euro	10 km	120 Euro
Satow	5 Zonen	94 Euro	22 km	246 Euro

Kommunikation & Marketing

Sowohl der Verbund als auch die Verkehrsunternehmen haben eigene Websites, über die sich die Fahrgäste über das Verkehrs- und Tarifsystem informieren können. Es gibt einen einheitlichen Liniennetzplan. Andere verbundweite Informationen wie Fahrplanauskunft und Ticketinformationen haben jedoch kein einheitliches Design und ihr Geltungsbereich für andere Verkehrsunternehmen ist nicht immer eindeutig (z.B. Tickets). Auch Flyer und Broschüren sind nicht einheitlich, sodass zu bestimmten verbundweiten Themen, etwa dem Fahrplanwechsel Anfang 2016, verschiedene inhaltsgleiche Flyer von den Verkehrsunternehmen herausgegeben wurden.



¹¹ 30 Cent/km, km schnellste Verbindung, 20 Arbeitstage / Monat

Abbildung 24: Websites der Verkehrsunternehmen



Abbildung 25: Flyer und Fahrplanauskünfte der Verkehrsunternehmen und des Verbundes im Vergleich

Der direkte Kundenkontakt erfolgt persönlich und telefonisch über die insg. sieben Kundenzentren der Verkehrsunternehmen RSAG, rebus und DB AG:

- RSAG: Hbf, Lütten Klein, Doberaner Platz, Dierkower Kreuz (alle Rostock)
- rebus: ZOB (HRO), Bahnhof (Güstrow)
- DB AG: Hbf (HRO), Bahnhof (Güstrow)

Diese Kundenzentren werden sehr gut angenommen und sind teilweise am Rande ihrer Kapazität. So laufen bei rebus zeitweise so viele Anfragen in der Servicestelle auf, dass eine individuelle Beratung kaum noch stattfinden kann. Zusätzlich gibt es etwa 20 Fahrkartenverkaufsstellen im Bedienungsgebiet. Der Verbund hat selbst keine eigenen Kundenzentren und es gibt keine zentrale Anlaufstelle für Kunden, die sich über das ÖPNV-Angebot in der Region insgesamt informieren möchte. Auf Nachfrage werden

In den Gemeinden erfolgt keine gesonderte Kommunikation über Mobilitätsangebote. Hier wird sich auf die Arbeit des VVW und der Verkehrsbetriebe verlassen. Eine Ausnahme bilden touristische Angebote. Die Gemeinden werden von den Verkehrsunternehmen nicht aktiv mit Infomaterial versorgt. Auch an den Bushaltestellen in den Umlandgebieten sind die Kommunikationsangebote oft mangelhaft.

3. Bestehende Projekte und Maßnahmen

Um Dopplungen zu vermeiden ist es notwendig, aktuell bereits umgesetzte bzw. sich in Planung befindende Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Rostocker Umlandraum zu berücksichtigen. Diese werden daher im Folgenden übersichtsweise dargestellt.

3.1 Umgesetzt

4. In Schwaan wurde ein neuer, barrierefreier Umsteigepunkt am Bahnhof geschaffen mit 65 P+R-Parkplätzen (noch im Bau), fünf Behindertenparkplätzen, Taxi-Halteplätzen und überdachten Fahrradbügel. Dieser wurde am 4.12.2015 eingeweiht.
5. Zeitgleich wurde zum 4.1.2016 ein neues Haltestellenkonzept mit neuem Fahrplan umgesetzt. Dabei wurden Linien zusammengefasst und Haltepunkte für Regionalbuslinien im Stadtgebiet auf zentrale Verknüpfungspunkte reduziert, um Parallelverkehre zu vermeiden. Dies führt jedoch auch zu weniger Direktverbindungen zwischen Umland und Stadtgebiet, und längeren Reisezeiten durch Anschlussverbindungen, insb. für Pendler, deren Ziele im Randbereich der Stadt liegen. Nach öffentlichen Beschwerden durch Fahrgäste, insb. über den Wegfall von Haltestellen vor Schulstandorten, wurden die Änderungen teilweise rückgängig gemacht.
6. „Ein Fahrplan“: In Tessin wurde das vorhandene Angebot anders dargestellt um eine verständlichere, optische Darstellung zu erreichen.



Abbildung 26: Neuer Umsteigepunkt in Schwaan

3.2 In Planung

1. Schwaan baut sukzessive Haltestellen barrierefrei aus. Für das nächste Jahr ist die Nachrüstung von zwei Haltestellen geplant. Die Kosten belaufen sich dabei auf ca. 28.000 Euro je Haltestelle.
2. In Bützow wurde gemeinsam mit PferdemarktQuartier e.V. ein Antrag für das Forschungsprojekt „Mobilität auf dem Lande“ gestellt, das die Sicherung von Mobilität in nachfrageschwachen Gemeinden behandelt.
3. In Bützow ist eine Umgestaltung des Bahnhofs geplant, wobei P+R ausgebaut und Barrierefreiheit durch Fahrstühle gesichert werden soll. Die Realisierung ist für 2016, die Inbetriebnahme 2017 geplant.
4. Der nächste NVP soll Anfang 2017 in Auftrag gegeben werden. Dann sollten sich die Nutzer an die Angebotsveränderungen gewöhnt haben und genug Zeit zur Verkehrserhebung gewesen sein. Diese ist für Herbst 2016 bis Sommer 2017 geplant.
5. Der ZOB am Hbf Rostock soll umgestaltet werden. Dabei sollen die Abfahrbereiche näher an den Bahnhof versetzt und eine Mobilitätszentrale geschaffen werden.
6. Das Projekt KommunalMobil ist ausgeschrieben. Auch hierbei geht es um die Verbesserung und Vernetzung von Verkehrsträgern in der Region.

4. Potenziale für eine multimodale Mobilität im Landkreis Rostock

Auf der Basis von rund 80 Prozent der Bevölkerung in Deutschland, die jederzeit oder zumindest gelegentlich über einen Pkw verfügen können, entfällt heute der weit überwiegende Teil der zurückgelegten Personenkilometer (> 70 Prozent) auf den motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig ist jedoch zu beobachten, dass auch Multimobilität für einen nicht unerheblichen Anteil der Bevölkerung mittlerweile eine selbstverständlich gelebte Alltagspraxis darstellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Multimobilität im Hinblick auf das Verkehrsmittelset (personenspezifischer Mix an Verkehrsmitteln), die Nutzungshäufigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und deren Einsatzzwecke individuell sehr unterschiedlich gelebt wird. Während bei den einen unter flankierender Nutzung alternativer Verkehrsmittel eindeutig die Autonutzung dominiert, zeigt sich bei anderen eine deutlich wechselnde Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel.

Vor diesem Hintergrund lag das **Ziel der durchgeführten Potenzialanalyse** nicht nur in der Ermittlung der Verteilung des werktäglichen Wegeaufkommens auf die verschiedenen Modalgruppen, sondern auch in einer hierauf basierenden **Abschätzung des Anteils an Verkehrsteilnehmern, die multimodale Mobilitätsangebote zukünftig stärker nutzen könnten**. In einem ersten Schritt wurde daher zunächst der Anteil von multimodalen Personen im Landkreis Rostock ermittelt und zwar auf der Grundlage folgender Modalgruppen, für die Kennzahlen vorliegen und die sich in der Forschungslandschaft als besonders relevant herausgestellt haben:

- monomodale MIV-, ÖV- und Fahrrad-Nutzer (3 Gruppen)
- bimodale MIV-Fahrrad-, MIV-ÖV- und Fahrrad-ÖV-Nutzer (3 Gruppen)
- trimodale MIV-ÖV-Fahrrad-Nutzer (1 Gruppe)

Eine differenzierte Berücksichtigung von Fußgängern sowie eine Unterscheidung von MIV-Fahrern und MIV-Mitfahrern erfolgt nicht, da die der Marktpotenzialanalyse zugrundeliegenden Studien hierzu keine Angaben machen.

Bei der Ermittlung des Potenzials für Multimobilität im Landkreis Rostock erweist sich eine genaue Definition des Begriffs „Multimobilität“ als unumgänglich. Während nämlich bei einer weitgefassten Begriffsdefinition eine lediglich einmalige Nutzung eines alternativen Verkehrsmittels zum Hauptverkehrsmittel (im Verlauf einer Woche) ausreicht, um eine Person der Gruppe der Multimobilen zuzuordnen, verlangt eine enge Begriffsdefinition ein Mindestmaß in Bezug auf die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel (maximaler Wegeanteil eines Verkehrsmittels = 75 Prozent). Es ist zwar davon auszugehen, dass Personen mit einer flexibleren Verkehrsmittelnutzung (echte Multimobile) eine höhere Bereitschaft zu einer weiteren nachhaltigen Verhaltensänderung aufweisen als diejenigen, die sich lediglich sporadisch

multimobil verhalten. Letztere versprechen jedoch wiederum größere Nachhaltigkeitseffekte, wenn es gelingt, diese dauerhaft zu einem echten multimodalen Verhalten zu bewegen.

Je nach Definitionsansatz zum Multimobilitätsbegriff verhalten sich heute im Durchschnitt 48 Prozent (weiter Ansatz) bzw. 26 Prozent (enger Ansatz) aller Personen multimodal. Für einen nennenswerten Teil der Bevölkerung ist damit die Nutzung von mehr als nur einem Verkehrsmittel im Verlauf einer Woche eine selbstverständlich gelebte Alltagspraxis. Die meisten Multimodalen nutzen überwiegend das Auto und ergänzen dieses um den ÖV oder das Fahrrad. Ein kleiner Teil nutzt alle drei Verkehrsmittel. Multimodale, die ausschließlich den Umweltverbund nutzen (z.B. in der Kombination Rad-ÖV), machen mit rund 5 Prozent nur einen vergleichsweise geringen Anteil in der Bevölkerung aus.

Dabei zeigt sich auch, dass der Anteil multimodaler Personen erheblich in Abhängigkeit von den Merkmalen des Verkehrsraumes und den soziodemographischen Eigenschaften seiner Einwohner variiert. Während Multimobilität vor allem eine urbane Verhaltensweise junger Erwachsener darstellt, dominiert in den verdichteten und ländlichen Kreisen die monomodale Auto-Nutzung. Wenn Multimobilität in diesen Räumen praktiziert wird, nutzen die Verkehrsteilnehmer überwiegend das Fahrrad komplementär zum Auto. Der Anteil an trimodalen Personen unterscheidet sich dabei kaum in Abhängigkeit des Raumes.

Wird Multimobilität nicht im Wochenrhythmus, sondern mit einer größeren Zeitspanne betrachtet, erweist sich ein durchaus beachtenswerter Anteil monomodaler Autofahrer als multimodal.

Mehr als ein Drittel von ihnen nutzt andere Verkehrsmittel immerhin ein bis drei Mal im Monat und ein weiteres knappes Drittel greift seltener als monatlich darauf zurück. In diesen Fällen ist davon auszugehen, dass die alternativen Verkehrsmittel überwiegend im Freizeitverkehr zum Einsatz kommen. Interessant ist hierbei, dass bereits die seltene Nutzung anderer Verkehrsmittel bei monomodalen Autofahrern die Raumwahrnehmung und die Einschätzung der Erreichbarkeit verändert. So bewerten monomodale Autofahrer, die ein anderes Verkehrsmittel selten nutzen, die Erreichbarkeit von Zielen mit diesem Verkehrsmittel besser als Personen, die das betrachtete Verkehrsmittel nie nutzen. Dies ist zwar noch keine ausreichende, aber zumindest schon einmal notwendige Voraussetzung für eine häufigere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Werden die zur Multimobilität verfügbaren empirischen Kennzahlen auf die Situation der Gemeinden in den untersuchten Korridoren im Landkreis Rostock bezogen, ergibt sich für deren Einwohner das folgende differenzierte Mobilitätsverhalten.

Tabelle 8: Verkehrsmittelwahlverhalten der Einwohner in den Korridor-Gemeinden (LRO)

Gemeinde LK Rostock	Einwohner 2014	Verkehrsmittelwahlverhalten (berechnet)				
		MIV mono	ÖV mono	Rad mono	Sonstige	Multimobile
Benitz	365	262	3	5	5	90
Pölchow	932	643	9	14	14	252
Stäbelow	1.392	990	11	20	20	351
Kritzmow	3.457	2.373	32	52	53	946
Papendorf	2.507	1.694	26	40	38	709
Schwaan, Stadt	4.952	3.591	36	68	70	1.188
Bützow, Stadt	7.688	5.155	130	152	118	2.132
Satow	5.506	3.529	92	126	81	1.678
Gesamtsumme	26.799	18.237	339	477	399	7.346
Anteil in Prozent		68,1	1,3	1,8	1,5	27,4

(Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang)

Legt man die enge Begriffsdefinition von Multimobilität zugrunde, wird das Auto von rund 68 Prozent der Einwohner in den ausgewählten Gemeinden ausschließlich oder zum weit überwiegenden Teil (> 75% der Wege) genutzt. Echte Multimobile sind in diesen Gemeinden mit einem Anteil von 27,4 Prozent vertreten und die auf lediglich ein Verkehrsmittel des Umweltverbundes fokussierten Verkehrsteilnehmer erreichen immerhin noch 4,6 Prozent. In Summe ergibt sich damit ein Anteil von 32 Prozent nachhaltig orientierten Verkehrsteilnehmern. Die Multimobilitätswilligen lassen sich dabei weiterhin in folgende Untergruppen mit spezifischen Verkehrsmittelkombinationen einteilen.

