

Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil A: Regionaler Teil

April 2014



Erarbeitet durch:
**PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel, Brohm & Markgraf**
Scharnweberstraße 56
D – 10247 Berlin
Fon 030. 29 66 80 60 · Fax 030. 29 66 80 61
www.pbv-berlin.de · mail@pbv-berlin.de

ETC Transport Consultants GmbH
Martin-Hoffmann-Straße 18
D – 12435 Berlin
Fon 030. 25 465 0 · Fax 030. 25 465 103
www.etc-consult.de · info@etc-consult.de

VORBEMERKUNG

Der vorliegende „Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg – Teil A: Regionaler Teil“ bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Westmecklenburg.

Die Verbandsversammlung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg hat auf ihrer 48. Sitzung am 16.04.2014 den Teil A des Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburg mit Beschluss VV-3/14 abgenommen und für die weitere Umsetzung freigegeben.

Der „Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg“ insgesamt gliedert sich in folgende Teile¹:

- Teil A: Regionaler Teil
- Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim
- Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg
- Teil D: Landeshauptstadt Schwerin

Seine Rechtsverbindlichkeit erlangt der Regionale Teil A mit dem lokalen Teil B für den Landkreis Ludwigslust-Parchim, mit dem Teil C für den Landkreis Nordwestmecklenburg und mit dem Teil D für die Landeshauptstadt Schwerin, soweit durch Beschluss der jeweiligen Kreistage bzw. der Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin die Formulierungen des Teiles A festgesetzt werden.

¹ Die Teile B, C und D wurden entsprechend der alphabetischen Reihenfolge des Namens der Gebietskörperschaft vorgenommen und stellen keine Wichtung bzw. Wertigkeit dar.

INHALT

VORBEMERKUNG	1
1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	4
1.1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN.....	4
1.2 VERKEHRSRAUM WESTMECKLENBURG	7
1.3 VERKEHRSPOLITISCHE ZIELE UND MITTEL	8
2. BESTANDSAUFNAHME	9
2.1 STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	9
2.1.1 RAUMSTRUKTUR.....	9
2.1.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	12
2.1.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN	16
2.1.4 POTENZIALE IM FREIZEIT- UND TOURISMUSSEKTOR	16
2.1.5 BERÜCKSICHTIGUNG DES UMWELT- UND KLIMASCHUTZES	19
2.2 NETZ- UND ANGEBOTSSTRUKTUR	20
2.2.1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	20
2.2.2 ANGEBOTE IM STRABENGEBUNDENEN ÖPNV.....	23
2.2.3 ANBINDUNG AN ANGRENZENDE NAHVERKEHRSRÄUME.....	27
2.3 ORGANISATIONS- UND FINANZIERUNGSSTRUKTUR	29
2.3.1 AUFGABENTRÄGER	29
2.3.2 VERKEHRSUNTERNEHMEN.....	30
2.3.3 FINANZIERUNGSGRUNDLAGEN	30
3. NACHFRAGEPROGNOSE	31
4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD	34
4.1 ANSATZ FÜR DIE DEFINITION.....	34
4.2 DEFINITION DER ELEMENTE	35
4.2.1 RAUMSTRUKTURELLE ELEMENTE	35
4.2.2 BESCHREIBENDE ELEMENTE.....	36
4.3 MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS	37
4.3.1 HAUPTACHSEN.....	37
4.3.2 NEBENACHSEN.....	38
4.3.3 LÄNDLICHE BEDIENUNGSGEBIETE.....	39
4.3.4 STADT-UMLAND-RÄUME	40
4.3.5 STADTVERKEHRE	41
4.3.6 TOURISTISCHE RÄUME.....	43
4.4 LOKALE ZUORDNUNG DER RAUMSTRUKTURELLEN ELEMENTE.....	44
4.4.1 HAUPTACHSEN.....	44
4.4.2 NEBENACHSEN.....	45
4.4.3 LÄNDLICHE BEDIENUNGSGEBIETE.....	47
4.4.4 STADT-UMLAND-RÄUME	47
4.4.5 STADTVERKEHRE	47
4.4.6 TOURISTISCHE RÄUME.....	47
4.5 ABLEITUNG DES HANDLUNGSBEDARFS	48

5.	NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION	49
5.1	PLANERISCHE LEITIDEE.....	49
5.2	PRÄMISSEN FÜR DIE NETZBILDUNG.....	49
5.3	NETZSTRUKTUR UND PRODUKTE	51
5.4	ANGEBOTSKONZEPT	52
5.5	AUSGESTALTUNG ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN.....	53
6.	QUALITÄTSSTANDARDS.....	58
6.1	UMWELT- UND KLIMASCHUTZ.....	58
6.2	FAHRZEUG- UND PERSONALSTANDARDS, INFRASTRUKTUR	58
6.3	TARIF UND VERTRIEB	59
6.4	INFORMATION UND MARKETING.....	59
6.5	LEISTUNGSGARANTIE N	60
6.6	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	61
7.	ORGANISATION, FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN	62
7.1	ORGANISATIONSSTRUKTUR	62
7.2	FINANZIERUNGSKONZEPT.....	63
7.3	LEISTUNGSVEREINBARUNG UND –FINANZIERUNG, CONTROLLING	64
7.4	INVESTITIONSKONZEPT	64
8.	AUSBLICK	65

1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

1.1 Allgemeine Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die damaligen Landkreise Ludwigslust, Nordwestmecklenburg und Parchim, die Landeshauptstadt Schwerin und die ehemalige kreisfreie Hansestadt Wismar vertreten durch den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg haben im Jahre 2009 den Prozess der gemeinsamen Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) gemäß § 7 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V)² eröffnet. Mit dem Inkrafttreten der Kreisgebietsreform zum 04. September 2011 bilden der Landkreis Ludwigslust-Parchim, der Landkreis Nordwestmecklenburg und die Landeshauptstadt Schwerin, jeder für sich, die Aufgabenträger für den Bus- und Straßenbahnverkehr in der Region Westmecklenburg.

Der Regionale Nahverkehrsplan soll sowohl die regionalen Verflechtungen und Beziehungen als auch die gebietskörperschaftsspezifischen Besonderheiten abbilden. Entsprechend § 5 ÖPNVG M-V wurde die Region Westmecklenburg mit Schreiben vom 11.07.2011 als kreisübergreifender Nahverkehrsraum durch das Ministerium für Bau, Verkehr und Landesentwicklung festgesetzt. Damit sind die formalen Voraussetzungen für die Erstellung eines RNVP gegeben.

Im ÖPNVG M-V sind darüber hinaus folgende wesentliche rechtliche Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans fixiert:

- „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im sonstigen ÖPNV im Sinne von § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes und im Sinne von § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes ..., ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis.“ (§ 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V) Damit sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für die Bus- und Straßenbahnverkehre auf ihrem jeweiligen Gebiet.
- „Die Planung des ÖPNV liegt in der Verantwortung des jeweiligen Aufgabenträgers. Er entscheidet über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV.“ (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 haben einen Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes aufzustellen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die regionale Entwicklung des ÖPNV.“ (§ 7 Abs. 1 ÖPNVG M-V)
- „Bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen haben sich die benachbarten Aufgabenträger ... abzustimmen. Dabei ist Benehmen mit den betroffenen Regionalen Planungsverbänden herzustellen.“ (§ 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V)

Die lokalen Teile B, C und D sind nur für die jeweils zuständigen Aufgabenträger verbindlich.

Aus den genannten Bestimmungen heraus ergibt sich, dass der Nahverkehrsplan

- dem Ziel der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung dient,
- grundlegende Entscheidungen über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV im jeweiligen Wirkungskreis trifft und
- den Rahmen für die regionale ÖPNV-Entwicklung darstellt.

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) vom 15. November 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. November 2008 (GVOBl. M-V S. 438)

Aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs für den gesamten ÖPNV in der Region Westmecklenburg ist das Schulgesetz Mecklenburg-Vorpommern³ ebenfalls zu berücksichtigen:

- „Die Schule gestaltet den Unterricht und seine Organisation selbstständig und eigenverantwortlich.“ (§ 4 Abs. 7 SchulG M-V)
- „Ein Anspruch auf Aufnahme in eine Schule des Primarbereiches sowie in eine berufliche Schule besteht nur an der örtlich zuständigen Schule.“ (§ 45 Abs. 1 Satz 3 SchulG M-V)
- „Die Landkreise sind Träger der Schülerbeförderung in ihrem Gebiet. Die Schülerbeförderung zählt zu ihrem eigenen Wirkungskreis.“ (§ 113 Abs. 1 SchulG M-V)
- „Die Landkreise haben für die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler vom Beginn der Schulpflicht bis zum Ende
 1. der Jahrgangsstufe 12 der allgemein bildenden Schulen sowie der Jahrgangsstufe 13 des Fachgymnasiums,
 2. des Berufsgrundbildungs- und des Berufsvorbereitungsjahres und
 3. der ersten Klassenstufe der Berufsfachschule, die nicht die Mittlere Reife oder einen gleichwertigen Abschluss voraussetzt,
 eine öffentliche Beförderung für Schülerinnen und Schüler der örtlich zuständigen Schulen durchzuführen oder für den Fall, dass eine solche nicht durchgeführt wird, die notwendigen Aufwendungen dieser Schülerinnen und Schüler oder ihrer Erziehungsberechtigten für den Schulweg zur örtlich zuständigen Schule zu tragen.“ (§ 113 Abs. 2 SchulG M-V)
- „Die aus der Neuregelung der Beförderungspflicht gegebenenfalls entstehenden Mehrkosten für die Kommunen werden durch das Land im Zusammenwirken mit den kommunalen Landesverbänden spätestens ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes ermittelt und ausgeglichen.“ (§ 113 Abs. 5 SchulG M-V)

In Zusammenhang mit den § 7 Abs. 4 ÖPNVG M-V (s.o.) ergibt sich allein aus diesen genannten Rahmenbedingungen die Notwendigkeit einer noch stärkeren regionalen Zusammenarbeit im ÖPNV insgesamt und damit auch eines gemeinsamen grundlegenden Regelwerks (Regionaler Nahverkehrsplan) im Speziellen.

Weiterhin sind folgende rechtliche Veränderungen zu beachten:

- Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurden die Regelungen zur Vergabe und Finanzierung von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr auf europäischer Ebene neu justiert.
- Mit Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 12.10.2012 und Zustimmung des Bundesrates vom 02.11.2012 wurde das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) novelliert und trat am 01.01.2013 in Kraft. Wesentliche Inhalte der Novelle sind die Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs. Die im Gesetz vorgesehenen Verfahrensmechanismen zielen auf ein effektives Zusammenspiel zwischen gemein- und eigenwirtschaftlichen Verkehren. Im Einzelnen gibt es folgende für den ÖPNV wesentliche Änderungen:
 - Die Gültigkeitsdauer der Liniengenehmigungen im Busverkehr verlängert sich von bisher acht auf zehn Jahre. Bei Vorliegen von Konkurrenzträgen entscheidet das bessere Verkehrsangebot.
 - Den Aufgabenträgern für den ÖPNV (In Mecklenburg-Vorpommern: Landkreise und kreisfreie Städte) wird die Entscheidungshoheit über die Gestaltung der Verkehre zugeordnet, falls sie eine Vergabe von Verkehrsleistungen ankündigen.

³ Schulgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Schulgesetz – SchulG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2010 (GVOBl. M-V 17/2010 S. 462)

- Nach Veröffentlichung einer Direktvergabeabsicht für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag haben Unternehmen innerhalb von sechs Monaten Zeit, zu beantragen, dass ihnen der Aufgabenträger die Gründe für die geplante Direktvergabe mitteilt. Direktvergaben unterliegen der Nachprüfung durch die Vergabekammern.
- Mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können die Aufgabenträger erstmals ausschließliche Rechte an die Betreiber der Verkehrsdienste gewähren. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich.
- Den Genehmigungsbehörden wird künftig das Recht eingeräumt, Unternehmen die Herausnahme ertragreicher Linien oder Linienbündel zu versagen.
- Für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb wird in den Nahverkehrsplänen als Frist das Jahr 2022 bestimmt. Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.
- Für alternative Bedienformen wurde die bestehende Rechtsgrundlage weiter geöffnet.
- Für die Jahre 2008 bis 2011 galt eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“. Für die Jahre 2012 bis 2016 wurde diese Verordnung fortgeschrieben. Dabei erfolgt jährlich eine Abschmelzung des zur Verfügung stehenden Finanzbetrages um ca. 2%.
- Das „Gesetz zur Neugestaltung des Finanzausgleichsgesetzes und zur Änderung weiterer Gesetze (FAG)“ in seiner jeweils gültigen Fassung stellt ein wesentliches Mittel zur Finanzierung des ÖPNV. Dabei bildet die Einwohnerzahl einen wesentlichen Schlüssel für die Zuweisung von Finanzmitteln seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern an die Landkreise und kreisfreien Städte.
- Am 07. Juli 2010 hat der Landtag Mecklenburg-Vorpommern das „Gesetz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Kreisstrukturgesetz)“ beschlossen. Nach Artikel 1, Teil 1, Kapitel 1, § 3 soll ein neuer Landkreis Nordwestmecklenburg aus dem bisherigen Landkreis Nordwestmecklenburg und der kreisfreien Stadt Wismar gebildet werden. Der Name des neuen Landkreises wurde durch Bürgerentscheid am 04. September 2011 bestätigt. Nach Artikel 1, Kapitel 1, § 8 soll ein neuer Landkreis Südwestmecklenburg aus den bisherigen Landkreisen Ludwigslust und Parchim gebildet werden. Mit Bürgerentscheid vom 04. September 2011 trägt dieser Landkreis den Namen Landkreis Ludwigslust-Parchim. Die Landeshauptstadt Schwerin bleibt kreisfrei. Die neuen Strukturen sind zum 04. September 2011 in Kraft getreten.
- Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg als Rechtsverordnung des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist gleichfalls maßgeblich zu beachten. „Der Schienenpersonennahverkehr und der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr sollen zu einem integrierten Verkehrsangebot mit abgestimmten Tarifen und Fahrplänen entwickelt werden.“ Dieser Programmansatz ist mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive schrittweise umzusetzen.

Außerdem sind für die Erstellung des Nahverkehrsplans folgende wesentliche Eckpunkte zu berücksichtigen:

- Der „ÖPNV-Landesplan 2002-2007“ ist entsprechend des ÖPNVG M-V bis zu einer Fortschreibung weiterhin gültig und damit Grundlage für die Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften.
- Die bisherigen Nahverkehrspläne der Landkreise sind aus den 1990er Jahren und stellen die erste Generation der Nahverkehrspläne dar. Die Pläne der kreisfreien Städte Schwerin und Wismar wurden bereits in den 2000er Jahren fortgeschrieben.

- Alle Nahverkehrspläne sind auch nach Verabschiedung des regionalen Nahverkehrsplanes Einzelpläne der Gebietskörperschaften, wobei der Teil A des Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburg einen abgestimmten Rahmen zur Erarbeitung der Teile B, C und D bildet. Dabei werden berücksichtigt:
 - zukünftige demographische Entwicklung,
 - zur Verfügung stehende Finanzmittel,
 - Bündelung der Ressourcen unabhängig von den Gebietskörperschaftsgrenzen,
 - Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern.
- Zur Thematik Schülerverkehr wird auch Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000 "Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen" berücksichtigt. Sie enthält u.a. die Regelung zum Unterrichtsbeginn der Schulen im Zusammenhang mit der Organisation des öffentlichen Personenverkehrs. Im Punkt 2 der Verordnung heißt es dazu: "Der Unterricht beginnt regelmäßig im Zeitraum zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr. Einen früheren Unterrichtsbeginn kann das zuständige Schulamt aus wichtigem Grund in Ausnahmefällen und im Einvernehmen mit den Schulträgern und dem Träger der Schülerbeförderung genehmigen."

Der Regionale Nahverkehrsplan soll für einen Planungszeitraum von mindestens 5 Jahren gültig sein.

1.2 Verkehrsraum Westmecklenburg

Der Verkehrsraum Westmecklenburg wird durch den westlichen Teil des Landes Mecklenburg-Vorpommern (M-V) gebildet. Er ist identisch mit der Planungsregion Westmecklenburg und setzt sich aus den Landkreisen Ludwigslust-Parchim (LK LUP), Nordwestmecklenburg (LK NWM) und der Landeshauptstadt Schwerin (SN) zusammen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wird da wo es erforderlich scheint, auf die alten kommunalen Strukturen Bezug genommen. Dies betrifft auch die ehemaligen Landkreise Ludwigslust (LWL) und Parchim (PCH).

Der Verkehrsraum grenzt im Osten an die Landkreis Rostock (Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock) und Mecklenburgische Seenplatte (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte), im Südosten an den Landkreis Prignitz (Land Brandenburg), im Süden an den Landkreis Lüneburg (Land Niedersachsen), im Südwesten an den Landkreis Lüchow-Dannenberg (Land Niedersachsen) und im Westen an den Kreis Herzogtum Lauenburg und die kreisfreie Hansestadt Lübeck (beide Land Schleswig-Holstein). Im Norden wird der Verkehrsraum natürlich durch die Ostsee begrenzt.

Die für den Personenverkehr relevante Verkehrsinfrastruktur wird neben einer Vielzahl von Schienenstrecken (s. Kap. 2.2.1) bestimmt durch die Bundesautobahnen

- A14: Dreieck Nossen – Leipzig – Halle – Magdeburg - Kreuz Schwerin – Schwerin – Kreuz Wismar
- A20: Bad Segeberg – Lübeck – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Grevesmühlen – Wismar – Rostock – Greifswald – Neubrandenburg – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Kreuz Uckermark („Ostseeautobahn“)
- A24: Hamburg – Landesgrenze Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern – Wittenburg – Kreuz Schwerin – Parchim – Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg – Berliner Ring

Die A20 und A24 verlaufen innerhalb des Verkehrsraumes in West-Ost-Richtung und werden durch die in Süd-Nord-Richtung verlaufende A14 miteinander verbunden. Die beiden West-Ost-Autobahnen binden den Verkehrsraum sowohl an die Metropolregion Hamburg als auch an den Raum Lübeck an. Ergänzt wird die Straßeninfrastruktur durch ein feinmaschiges Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

1.3 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

Die verkehrspolitischen Ziele bilden den grundlegenden Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Verkehrsraum Westmecklenburg.

Als Ziele werden definiert:

- Der ÖPNV ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge.
- Die Mobilität der Bevölkerung und Erreichbarkeit der Region muss durch den ÖPNV in bedarfsgerechter Weise gewährleistet sein. Zur Mobilitätssicherung gehört auch die kundengerechte Verknüpfung der Verkehrssysteme untereinander.
- Die Belange der Menschen mit Behinderung, Kinder, Jugendlicher und Senioren sind ausgewogen zu berücksichtigen, da diese in ihrer Mobilität auf den ÖPNV angewiesen sind und sich als wichtigste Nutzergruppen erweisen.
- Zukünftig sind die Belange der Menschen mit geringem Einkommen stärker einzubeziehen. Mit Hilfe des ÖPNV besteht die Chance, besser am öffentlichen Leben teilhaben zu können.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG), Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG M-V) und die Standards der Barrierefreiheit für den ÖPNV vom Deutschen Behindertenrat sind als Grundlage in die Planungen des ÖPNV einzubeziehen.
- Aufgrund der allgemeinen finanziellen Situation und der demografischen Entwicklung sind regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln, die eine hohe Effizienz des ÖPNV sichern.
- Die Finanzierbarkeit des ÖPNV-Angebotes ist zu sichern.

Hierfür sollen folgende Mittel dienen:

- Die Angebotsbemessung und –strukturierung ist bedarfsorientiert vorzunehmen. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen und touristischen Verkehre.
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.
- Das ÖPNV-Netz richtet sich am Zentrale-Orte-System aus.
- Alternative Bedienformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxen, Rufbusse) sind sowohl als Angebotsergänzung aber insbesondere als Ersatz konventioneller Linienverkehre ein gleichwertiges Angebotselement des ÖPNV.
- Für die Bedienung im Stadtbereich wie auch im Stadt-Umland-Raum sind verstärkter als bisher Synergien zwischen den Regionalbus- und den Stadtbuslinien herzustellen. Generell sind die Stadt-Umland-Verknüpfungen zu verbessern und dabei sollte die für den Kunden beste und die Allgemeinheit wirtschaftlichste Lösung Vorrang haben, wobei Parallelbefahrungen und –bedienungen nach Möglichkeit zu vermeiden sind. Dies gilt insbesondere für Strecken des Straßenbahn- und Schienenverkehrs. Zu diesem Zweck werden im Stadtbereich von Schwerin für den regionalen Busverkehr Verknüpfungspunkte festgelegt. An diesen kann das Umsteigen auf den städtischen Nahverkehr bzw. zum überregionalen Schienenverkehr stattfinden.

Zu diesen Verknüpfungspunkten zählen die Stauffenbergstraße, die Kieler Straße und der ZOB Hauptbahnhof.

Aufgrund der umfangreichen Umgestaltung ist das Befahren des Marienplatzes zu minimieren.

Dazu ist die Linienführung der Regionalbuslinien im Stadtgebiet Schwerin zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern in der Region Westmecklenburg abzustimmen.

2. BESTANDSAUFNAHME

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Raumstruktur

Die Planungsregion Westmecklenburg ist mit einer Fläche von ca. 7.000 km² einer der größten Planungsregionen Deutschlands. In ihm leben ca. 459.400 Einwohner (Stand 31.12.2012⁴). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 66 EW/km² im Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (69 EW/km²), beträgt aber weniger als ein Drittel der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte Deutschlands (225 EW/km²). Für die neuen Landkreise der Planungsregion ergeben sich Bevölkerungsdichten von 45 EW/km² bzw. 74 EW/km², was im deutschlandweiten Vergleich als extrem dünn besiedelt bezeichnet werden muss. Der große Unterschied der Bevölkerungsdichte zwischen den beiden (z.T. ehemals) kreisfreien Städten resultiert aus den großen (unbewohnten) Seenflächen, die zur Landeshauptstadt Schwerin gehören.

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Bevölkerungs- dichte [EW/km ²]			Veränderung [%]
	2004	2010	2012	2004	2010	2012	2004 - 2012
Landeshauptstadt Schwerin	97.110	95.220	91.264	745	730	700	-6,0
Kreisfreie Hansestadt Wismar	45.442	44.397	-----	1.099	1.072	---	---
Landkreis Nordwestmecklenburg	120.643	116.026	155.801	59	52	74	-6,2
Landkreis Ludwigslust	129.421	122.564	-----	52	49	---	---
Landkreis Parchim	103.977	95.798	-----	47	43	---	---
Landkreis Ludwigslust-Parchim	-----	-----	212.373	---	---	45	-9,0
<i>Region Westmecklenburg</i>	<i>496.593</i>	<i>474.005</i>	<i>459.438</i>	<i>71</i>	<i>68</i>	<i>66</i>	<i>-7,5</i>
<i>Mecklenburg-Vorpommern</i>	<i>1.719.653</i>	<i>1.642.327</i>	<i>1.600.327</i>	<i>75</i>	<i>71</i>	<i>69</i>	<i>-6,9</i>

Tabelle 1: Entwicklung der Einwohner und der Bevölkerungsdichte 2004 – 2012

[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Das Gesamtgebiet hat einen Anteil von ca. 30% an der Gesamtfläche des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Mit ca. 29% ist der Anteil an der Gesamteinwohnerzahl nahezu gleich groß. Der deutliche Rückgang der Einwohnerzahlen innerhalb von 2 Jahren (2010 zu 2012) liegt u.a. in den Ergebnissen der Volkszählung 2011 („Zensus“). Danach sind nicht nur die Einwohnerzahlen in der Fläche sondern auch in den Städten zum Teil dramatisch zurückgegangen.