Tabelle 9: Spezifisches Verkehrsverhalten in den Korridor-Gemeinden (LRO) nach Verkehrsmittelkombinationen

Gemeinde LK Rostock	Multimodale Verkehrsteilnehmer (berechnet)				
	Multimobile	MIV-Rad	MIV-ÖV	Rad-ÖV	trimodal
Benitz	90	37	31	2	21
Pölchow	252	103	86	5	58
Stäbelow	351	144	119	7	81
Kritzmow	946	425	236	28	255
Papendorf	709	319	177	21	191
Schwaan, Stadt	1.188	535	297	36	321
Bützow, Stadt	2.132	725	640	85	682
Satow	1.678	571	503	67	537
Gesamtsumme	7.346	2.859	2089	251	2146
Anteil in Prozent		38,9	28,4	3,4	29,2

(Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang)

Unter den Multimobilen sind die Gruppen mit komplementärer ÖV-Nutzung zum Auto bzw. Trimodale in etwa gleich groß. Sie erreichen einen Anteil von 28,4 bzw. 29,2 Prozent unter den flexiblen Verkehrsmittelnutzern. Der Anteil der Gruppe mit komplementärer Rad-Nutzung zum

Auto beträgt dabei knapp 39 Prozent, während die Gruppe der Rad-ÖV-Kombinierer lediglich auf einen Anteil von 3,4 Prozent kommt.

Geht es nun darum, das **Nachfragepotenzial für flexible Mobilitätslösungen in den Korridorgemeinden** zu bestimmen, ist es sinnvoll, sich vor allem auf die oben genannten Nutzergruppen zu konzentrieren, die bisher noch kein ausreichend nachhaltiges Verkehrsmittelwahlverhalten erkennen lassen. Während Multimobile und ausschließliche Nutzer des Umweltverbundes offensichtlich mit dem vorhandenen Angebot gut zurechtkommen und das angestrebte nachhaltige Mobilitätsverhalten bereits (größtenteils) praktizieren, sind es gerade **die monomodalen Autofahrer, die ein mehr oder weniger großes multimodales Verhaltenspotenzial versprechen.**

Um zu einer korrekten Einschätzung der Größenordnung dieses Potenzials zu kommen, sind zunächst – entsprechend der engen Definition des Mobilitätsbegriffs (nur dieser gilt für die weitere Potenzialbetrachtung!) – die Verkehrsteilnehmer herauszurechnen, die bereits heute mindestens einmal wöchentlich ein alternatives Verkehrsmittel zum Auto benutzen (und dennoch mehr als 75 Prozent aller Wege im Auto zurücklegen). Für die verbleibenden monomodalen Autofahrer wird dann weiterhin im Hinblick auf die folgenden Untergruppen unterschieden:

- Verkehrsteilnehmer [ohne multimodales Verhaltenspotenzial](#)
(alle Wege werden heute mit dem Auto absolviert)
- Verkehrsteilnehmer [mit einem kleinen multimodalen Verhaltenspotenzial](#)
(aktuell seltenere Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum Auto als einmal im Monat)
- Verkehrsteilnehmer [mit einem großen multimodalen Verhaltenspotenzial](#)
(aktuelle Nutzungshäufigkeit alternativer Verkehrsmittel zum Auto 1 bis 3 mal im Monat)

Tabelle 10: Multimodales Verhaltenspotenzial bei der Modalgruppe MIV mono

Gemeinde LK Rostock	Multimodales Verhaltenspotenzial (mV) bei MIV mono					
	MIV mono	MIV > 75%	MIV 100%	kein mV	kleines mV	großes mV
Benitz	262	68	194	58	62	74
Pölchow	643	166	477	143	153	181
Stäbelow	990	256	734	220	235	279
Kritzow	2.373	614	1.760	528	563	669
Papendorf	1.694	438	1.256	377	402	477
Schwaan, Stadt	3.591	929	2.662	799	852	1.012
Bützow, Stadt	5.155	1.333	3.822	1.147	1.223	1.452
Satow	3.529	913	2.615	785	837	994
Gesamtsumme	18.237	4.717	13.520	4.057	4.327	5.138
Anteil in Prozent				30	32	38

(Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang)

In der Gesamtheit ergibt sich damit ein konkretes multimodales Verhaltenspotenzial bei rund 9.465 Bürgern in den Korridorgemeinden des Landkreises Rostock. Das heißt, neben den ohnehin schon multimobilen Einwohnern in Rostock zeigt **ein gutes weiteres Drittel der Ein-**

wohner in den Korridorgemeinden (35,3 Prozent) ebenfalls die Bereitschaft, alternative Verkehrsmittel zum Auto zumindest sporadisch zu nutzen und sind daher vergleichsweise gut ansprechbar. Differenziert nach Verkehrsmittelalternativen entfallen von diesem Gesamtpotenzial rund 42,7 Prozent auf die Kombination MIV-ÖV, 40,7 Prozent auf die Kombination MIV-Rad und 16,6 Prozent auf die Kombination MIV-Rad-ÖV.

Tabelle 11: Multimodales Verhaltenspotenzial differenziert nach Modalgruppen

Gemeinde LK Rostock	Multimodales Verhaltenspotenzial n. VM			
	<i>mV gesamt</i>	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Benitz	136	58	55	23
Pölchow	334	142	136	56
Stäbelow	514	219	209	86
Kritzmow	1.232	526	501	205
Papendorf	879	375	357	146
Schwaan, Stadt	1.863	795	758	310
Bützow, Stadt	2.675	1.142	1.088	446
Satow	1.831	782	745	305
Gesamtsumme	9.464	4.039	3.849	1.577
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,7</i>	<i>40,7</i>	<i>16,7</i>

Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang

Klammert man nun noch die Verkehrsteilnehmer mit einer ungünstigen Zielanbindung im Hinblick auf die Verkehrsmittelalternativen (*Annahme!*) aus, so bleibt immerhin ein beachtliches **Potenzial von**

- **6,0 Prozent** der Einwohner in den Korridorgemeinden (gute Anbindung bei nur 17%) bzw.
- **12,4 Prozent** der Einwohner in den Korridorgemeinden (gute Anbindung bei 35%), die ggf. für eine häufigere ÖV- bzw. Radnutzung gewonnen werden können.

Tabelle 12: mV bei guter Zielanbindung

Gemeinde LK Rostock	mV bei guter Zielanbindung (min17%)			
	<i>mV gesamt</i>	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Benitz	23	10	9	4
Pölchow	57	24	23	9
Stäbelow	87	37	36	15
Kritzmow	209	89	85	35
Papendorf	149	64	61	25
Schwaan, Stadt	317	135	129	53
Bützow, Stadt	455	194	185	76
Satow	311	133	127	52
Gesamtsumme	1.608	686	655	269
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,7</i>	<i>40,7</i>	<i>16,7</i>

Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang

Tabelle 13: mV bei guter Ziellanbindung

Gemeinde LK Rostock	mV bei guter Ziellanbindung (max. 35%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Benitz	48	20	19	8
Pölchow	117	50	47	19
Stäbelow	180	77	73	30
Kritzmow	431	184	175	72
Papendorf	308	131	125	51
Schwaan, Stadt	652	278	265	109
Bützow, Stadt	936	400	381	156
Satow	641	274	261	107
Gesamtsumme	3.313	1.414	1.346	552
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,7</i>	<i>40,6</i>	<i>16,7</i>

Quelle: eigene Berechnungen gem. Nobis/2014, Rundungsfehler sind möglich, Gesamttabelle siehe Anhang

Insgesamt besteht damit **bei 6 bis 12 Prozent der Einwohner in den Korridorgemeinden im Landkreis Rostock** (vorsichtige Schätzung) **eine Chance auf eine Verhaltensänderung in Richtung eines nachhaltigeren Mobilitätsverhaltens.**

Ein Abgleich der kennzahlenbasierten Potenzialdaten mit den im Rahmen der SrV-Erhebung 2013 in Stäbelow/Kritzmow tatsächlich erhobenen Raum- und Verhaltensdaten stützt die Analyseergebnisse dahingehend, dass (bezogen auf die Gemeinde Kritzmow):

- der modal split-Wert im MIV annähernd korrekt dargestellt wird:
 - Potenzialanalyse: 68,6% (Anteil im MIV);
 - SrV-Daten 2013: 67,1% (Anteil im MIV);
- 77,6% der Einwohner uneingeschränkt über ein Fahrrad verfügen können;
- 64,5% der Einwohner den ÖPNV in den letzten 12 Monaten genutzt haben;
- mehr als 80% der Einwohner im Hinblick auf den Haltestellenzugang und die Reisezeit über eine gute Busanbindung nach Rostock verfügen;
- mehr als 48% der Einwohner im Hinblick auf die Häufigkeit der Fahrten und die anbieterübergreifende Angebotsvernetzung über eine gute Busanbindung nach Rostock verfügen;

Damit sind wesentliche Faktoren für eine Potenzialerschließung erfüllt.

5. Maßnahmen

5.1 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend aus den Teilen Zielsetzung und Analyse sind im Folgenden Maßnahmen zu entwickeln welche helfen die Umlandverkehre (sowohl Pendlerbeziehungen als auch lokale Quell-/Zielverkehre) zu optimieren und sowohl übergeordneten Umweltziele zu erreichen als auch die zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen in der Hansestadt Rostock und den Umlandgemeinden zu bewerkstelligen.

5.1.1 Empfehlungen zur Potentialabschätzung

Zur zielgerichteten Entwicklung der Maßnahmen wurde die Wimes Pendlerbefragung vom Januar 2016 herangezogen um Informationen über das Nutzerverhalten und die Gründe für die „Nicht-Nutzung“ des Umweltverbundes in der Region Rostock zu erhalten.

Die Auswertung der Ergebnisse zeigte, dass die grundsätzlichen Hemmnisse im Bereich der Angebotsgestaltung, der räumlichen und zeitlichen Erschließung sowie in der ungenügenden wahrgenommenen Qualität liegen. Als Empfehlung zur Potentialerschließung sind die drei Themenblöcke

- Optimierung des ÖPNV Angebotes,
- Verbesserung der Radverkehrsbedingungen und
- Ausbau der Verknüpfung zwischen ÖPNV- und Radverkehrsanlagen

identifiziert worden. Diese bilden die Grundlage für die Entwicklung der folgenden Handlungsfelder und Maßnahmengruppen.

Empfehlungen zur Potenzialerschließung

- Optimierung des ÖPNV-Angebotes
(44,5% der Pendler sind wechselwillig, überwiegend Angestellte)
 - Radnutzer
 - ungünstige Fahrplangestaltung des ÖPNV (46,2%)
 - zu geringe räumliche Erschließung des ÖPNV (44,9%)
 - Auto-/Kradnutzer
 - zu geringe Taktzeiten des ÖPNV (64,3%)
 - Auto/Krad bequemer (40,2%)
 - bessere Transportmöglichkeiten mit dem Auto (39,4%)
- Optimierung der Radverkehrsbedingungen
(Für 21,4% der Pendler – überwiegend Angestellte – ist die Anschaffung eines Elektrofahrrades vorstellbar)
 - Rad-affine Entfernung zur Hansestadt Rostock
 - bereits heute höchster Pendleranteil mit dem Fahrrad im SUR
- Optimierung der Verknüpfung von ÖPNV- und Radverkehrsangeboten
- Restriktionen für den MIV in Rostock (Rahmenkonzept, nicht TK3I)
 - Gründe für ÖPNV-Wahl:
ÖPNV ist bequemer (33,1%), Parkplatzmangel (27,1%), Staugefahr (22,3%), Parkgebühren (19,9%)

Abbildung 27: Pendlerbefragung Wimes, 01/2016

5.1.2 Handlungsfelder

Die in der folgenden Abbildung aufgezeigten Handlungsfelder bilden den Grundansatz der integrativen Verkehrsplanung und des kommunalen Mobilitätsmanagements zum Erreichen der gesteckten Ziele.



Abbildung 28: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements

In dem ersten Feld der **Sicherung der Mobilität** soll gewährleistet werden, dass alle bestehenden oder potentiell zukünftig entstehenden Bedürfnisse der Mobilität gewährleistet werden können. Dies umfasst sowohl alle Wegezwecke (Arbeit/Ausbildung, Freizeit und Einkaufen sowie Erledigungen) Hierbei wird auf alle Nutzergruppen und räumliche Gebiete abgezielt.