In der Planungsregion bestehen insgesamt 247 Gemeinden, davon sind 238 Gemeinden in 24 Ämtern zusammengeschlossen, 8 Gemeinden amtsfrei und eine Gemeinde kreisfrei. (Stand 01.01.2014)

⁴ Aktuelle Einwohnerzahlen in Fortschreibung des Zensus 2011: „Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern 2012“ (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2013)

Für die zentralörtliche Gliederung wurden im RREP Westmecklenburg folgende Festlegungen getroffen:

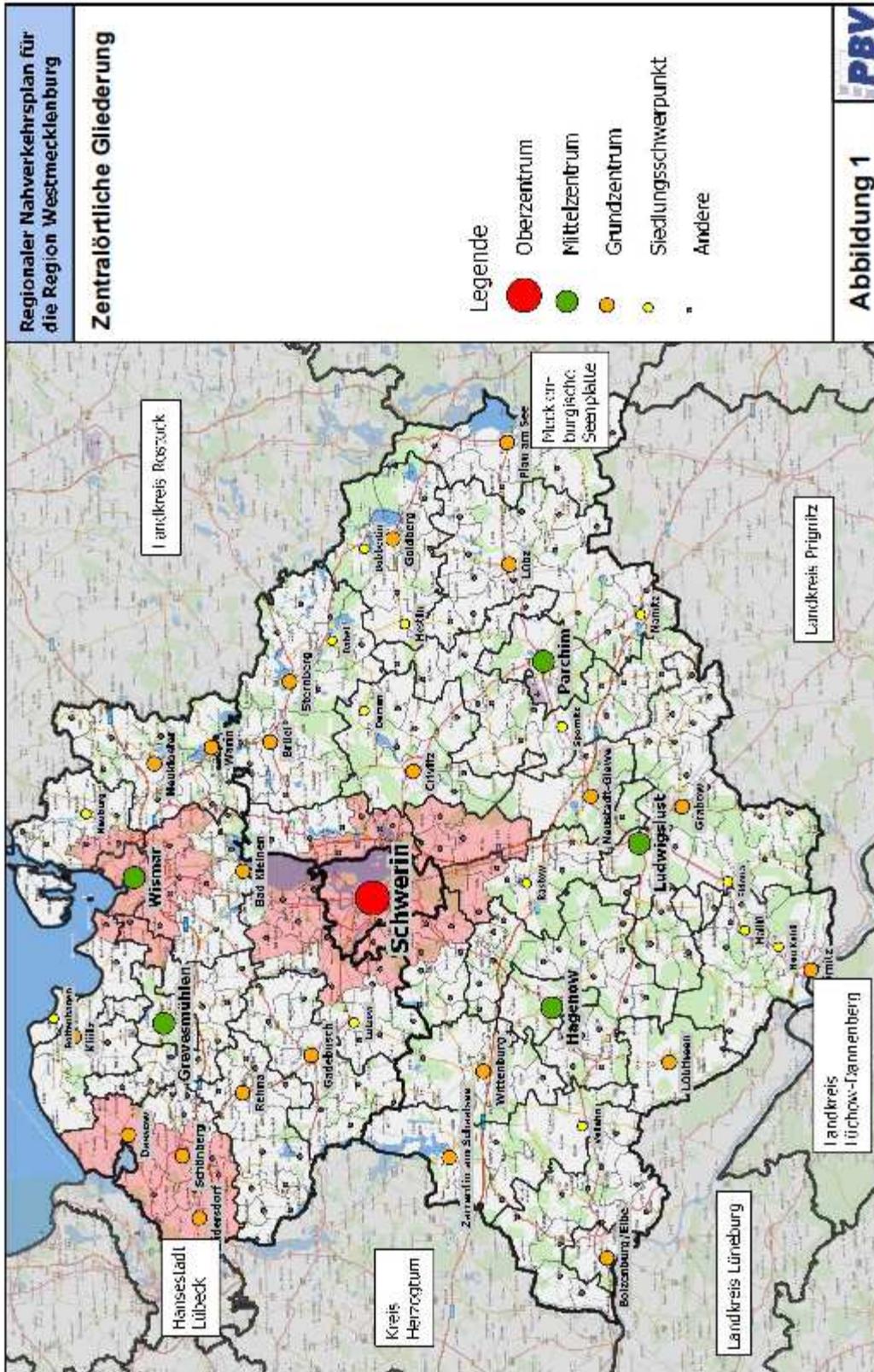
- 1 Oberzentrum: Landeshauptstadt Schwerin
- 1 Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen: Hansestadt Wismar (LK NWM)
- 4 Mittelzentren: Grevesmühlen (LK NWM)
Hagenow, Ludwigslust, Parchim (alle LK LUP)
- 22 Grundzentren: Bad Kleinen, Dassow, Gadebusch, Klütz, Lüdersdorf, Neukloster, Rehna, Schönberg, Warin (alle LK NWM)
Boizenburg, Brüel, Crivitz, Dömitz, Goldberg, Grabow, Lübtheen, Lübz, Neustadt-Glewe, Plau am See, Sternberg, Wittenburg, Zarrentin am Schaalsee (alle LK LUP)

Neben den o.g. Zentren werden die folgenden Gemeinden als Siedlungsschwerpunkte definiert:

- 13 Siedlungsschwerpunkte: Boltenhagen, Kirchdorf (Ostseebad Insel Poel), Lützwow, Neuburg (alle LK NWM)
Dabel, Dobbertin, Eldena, Marnitz, Mestlin, Neu Kaliß, Rastow, Spornitz, Vellahn (alle LK LUP)

Darüber hinaus befinden sich in der Planungsregion Westmecklenburg die Stadt-Umland-Räume Schwerin, Wismar (jeweils komplett) und Lübeck (teilweise).

Die wesentlichen raumstrukturellen und geografischen Besonderheiten sind der nachfolgenden Abbildung 1 zu entnehmen.



2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis D zu entnehmen.

Auf dem Gebiet der Planungsregion Westmecklenburg leben 459.438 Menschen (Stand 31.12. 2012). Der überwiegende Anteil der Gemeinden ist im ländlichen Raum angesiedelt und besitzt relativ wenige Einwohner. In 13 Städten und Gemeinden, das entspricht ca. 5% der Gemeinden der Planungsregion leben mehr als 5.000 Einwohner. Mit insgesamt 230.011 Bewohnern ist dies etwa die Hälfte der Gesamtbevölkerung Westmecklenburgs. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern stellt folgende Tabelle dar.

Stadt/Gemeinde	Bevölkerung		Veränderung in %
	2004	2012	
Landeshauptstadt Schwerin	97.110	91.264	-6,0
Hansestadt Wismar (LK NWM)	45.442	42.433	-6,6
Stadt Parchim (LK LUP)	19.387	17.174	-11,4
Stadt Ludwigslust (LK LUP)	12.967	11.998	-7,5
Stadt Hagenow (LK LUP)	12.202	11.324	-7,2
Stadt Boizenburg/Elbe (LK LUP)	11.007	10.169	-7,6
Stadt Grevesmühlen (LK NWM)	10.967	10.621	-3,1
Stadt Neustadt-Glewe (LK LUP)	6.938	6.492	-6,4
Stadt Lübz (LK LUP)	6.750	6.057	-10,3
Stadt Grabow (LK LUP)	6.311	5.751	-8,9
Stadt Gadebusch (LK NWM)	6.029	5.510	-8,6
Stadt Plau am See (LK LUP)	5.872	6.076	3,5
Lüdersdorf (LK NWM)	4.897	5.142	5,0

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung der einwohnerstärksten Städte/Gemeinden von 2004 –2012 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

In den mit Abstand größten Städten Schwerin und Wismar leben fast 30% der Bevölkerung (133.697 Einwohner). Die Region verfügt derzeit über keine „Großstadt“ (mehr als 100.000 Einwohner), mit Schwerin aber eine „Große Mittelstadt“⁵ (50.000 und weniger als 100.000 Einwohner) und Wismar eine „Kleine Mittelstadt“ (20.000 und weniger als 50.000 Einwohner). Alle anderen Städte sind „Kleinstädte“ (5.000 und weniger als 20.000 Einwohner).

Daher muss von einem relativ geringen Konzentrationsgrad innerhalb der Siedlungsstruktur gesprochen werden. Noch mehr aber aufgrund der hohen Anzahl von kleinen Gemeinden mit weniger als 500 Einwohnern, Wohnplätzen und Streusiedlungen mit häufig weniger als 200 oder sogar weniger als 100 Einwohnern. Der hohe Grad der Dispersion innerhalb der Siedlungsstruktur, zu verzeichnen in nahezu gleichem Maße in beiden Landkreisen und damit auch zum Teil in den einzelnen Stadt-Umland-Räumen, stellt eine weitere schwierige Gestaltungsbedingung für den ÖPNV dar.

Eine wesentliche Veränderung der Bevölkerungsstruktur und –verteilung ergibt sich für die Planungsregion Westmecklenburg durch den demografischen Wandel. Dies zeigt sich neben einem allgemeinen Rückgang der Bevölkerung aufgrund von Wanderungsverlusten und Sterbeüberschuss vor allem im Rückgang der Bevölkerung der Städte zugunsten der sie umgebenden Landgemeinden. Besonders deutlich treten diese Änderungen in Schwerin und

⁵ nach Definition des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung

Wismar sowie den entsprechenden Stadt-Umland-Räumen auf. In den rein ländlichen Gebieten sind unvermindert Einwohnerverluste zu verzeichnen, mit deutlichem Ost-West-Unterschieden bedingt durch die Lage in Bezug zu den alten Bundesländern. Gleichzeitig wächst der Anteil der älteren Bevölkerungsschichten an der Gesamtbevölkerung. Aus diesen Bedingungen ergeben sich wesentliche Einflussfaktor für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV.

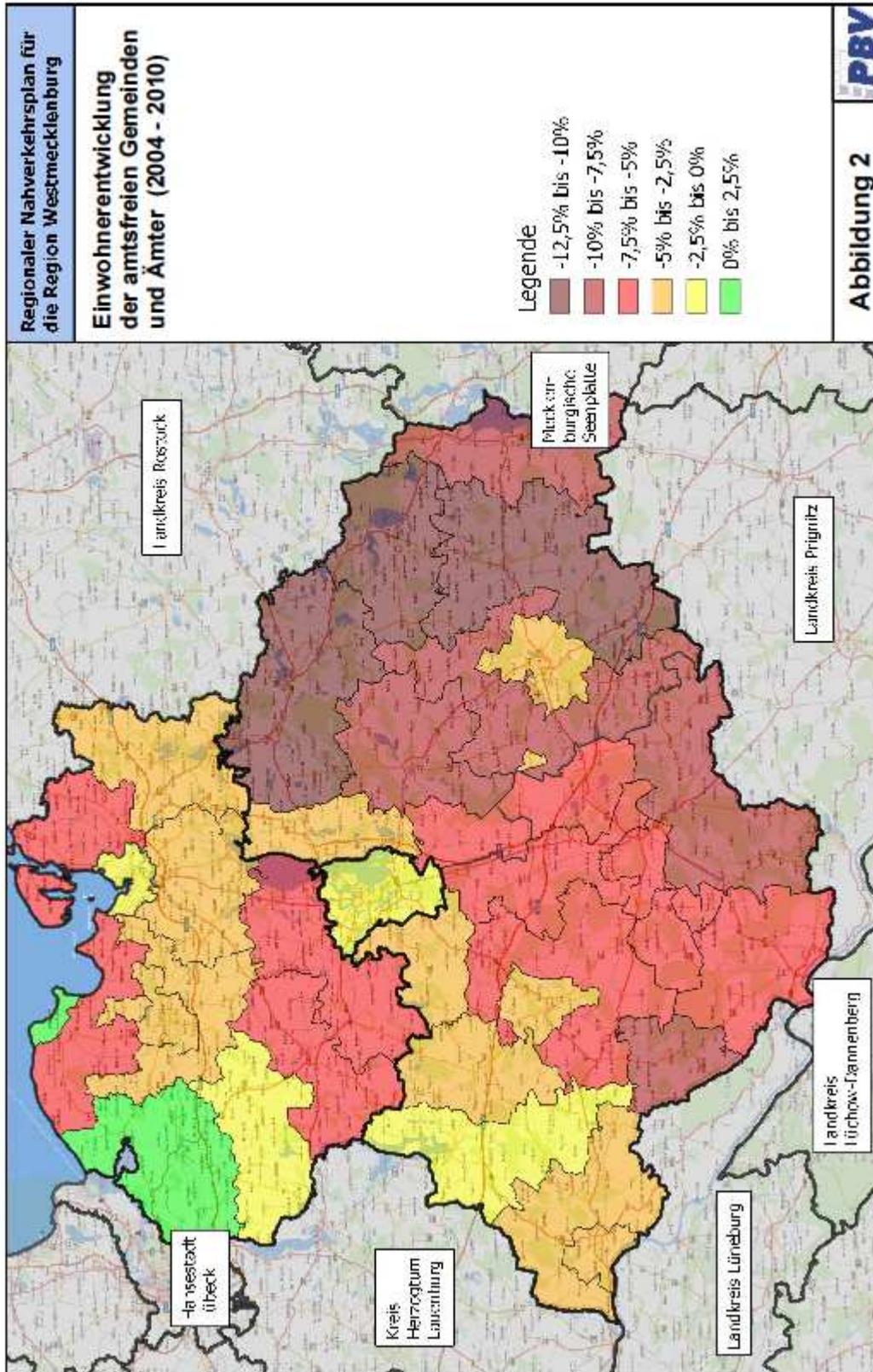
Die Entwicklungen in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden ist in der Tabelle 3 dargestellt.