Durch Nutzung einer ausreichenden Infrastruktur (Straßennetz, Geh- und Radwege, Haltestellen, Schienenwege etc.) kann ein entsprechendes Angebot im ÖV und im Individualverkehr sichergestellt werden, um die o.g. Wegezwecke durchführen zu können. Eine besondere Beachtung findet hierbei, auch durch eine entsprechende Gesetzgebung oder Richtlinienverordnung, das Vorhalten von barrierefreien Zugängen.

Die angestrebte **Reduzierung des Verkehrs** wird nicht dadurch erreicht, dass die Anzahl der Wege reduziert wird sondern vielmehr durch eine Verringerung der Wegelängen und der Anzahl der einzelnen Fahrten. Hierbei sind die Instrumente der reduzierten Wegelängen eher im Bereich der Regional- und Raumplanung sowie der Wirtschaftsförderung angesiedelt (Sicherstellung von kurzen Wegen durch Schaffung von lokalen Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen) und die Verringerung der einzelnen Fahrten z.B. durch Bündeln von mehreren Personenwegen in einem gemeinsamen Fahrzeug.

Das Haupthandlungsfeld des Mobilitätsmanagements zielt jedoch auf die **Verlagerung von Verkehren** weg von einzelnen Pkw Fahrten hin zur Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln. Dies erfolgt durch die Schaffung von ausreichend und angemessener Infrastruktur und den entsprechenden Verkehrsangeboten sowie der Vernetzung der Verkehrsarten und derer Kommunikation und Vermarktung.

In dem folgenden Kapitel werden die konkreten Maßnahmen zur Reduzierung und Verlagerung der Verkehre anhand von Beispielen aufgezeigt und für die betrachtete Region bewertet.

5.1.3 Maßnahmengruppen

Die Maßnahmengruppen aus denen sich die konkreten Handlungsempfehlungen entwickeln lassen wurden in die vier Felder Infrastruktur, Angebot, Kommunikation und Tarif eingeordnet. Hierbei gibt es Unterschiede sowohl in der räumlichen Anwendbarkeit als auch in der Effektivität und der zeitlichen Realisierbarkeit.

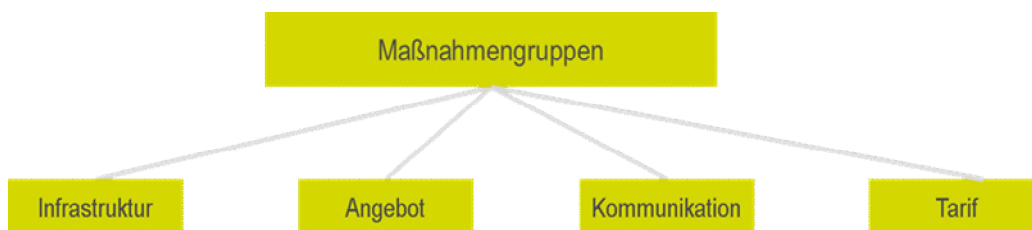


Abbildung 29: Maßnahmengruppen

Insgesamt wurden 18 Handlungsempfehlungen erarbeitet, welche sowohl als Einzelmaßnahme aber optimal erst im Zusammenspiel miteinander die größte Zielerreichung gewährleisten.

Die vorgeschlagenen Empfehlungen sind beispielhafte Darstellung, die durch weitergehende Planungen vor Ort an die lokalen Bedingungen angepasst und mit allen Betroffenen und Beteiligten abgestimmt werden müssen. Hierbei sind Synergieeffekte mit anderen teilweise geplanten Maßnahmen herzustellen.

5.1.4 Maßnahmengruppe Infrastruktur

In der Gruppe Infrastruktur werden Maßnahmen vorgeschlagen, die eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger als auch eine attraktiver Nutzung der Verkehrssysteme des Umweltverbundes stärken sollen. Hierbei ist das Ziel sowohl die Zuwegung zu den ÖPNV/SPNV Zugangspunkten zu verbessern als auch die Abstellmöglichkeiten der Zubringerfahrzeuge (PKW, Fahrrad) bedarfsgerecht auszubauen.

1. Einheitliche Qualitätsstandards an Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeugen

Die Haltestellen und Fahrzeuge sind sowohl das Aushängeschild des ÖV als auch ein Symbol für die Qualität der vorhandenen Leistung. Als Eingangstor zum ÖPNV für die Fahrgäste und potentielle Nutzer, kommt ihnen eine wichtige Bedeutung zu die Qualität, die Sicherheit und den möglichen Komfort nach außen darzustellen.

Hierbei steht der ÖV für viele Nutzergruppen in ständiger Konkurrenz mit dem privaten PKW und muss den dortigen Entwicklungen standhalten.

Vielfach sind bei Neugestaltungsmaßnahmen diese Standards wie transparenter moderner Wetterschutz, gepflasterte Zuwegung und erhöhter Einstiegsbereich, Fahrgastinformation und Beleuchtung bereits vorhanden sollten jedoch sukzessive bei allen Haltestellen mit hohem Fahrgastpotential nachgerüstet werden.

Zur Verdeutlichung eines zusammenhängenden Bedienungsgebietes, welches mit einem Ticket zu nutzen ist, ist Ausbau eines durchgängigen Corporate Designs für den gesamten Verbundraum anzustreben.



Abbildung 30: neue Umsteigeanlage Schwaan

2. Verbesserung der Haltestellenlagen

Zur Verkürzung der gesamten Reisezeit und zur Vergrößerung des Fahrgastpotentials der Haltestellen ist deren Lage zu überprüfen und ggf. anzupassen. Durch die Neueinrichtung von zusätzlichen Halten in Ortsteilen ohne optimale Erschließung können diese Vorteile noch vergrößert werden.

Mittels eines Geoinformationssystems (GIS) kann bei einer ausreichenden Datengrundlage das exakte Fahrgastpotential und somit auch die optimale Lage der Haltestellen ermittelt werden.

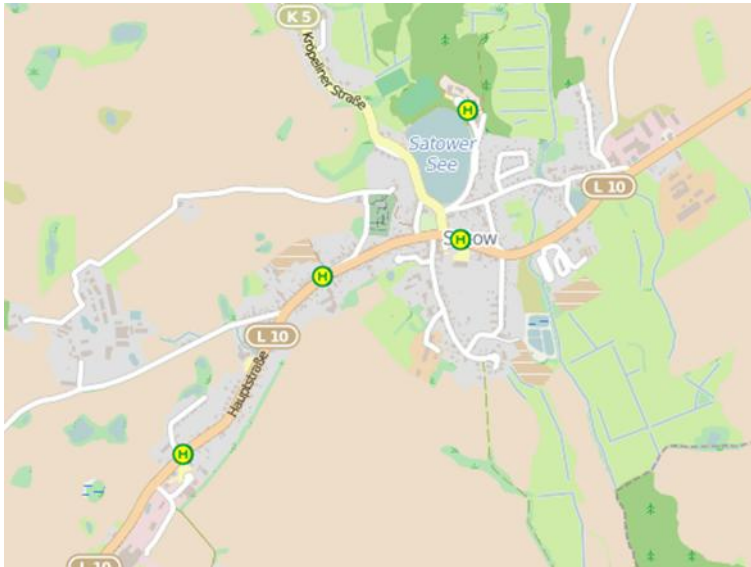


Abbildung 31: Haltestellenlagen in Satow

3. Schaffung bzw. Ausbau von P&R Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen

Für Fahrgäste, die aus dem Umland nach Rostock pendeln sind die PKW Stellplätze an den SPNV Stationen und Haltestellen an leistungsstarken Buslinien vorzusehen und auszubauen, um der Nachfrage gerecht zu werden und den umsteigewilligen Pendlern die Möglichkeit bieten schnell und sicher die Zugangspunkte des ÖV zu erreichen.

Hierzu ist eine Potentialanalyse zu empfehlen, die sowohl die Lage und Größe der Anlagen bestimmen hilft als auch die konkurrierenden Buslinien mit in Betracht zieht.

Bei einer ersten Betrachtung der vorhandenen Situation erscheinen die Haltestellen Bützow, Hucksdorf und Papendorf als sinnvoll für den Ausbau vorzusehen.

Zusätzlich ist zu prüfen, inwieweit Kiss&Ride Anlage an peripher gelegenen Bushaltestellen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und die Verkehrssicherheit erhöhen können.



Abbildung 32: P&R Anlage Bützow

4. Verbesserung der Abstellanlagen Radverkehr an ÖV Zugangspunkten

Neben dem PKW bietet gerade das Fahrrad ein optimales Verkehrssystem, um die Reisezeit bei multimodalen Wegeketten zu reduzieren und eine schnelle und sichere Zuwegung zum ÖV Zugangspunkt zu haben. Dies spielt insbesondere im ländlichen Raum eine große Rolle, wo es nur vereinzelt ÖPNV Zubringerverkehre gibt und die Entfernungen der Wohnstandorte in einer noch attraktiven Größe für Radfahrer sind.

Da heutzutage das Fahrrad als ein vollwertiges Verkehrssystem angesehen werden kann und dieses auch einen entsprechenden Wert aufweist, sollten hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten an den ÖV Stationen vorhanden sein. Dies kann und sollte in Verbindung mit zusätzlichen Serviceeinrichtungen wie z.B. Fahrradwerkstatt und Verleihstation gekoppelt sein. Beispiele aus anderen Regionen (z.B. Lüneburg, Wunstorf) zeigen erfolgreiche Beispiele zur Förderung der Verknüpfung ÖV/ Radverkehr. Vielfach sind hier auch Verknüpfungen in der Organisation mit privatem Einzelhandel und touristischen Einrichtungen denkbar.

Wichtig ist die Verfügbarkeit von Abstellanlagen sowohl in den Umlandgemeinden aber auch nicht minder in der Hansestadt Rostock (am Hauptbahnhof), um einpendelnden Fahrgästen eine Möglichkeit zu geben in der Hansestadt ihre Wegekette fortzusetzen bzw. Auspendlern eine sichere Unterstellmöglichkeit anzubieten.



Abbildung 33: Fahrradabstellmöglichkeit dörfliche Bushaltestelle



Abbildung 34: Fahrradbox an Hamburger Hochbahnstation



Abbildung 35: Kombinierte Abstell- und Servicestation Lüneburg

5. Schaffung sicherer Zuwegungen für den NMIV (Rad- und Fußwegenetz)

Neben der einheitlichen und qualitativ hochwertigen Gestaltung der Haltestellenbereiche ist die Zuwegung ein weiteres Kriterium für die Nutzung und Akzeptanz des ÖV.

Hierbei ist sowohl auf der detaillierte bauliche Ausgestaltung (barrierefreier Anschluss an das Fußgänger- und Radwegenetz) als auch die Anbindung an übergeordnete Fuß- und Radwegenetzverbindungen erstrebenswert.

Für die Zuwegung der Fahrgäste zu den ÖV Zugangspunkten ist eine schnelle und sichere Verbindung herzustellen, was vielfach erst im Rahmen eines abgestimmten und übergreifenden Fußwege- und Radwegenetzes zu schaffen ist. Das Beispiel Bützow zeigt, dass gerade in den Unterzentren durch eine abgestimmte und alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigende Planung optimale Bedingungen und Verbindungen hergestellt werden können.



Abbildung 36: Beispiel optimale Haltestellenzuwegung



Abbildung 37: Alternative direkte Radwegeverbindung Bützow Innenstadt - Bahnhof

6. Schaffung von direkten Radverkehrsverbindungen zu Umsteigeanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt

Neben den verbesserten Radverkehrsverbindungen zu den ÖV Zugangspunkten im Umland bieten sich in stadtnahen Bereichen die Schaffung von direkten und qualitativ hochwertigen Radwegeverbindungen zu den Straßenbahndepotpunkten der RSAG oder aber direkt zu den Zielen im Stadtgebiet der Hansestadt Rostock. Hierzu sind Quellgebiete mit einer mittleren Entfernung von 3 bis 10 km zu den Zielgebieten an, die eine attraktive Strecke für Radfahrer darstellt.

Insbesondere die Separierung von sonstigen Verkehrsarten, eine ausreichende Fahrbahnbreite und eine gute durchgehende Zielbeschilderung sollten Inhalt dieser Maßnahme sein.

Beispielhaft wurde die Verbindung Kritzmow zum Endpunkt „Neuer Friedhof“ der RSAG betrachtet, der eine Strecke von 5 km ausmacht und eine optimale Ergänzung zum bestehenden ÖV Angebot ermöglicht.



Abbildung 38: mögliche Radverkehrstrasse Kritzmow - HRO

7. Bevorrechtigung vom ÖPNV in staugefährdeten Gebieten (technische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen)

Als ein Haupthemmnis zur Nutzung des ÖPNV wird häufig die längere Reisezeit im Vergleich zum PKW angegeben. Hauptursache für langsame Fahrzeiten sind oft Behinderungen durch Staustellen, nicht auf den ÖPNV abgestimmte LSA Schaltungen und Aufenthaltszeiten in Haltestellen.

Für verspätungsanfällige Linien sollte hier eine Analyse der jeweiligen Hauptursachen vorgenommen und spezifische Lösungen zur Beschleunigung der Linie herausgearbeitet werden. Dies kann Maßnahmen wie die Einrichtung einer separaten Busspur, Beeinflussung von LSA Schaltungen und den Ausbau von Busbuchten zu Buskaps beinhalten. Da diese Maßnahmen sowohl kostenintensiv sind und immer im direkten Zusammenhang mit dem IV stehen, ist hier eine langfristige Planung mit umfassenden Lösungen vorzunehmen.

Vorzugsweise ist ein Beschleunigungsprogramm pro Linie zu erarbeiten welches nach Prioritäten in Abschnitten realisiert wird.



Abbildung 39: Beispieldarstellung Busspur



Abbildung 40: Beispieldarstellung Buskap

5.1.4.1 Maßnahmengruppe Angebot

Neben den infrastrukturellen Voraussetzungen einen bedarfsgerechten ÖV und dessen Zubringerverkehre durchführen zu können, ist eine entscheidende Größe für die Nutzung das verkehrliche Angebot.

1. Schaffung schneller direkter Verbindungen nach HRO mit Anbindung an Straßenbahn oder direkte Zielführung

Der Wunsch nach schnellen ÖV Verbindungen aus dem Umland in die Innenstadt von Rostock als Alternative zum PKW ist im Korridor 2 mit einer SPNV Anbindung weitestgehend erfüllt. Im Korridor 1 ist dies nicht oder nur bedingt der Fall.

Zur Verbesserung der Linienführung angepasst an die Nachfragebedürfnisse der Fahrgäste sollte, ggf. mittels eines Pilotprojektes, eine qualitativ hochwertige Direktbusverbindung mit ausgewählten Haltestellen angeboten werden. Im Gebiet des Korridor 1 würde das die weitestgehend Streckenführung der Linie 102 betreffen.

Insgesamt würde hiermit sowohl die Fahrzeit reduziert als auch die geforderte höhere Qualität angeboten werden können. Vielfach lassen sich solche Premium Angebote mit einem erhöhten Preis darstellen. Hierfür bedarf es jedoch detaillierten Untersuchungen der Nachfrage und der Quell- /Zielbeziehungen.



Abbildung 41: Beispiel eines hochwertigen Direktbusangebotes

2. Sicherstellung von Angeboten in Zeiten außerhalb der Schulzeiten

Neben den Angeboten, welche die Hauptzeiten der ÖV Nutzung abdecken (Morgens- und Mittagsstunden), sollten zusätzliche Angebote vorhanden sein, um eine gewisse Verlässlichkeit und Flexibilität in der Nutzung anzubieten.

Ebenfalls sind saisonale Ziele wie z.B. Freizeit- oder Tourismuseinrichtungen in der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen. Dies würde z.B. auf den Campingplatz in Schwaan zutreffen, welcher in den Sommermonaten als bedeutende Ziel- und Quellgebiet zu sehen ist.

Vielfach steht dies jedoch im Gegensatz zu den wirtschaftlichen Zielen der ÖV Betreiber und sollte im Einzelfall einer Abwägung von Aufwand und möglichem Nutzen unterzogen werden.

Kostengünstigere Angebote bieten hier die bedarfsgerechten Bedienformen (siehe nächster Punkt), welche einerseits eine gewisse Verlässlichkeit für die Fahrgäste darstellen, andererseits aber nur bei Bedarf betrieben werden müssen.

3. Schaffung von flexiblen Angeboten als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien

Um die ÖV Nutzer an die Zugangsstellen der Hauptlinien (SPNV Stationen oder Haltestellen der Hauptbuslinien) zu bringen, werden Zubringerfahrten des ÖV benötigt sofern sie nicht selbstständig mit dem IV anreisen. Auch hierbei ist eine räumliche und zeitliche Flexibilisierung notwendig, die mit einem geringen wirtschaftlichen Aufwand den größtmöglichen Nutzen bringt. Ebenso sind lokale Mobilitätsbedürfnisse im Umland zu zentralen Zielgebieten sicher zu stellen.

Dies lässt sich durch Angebote auf zwei Ebenen gewährleisten:

Auf Ebene 1 sollte ein durch die Verkehrsunternehmen organisiertes verlässliches Angebot (z.B. Anrufsammeltaxen, Anrufbus) darstellen. Mit diesen Angeboten gibt es bereits Erfahrungen im Untersuchungsraum und es sollten weitere nachfrageorientierte Angebote geschaffen werden.

Die Ebene 2 sollte auf privat oder kommunal organisierten Systemen basieren. Hierbei ist ein verstärktes lokales Engagement für die Organisation und die Kenntnis von Nachfrage und möglichen Angeboten gefragt.

Möglichkeiten bieten sich hier durch sogenannte Bürgerbusse (Problem hier ist jedoch die unklaren gesetzlichen Grundlagen und Finanzierungsmöglichkeiten), durch organisierte Mitfahrgelegenheiten oder durch eine Zusteiger-Mitnahme wie z.B. Mitfahrbänke.

Eine koordinierende Funktion könnte von einer regionsweiten Mobilitätszentrale oder aber von lokal tätigen Mobilitätsbeauftragten erfolgen. Hierbei könnten zur Unterstützung auch Taxiunternehmen, Fahrdienste mit aus sozialen Einrichtungen oder kommunalen Verwaltungen sowie Vereine und lokale Wirtschaftsbetriebe eingebunden werden.



Abbildung 42: Beispiel Mitfahrbank



Abbildung 43: Bürgerbus

4. Ausbau von CarSharing Angeboten in der Region (Zusammenarbeit mit kommunalen Verwaltungen und Betrieben)

Das Angebot an CarSharing Möglichkeit bietet vielen Bewohnern die Möglichkeit auf die Anschaffung von Zweit- und Drittwagen zu verzichten und grundsätzlich oder häufiger den ÖV zu nutzen. Gerade für Gelegenheitsfahrten, mangels einer Alternative im ÖV, die mit dem PKW getätigt werden müssen, bietet sich die Gelegenheit zeitweise ein Auto aus einem Pool zu nutzen. Hierbei kann sowohl mit kommerziellen Anbietern (Beispiele hierfür gibt es in anderen Untertzentren ab einer Größe von ca. 15.000 Einwohnern) über eine Station verhandelt werden oder aber mit Betrieben und Firmen, die ungenutzte Kapazitäten den Mitgliedern zur Verfügung stellen. Denkbar sind auch vollständig private Modelle bei denen Eigentümer ihren PKW zum Teilen zur Verfügung stellen.

Auch hier macht es Sinn die Kommunikation und Koordination über eine Mobilitätszentrale abzuwickeln.



Abbildung 44: Online Plattform einer CarSharing Vermittlung

5. Kooperationen mit Einzelhandel und/oder Dienstleistern für Auslieferungsfahrten

Ein Kritikpunkt potentieller ÖV Nutzer ist die schlechte Transportmöglichkeit. Gerade im ländlichen Raum, mit weiten Entfernungen zu Groß- und Einzelhandelsfirmen, ist eine Nutzung des ÖV für Einkaufsfahrten unattraktiv und kaum möglich. Um jedoch allen Bewohnern (auch ohne eigenen PKW) die Möglichkeit zu geben ihre Besorgungen zu erledigen, sollten Angebote vom Einzelhandel gefördert und vermarktet werden. Hierbei ist auch über eine Rabattierung für Besitzer eines Jobtickets oder für Monatskarteninhaber nachzudenken.

Vielfach bieten Einzelhandelsketten Auslieferungsfahrten von Waren an oder aber Bau- und Einrichtungshäuser offerieren vergünstigte oder kostenfrei Nutzung von Transportern.



Abbildung 45: Beispiel Auslieferungsfahrt einer Einzelhandelskette

5.1.4.2 Maßnahmengruppe Kommunikation

Die Infrastruktur und das Angebot bieten den potentiellen Fahrgästen die Grundlage ihre Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Vielfach ist jedoch die Kenntnis über die Angebote oder die Möglichkeiten der Nutzung nicht ausreichend vertreten. Die Kommunikation dieser Angebote stellt ein Grundpfeiler des Mobilitätsmanagements dar und wurde mit den folgenden Maßnahmen in die Empfehlungen aufgenommen.

1. Zielgruppenspezifische Information über Angebote (ggf. personalisierte Fahrpläne)

Vor Ort Besuche haben gezeigt das seitens der Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen umfangreiche Informationsangebote über die ÖV Angebote bestehen, diese aber wenig auf die lokalen Gegebenheiten in den Umlandgemeinden eingehen.

Hier wird vorgeschlagen verstärkt zielgruppenspezifische Informationsangebote zu schaffen und aktiv an die potentiellen Fahrgäste in der Region heran zu treten. Hierfür gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten, im Folgenden sind einige beispielhaft beschrieben:

- Informationspakete über lokale ÖV Angebote und Infrastruktur (z.B. Ortsfahrpläne) verteilt oder ausgehängt durch die kommunale Verwaltung, Vereine, Betriebe und Schulen. Dies kann z.B. auch die jeweilige Erreichbarkeit mit dem ÖV und dem Radverkehr auf der Homepage klar in den Vordergrund zu stellen.
- Neubürgerpakete und Neubürgerveranstaltung in denen zugezogenen Familien die Möglichkeiten der ÖV Nutzung und der Fahrradnutzung näher gebracht und sie mit spezifischem Informationsmaterial und ggf. einer zeitlich begrenzten Freifahrtkarte bedient werden. Dies soll sie animieren die Vorteile des ÖV kennen zu lernen und ihr Mobilitätsverhalten entsprechend anzupassen.
- Bei der Neugestaltung von Infrastrukturanlagen (Umsteigestationen, Bushaltestellen, P&R Anlagen) sollte eine umfassende Marketingarbeit erfolgen, um die neuen Angebote den potentiellen Fahrgästen näher zu bringen.



Abbildung 46: Marketing für Neubürger des GVH

2. Unterstützung von Fahrgemeinschaften

Neben der Sicherung der Mobilität für alle Bürger steht das Ziel der Reduzierung der Verkehrsbelastungen. Dies kann vielfach durch Bündelung von Fahrten in einem gemeinsamen Fahrzeug erfolgen. Sofern kein passendes ÖV Angebot vorhanden ist, kann dies durch organisierte Fahrgemeinschaften erfolgen.

Dies kann sowohl auf der privaten als auch auf der betrieblichen oder aber öffentlichen Ebene erfolgen. Entscheidend ist hierbei die Kommunikation der Nachfrage und des Angebotes. Fahrtanbieter müssen also mit Mitfahrtsuchenden zusammengebracht und die Fahrt organisiert werden.

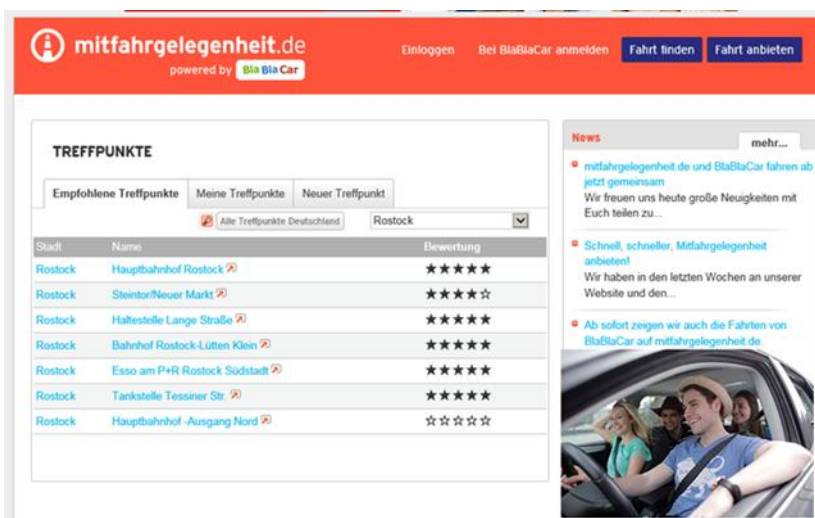


Abbildung 47: Beispiel einer Online Mitfahrbörse

Möglichkeiten hierzu bieten sogenannte Mitfahrbörsen, die über einfache Mund-zu-Mund Propaganda oder aber durch professionelle Onlinemedien oder durch betriebliche Listen geschaffen werden können. Dies setzt jedoch Akteure voraus, die sich hierfür engagieren und diese Börsen langfristig pflegen.

Mögliche Akteure könnte die Mobilitätszentrale sein oder aber auch lokale und betriebliche Mobilitätsbeauftragte.

Ggf. ist eine notwendige Infrastruktur (Onlinebörse, Treffpunktmarkierung, Parkmöglichkeiten an Autobahn) vorzuhalten. Hierbei sind Zuständigkeiten und Finanzierung zu klären und langfristige Vereinbarungen zwischen den Akteuren abzuschließen.



Abbildung 48: Mögliche Mitfahrtreffpunkte an Autobahn- /Bundesstraße

3. Einführung einer Mobilitätszentrale mit Zuarbeit aus dem Kommunen

Derzeit werden Informationen über die Angebote des ÖV von diversen Stellen (Verbund, Verkehrsunternehmen) herausgegeben. Für den Fahrgast ist dies ggf. unübersichtlich und eine Hemmschwelle. Um ihm den Zugang zu den Informationen zu erleichtern sollte ein Ansprechpunkt für alle Fragen und Informationen bzgl. Mobilität in der Region Rostock entstehen. Hiermit befasst sich der TK 1 dieses Projektes detailliert.