Amt/amtsfreie Gemeinde der Landkreise	Bevölkerung		Veränderung in %
	2004	2012	
<i>Landkreis Ludwigslust-Parchim</i>			
Stadt Boizenburg/Elbe	11.007	10.169	-7,6
Stadt Hagenow	12.202	11.324	-7,2
Stadt Ludwigslust	12.967	11.998	-7,5
Stadt Lübtheen	5.024	4.653	-7,4
Stadt Parchim	19.387	17.174	-11,4
Amt Banzkow	8.053	7.615	-5,4
Amt Boizenburg-Land	7.539	7.291	-3,3
Amt Crivitz	10.083	9.010	-10,6
Amt Dömitz-Malliß	10.023	8.808	-12,1
Amt Eldenburg Lüz	15.283	12.863	-15,8
Amt Goldberg-Mildenitz	8.420	7.043	-16,3
Amt Grabow	12.996	11.485	-11,6
Amt Hagenow-Land	9.572	8.524	-10,9
Amt Ludwigslust-Land	9.407	8.362	-11,1
Amt Neustadt-Glewe	8.388	7.460	-11,1
Amt Ostufer Schweriner See	9.073	8.512	-6,2
Amt Parchimer Umland	12.012	8.906	-25,9
Amt Plau am See	9.165	8.153	-11,0
Amt Sternberger Seenlandschaft	14.729	12.820	-13,0
Amt Stralendorf	11.964	11.618	-2,9
Amt Wittenburg	9.321	8.982	-3,6
Amt Zarrentin	9.384	9.603	2,3

Amt/amtsfreie Gemeinde der Landkreise	Bevölkerung		Veränderung in %
	2004	2012	
<i>Landkreis Nordwestmecklenburg</i>			
Hansestadt Wismar	45.442	42.433	-6,6
Stadt Grevesmühlen	10.967	10.621	-3,1
Gemeinde Insel Poel	2.835	2.503	-11,7
Amt Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen	14.616	13.483	-7,7
Amt Gadebusch	11.437	10.369	-9,3
Amt Grevesmühlen-Land	8.725	8.123	-6,9
Amt Klützer Winkel	11.447	10.559	-7,8
Amt Lützw-Lübstorf	14.834	13.497	-9,0
Amt Neuburg	6.378	5.858	-8,1
Amt Neukloster-Warin	11.921	10.898	-8,6
Amt Rehna	9.709	9.258	-4,6
Amt Schönberger Land	17.774	18.199	2,4

Tabelle 3: Entwicklung der Bevölkerung der Ämter und amtsfreien Gemeinden der Landkreise von 2004 –2012 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Die folgende Abbildung 1 zeigt diese Entwicklung im räumlichen Bezug.



2.1.3 Pendlerverflechtungen

Ein wesentlicher Aspekt bei der Analyse des Verkehrsaufkommens sind die Pendlerverflechtungen. Die Angaben sind den derzeit aktuell zugänglichen Daten der Bundesanstalt für Arbeit für das Jahr 2012 bzw. dem StatA M-V entnommen⁶. Die Abbildungen 3 und 3.1 fassen die wichtigsten Pendlerverflechtungen im regionalen bzw. überregionalen Kontext grafisch zusammen.

Aus der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die Bedeutung der Landeshauptstadt Schwerin für die Planungsregion sowie insbesondere Hamburg und Lübeck außerhalb der Planungsregion für die Erwerbstätigkeit der Einwohner der Planungsregion Westmecklenburg deutlich.

Von besonderer Bedeutung sind die Pendlerbeziehungen der Zentralen Orte. Die Abb. 3 zeigt die Ein- und Auspendler des Oberzentrums Schwerin und der Mittelzentren Hansestadt Wismar Grevesmühlen, Hagenow, Ludwigslust und Parchim sowie die der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim.

Innerhalb der Region zieht die Landeshauptstadt knapp 18 883 Arbeitsplatzpendler aus den Landkreisen Nordwestmecklenburg (NWM, 5.971) und Ludwigslust-Parchim (LUP, 12.912) an, während aus Schwerin in die Landkreise NWM 1.629 und LUP 3.553 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Personen pendeln. Insgesamt pendeln nach Schwerin täglich 24.376 Beschäftigte ein und 9.905 aus.

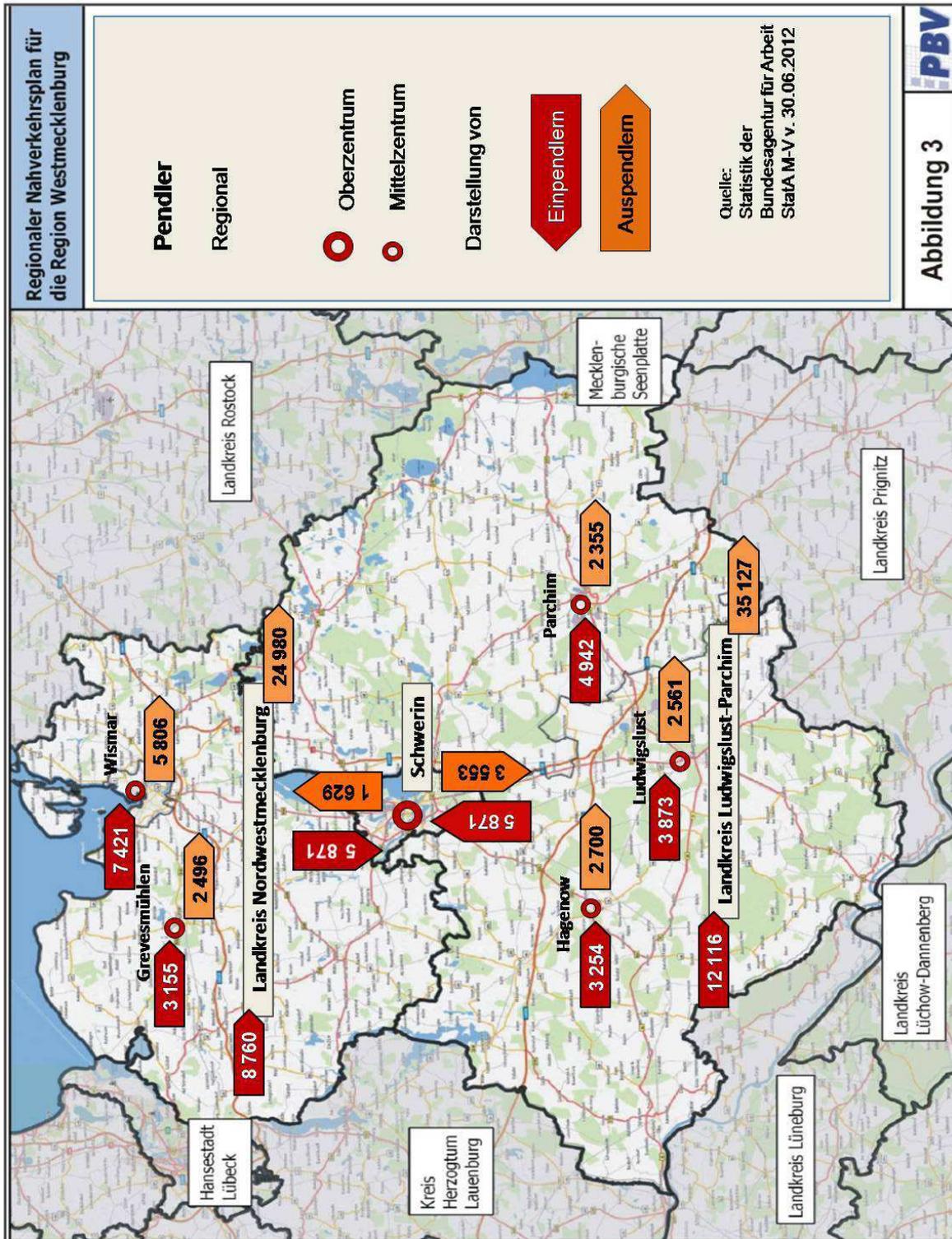
Von den Mittelzentren weist Wismar mit 7.421 Einpendlern und 5.806 auspendelnden Personen den höchsten Anteil auf.

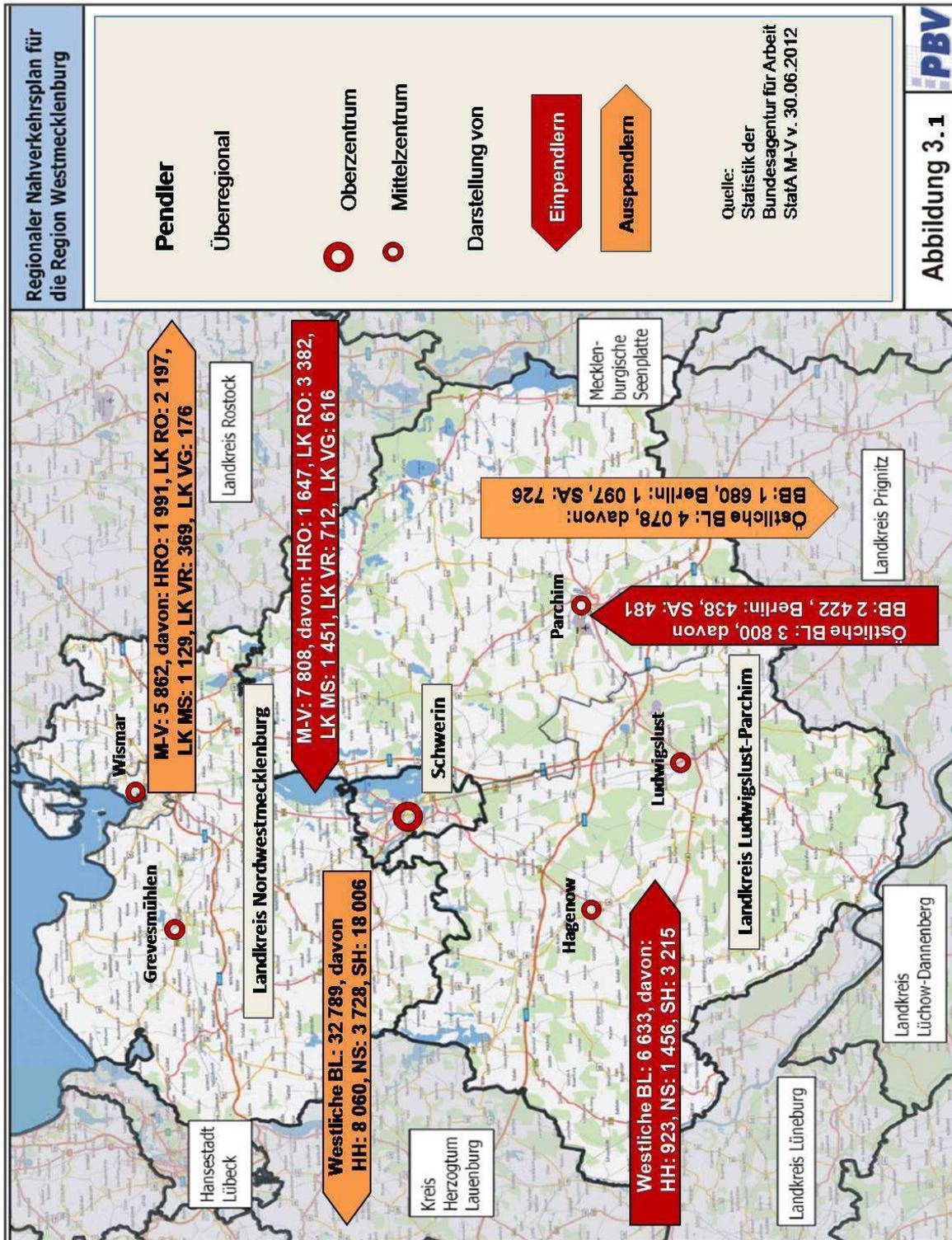
Aus den übrigen Planungsregionen bzw. Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern pendeln in die Region Westmecklenburg insgesamt 7.808 Personen, wobei der Landkreis Rostock mit 3.3082 Pendlern den größten Anteil stellt. Zur Arbeit in die anderen Landkreise von Mecklenburg-Vorpommern fahren 5.862 Menschen.