Für die Umland- und Pendlerverkehre ist es hierbei wichtig, dass lokale Nachfragen und Angebote, die ggf. auch privat oder gemeinschaftlich organisiert werden, in dieser Zentrale bekannt sind und die Informationen ggf. koordiniert oder aber an die lokalen Akteure weiter verwiesen kann.

4. Benennung von Mobilitätsbeauftragten in den Kommunen

Vielfach wurde bei den aufgezählten Maßnahmen auf lokale Akteure verwiesen. Diese können entweder aus dem privaten Bereich, aus Vereinen oder aber offiziell benannt aus der Verwaltung kommen.

Sogenannte Mobilitätsbeauftragte nimmt die koordinierenden und informierenden Aufgaben der Kommune für alle Fragen der Mobilität wahr. Dies sollte sowohl alle Themen des Angebotes ÖV als auch die Infrastrukturbelange aller Verkehrsarten und die Kommunikation und Vermittlung von flexiblen Bedienungsformen beinhalten.

Voraussetzung ist einerseits ein enger Kontakt zu den planenden und umsetzenden Institutionen (Gemeinde, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Schulen, Betrieben etc.) und

andererseits zu den Bürgern, um vorhandene und geplante Angebote zu koordinieren und zu kommunizieren.

Wichtig ist, dass der Beauftragte im Gegenzug von allen Betroffenen akzeptiert und bei allen Fragen der Mobilität eingebunden wird.



Abbildung 49: Aufgabenfelder eines Mobilitätsbeauftragten

5.1.4.3 Maßnahmengruppe Tarif

Die Tarifgestaltung ist ein übergeordnetes Instrumentarium zur Schaffung von Anreizen den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Hierbei sollte jedoch weniger auf lokale Besonderheiten als vielmehr auf die Struktur der potentiellen Nutzer abgezielt werden.

1. Ausbau von Jobticketangeboten kombiniert mit Parkraumsteuerung in Rostock und in den Betrieben

Um bisherige PKW Pendler aus dem Umland in die Hansestadt Rostock zu einem (zumindest teilweise) Umstieg auf den ÖV zu bewegen, sollte das Instrument das Jobtickets verstärkt eingesetzt werden. Hierbei erhalten alle Mitarbeiter eines Betriebes eine Jahresfahrkarte, egal ob sie momentan Nutzer des ÖV sind oder nicht.

Dies bewirkt Vorteile sowohl auf der Mitarbeiterseite als auch auf der Firmenseite. Der Mitarbeiter hat eine ständige Alternative zur Nutzung des ÖV (sowohl für berufliche Pendlerfahrten als auch für Freizeitaktivitäten) und den Firmen gibt dies oftmals die Möglichkeiten ihren Mitarbeitern eine attraktive Zusatzleistung anzubieten, die Mobilität der Mitarbeiter zu sichern und gleichzeitig auf teuren Parkraum in der Innenstadt zu verzichten.

Insgesamt ist hierdurch eine Reduzierung der monomodalen PKW Nutzung zu erwarten. Sei es nun durch neue ÖV Fahrten einmal pro Woche/ pro Monat oder durch ständige Fahrten, die ggf. auch mit PKW Mitfahrten kombiniert werden.

Eine weitere Attraktivität kann durch zusätzliche Mobilitätsangebote wie z.B. Nutzung von Leihfahrrädern oder vergünstigte Nutzung von CarSharing Angeboten erreicht werden.



Abbildung 50: Beispiel Jobticket des VRS

2. Überprüfung und Anpassung der Angebots- und Tarifbedingungen (Rentnerticket nach 9 Uhr, Fahrradmitnahme)

Das Tarifangebot sollte für Nutzer der Umlandgemeinden und deren besonderen Anforderungen überprüft und ggf. angepasst werden.

Es wird davon ausgegangen, dass alleine der Preis nicht der entscheidende Faktor für die Nutzung oder Nicht Nutzung des ÖV darstellt. Dies zeigen auch die durchgeführten Analysen, die ergaben dass die Kosten der Pendlerverkehre ÖV oftmals unter denen der PKW Nutzer liegen.

Vielmehr ist die Klarheit, Übersichtlichkeit und gefühlte „Gerechtigkeit“ bei den Tarifangeboten zu schaffen und die angebotenen Produkte müssen für die Kunden nutzbar sein und einen klaren Vorteil mit sich bringen.

Beispielhaft sind die Themen „Mobil60 nach 8 Uhr“ und die Regelungen zur Fahrradmitnahme zu nennen.

Bei dem Angebot „Mobil60 nach 8 Uhr“ sind in den Umlandgemeinden oftmals keine ÖV Angebote vorhanden, die eine solche Nutzung zulässt. Das auf den Schülerverkehr gestützte Busangebot fährt vielfach vor 8 Uhr und ermöglicht den Fahrgästen somit gar keine Nutzung dieses Tarifangebotes. Hier sollte über eine Ausweitung oder Anpassung der Nutzungsbedingungen nachgedacht werden.

Bei der Fahrradmitnahme gibt es eine sehr große und für Gelegenheitsnutzer unübersichtliche Palette an Tarifangeboten. Zu überlegen wäre, ob eine grundsätzliche Freigabe der Fahrradmitnahme (abhängig ggf. von der Tageszeit und dem Verkehrssystem) mit Zuzahlungen zu be-

stimmten Zeiten insgesamt eine attraktivere Lösung wäre. Dies würde eine deutliche Förderung der multimodalen Wegeketten bedeuten.

Zusätzlich sollten solche Maßnahmen die speziell für die Umlandverkehre konzipiert sind auch lokal stärker vermarktet werden, um die Zielgruppe besser zu erreichen.

Wann und wo darf ich mein Fahrrad mitnehmen?

Mo. bis Fr.	üstra	Regio Bus	DB BAHN	erixX	enno
05:00 Uhr — 08:30 Uhr			€		
08:30 Uhr — 15:00 Uhr	🚲		🚲		
15:00 Uhr — 19:00 Uhr			€		
19:00 Uhr — 05:00 Uhr	🚲	🚲	🚲		
Sa., So., & Feiertage	üstra	Regio Bus	DB BAHN	erixX	enno
gänztägig	🚲	🚲	🚲		

€ Mitnahme nur mit zusätzlichem Einzel- oder SammelTicket für eine Zone oder zusätzlicher GVH-MobilCard zum Ein-Zonen-Preis.

Abbildung 51: Beispieldarstellung Regelung zur Fahrradmitnahme aus dem GVH

5.2 Umsetzungskonzept

Eine detaillierte Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ist aus einem späteren Umsetzungskonzept abzuleiten. Im Rahmen dieser Untersuchung werden eine Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen, welche dann in konkreten Schritten vor Ort weiterentwickelt werden sollten.

Die Gewichtung und Priorisierung erfolgte nach den folgenden Kriterien

- Verkehrliche Effekte (hoch ↑, mittel →, niedrig ↓)
- Kosten (niedrig ↓, hoch)
- Realisierungshorizont (kurz- ↑, mittel → oder langfristig ↓)

Die Priorisierung wurde in Kategorien von 1 bis 3 vorgenommen, wobei die Priorität 1 die Maßnahmen sind, die mit Vorrang umgesetzt werden sollten.

Tabelle 14: Prioritätensetzung Infrastruktur

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs- horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Qualitätsstandards erhöhen	→	↓	→	VU's, Kommunen	2

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Schaffung Zuwegung zu Haltestellen	→	↓	↓	Kommunen	3
Ausbau P&R Anlagen	↑	↓	→	VU's, Kommunen	1
Abstellanlagen Radverkehr	→	↑	↑	Kommunen	1
Verbesserung Haltestellenlagen	↑	↓	↓	VU's, Kommunen	3
Schaffung von Radverkehrsverbindungen	↑	↑	→	Kommunen, Straßenbaulastträger	1
Bevorrechtigung ÖPNV	↑	↓	→	VU's, Straßenbaulastträger	2

Tabelle 15: Prioritätensetzung Angebot

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Direktverbindungen nach HRO	↑	↓	→	VU's	1
Angebote außerhalb der Schulzeiten	→	↓	→	VU's	2
Flexible Angebote als Zubringerfahrten	→	↑	→	VU's, privat	1
Ausbau CarSharing	→	↑	↑	VU's, privat	1
Kooperationen für Auslieferfahrten	↓	↑	↑	VU's, privat	2

Tabelle 16: Prioritätensetzung Kommunikation

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Zielgruppenspezifische Informationen	↑	↑	↑	VU's	1
Fahrgemeinschaften	→	↑	→	VU's	2
Mobilitätszentrale	↑	↓	→	VU's, privat	1
Kommunale Mobilitätsbeauftragte	→	↓	→	VU's, privat	2

Table 17: Prioritätensetzung Tarif

Maßnahmen	Effekte	Kosten	Realisierungs horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Ausbau Jobticket	→	↑	→	VU's	2
Anpassung Tarifangebote	→	↑	↑	VU's	2

5.3 Korridorempfehlungen

Aufbauend auf den für beispielhaft vorgeschlagenen dargestellten Maßnahmen werden im Folgenden diese Maßnahmen den typischen Beispielkorridoren zugeordnet und auf deren Gegebenheiten angepasst bzw. auf die konkreten örtlichen Bedingungen bezogen.

Für einige Maßnahmenvorschläge ist dies möglich, andere sind hingegen von allgemeiner Natur und können für alle Typen angewendet werden bzw. nicht ausschließlich auf die momentane Art der ÖV Bedienung, Siedlungsstruktur oder Entfernung zur HRO bezogen werden.

Spezifika für Korridor 1: (Unterzentren und ÖV Verbindung zum Oberzentrum durch SPNV Achse):

Der Korridor 1 kennzeichnet sich durch eine bereits gute Pendlerbeziehungen auf der SPNV Achse nach Rostock. Schwerpunkte der Maßnahmen sollten sein die Verknüpfungen an den SPNV Stationen auszubauen und zu verbessern. Dies betrifft sowohl das Angebot als auch die Infrastruktur. Als zweiter Schwerpunkt wird die Verbesserung der Kommunikation der ÖV Angebote, Ausbau der internen Radverkehrsverbindungen in den Unterzentren und die Entwicklung und Unterstützung von flexiblen Bedingungsformen empfohlen..

- Ausrichtung der Pendlerverkehre auf ein qualitativ hochwertiges und verdichtetes SPNV-Angebot
- Sowohl die zubringenden Buslinien zu den Bahnhöfen Bützow und Schwaan als auch die regionalen Radverkehrsverbindungen sollten eine direkt Anbindung an die SPNV Stationen Bützow, Schwaan, Huchsdorf, Pölchow und Papendorf erhalten, um hier schnelle und häufige Verbindungen nach Rostock nutzen zu können.
- Ausbau der Umsteigeanlagen an SPNV Stationen (Bus, P&R, Rad)
- Ausbau von weiteren, der Nachfrage angepassten, P&R Anlagen an den Stationen Bützow, Huchsdorf, Papendorf
- Verbesserte zentrale und lokale Kommunikation der bestehenden Angebote
- Ortsspezifische Fahrpläne für die Verbindungen Bützow und Schwaan an die Anwohner verteilen und offensives vermarkten der ÖV Angebote durch die Kommunen. (z.B. Neubürgerpaket, ÖPNV Verbindungen auf der Homepage der Stadt, Erstellung individueller Fahrplanhefte, Kooperationen mit lokalen Akteuren und Vereinen)
- Gestaltung von flexiblen Angeboten außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- Erstrebenswert für dörfliche Ortschaften, die eine schlechte ÖV Anbindung an die Unterzentren Bütow und Schwaan haben und keinen unmittelbaren Anschluss an die S-Bahn Haltepunkte haben (z.B. Steinhagen, Penzin, Klein Belitz, Broberrow usw.)
- Interne verbesserte Verkehrsinfrastruktur für nicht motorisierten Individualverkehr in den Unterzentren

Spezifika für Korridor 2 (Typ geringe Siedlungsdichte und ÖV Erschließung durch Busachse):

Im Korridor 2 wird als Hauptaufgabe die Schaffung eines attraktiven Busangebotes auf der L10 mit ähnlichen Bedienungsqualitäten des SPNV Korridors gesehen. Aufgrund fehlender Unterzentren und geringerer Wohndichte ist die die Anbindung durch flexible und ggf. mit Eigeninitiative organisierte Fahrtangebote aus den ländlichen Gebieten an diese Hauptstrecke und gleichzeitig Radverkehrsverbindungen in stadtnahen Ortschaften an den ÖPNV der Hansestadt herzustellen.

- Schaffung einer leistungsfähigen zentralen Busachse mit höheren Takten und Qualitäten ggf. ergänzt durch direkte Schnellbusprodukte
- Ausbau einer hochwertigen Busachse entlang der Landesstraße L10 mittels Erhöhung der ÖPNV Qualität (verbesserte Haltestellenzugänge, moderne Wartehalle, Abstellanlagen Radverkehr), der Frequenz (30min Takt in der HVZ) und Ausweitung der Bedienungszeiten auf der Hauptroute Satow – Kritzmow – Rostock (stündliche Fahrten bis ca. 21h)
- Erhöhung der Zugangs- und Haltestellenqualität
- Verlagerung der Haltestellenlage zur direkteren Einwohnererschließung (z.B. Satow, Heiligenhagen, Stäbelow)
- Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindungen zu den Unterzentren und nach HRO Schaffung und qualitative Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindungen zu den Unterzentren und nach HRO (z.B. Kritzmow – Endhaltestelle RSAG „Neuer Friedhof“)
- Gestaltung von flexiblen Angeboten außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- Unterstützung von privaten Initiativen, die ein regelmäßiges oder zeitweises Wechseln des Mobilitätsverhaltens unterstützen (z.B. Mitfahrgelegenheiten in Ortschaften wie Klein Bölkow oder Gorow in die Unterzentren oder zu Umsteigepunkten des ÖV der Ebene 1)
- Verbesserte zentrale und lokale Kommunikation der bestehenden Angebote Benennung und Implementierung von Mobilitätskoordinatoren für die Gemeinden (z.B. in Satow, Stäbelow, Kritzmow)
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung der Buslinien in stauanfälligen Bereichen (aufbauend auf einer Störungsanalyse) z.B. durch Rückbau Busbuchten bei innerörtlichen Haltestellen (Stäbelow, Kritzmow, Satow)
- Förderung und Koordinierung von Mitfahrtsammelplätzen an Zufahrtsstraßen nach Rostock An den Auffahrten der A20 (Bad Doberan, Döbelin, Rostock-Südstadt) und an der B103 (Auffahrt zwischen Stäbelow und Kritzmow)

6. Anhang

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	Einwohner 2014	Verkehrsmittelwahlverhalten (berechnet)				
		MV mono	ÖV mono	Rad mono	Sonstige	Multimobile
Alt Bukow	448	336	3	5	6	98
Alt Sührkow	398	286	3	5	6	97
Altkalen	788	537	8	13	12	219
Am Salzhaff	489	359	3	6	7	114
Bartenshagen-Parkentin	1.268	895	11	18	19	325
Bastorf	1.007	722	8	14	15	248
Baumgarten	814	581	7	11	12	203
Behren-Lübchin	953	691	7	13	14	229
Benitz	365	262	3	5	5	90
Bemitt	1.597	1.104	15	24	24	430
Biendorf	1.202	848	10	18	18	309
Blankenhagen	1.033	736	8	15	15	259
Boddin	315	217	3	5	5	86
Bürgerende-Rethwisch	1.660	1.199	12	23	24	402
Bröbberow	525	356	5	8	8	148
Cammin	746	522	7	11	11	195
Carinerland	960	688	8	13	14	237
Dahmen	483	352	3	7	7	114
Dalkendorf	240	176	2	3	3	56
Diekhof	937	655	8	14	14	246
Dobbin-Linstow	492	361	3	7	7	114
Dolgen am See	612	449	4	8	9	142
Dreetz	212	146	2	4	3	57
Finkenthal	283	198	3	4	4	75
Gelbensande	1.521	1.112	11	21	21	356
Glasewitz	424	311	3	5	6	99
Gnewitz	200	137	2	3	3	55
Grammow	160	120	1	2	2	35
Groß Roge	649	449	6	10	10	175
Groß Schwiesow	322	223	3	5	5	86
Groß Wokern	1.050	739	9	15	15	272
Groß Wüstenfelde	828	594	7	12	12	203
Gülzow-Prüzen	1.570	1.136	12	22	22	378
Gutow	981	701	8	14	14	244
Hohen Demzin	381	277	3	5	5	90
Hohen Sprenz	574	411	5	8	9	142
Hohenfelde	813	562	8	13	12	219
Hoppenrade	638	455	5	9	9	160
Jördenstorf	848	625	6	11	12	194
Jürgenshagen	1.062	757	9	15	16	265
Kassow	335	246	2	4	5	78
Kirch Mulsow	313	225	2	4	5	76
Klein Belitz	845	618	6	11	12	198
Klein Kussewitz	727	500	7	11	11	198
Klein Upahl	272	195	2	4	4	67
Kuchelmiß	702	504	5	10	10	173
Kuhs	301	221	2	4	4	70
Lehkendorf	452	317	4	7	7	118
Lohmen	719	533	4	9	10	162
Lühburg	214	154	2	3	3	53
Lüssow	931	662	7	13	14	235
Mistorf	640	456	5	9	9	160
Mönchshagen	1.151	826	9	16	17	284
Mühl Rosin	1.065	759	8	15	15	267
Nienhagen	1.957	1.418	13	26	29	471
Nustrow	150	105	1	2	2	39
Penzin	135	100	1	2	2	31
Plaaz	773	558	6	11	11	187
Pölchow	932	643	9	14	14	252
Poppendorf	689	501	5	9	10	164
Prebbereide	763	524	7	12	11	209
Reddelich	912	622	9	14	14	252
Reimershagen	390	272	3	6	6	103
Retschow	972	675	9	14	15	259
Rühn	621	442	5	9	9	156
Rukieten	297	214	2	4	4	72
Sarmstorf	491	349	4	7	7	123
Schorssow	452	314	4	7	6	121
Schwasdorf	448	322	3	6	6	110
Selpin	478	331	5	7	7	128
Stäbelow	1.392	990	11	20	20	351
Steffenshagen	494	363	4	6	7	114
Steinhagen	736	519	6	11	11	189
Stubbendorf	140	98	1	2	2	37
Sukow-Levitzow	471	327	4	7	7	126
Tamow	1.091	783	8	15	16	268
Thelkow	427	312	3	6	6	100
Thulendorf	610	412	6	10	10	173
Thürkow	395	279	4	6	6	101
Vorbeck	316	220	3	5	5	83
Walkendorf	410	301	3	6	6	95
Wardow	1.323	921	12	20	20	350
Wamkenhagen	348	245	3	5	5	90
Wamow	916	667	6	12	13	218
Wiendorf	753	529	6	11	11	196
Wittenbeck	813	583	6	11	12	200
Zamewanz	375	272	3	5	6	90
Zehna	635	454	5	9	9	158
Zepelin	434	316	3	6	6	103
Ziesendorf	1.360	952	12	20	21	356
Gesamtsumme	62.414	44.431	506	887	911	15.679
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>71,19</i>	<i>0,81</i>	<i>1,42</i>	<i>1,46</i>	<i>25,12</i>

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	Multimodale Verkehrsteilnehmer (berechnet)				
	Multimobile	MIV-Rad	MIV-ÖV	Rad-ÖV	trimodal
Alt Bukow	98	40	33	2	22
Alt Sührkow	97	40	33	2	22
Altkalen	219	90	74	4	50
Am Salzhaff	114	47	39	2	26
Bartenshagen-Parkentin	325	133	111	7	75
Bastorf	248	102	84	5	57
Baumgarten	203	83	69	4	47
Behren-Lübchin	229	94	78	5	53
Benitz	90	37	31	2	21
Bernitt	430	176	146	9	99
Biendorf	309	127	105	6	71
Blankenhagen	259	106	88	5	60
Boddin	86	35	29	2	20
Börgerende-Rethwisch	402	165	137	8	92
Bröbberow	148	60	50	3	34
Cammin	195	80	66	4	45
Carinerland	237	97	81	5	55
Dahmen	114	47	39	2	26
Dalkendorf	56	23	19	1	13
Diekhof	246	101	84	5	57
Dobbin-Linstow	114	47	39	2	26
Dolgen am See	142	58	48	3	33
Dreetz	57	23	19	1	13
Finkenthal	75	31	25	1	17
Gelbensande	356	146	121	7	82
Glasewitz	99	41	34	2	23
Gnewitz	55	22	19	1	13
Grammow	35	14	12	1	8
Groß Roge	175	72	59	3	40
Groß Schwiesow	86	35	29	2	20
Groß Wokern	272	111	92	5	62
Groß Wüstenfelde	203	83	69	4	47
Gülzow-Prüzen	378	155	128	8	87
Gutow	244	100	83	5	56
Hohen Demzin	90	37	31	2	21
Hohen Spreng	142	58	48	3	33
Hohenfelde	219	90	74	4	50
Hoppenrade	160	65	54	3	37
Jördenstorf	194	80	66	4	45
Jürgenshagen	265	109	90	5	61
Kassow	78	32	26	2	18
Kirch Mulsow	76	31	26	2	18
Klein Belitz	198	81	67	4	46
Klein Kussewitz	198	81	67	4	45
Klein Uphahl	67	27	23	1	15
Kuchelmiß	173	71	59	3	40
Kuhs	70	29	24	1	16
Lelkendorf	118	48	40	2	27
Lohmen	162	67	55	3	37
Lühburg	53	22	18	1	12
Lüssow	235	96	80	5	54
Mistorf	160	66	54	3	37
Mönchhagen	284	116	97	6	65
Mühl Rosin	267	109	91	5	61
Nienhagen	471	193	160	9	108
Nustrow	39	16	13	1	9
Penzin	31	13	10	1	7
Plaaz	187	77	64	4	43
Pölchow	252	103	86	5	58
Poppendorf	164	67	56	3	38
Prebberede	209	86	71	4	48
Reddelich	252	103	86	5	58
Reimershagen	103	42	35	2	24
Retschow	259	106	88	5	59
Rühn	156	64	53	3	36
Rukieten	72	30	25	1	17
Sarmstorf	123	51	42	2	28
Schorssow	121	49	41	2	28
Schwasdorf	110	45	37	2	25
Selpin	128	52	44	3	29
Stäbelow	351	144	119	7	81
Steffenshagen	114	47	39	2	26
Steinhagen	189	77	64	4	43
Stubbendorf	37	15	13	1	8
Sukow-Levitzow	126	52	43	3	29
Tamow	268	110	91	5	62
Thelkow	100	41	34	2	23
Thulendorf	173	71	59	3	40
Thürkow	101	41	34	2	23
Vorbeck	83	34	28	2	19
Walkendorf	95	39	32	2	22
Wardow	350	143	119	7	80
Wamkenhagen	90	37	30	2	21
Wamow	218	89	74	4	50
Wiendorf	196	80	67	4	45
Wittenbeck	200	82	68	4	46
Zarnewanz	90	37	31	2	21
Zehna	158	65	54	3	36
Zepelin	103	42	35	2	24
Ziesendorf	356	146	121	7	82
Gesamtsumme	15.679	6.428	5.331	314	3.606
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>41</i>	<i>34</i>	<i>2</i>	<i>23</i>

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial (mV) bei MIV mono					
	MIV mono	MIV > 75%	MIV 100%	kein mV	kleines mV	großes mV
Alt Bukow	336	87	249	75	80	95
Alt Sührkow	286	74	212	64	68	81
Altkalen	537	139	398	119	127	151
Am Salzhaff	359	93	266	80	85	101
Bartenshagen-Parkentin	895	232	664	199	212	252
Bastorf	722	187	535	161	171	203
Baumgarten	581	150	431	129	138	164
Behren-Lübchin	691	179	512	154	164	195
Benitz	262	68	194	58	62	74
Bernitt	1.104	285	818	245	262	311
Biendorf	848	219	628	189	201	239
Blankenhagen	736	190	546	164	175	207
Boddin	217	56	161	48	51	61
Bürgerende-Rethwisch	1.199	310	889	267	285	338
Bröbberow	356	92	264	79	84	100
Cammin	522	135	387	116	124	147
Carinerland	688	178	510	153	163	194
Dahmen	352	91	261	78	83	99
Dalkendorf	176	45	130	39	42	49
Diekhof	655	169	486	146	155	185
Dobbin-Linstow	361	93	268	80	86	102
Dolgen am See	449	116	333	100	107	127
Dreetz	146	38	108	33	35	41
Finkenthal	198	51	146	44	47	56
Gelbensande	1.112	288	825	247	264	313
Glasewitz	311	80	230	69	74	88
Gnewitz	137	35	102	31	33	39
Grammow	120	31	89	27	28	34
Groß Roge	449	116	333	100	106	126
Groß Schwiesow	223	58	165	50	53	63
Groß Wokern	739	191	548	164	175	208
Groß Wüstenfelde	594	154	440	132	141	167
Gülzow-Prüzen	1.136	294	842	253	270	320
Gutow	701	181	519	156	166	197
Hohen Demzin	277	72	206	62	66	78
Hohen Spreng	411	106	305	91	97	116
Hohenfelde	562	145	417	125	133	158
Hoppenrade	455	118	337	101	108	128
Jördenstorf	625	162	463	139	148	176
Jürgenshagen	757	196	562	168	180	213
Kassow	246	64	182	55	58	69
Kirch Mulsow	225	58	167	50	53	63
Klein Belitz	618	160	458	137	147	174
Klein Kussewitz	500	129	371	111	119	141
Klein Upahl	195	50	145	43	46	55
Kuchelmiß	504	130	374	112	120	142
Kuhs	221	57	164	49	52	62
Lelkendorf	317	82	235	71	75	89
Lohmen	533	138	395	119	127	150
Lühburg	154	40	114	34	36	43
Lüssow	662	171	491	147	157	187
Mistorf	456	118	338	101	108	129
Mönchhagen	826	213	612	184	196	233
Mühl Rosin	759	196	563	169	180	214
Nienhagen	1.418	367	1.051	315	336	400
Nustrow	105	27	78	23	25	30
Penzin	100	26	74	22	24	28
Plaaz	558	144	414	124	132	157
Pölchow	643	166	477	143	153	181
Poppendorf	501	130	372	112	119	141
Prebberede	524	135	388	116	124	148
Reddelich	622	161	461	138	148	175
Reimershagen	272	70	202	60	64	77
Retschow	675	175	501	150	160	190
Rühn	442	114	328	98	105	124
Rukieten	214	55	159	48	51	60
Samstorf	349	90	259	78	83	98
Schorssow	314	81	233	70	74	88
Schwasdorf	322	83	239	72	76	91
Selpin	331	86	245	74	78	93
Stäbelow	990	256	734	220	235	279
Steffenshagen	363	94	269	81	86	102
Steinhagen	519	134	385	115	123	146
Stubbendorf	98	25	72	22	23	28
Sukow-Levitzow	327	84	242	73	77	92
Tamow	783	203	581	174	186	221
Thelkow	312	81	231	69	74	88
Thulendorf	412	106	305	92	98	116
Thürkow	279	72	207	62	66	79
Vorbeck	220	57	163	49	52	62
Walkendorf	301	78	223	67	71	85
Wardow	921	238	683	205	219	260
Warmkenhagen	245	63	182	55	58	69
Wamow	667	172	494	148	158	188
Wiendorf	529	137	392	118	125	149
Wittenbeck	583	151	432	130	138	164
Zarnewanz	272	70	201	60	64	77
Zehna	454	117	336	101	108	128
Zepelin	316	82	234	70	75	89
Ziesendorf	952	246	706	212	226	268
Gesamtsumme	44.431	11.491	32.940	9.882	10.541	12.517
Anteil in Prozent				30	32	38