Den höchsten Anteil der Arbeitspendler stellen die Auspendler in andere Bundesländer. In die westlichen Bundesländer pendeln 32.789 Personen. Wie erwartet liegen die Ziele vor allem in Schleswig-Holstein (18.006) einschließlich Lübeck, in Hamburg (8.060) und Niedersachsen (3.728). Die Einpendler aus den westlichen Bundesländern betragen 6.633 Personen mit dem Schwerpunkt Schleswig-Holstein (3.216).

Deutlich geringer fällt der Anteil der Berufspendler in bzw. aus den östlichen Bundesländern und Berlin aus. Das Verhältnis von 4.078 Auspendlern zu 3.800 Einpendlern bezogen auf Westmecklenburg ist relativ ausgewogen (vgl. Abbildung 3.1).

⁶ © Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 30.06.2012/StatA M-v 30.06.2012





2.1.4 Potenziale im Freizeit- und Tourismussektor

Die Region Westmecklenburg verfügt neben der Landeshauptstadt Schwerin und der Hansestadt Wismar mit der Ostseeküste über eine weitere herausragende touristische Destination. Als wichtige Zielorte sind das Ostseebad Boltenhagen und die Insel Poel zu sehen. Allerdings ist die gesamte Ostseeküste von der Insel Poel über Wismar, Wohlenberger Wieck, Ostseebad Boltenhagen, Dassow bis an die schleswig-holsteinische Landesgrenze ein Gebiet mit zum Teil erheblichem touristischen Entwicklungspotenzial.

Im Landesinnern sind insbesondere die Seen in und um Schwerin, das Biosphärenreservat Schaalsee, der Naturpark Mecklenburgisches Elbetal als Teil des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe sowie der Plauer See wesentliche touristische Ziele.

Darüber hinaus besteht mit dem Alpin-Center in Wittenburg eine weitere touristische Zieldestination von überregionaler Bedeutung.

2.1.5 Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes

Die Planungsregion Westmecklenburg ist geprägt durch eine große Ausdehnung mit dünner Besiedlung. Damit sind ökologisch sinnvolle Bündelungseffekte von Verkehrsströmen, die eine Systemstärke des ÖPNV sind, äußerst schwer zu realisieren. Durch den weiteren Rückgang der Einwohnerzahlen verschlechtern sich objektiv hierfür die Voraussetzungen. Eine Verbesserung der verkehrlichen Situation in den ländlichen Räumen im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Zentren, auch unter den Bedingungen des Klimawandels können als Chance genutzt werden. Steigende Energiepreise und ein generelles Umdenken im Zeitalter des Klimawandels können zu Bewusstseinsveränderungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr führen.

Folgende Anforderungen müssen daher generell an den ÖPNV zur Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes gestellt werden:

- Steigerung der Energieeffizienz im regionalen Nahverkehr durch die Optimierung von Angebot, Transportwegen und Transportmitteln und zur Senkung der regionalen Treibhausgasemissionen
- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV
- Berücksichtigung von Klimaanpassung im Regionalen Nahverkehr

Die sich hieraus abzuleitenden konkreten Standards werden im Kap. 6.1 definiert.

2.2 Netz- und Angebotsstruktur

Nachfolgend ist die gegenwärtig existente Netz- und Angebotsstruktur des SPNV und ÖPNV charakterisiert.

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Das Schienennetz im Verkehrsraum Westmecklenburg weist eine sternförmig auf das Oberzentrum Schwerin zulaufende Struktur auf, verbindet die wichtigsten zentralen Orte in der Region miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen. Für den Landkreis sind folgende Schienenverkehrsachsen von Bedeutung:

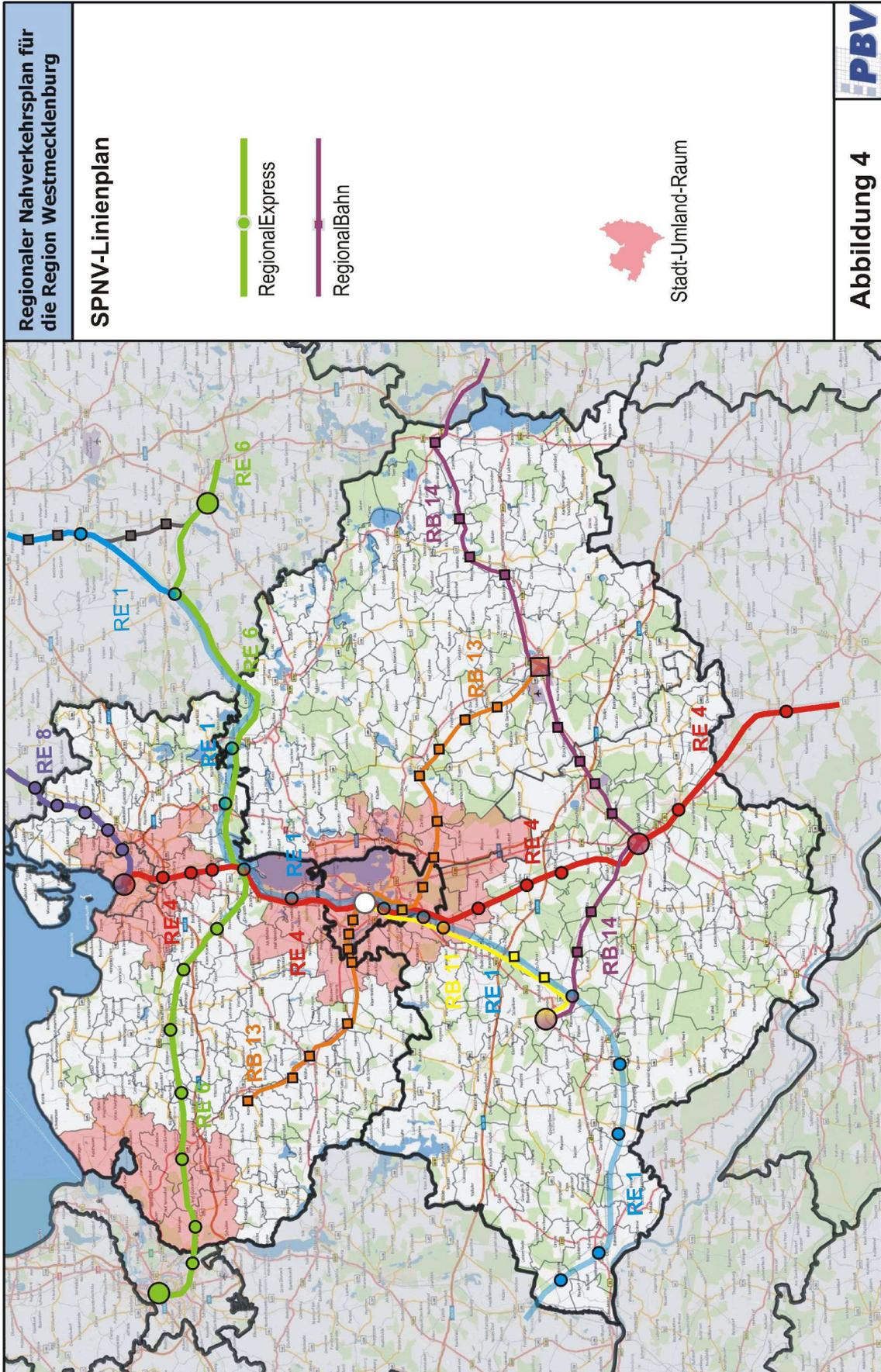
- Eine Nord-Süd-Achse verbindet Rostock, Wismar, Schwerin sowie Ludwigslust und bindet die Planungsregion an den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine Nordost-Südwest-Achse verbindet Rostock, Bützow, Schwerin, Hagenow sowie Boizenburg und bindet die Planungsregion an den Großraum Hamburg an.
- Eine West-Ost-Achse zwischen Rehna, Gadebusch, Schwerin, Crivitz und Parchim besitzt regionale Bedeutung für die Anbindung von Schwerin an sein Umland. Die in Rehna endende Trasse kann eine direkte Verbindung zwischen Schwerin und Lübeck nicht gewährleisten.
- Eine weitere West-Ost-Achse erschließt den Nordteil der Planungsregion (Landkreis Nordwestmecklenburg) und verbindet ihn mit Lübeck sowie dem nördlichen Vorpommern (Lübeck – Grevesmühlen – Bad Kleinen – Blankenberg – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin).
- Eine weitere Achse in West-Ost-Richtung erschließt den Südteil der Planungsregion (Landkreis Ludwigslust-Parchim) und verbindet ihn mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (Hagenow - Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren(Müritz) – Neustrelitz).

Auf diesem Schienennetz wird folgendes Angebot mit den Produkten RegionalExpress und RegionalBahn von den Eisenbahnverkehrsunternehmen realisiert.

Linie	Relation	Angebot
RE 1	Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen – Bützow – Rostock	120-min-Grundtakt mit abschnittswisen Verdichtungen und Taktverschiebungen
RE 2	Cottbus – Berlin – Wittenberge – Grabow – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar	120-min-Grundtakt, Verdichtung zur stündlichen Bedienung zwischen Ludwigslust und Wismar
RE 6	Lübeck – Schönberg – Grevesmühlen – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin	120-min-Grundtakt, Verdichtung zwischen Lübeck und Bad Kleinen auf 60-min-Takt mit Halt nur in Lüdersdorf, Schönberg und Grevesmühlen
RE 8	Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin	60-min-Grundtakt
RB	Hagenow – Hagenow Land – Ludwigslust – Parchim – Lütz – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz	120-min-Grundtakt mit Verstärkungen zwischen Hagenow bzw. Ludwigslust und Parchim bzw. Lütz
RB	Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim	60-min Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim, 120-min-Grundtakt zwischen Rehna und Gadebusch mit zeitweiser Verdichtung, 120-min-Takt auf der Gesamtstrecke am Sonntagvormittag

Tabelle 4: SPNV-Angebot im Verkehrsraum Westmecklenburg

Das Angebot auf der RE1 wird ergänzt durch einen ebenfalls im 120-min-Takt verkehrenden IC, der allerdings nicht zwischen Hamburg und Schwerin hält. Die folgende Abbildung stellt das gesamte SPNV-Angebot des Verkehrsraumes Westmecklenburg grafisch dar.



2.2.2 Angebote im straßengebundenen ÖPNV

Regionaler Busverkehr

Im gesamten Verkehrsraum Westmecklenburg spiegelt sich in der heutigen Struktur von Liniennetz und Angebot des Regionalbusverkehrs die Entwicklungen der vergangenen Jahre wieder. Den strukturellen Entwicklungen folgend wurden vielfach Anpassungen von Liniennetz und Angebot vorgenommen. Dennoch zeigen sich folgende Problematiken in unterschiedlich starker Ausprägung:

1. Trotz raumordnerischer und raumstruktureller Veränderungen sind in den vergangenen Jahren relativ autarke Bedienungsräume erkennbar, welche sich an
 - den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen,
 - früheren kommunalen Grenzziehungen sowie
 - historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen
 orientieren. Aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs bestimmen die Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche die wesentlichen Verkehrsbeziehungen im ÖPNV des ländlichen Raums.
2. Die relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte sind den in den vergangenen Jahren durch Nachfragerückgänge und Finanzierungsengpässe notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen geschuldet. Dies führt zu einem teilweise wenig überschaubaren Gesamtangebot.
3. Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen. Linienüberlagerungen ergänzen sich oft nur bedingt zu einem zusammenhängenden Angebot.
4. Die Angebotsstruktur vieler Linien wird maßgeblich durch die Belange des Schülerverkehrs geprägt. Von daher sind Taktstrukturen kaum erkennbar. Vielmehr sind mit fast jedem Wochentag wechselnde Fahrplanangebote anzutreffen.