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial n. VM			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Alt Bukow	174	74	71	29
Alt Sührkow	149	63	60	25
Altkalen	279	119	113	46
Am Salzhaff	186	80	76	31
Bartenshagen-Parkentin	465	198	189	77
Bastorf	375	160	152	62
Baumgarten	302	129	123	50
Behren-Lübchin	358	153	146	60
Benitz	136	58	55	23
Bemitt	573	244	233	95
Biendorf	440	188	179	73
Blankenhagen	382	163	155	64
Boddin	112	48	46	19
Bürgerende-Rethwisch	622	266	253	104
Bröbberow	185	79	75	31
Cammin	271	116	110	45
Carinerland	357	152	145	59
Dahmen	183	78	74	30
Dalkendorf	91	39	37	15
Diekhof	340	145	138	57
Dobbin-Linstow	187	80	76	31
Dolgen am See	233	100	95	39
Dreetz	76	32	31	13
Finkenthal	102	44	42	17
Geibensande	577	246	235	96
Glasewitz	161	69	66	27
Gnewitz	71	30	29	12
Grammow	62	27	25	10
Groß Roge	233	99	95	39
Groß Schwiesow	116	49	47	19
Groß Wokern	383	164	156	64
Groß Wüstenfelde	308	132	125	51
Gülzow-Prüzen	590	252	240	98
Gutow	364	155	148	61
Hohen Demzin	144	61	59	24
Hohen Sprenz	213	91	87	36
Hohenfelde	292	124	119	49
Hoppenrade	236	101	96	39
Jördenstorf	324	138	132	54
Jürgenshagen	393	168	160	65
Kassow	128	54	52	21
Kirch Mulsow	117	50	48	19
Klein Belitz	321	137	130	53
Klein Kussewitz	259	111	105	43
Klein Upahl	101	43	41	17
Kuchelmiß	262	112	106	44
Kuhs	115	49	47	19
Lelkendorf	165	70	67	27
Lohmen	277	118	113	46
Lühburg	80	34	32	13
Lüssow	344	147	140	57
Mistorf	237	101	96	39
Mönchhagen	428	183	174	71
Mühl Rosin	394	168	160	66
Nienhagen	736	314	299	123
Nustrow	54	23	22	9
Penzin	52	22	21	9
Plaaz	290	124	118	48
Pölchow	334	142	136	56
Poppendorf	260	111	106	43
Prebberede	272	116	110	45
Reddelich	323	138	131	54
Reimershagen	141	60	57	23
Retschow	351	150	143	58
Rühn	229	98	93	38
Rukieten	111	47	45	19
Samstorf	181	77	74	30
Schorssow	163	69	66	27
Schwasdorf	167	71	68	28
Selpin	172	73	70	29
Stäbelow	514	219	209	86
Steffenshagen	188	80	77	31
Steinhagen	269	115	110	45
Stubbendorf	51	22	21	8
Sukow-Levitzow	169	72	69	28
Tarnow	406	173	165	68
Thelkow	162	69	66	27
Thulendorf	214	91	87	36
Thürkow	145	62	59	24
Vorbeck	114	49	46	19
Walkendorf	156	67	64	26
Wardow	478	204	194	80
Warmkenhagen	127	54	52	21
Warnow	346	148	141	58
Wiendorf	274	117	112	46
Wittenbeck	303	129	123	50
Zarnewanz	141	60	57	23
Zehna	235	100	96	39
Zepelin	164	70	67	27
Ziesendorf	494	211	201	82
Gesamtsumme	23.058	9.842	9.375	3.841
Anteil in Prozent		42,69	40,66	16,66

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	mV bei guter Zielanbindung (min17%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Alt Bukow	30	13	12	5
Alt Sührkow	25	11	10	4
Altkalen	47	20	19	8
Am Salzhaff	32	14	13	5
Bartenshagen-Parkentin	79	34	32	13
Bastorf	64	27	26	11
Baumgarten	51	22	21	9
Behren-Lübchin	61	26	25	10
Benitz	23	10	9	4
Bemitt	97	42	40	16
Biendorf	75	32	30	12
Blankenhagen	65	28	26	11
Boddin	19	8	8	3
Bürgerende-Rethwisch	106	45	43	18
Bröbberow	31	13	13	5
Cammin	46	20	19	8
Carinerland	61	26	25	10
Dahmen	31	13	13	5
Dalkendorf	15	7	6	3
Diekhof	58	25	23	10
Dobbin-Linstow	32	14	13	5
Dolgen am See	40	17	16	7
Dreetz	13	6	5	2
Finkenthal	17	7	7	3
Geibensande	98	42	40	16
Glasewitz	27	12	11	5
Gnewitz	12	5	5	2
Grammow	11	5	4	2
Groß Roge	40	17	16	7
Groß Schwiesow	20	8	8	3
Groß Wokern	65	28	26	11
Groß Wüstenfelde	52	22	21	9
Gülzow-Prüzen	100	43	41	17
Gutow	62	26	25	10
Hohen Demzin	24	10	10	4
Hohen Spreng	36	15	15	6
Hohenfelde	50	21	20	8
Hoppenrade	40	17	16	7
Jördenstorf	55	24	22	9
Jürgenshagen	67	29	27	11
Kassow	22	9	9	4
Kirch Mulsow	20	8	8	3
Klein Belitz	54	23	22	9
Klein Kussewitz	44	19	18	7
Klein Upahl	17	7	7	3
Kuchelmiß	44	19	18	7
Kuhs	20	8	8	3
Lelkendorf	28	12	11	5
Lohmen	47	20	19	8
Lühburg	14	6	6	2
Lüssow	58	25	24	10
Mistorf	40	17	16	7
Mönchhagen	73	31	30	12
Mühl Rosin	67	29	27	11
Nienhagen	125	53	51	21
Nustrow	9	4	4	2
Penzin	9	4	4	1
Plaaz	49	21	20	8
Pölchow	57	24	23	9
Poppendorf	44	19	18	7
Prebberede	46	20	19	8
Reddelich	55	23	22	9
Reimershagen	24	10	10	4
Retschow	60	25	24	10
Rühn	39	17	16	6
Rukieten	19	8	8	3
Sammstorf	31	13	13	5
Schorssow	28	12	11	5
Schwasdorf	28	12	12	5
Selpin	29	12	12	5
Stäbelow	87	37	36	15
Steffenshagen	32	14	13	5
Steinhagen	46	20	19	8
Stubbendorf	9	4	4	1
Sukow-Levitzow	29	12	12	5
Tarnow	69	29	28	12
Thelkow	28	12	11	5
Thulendorf	36	16	15	6
Thürkow	25	10	10	4
Vorbeck	19	8	8	3
Walkendorf	27	11	11	4
Wardow	81	35	33	14
Wamkenhagen	22	9	9	4
Warnow	59	25	24	10
Wiendorf	47	20	19	8
Wittenbeck	51	22	21	9
Zarnewanz	24	10	10	4
Zehna	40	17	16	7
Zepelin	28	12	11	5
Ziesendorf	84	36	34	14
Gesamtsumme	3.920	1.673	1.594	653
Anteil in Prozent		42,69	40,66	16,66

Gemeinde LK Rostock (< 2.000 EW)	mV bei guter Ziellanbindung (max. 35%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Alt Bukow	61	26	25	10
Alt Sührkow	52	22	21	9
Altkalen	98	42	40	16
Am Salzhaff	65	28	27	11
Bartenshagen-Parkentin	163	69	66	27
Bastorf	131	56	53	22
Baumgarten	106	45	43	18
Behren-Lübchin	125	54	51	21
Benitz	48	20	19	8
Bemitt	200	86	82	33
Biendorf	154	66	63	26
Blankenhagen	134	57	54	22
Boddin	39	17	16	7
Bürgerende-Rethwisch	218	93	89	36
Bröbberow	65	28	26	11
Cammin	95	40	39	16
Carinerland	125	53	51	21
Dahmen	64	27	26	11
Dalkendorf	32	14	13	5
Diekhof	119	51	48	20
Dobbin-Linstow	66	28	27	11
Dolgen am See	82	35	33	14
Dreetz	27	11	11	4
Finkenthal	36	15	15	6
Geibensande	202	86	82	34
Glasewitz	56	24	23	9
Gnewitz	25	11	10	4
Grammow	22	9	9	4
Groß Roge	81	35	33	14
Groß Schwiesow	40	17	16	7
Groß Wokern	134	57	55	22
Groß Wüstenfelde	108	46	44	18
Gülzow-Prüzen	206	88	84	34
Gutow	127	54	52	21
Hohen Demzin	50	22	20	8
Hohen Sprenz	75	32	30	12
Hohenfelde	102	44	41	17
Hoppenrade	83	35	34	14
Jördenstorf	113	48	46	19
Jürgenshagen	138	59	56	23
Kassow	45	19	18	7
Kirch Mulsow	41	17	17	7
Klein Belitz	112	48	46	19
Klein Kussewitz	91	39	37	15
Klein Upahl	35	15	14	6
Kuchelmiß	92	39	37	15
Kuhs	40	17	16	7
Lelkendorf	58	25	23	10
Lohmen	97	41	39	16
Lühburg	28	12	11	5
Lüssow	120	51	49	20
Mistorf	83	35	34	14
Mönchhagen	150	64	61	25
Mühl Rosin	138	59	56	23
Nienhagen	258	110	105	43
Nustrow	19	8	8	3
Penzin	18	8	7	3
Plaaz	101	43	41	17
Pölchow	117	50	47	19
Poppendorf	91	39	37	15
Prebberede	95	41	39	16
Reddelich	113	48	46	19
Reimershagen	49	21	20	8
Retschow	123	52	50	20
Rühn	80	34	33	13
Rukieten	39	17	16	6
Samstorf	63	27	26	11
Schorssow	57	24	23	9
Schwasdorf	58	25	24	10
Selpin	60	26	24	10
Stäbelow	180	77	73	30
Steffenshagen	66	28	27	11
Steinhagen	94	40	38	16
Stubbendorf	18	8	7	3
Sukow-Lewitzow	59	25	24	10
Tarnow	142	61	58	24
Thelkow	57	24	23	9
Thulendorf	75	32	30	12
Thürkow	51	22	21	8
Vorbeck	40	17	16	7
Walkendorf	55	23	22	9
Wardow	167	71	68	28
Warmkenhagen	45	19	18	7
Warnow	121	52	49	20
Wiendorf	96	41	39	16
Wittenbeck	106	45	43	18
Zarnewanz	49	21	20	8
Zehna	82	35	34	14
Zepelin	57	24	23	10
Ziesendorf	173	74	70	29
Gesamtsumme	8.070	3.445	3.281	1.344
Anteil in Prozent		42,69	40,66	16,66