Im Verkehrsraum wurden durch teilweise Neuordnungen von Liniennetz und Angebot veränderte Netzhierarchien geschaffen, welche die oben benannten Problemstellungen bereits gut kompensieren. Diese Netzhierarchien beinhalten im Wesentlichen drei Elemente:

- Räume verbindende Busverkehre auf Achsen,
- ländliche Räume erschließende, radial auf zentrale Orte zulaufende Teilnetze sowie
- ergänzende, Flächen erschließende Linienangebote für den Schülerverkehr.

Diese Grundstruktur kann Beispiel gebend für die ÖPNV-Entwicklung des gesamten Verkehrsraumes sein.

Stadt-Umland-Verkehr Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum der Landeshauptstadt Schwerin wird von 15 Buslinien (Linienbezeichnungen zwischen 101 und 119 sowie 124 bis 126) bedient. Dabei reicht das Bedienungsgebiet einiger Linien über die Grenzen des gemäß RREP definierten Stadt-Umland-Raumes hinaus (so z.B. bis Crivitz, Goldenstädt, Rastow, Warsow, Dümmer, Gottesgabe, Cramonshagen, Cambs).

Die Linien des Stadt-Umland-Verkehrs werden in ihrer Linienführung insbesondere auf den Achsen

- Schwerin – Lützw – Gadebusch,
- Schwerin – Crivitz,
- Schwerin – Cambs – Sternberg und
- Schwerin – Mühlen-Eichsen

durch weitere regionale Buslinien überlagert. Durch diese Überlagerungen ergibt sich ein teilweise dichtes, jedoch unkoordiniertes Angebot. Eine teilweise Überlagerung ergibt sich im Stadtgebiet auch zu Stadtbuslinien.

Das Angebot der Stadt-Umland-Linien ist stark nachfrageorientiert und wird deutlich von den Anforderungen des Schülerverkehrs geprägt. Die Angebote konzentrieren sich stark auf den Bedienungszeitraum montags-freitags an Schultagen. In den Ferien ist das Angebot stark ausgedünnt, an Wochenenden sind nur vereinzelte Angebote vorhanden.

Stadt-Umland-Verkehr Wismar

Der Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Wismar wird durch verschiedene Regionalverkehrs- und Stadtverkehrslinien bedient. Dem erweiterten Stadt-Umland-Raum Wismar können folgende Relationen zugeordnet werden:

- Wismar – Zierow – Gägelow (– Proseken) – Barnekow - Wismar (Linien 244/401),
- Wismar – Insel Poel (Linie 430),
- Wismar – Blowatz/Boiensdorf (Linien 233/413/431),
- Wismar – Kritzow (Linien C/D/diverse Regionalbuslinien)

Weiteren Linien zur Erschließung des ländlichen Umlandes von Wismar verfügen über eine eingeschränkte Stadt-Umland-Funktion. Dazu zählen die Relationen:

- Wismar – Lübow/Bobitz (Linien 250/251/254/255),
- Wismar – Gägelow – Hohen Wieschendorf (Linie 241),
- Wismar – Lübow – Ventschow (Linie 420).

Die Linien des Stadt-Umland-Verkehrs werden in ihrer Linienführung insbesondere auf den Achsen

- Wismar – Dargetzow – Kritzow,
- Wismar – Gägelow,
- Wismar – Karow/Dorf Mecklenburg

durch weitere regionale Buslinien überlagert.

Das Angebot der Stadt-Umland-Linien ist stark funktions- und nachfrageorientiert. Folgende Angebotsgruppen sind erkennbar:

- Getaktete oder taktähnliche Angebote mit Stadt-Umland-Charakter (wie Linien 430, 233),

- Ungetaktete Angebote mit starker Orientierung auf den Schülerverkehr.

Stadt-Umland-Verkehr Lübeck

Der Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Lübeck beinhaltet auch einen Teil des Landkreises Nordwestmecklenburg. Innerhalb dieses abgegrenzten Gebietes werden folgende Relationen bedient:

- Herrnburg, Bahnhof – Lübeck (Linie 5, Stadtverkehr Lübeck) mit 19 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag und 10 Fahrtenpaaren Samstag,
- Selmsdorf, An der Trave – Lübeck (Linie 12, Stadtverkehr Lübeck) mit 15 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag, 13 Fahrtenpaaren Samstag und 10 Fahrtenpaaren Sonntag und Feiertag
- Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck (Linie 300, GBB) mit 6 bzw. 8 Fahrten Montag bis Freitag und einem Fahrtenpaar Samstag,
- Dassow – Schönberg – Selmsdorf – Teschow – Schlutup (Linie 301, GBB) mit einem Fahrtenpaar Montag bis Freitag
- Schönberg - Niendorf - Boitin Resdorf - Wahrsow - Lüdersdorf - Palingen - Schattin - Herrnburg/Eichholz - Lübeck (Linie 390, GBB) mit 3 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag und 8 Fahrtenpaaren an Schultagen

Die im Landkreis Nordwestmecklenburg durch den Stadtverkehr Lübeck bedienten Haltestellen sind innerhalb der Tarifgemeinschaft Lübeck gelegen. Parallelverkehre gibt es zwischen den Linien 300 und der Linie 12 im Abschnitt Selmsdorf, Trave – Lübeck, Innenstadt.

Stadt- und Ortsverkehre

Die Landeshauptstadt Schwerin verfügt über ein gut ausgebautes Straßenbahnnetz und ein darauf aufbauendes Stadtbusnetz.

Straßenbahnverkehr Schwerin

Das Rückgrat des ÖPNV in Schwerin bildet ein der stadtstrukturellen Schwerpunktachse zwischen Lankower See/Ostdorfer See sowie Schweriner See folgendes Straßenbahnnetz, welches in Nord-Süd-Richtung periphere Wohnungs- und Gewerbestandorte mit dem Stadtzentrum verbindet. Zwei im Norden bzw. Nordwesten beginnenden Achsen bündeln sich im Stadtzentrum und verzweigen erneut in zwei Achsen nach Süden bzw. Südosten.

An dieses Straßenbahnnetz angebunden sind die in den 1970er und 1980er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen Lankow und Großer Dreesch/Neu Zippendorf/Mueßer Holz bzw. Krebsförden sowie der Gewerbestandort Wüstmark/Schwerin Süd/Neu Pampow.

Netz- und Angebotsstruktur der 4 Straßenbahnlinien sind den unterschiedlichen Erschließungsfunktionen der einzelnen Streckenabschnitte angepasst. Die Linien 1 und 2 binden die Siedlungsschwerpunkte an das Stadtzentrum an und werden jeweils in einem 15-min-Grundtakt gefahren, welcher sich zwischen Stadtzentrum und Südosten zum 7,5-min-Takt überlagert. An Sonntagen erfolgt eine Ausdünnung auf einen 20-min-Grundtakt, im Abendverkehr eine abschnittsweise Substitution durch Busverkehre. Die Linie 4 verbindet das Stadtzentrum mit dem wichtigsten Gewerbestandort Wüstmark/Schwerin Süd/Neu Pampow im Süden der Stadt im 30-min-Grundtakt mit Ausdünnung sonntags auf 60 min. In Spitzenzeiten wird der südliche Ast zum 15-min-Gesamttakt durch die Linie 3 verstärkt, welche tangential zu den südöstlichen Wohngebieten geführt wird.

Stadtbusverkehr Schwerin

Das Straßenbahnnetz wird durch ein umfangreiches, in der Linienführung gut strukturiertes Stadtbusnetz ergänzt. Dieses sichert

- die Erschließung der straßenbahnfernen Bereiche der Kernstadt,
- die radiale Anbindung von Siedlungsgebieten an das Stadtzentrum,
- die Anbindung von peripheren Siedlungsgebieten im Norden und Süden der Stadt an das Straßenbahnnetz,
- die tangentielle Verbindung und radiale Anbindung von räumliche durch Lankower See/Ostdorfer See von der Kernstadt getrennten Siedlungs- und Gewerbegebieten im Westen der Stadt,
- die tangentialen Verbindungen und Erschließungen zwischen Wohn- und Gewerbestandorten im Süden der Stadt.

Die Angebotsstruktur der 14 Stadtbuslinien ist stark funktions- und nachfrageorientiert gestaltet. Dabei kann grob folgende Angebotsstruktur differenziert werden:

- Linien im 30-min-Grundtakt mit zeitweisen Verdichtungen und Ausdünnungen insbesondere auf einen 60-min-Grundtakt an Wochenenden,
- Linien ohne starren Taktfahrplan mit einem Fahrtenangebot annähernd alle 60 min im Tagesverkehr montags-freitags und entsprechenden Ausdünnungen abends und an Wochenenden,
- Verstärkungs- und Berufsverkehrslinien mit überwiegendem Fahrtenangebot in Spitzenzeiten sowie Einzelfahrten abends und an Wochenenden,
- Linien mit ungetakteten Einzelfahrten.

Weitere Stadtbusverkehre

Mit sechs Linien ebenfalls gut erschlossen ist das Stadtgebiet Wismar und sein unmittelbares Umland durch den Stadtbusverkehr.

In den Mittelzentren Parchim, Ludwiglust und Hagenow werden Stadtverkehre mit unterschiedlicher liniengebundener Angebotsstruktur realisiert. Im Mittelzentrum Grevesmühlen verkehrt ein Anrufbus ohne feste Linienführung und Fahrplan.

Aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung zwischen Bahnstrecke und Elbe wird im Grundzentrum Boizenburg ebenfalls ein liniengebundener Stadtverkehr angeboten.

In Boltenhagen existiert ein bedarfsgesteuerter Pendelbusbetrieb zwischen den Ortsteilen.

2.2.3 Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

Die Lage des Verkehrsraumes Westmecklenburg (s. Kap. 1.2) definiert die zu untersuchenden Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume.

Richtung Norden:

Im Norden grenzt die Planungsregion Westmecklenburg an die Ostsee und hat daher keine ÖPNV-Verknüpfungen.

Richtung Osten:

In östlicher Richtung gibt es eine Grenze zur Planungsregion Rostock. Die ÖPNV-Verknüpfung wird vorrangig im SPNV durch die Linien

- RE1: Hamburg – Schwerin – Rostock,
- RE6: Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Stettin und
- RE8: Wismar – Rostock - Tessin

realisiert. Nahverkehrsraumübergreifende Buslinien bestehen derzeit mit den Linien

- 260: Goldberg – Güstrow,
- 270: Sternberg – Güstrow,
- 700: Parchim – Lübz – Krakow am See
- 713: Parchim – Lübz – Goldberg – Güstrow

Außerdem existiert mit dem Verkehrsverbund Warnow (VWV) ein das gesamte Gebiet der Planungsregion Rostock umfassender Tarifverbund.

Die zweite Region die im Osten an die Planungsregion Westmecklenburg grenzt, ist die Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte. Die Anbindung erfolgt über die SPNV-Linien

- RB 14: Hagenow – Ludwigslust – Parchim – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz sowie am Rande über
- RE6: Lübeck – Bad Kleinen – Neubrandenburg – Stettin.

Im Busverkehr besteht mit der Linie 016 Röbel – Bad Stuer – Plau am See eine planmäßige Verknüpfung. Hinzu kommt eine im Sommer 2010 probeweise eingeführte und seit 2013 ganzjährig verkehrende Buslinie rund um den Plauer See, die vorrangig touristisch ausgelegt ist.

Richtung Südosten:

Im Südosten grenzt der zum Land Brandenburg gehörende Landkreis Prignitz an die Planungsregion Westmecklenburg. Zwischen diesen beiden Räumen gibt es im ÖPNV eine Anbindung durch die SPNV-Linie

- RE2: Wismar – Schwerin – Wittenberge – Berlin - Cottbus

Im Rahmen des SPNV-Ersatzverkehrs verkehrt die Linie 735 von Meyenburg (Land Brandenburg) über Plau am See nach Krakow (Landkreis Rostock) und bietet dort einen Anschluss in und aus Richtung Güstrow.

Zweimal wöchentlich geht eine Fahrt von Pritzwalk nach Parchim (L 908) und täglich verkehren zwei Fahrten von Perleberg nach Ludwigslust (L 930) und zurück. Weiterhin verkeh-

ren Busse von Grabow nach Lenzen (L 595) und von Dömitz nach Lenzen (L 582). Bei letzterer Linie ist zu beachten, dass hier Schülerbeziehungen zwischen Lenzen und Dömitz bestehen.

Richtung Süden:

Im Süden grenzt die Planungsregion Westmecklenburg an den Landkreis Lüchow- Dannenberg (Land Niedersachsen). Ein Übergang zum Landkreis Lüchow-Dannenberg erfolgt von Dömitz aus mittels der Rufbuslinie 1987 nach Dannenberg. Weitere ÖPNV- Verbindungen bestehen nicht.

Richtung Südwesten:

Im Südwesten grenzt die Region Westmecklenburg an den Landkreis Lüneburg (Land Niedersachsen). Die VLP verbindet die beiden Landkreise Ludwigslust-Parchim und Lüneburg durch die Buslinie

- L 516: Boizenburg – Lüneburg und zurück.

Mit dem seit dem 01. Oktober 1993 zum Landkreis Lüneburg gehörenden Amt Neuhaus (Elbe) gibt es vom Landkreis Ludwigslust-Parchim eine historisch gewachsene Erschließung. Folgende Linien werden durch die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH innerhalb des Amtsgebietes bedient:

- L 506: Neuhaus – Privelack – Laave – Tripkau und zurück,
- L 507: Lübtheen – Kaarßen – Bitter – Dömitz und zurück,
- L 508: Kaarßen – Neuhaus – Darchau Fähre und zurück,
- L 509: Neuhaus – Konau – Groß Kühren und zurück,
- L 510: Boizenburg – Neuhaus – Kaarßen und zurück,
- L 512: Neuhaus – Niendorf – Neu Bleckede und zurück,
- L 513: Neuhaus – Preten – Blücher – Hühnerbusch und zurück,
- L 514: Hagenow – Brahlstorf – Neuhaus und zurück.

Die ÖPNV-Erschließung des Amtes Neuhaus (Elbe) wird durch diese Linien gewährleistet. Dabei handelt es sich zum Teil um Linien, die nur zu bestimmten Verkehrszeiten bedient werden.

Das Amt Neuhaus gehört, wie der gesamte Landkreis Lüneburg, zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Da es aber keine durchgängigen öffentlichen Nahverkehrslinien vom Amt Neuhaus in das Verbundgebiet gibt und innerhalb des Amtes der Busverkehr überwiegend dem Schulverkehr dient, wurde entschieden, die Zeitkarten (insbesondere die Schülerkarten) des HVV in den Bussen im Amt Neuhaus anzuerkennen, aber keine Einzel- oder Tageskarten. Diese werden daher auch nicht in den Bussen verkauft.

Richtung Westen:

In westliche Richtung grenzt die Planungsregion Westmecklenburg aus ÖPNV-Sicht an das Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Im SPNV erfolgt die Verknüpfung durch die Linie

- RE1: Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin - Rostock

Diese Linie hat für die Anbindung der Region Westmecklenburg an die Metropolregion Hamburg eine erhebliche Bedeutung. Im Busverkehr sind beide Gebiete durch die Buslinien

- 35: Schwerin – Gadebusch – Roggendorf – Ratzeburg und zurück sowie
- L 515: Boizenburg – Lauenburg und zurück

miteinander verbunden.

Richtung Nordwesten:

Im Nordwesten grenzt die Planungsregion Westmecklenburg an die kreisfreie Hansestadt Lübeck (Land Schleswig-Holstein). Außerhalb des Stadt-Umland-Raumes Lübeck (s. Kap. 2.2.2) sind beide Gebiete im SPNV durch die

- RE6: Lübeck – Schönberg – Grevesmühlen – Bad Kleinen - Stettin

direkt und durch die Buslinie

- 158: Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg mit Anschluss nach Lübeck

indirekt miteinander verbunden.

2.3 Organisations- und Finanzierungsstruktur

2.3.1 Aufgabenträger

Die Verantwortung für den ÖPNV (Aufgabenträgerschaft) ist entsprechend der Verkehrsmittel im ÖPNV-G M-V geregelt. Mit der Aufgabenträgerschaft gehen auch die Verantwortung für die Leistungsvereinbarung und Finanzierung einher, woraus sich auch die jeweilige Möglichkeit der Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung ergibt.

Für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land Mecklenburg-Vorpommern zuständig. Die landeseigene VMV-Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH nimmt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Managementaufgaben im SPNV des Bundeslandes wahr. Die SPNV-Angebote sind durch die Landkreise und die kreisfreien Städte kaum oder nur mittelbar zu beeinflussen.

Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV liegt bei den Landkreisen und den kreisfreien Städten Schwerin und Rostock. Eine regionale, zentrale Organisations- oder Regieeinheit seitens der Aufgabenträger besteht derzeit nicht.

Mit dem am 07. Juli 2010 durch den Landtag Mecklenburg-Vorpommerns beschlossenen und am 04. September 2011 wirksam gewordenen „Gesetz zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern“ (Kreisstrukturgesetz wurde für die Region Westmecklenburg eine Reduzierung auf zwei Landkreise (Ludwigslust-Parchim, Nordwestmecklenburg) und eine kreisfreie Stadt (Landeshauptstadt Schwerin) vorgenommen. Damit einher ging auch der Übergang der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf den jeweiligen neuen Landkreis. Die Hansestadt Wismar verlor damit ihren Status als kreisfreie Stadt und wurde Teil des neuen Landkreises Nordwestmecklenburg. Damit verbunden war auch ein Übergang der Aufgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV auf den neuen Landkreis.

Die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg sind Mitglied der Metropolregion Hamburg.

2.3.2 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Westmecklenburg wird zurzeit von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Deutsche Bahn AG (DB Regio),
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) realisiert.

Der straßengebundene ÖPNV im Verkehrsraum Westmecklenburg wird zurzeit von folgenden Verkehrsunternehmen als Inhaber von Linienverkehrsgenehmigungen nach § 42 PBefG realisiert:

- BusBetriebe Wismar Regio/Stadt GmbH, Kritzow (BBW R/S),
- Eigenbetrieb Nahverkehr Nordwestmecklenburg, Wismar (ENN),
- Grevesmühlener Busbetriebe GmbH, Grevesmühlen (GBB),
- Nahverkehr Schwerin GmbH, Schwerin (NVS),
- Omnibusbetrieb & Reisebüro Kröger GmbH, Neustadt-Glewe,
- Stadtverkehr Lübeck GmbH, Lübeck sowie
- Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim, Hagenow.

Der Straßenbahnverkehr in der Landeshauptstadt Schwerin wird zurzeit durch die Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) betrieben.

2.3.3 Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf Seiten der Verkehrsunternehmen basiert gegenwärtig in der Region nahezu ausschließlich auf den Säulen:

- Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichszahlungen gemäß § 45a PBefG und Erstattungen nach § 145 ff. SGB IX,
- Zahlungen aus Verkehrsverträgen als Entgelte, Zuschüsse, Finanzierungsbeiträge und
- sonstige Erträge.

Für die Jahre 2008 bis 2011 galt eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“. Für die Jahre 2012 bis 2016 wurde diese Verordnung fortgeschrieben. Dabei erfolgt jährlich eine Abschmelzung des zur Verfügung stehenden Finanzbeitrages um ca. 2%.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern versetzt darüber hinaus die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV durch Zuweisungen nach dem FAG im Rahmen der Vorwegabzüge in die Lage, ein entsprechendes ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Die Aufgabenträger nutzen diese Mittel um ein solches Angebot zu bestellen und zu bezahlen (Entgeltzahlungen entsprechend Verkehrsvertrag). Die Aufgabenträger finanzieren ihre Zahlungen an die Verkehrsunternehmen nicht nur durch die Zuweisungen des Landes, sondern auch durch eigene Haushaltsmittel.

Insbesondere in den vergangenen 10 Jahren bestand bei den Verkehrsunternehmen der Zwang, ihre Angebotsstruktur nahezu ausschließlich auf Wirtschaftlichkeit auszurichten. In Folge dieser Entwicklung hat sich die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen im Allgemeinen deutlich verbessert.

3. NACHFRAGEPROGNOSE

Eine wesentliche Grundlage für die Ausrichtung des zukünftigen ÖV-Angebotes bildet die Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird dabei durch die „4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommern 2030“ (Bevölkerungsentwicklung der kreisfreien Städte und Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bis 2030 (Basisjahr 2006)) nachfolgende Entwicklung prognostiziert⁷.

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Entwicklung [%]	
	2006	2015	2025	2006-2015	2015-2025
Landeshauptstadt Schwerin	96.280	92.768	91.988	-3,6%	-0,8%
Hansestadt Wismar	45.182	44.070	44.750	-2,5%	1,5%
Landkreis Nordwestmecklenburg	119.362	113.934	113.156	-4,5%	-0,7%
LK Nordwestmecklenburg (neu)	164.544	158.004	157.906	-4,0%	-0,1%
Landkreis Ludwigslust	127.310	117.689	114.449	-7,6%	-2,8%
Landkreis Parchim	101.279	89.775	80.272	-11,4%	-10,6%
Landkreis Ludwigslust-Parchim	228.589	207.464	194.721	-9,2%	-6,1%
<i>Westmecklenburg</i>	<i>489.413</i>	<i>458.236</i>	<i>444.615</i>	<i>-6,4%</i>	<i>-3,0%</i>
<i>Mecklenburg-Vorpommern</i>	<i>1.693.754</i>	<i>1.570.661</i>	<i>1.497.984</i>	<i>-7,3%</i>	<i>-4,6%</i>

Tabelle 5: Bevölkerungsprognose und -entwicklung 2015 und 2025 bezogen auf die Alt-kreise [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Bis zum Jahre 2015 ist im Vergleich zu 2006 mit einem Rückgang der Einwohnerzahlen in der Planungsregion Westmecklenburg auf 458.236 Personen (-31.177 / -6,4%) zu rechnen. Dieser Prozess der Schrumpfung der Bevölkerungszahlen wird sich bis zum Jahr 2025 etwas geringfügig abschwächen. Die Bevölkerung wird demnach im Jahr 2025 noch 444.615 Personen betragen. Damit liegt die Planungsregion über dem Landesdurchschnitt.

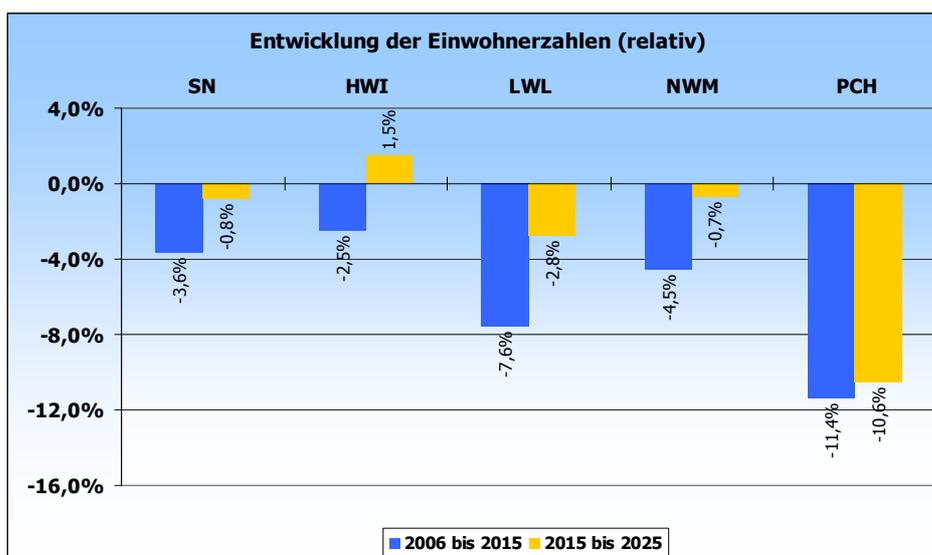


Abbildung 5: relative Entwicklung der Einwohnerzahlen 2006 bis 2015 und 2015 bis 2025 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

⁷ Da die Bevölkerungsprognose auf der Basis der ehemaligen Landkreise und kreisfreien Städte erfolgte, wurde diese so übernommen und wenn nötig ergänzt.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Bevölkerungszahlen im Vergleich zur Prognose ist damit zu rechnen, dass der Rückgang der Bevölkerung in Schwerin und Wismar etwas geringer ausfällt, gleichzeitig in den Landkreisen aber geringfügig zunimmt.

Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen ergibt sich gleichzeitig eine Veränderung bzw. Verschiebung in der Einwohnerstruktur.