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	Einwohner	Verkehrsmittelwahlverhalten (berechnet)				
		2014	MIV mono	ÖV mono	Rad mono	Sonstige
Admannshagen-Bargeshagen	2.801	1.998	22	40	41	700
Bentwisch	2.432	1.729	19	34	36	614
Broderstorf	3.744	2.642	31	54	56	962
Elmenhorst/Lichtenhagen	4.027	2.953	27	54	55	938
Gnoien, Stadt	3.013	2.210	20	40	42	701
Graal-Müritz	4.152	3.113	23	53	55	908
Krakow am See, Stadt	3.472	2.550	24	47	48	804
Kritzow	3.457	2.373	32	52	53	946
Kröpelin, Stadt	4.709	3.369	38	67	68	1.168
Lalendorf	3.599	2.549	30	52	53	916
Lambrechtshagen	2.729	2.015	17	35	38	623
Neubukow, Stadt	3.876	2.761	32	56	55	971
Papendorf	2.507	1.694	26	40	38	709
Rerik, Stadt	2.157	1.600	13	28	29	486
Roggentin	2.690	1.934	20	37	39	661
Rövershagen	2.714	1.922	23	39	40	690
Schwaan, Stadt	4.952	3.591	36	68	70	1.188
Tessin, Stadt	3.897	2.762	32	57	56	989
Gesamtsumme	60.928	43.764	466	854	872	14.973
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>71,83</i>	<i>0,76</i>	<i>1,40</i>	<i>1,43</i>	<i>24,58</i>

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	Multimodale Verkehrsteilnehmer (berechnet)				
	MultiMO	MIV-Rad	MIV-ÖV	Rad-ÖV	trimodal
Admannshagen-	700	315	175	21	189
Bentwisch	614	276	153	18	166
Broderstorf	962	433	241	29	260
Elmenhorst/Lichtenhagen	938	422	234	28	253
Gnoien, Stadt	701	315	175	21	189
Graal-Müritz	908	409	227	27	245
Krakow am See, Stadt	804	362	201	24	217
Kritzow	946	425	236	28	255
Kröpelin, Stadt	1.168	525	292	35	315
Lalendorf	916	412	229	27	247
Lambrechtshagen	623	281	156	19	168
Neubukow, Stadt	971	437	243	29	262
Papendorf	709	319	177	21	191
Rerik, Stadt	486	219	122	15	131
Roggentin	661	297	165	20	178
Rövershagen	690	311	173	21	186
Schwaan, Stadt	1.188	535	297	36	321
Tessin, Stadt	989	445	247	30	267
Gesamtsumme	14.973	6.738	3.743	449	4.043
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>45</i>	<i>25</i>	<i>3</i>	<i>27</i>

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial (mV) bei MIV mono					
	MIV mono	MIV > 75%	MIV 100%	kein mV	kleines mV	großes mV
Admannshagen-Bargeshagen	1.998	517	1.482	444	474	563
Bentwisch	1.729	447	1.282	384	410	487
Broderstorf	2.642	683	1.959	588	627	744
Elmenhorst/Lichtenhagen	2.953	764	2.189	657	701	832
Gnoien, Stadt	2.210	572	1.638	492	524	623
Graal-Müritz	3.113	805	2.308	692	738	877
Krakow am See, Stadt	2.550	660	1.891	567	605	718
Kritzow	2.373	614	1.760	528	563	669
Kröpelin, Stadt	3.369	871	2.497	749	799	949
Lalendorf	2.549	659	1.889	567	605	718
Lambrechtshagen	2.015	521	1.494	448	478	568
Neubukow, Stadt	2.761	714	2.047	614	655	778
Papendorf	1.694	438	1.256	377	402	477
Reik, Stadt	1.600	414	1.186	356	380	451
Roggentin	1.934	500	1.434	430	459	545
Rövershagen	1.922	497	1.425	427	456	541
Schwaan, Stadt	3.591	929	2.662	799	852	1.012
Tessin, Stadt	2.762	714	2.048	614	655	778
Gesamtsumme	43.764	11.318	32.445	9.734	10.383	12.329
<i>Anteil in Prozent</i>				<i>30</i>	<i>32</i>	<i>38</i>

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial n. VM			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Admannshagen-	1.037	443	422	173
Bentwisch	897	383	365	149
Broderstorf	1.371	585	557	228
Elmenhorst/Lichtenhagen	1.533	654	623	255
Gnoien, Stadt	1.147	490	466	191
Graal-Müritz	1.615	690	657	269
Krakow am See, Stadt	1.323	565	538	220
Kritzow	1.232	526	501	205
Kröpelin, Stadt	1.748	746	711	291
Lalendorf	1.323	565	538	220
Lambrechtshagen	1.046	446	425	174
Neubukow, Stadt	1.433	612	583	239
Papendorf	879	375	357	146
Reik, Stadt	830	354	338	138
Roggentin	1.003	428	408	167
Rövershagen	997	426	405	166
Schwaan, Stadt	1.863	795	758	310
Tessin, Stadt	1.434	612	583	239
Gesamtsumme	22.712	9.695	9.234	3.783
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	mV bei guter Zielanbindung (min17%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Admannshagen-	176	75	72	29
Bentwisch	153	65	62	25
Broderstorf	233	99	95	39
Elmenhorst/Lichtenhagen	261	111	106	43
Gnoien, Stadt	195	83	79	32
Graal-Müritz	275	117	112	46
Krakow am See, Stadt	225	96	91	37
Kritzow	209	89	85	35
Kröpelin, Stadt	297	127	121	50
Lalendorf	225	96	91	37
Lambrechtshagen	178	76	72	30
Neubukow, Stadt	244	104	99	41
Papendorf	149	64	61	25
Rerik, Stadt	141	60	57	24
Roggentin	171	73	69	28
Rövershagen	170	72	69	28
Schwaan, Stadt	317	135	129	53
Tessin, Stadt	244	104	99	41
Gesamtsumme	3.861	1.648	1.570	643
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (2.000 bis 4.999 EW)	mV bei guter Zielanbindung (max. 35%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Admannshagen-	363	155	148	60
Bentwisch	314	134	128	52
Broderstorf	480	205	195	80
Elmenhorst/Lichtenhagen	536	229	218	89
Gnoien, Stadt	401	171	163	67
Graal-Müritz	565	241	230	94
Krakow am See, Stadt	463	198	188	77
Kritzow	431	184	175	72
Kröpelin, Stadt	612	261	249	102
Lalendorf	463	198	188	77
Lambrechtshagen	366	156	149	61
Neubukow, Stadt	502	214	204	84
Papendorf	308	131	125	51
Rerik, Stadt	291	124	118	48
Roggentin	351	150	143	59
Rövershagen	349	149	142	58
Schwaan, Stadt	652	278	265	109
Tessin, Stadt	502	214	204	84
Gesamtsumme	7.949	3.393	3.232	1.324
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	Einwohner 2014	Verkehrsmittelwahlverhalten (berechnet)				
		MIV mono	ÖV mono	Rad mono	Sonstige	Multimobile
Bad Doberan, Stadt	11.785	7.642	200	258	176	3.508
Bützow, Stadt	7.688	5.155	130	152	118	2.132
Dummerstorf	7.202	4.636	118	160	104	2.184
Kühlungsborn, Stadt	7.825	5.216	134	162	122	2.191
Laage, Stadt	5.382	3.482	90	118	79	1.613
Sanitz	5.715	3.685	96	128	85	1.721
Satow	5.506	3.529	92	126	81	1.678
Teterow, Stadt	8.642	5.642	148	191	132	2.528
Gesamtsumme	59.745	38.988	1.010	1.295	896	17.556
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>65,26</i>	<i>1,69</i>	<i>2,17</i>	<i>1,50</i>	<i>29,39</i>

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	Multimodale Verkehrsteilnehmer (berechnet)				
	Multimobile	MIV-Rad	MIV-ÖV	Rad-ÖV	trimodal
Bad Doberan, Stadt	3.508	1.193	1.053	140	1.123
Bützow, Stadt	2.132	725	640	85	682
Dummerstorf	2.184	743	655	87	699
Kühlungsborn, Stadt	2.191	745	657	88	701
Laage, Stadt	1.613	548	484	65	516
Sanitz	1.721	585	516	69	551
Satow	1.678	571	503	67	537
Teterow, Stadt	2.528	860	759	101	809
Gesamtsumme	17.556	5.969	5.267	702	5.618
<i>Anteil in Prozent</i>		34	30	4	32

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial (mV) bei MIV mono					
	MIV mono	MIV > 75%	MIV 100%	kein mV	kleines mV	großes mV
Bad Doberan, Stadt	7.642	1.976	5.666	1.700	1.813	2.153
Bützow, Stadt	5.155	1.333	3.822	1.147	1.223	1.452
Dummerstorf	4.636	1.199	3.437	1.031	1.100	1.306
Kühlungsborn, Stadt	5.216	1.349	3.867	1.160	1.237	1.469
Laage, Stadt	3.482	900	2.581	774	826	981
Sanitz	3.685	953	2.732	820	874	1.038
Satow	3.529	913	2.616	785	837	994
Teterow, Stadt	5.642	1.459	4.183	1.255	1.339	1.590
Gesamtsumme	38.988	10.083	28.905	8.671	9.250	10.984
<i>Anteil in Prozent</i>				30	32	38

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial n. VM			
	<i>mV gesamt</i>	<i>ÖV</i>	<i>Rad</i>	<i>Rad-ÖV</i>
Bad Doberan, Stadt	3.966	1.693	1.612	661
Bützow, Stadt	2.675	1.142	1.088	446
Dummerstorf	2.406	1.027	978	401
Kühlungsborn, Stadt	2.707	1.155	1.101	451
Laage, Stadt	1.807	771	735	301
Sanitz	1.912	816	777	319
Satow	1.831	782	745	305
Teterow, Stadt	2.928	1.250	1.191	488
Gesamtsumme	20.233	8.637	8.226	3.370
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	mV bei guter Ziellanbindung (min17%)			
	<i>mV gesamt</i>	<i>ÖV</i>	<i>Rad</i>	<i>Rad-ÖV</i>
Bad Doberan, Stadt	674	288	274	112
Bützow, Stadt	455	194	185	76
Dummerstorf	409	175	166	68
Kühlungsborn, Stadt	460	196	187	77
Laage, Stadt	307	131	125	51
Sanitz	325	139	132	54
Satow	311	133	127	52
Teterow, Stadt	498	212	202	83
Gesamtsumme	3.440	1.468	1.398	573
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (5.000 bis 19.999 EW)	mV bei guter Ziellanbindung (max. 35%)			
	<i>mV gesamt</i>	<i>ÖV</i>	<i>Rad</i>	<i>Rad-ÖV</i>
Bad Doberan, Stadt	1.388	593	564	231
Bützow, Stadt	936	400	381	156
Dummerstorf	842	359	342	140
Kühlungsborn, Stadt	947	404	385	158
Laage, Stadt	632	270	257	105
Sanitz	669	286	272	111
Satow	641	274	261	107
Teterow, Stadt	1.025	437	417	171
Gesamtsumme	7.082	3.023	2.879	1.180
<i>Anteil in Prozent</i>		<i>42,69</i>	<i>40,66</i>	<i>16,66</i>

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	Einwohner	Verkehrsmittelwahlverhalten (berechnet)				
	2014	MIV mono	ÖV mono	Rad mono	Sonstige	Multimobile
Güstrow, Stadt	28.791	18.709	488	629	431	8.533
Gesamtsumme	28.791	18.709	488	629	431	8.533
<i>Anteil in Prozent</i>		64,98	1,70	2,19	1,50	29,64

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	Multimodale Verkehrsteilnehmer (berechnet)				
	Multimobile	MIV-Rad	MIV-ÖV	Rad-ÖV	trimodal
Güstrow, Stadt	8.533	3.498	2.475	341	2.219
Gesamtsumme	8.533	3.498	2.475	341	2.219
<i>Anteil in Prozent</i>		41	29	4	26

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial (mV) bei MIV mono					
	MIV mono	MIV > 75%	MIV 100%	kein mV	kleines mV	großes mV
Güstrow, Stadt	18.709	4.839	13.871	4.161	4.439	5.271
Gesamtsumme	18.709	4.839	13.871	4.161	4.439	5.271
<i>Anteil in Prozent</i>				30	32	38

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	Multimodales Verhaltenspotenzial n. VM			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Güstrow, Stadt	9.709	4.145	3.948	1.617
Gesamtsumme	9.709	4.145	3.948	1.617
<i>Anteil in Prozent</i>		42,69	40,66	16,66

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	mV bei guter Ziellanbindung (min17%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Güstrow, Stadt	1.651	705	671	275
Gesamtsumme	1.651	705	671	275
<i>Anteil in Prozent</i>		42,69	40,66	16,66

Gemeinde LK Rostock (> 20.000 EW)	mV bei guter Ziellanbindung (max. 35%)			
	mV gesamt	ÖV	Rad	Rad-ÖV
Güstrow, Stadt	3.398	1.451	1.382	566
Gesamtsumme	3.398	1.451	1.382	566
<i>Anteil in Prozent</i>		42,69	40,66	16,66