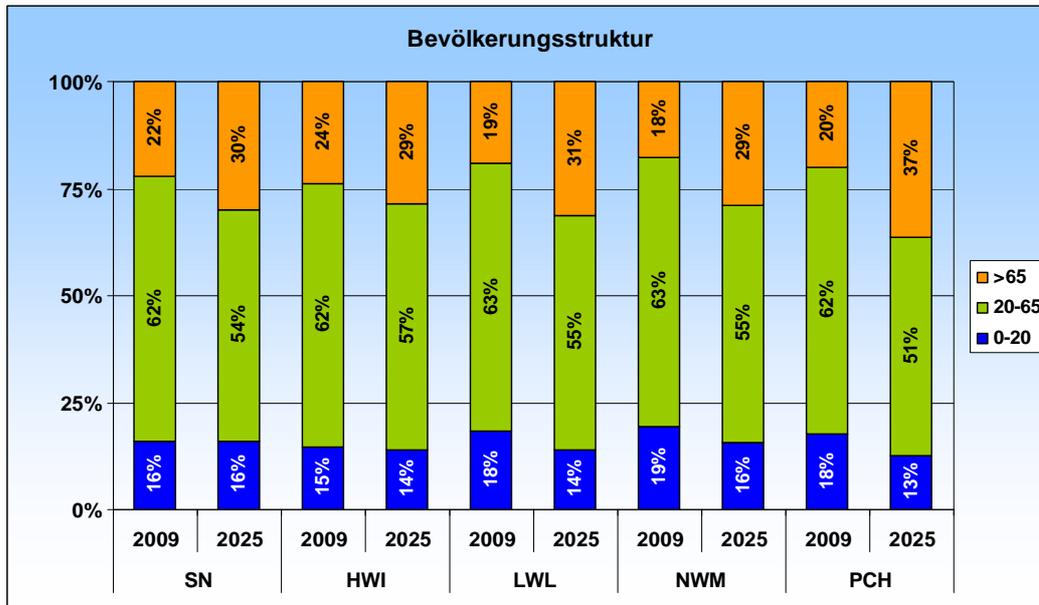


Abbildung 6: Bevölkerungsstruktur 2010 und 2025
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Dabei ergeben sich folgende Charakteristika:

- eine weitere Verschiebung der Altersstruktur in Richtung 65+,
- einen weiteren Rückgang der Personenzahl im Erwerbsalter (Wohnortprinzip),
- ein deutlicher Rückgang der Jugendquote.

Die dabei zu beobachtende Dynamik innerhalb der Bevölkerungsgruppen stellt folgende Abbildung dar.

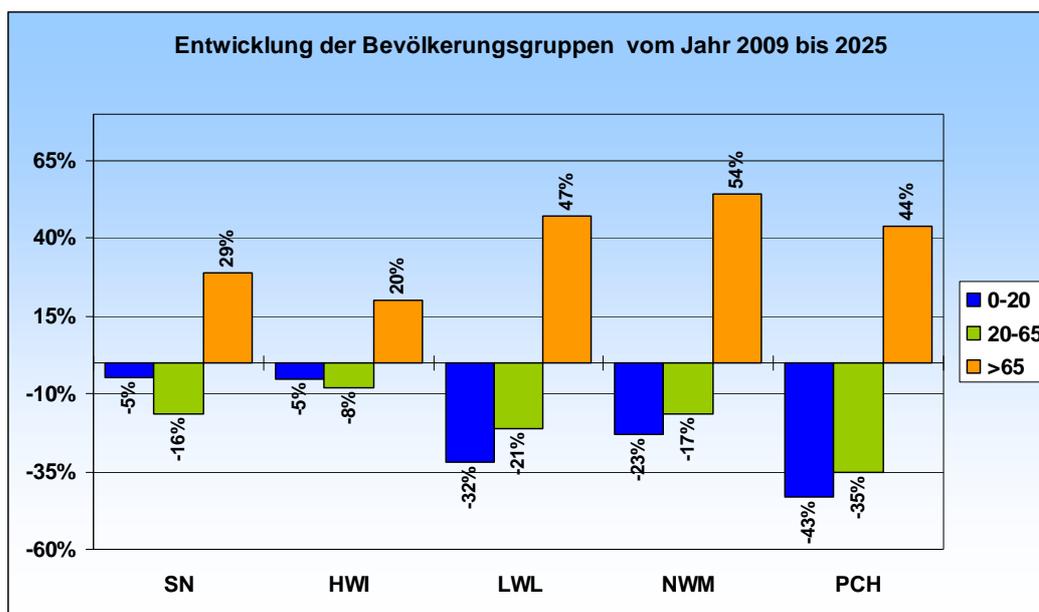


Abbildung 7: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen 2010 bis 2025
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Aufgrund des niedrigeren Anteils an Kindern und Jugendlichen einerseits sowie der immer weiter steigenden Lebenserwartung auf der anderen Seite, und der damit länger anhaltenden Pkw-Verfügbarkeit der älteren Bevölkerung besteht vor allem in den Landkreisen für den ÖPNV weiterhin ein schwieriges Umfeld. In diesem Zusammenhang ist vor allem der starke Rückgang der Bevölkerungsgruppe von 0 – 20 Jahren von Bedeutung, da im Regionalverkehr ein wesentlicher Teil der Nachfrage sich aus dieser Gruppe speist. Damit einhergehen entsprechende Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen aufgrund sinkender Einnahmen.

Für die Prognose des zukünftigen Fahrgastaufkommens wurde unterstellt, dass es keine Angebotseinschränkungen über ein kalkuliertes Maß hinaus gibt. Dies bedeutet im Prinzip keine weiteren Angebotsreduzierungen bezogen auf ein Gesamtvolumen, dabei aber natürlich mögliche Umschichtungen zwischen Teilräumen, Relationen, konventionellen und alternativen Angeboten.

Das Gesamtaufkommen wird analog zu den letzten Jahren zurückgehen. Für die gesamte Planungsregion ist bis zum Jahre 2015 mit einem Rückgang um insgesamt ca. 5% der Fahrgäste auszugehen. Die Nutzerstruktur ändert sich dahingehend, dass der Anteil der älteren Bevölkerung weiter zunimmt. Potenziale werden insgesamt in den Stadt-Umland-Bereichen, klar strukturierten Achsenverkehren sowie im Freizeitverkehr gesehen. Des Weiteren wird sich die Nachfrage stärker als bisher im Hauptnetz konzentrieren.

Die Nachfrage im Schülerverkehr stabilisiert sich derzeit. Erst zum Ende des Planungszeitraums ist mit einem erneuten Rückgang zu rechnen, weil sich dann der Geburtenrückgang der 1990er-Jahre auf die nächste Schulgeneration auswirkt („demografisches Echo“). Diese Problematik wird durch den überproportional hohen Wegzug junger Frauen tendenziell noch verstärkt.

Erhebliche Unsicherheiten verursacht die Änderung des Schulgesetzes M-V, in deren Folge mit stetigen Veränderungen bei der Ausrichtung von Schülerströmen zu rechnen sein wird.

4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD

4.1 Ansatz für die Definition

Die im Nahverkehrsraum Westmecklenburg für die einzelnen Gebietskörperschaften bisher geltenden Nahverkehrspläne definieren Bedienungsstandards auf der Grundlage unterschiedlicher Kriterien und Begrifflichkeiten. Berücksichtigt man die regional strukturell bedingt unterschiedlichen Anforderungen, zeigt sich jedoch eine relative Vergleichbarkeit der bisher maßgebenden Standards. Deshalb ist die Definition eines für den Nahverkehrsraum einheitlichen Bedienungsstandards möglich, welcher in seinen Auswirkungen keine gravierenden Veränderungen zum bisherigen Standard verursacht.

Im Rahmen der die Erarbeitung des regionalen Nahverkehrsplanes begleitenden Arbeitsgruppe wurde für den einheitlichen Bedienungsstandard von folgenden Anforderungen ausgegangen:

- Der Bedienungsstandard dient der Beschreibung einer nachfrageorientierten Angebotsstruktur im ländlichen Raum und einer angebotsorientierten (getakteten) Angebotsstruktur im städtischen Raum. Damit muss er sowohl flexibel anwendbar sein als auch eine hinreichende Daseinsvorsorge sichern.
- Basis des Bedienungsstandards bilden die Hierarchien der Raumordnung gemäß des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Westmecklenburg (RREP). Die daraus resultierenden raumstrukturellen Elemente (Zentrale Orte, Ländliche Räume, Stadt-Umland-Räume und Tourismusräume) bilden ein Qualität prägendes Kriterium des Bedienungsstandards.
- Der Bedienungsstandard basiert auf nachfragestärkeren Relationen auf dem hierarchischen Aufbau von Netzstruktur, Angebotsstruktur und Verknüpfungskonzept. In nachfrageschwachen Gebieten sichert er einen qualitativen Mindeststandard im Sinne der Daseinsvorsorge.

Im Ergebnis der Arbeitsgruppendifkussion wurde eingeschätzt, dass ein nach ausschließlich quantitativen Kriterien bemessener Bedienungsstandard (wie z.B. Fahrtenzahl pro Einwohner eines Ortsteils) den spezifischen Anforderungen der Region und insbesondere den zukünftigen Herausforderungen des ÖPNV nicht gerecht wird. Deshalb wurde ein erweiterter, durch mehrere Kriterien definierter Bedienungsstandard entwickelt. Dieser Integrierte Bedienungsstandard definiert sich aus quantitativen und qualitativen Elementen, deren integrales Zusammenspiel der raumstrukturellen Vielfalt der Region gerecht wird.

Die Hierarchien der Raumordnung sind übergeordnetes Element zur Bestimmung des Bedienungsstandards. Die daraus resultierende primäre Netz- und Angebotsstruktur wird durch beschreibende Elemente hinsichtlich Qualität und Quantität der Bedienung ergänzt.

Die Angebotsstruktur umfasst neben den räumlichen und zeitlich orientierten Elementen auch Elemente zur Beschreibung der anzubietenden Produktqualität (Linienverkehre, alternative Bedienung etc.) aber auch Anforderungen bei integriertem Schülerverkehr.

4.2 Definition der Elemente

4.2.1 Raumstrukturelle Elemente

Folgende raumstrukturellen Elemente sind für die verkehrlichen Bedienungsstandards maßgebend:

- Hauptachsen,
- Nebenachsen,
- Ländliche Bedienungsgebiete,
- Stadt-Umland-Räume mit Stadt-Umland-Verkehren,
- Städte mit Stadtverkehren sowie
- Räume und Achsen mit touristischen Verkehren.

Bei der lokalen Zuordnung der raumstrukturellen Elemente (vgl. Kapitel 4.4) dienen die nachfolgend beschriebenen raumstrukturellen Kriterien als wichtige Orientierung. Diese sind jedoch mit spezifischen regionalen Besonderheiten (reale Nachfragesituation, historische Entwicklung, abzusehende Entwicklungspotenziale) abzugleichen.

Hauptachsen sind definiert durch

- Verbindungen des SPNV und/oder regionalen Busverkehrs zwischen Oberzentren und großen Mittelzentren über 12.000 Einwohnern in der Planungsregion (Schwerin, Wismar, Parchim, Ludwigslust, Hagenow) sowie
- Verbindungen von Ober- und Mittelzentren mit überregionaler Bedeutung zu wichtigen zentralen Orten in benachbarte Regionen (Achsen in Richtung Rostock, Güstrow, Neustrelitz, Wittenberge, Hamburg, Lübeck).

Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV/SPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept erreicht werden. Die Bedienungsqualität des Busverkehrs ist differenziert in Abhängigkeit von der SPNV-Verfügbarkeit in der Hauptachse.

Nebenachsen zugeordnet werden

- weitere radiale Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren,
- ausgewählte nachfragestarke radiale Verbindungen von Ober- und Mittelzentren zu anderen zentralen Orten,
- nachfragestarke tangentialen Verbindungen zwischen zentralen Orten in der Planungsregion sowie
- Verbindungen von zentralen Orten in touristische Gebiete.

Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse sein.

Ländliche Bedienungsgebiete sind die Verkehrsräume zwischen den Haupt- und Nebenachsen und werden in der Regel im nächstgelegenen zentralen Ort mit dem Haupt- und Nebenachsenetz verknüpft.

Als Stadt-Umland-Räume der Landeshauptstadt Schwerin und der Hansestadt Wismar sind jeweils die Kernstädte sowie ihre Umlandgemeinden gemäß RREP definiert⁸. Die Stadt-Umland-Räume sollen mit der Kernstadt in einer gegenüber den ländlichen Räumen hervor-gehobenen Bedienungsqualität verbunden sein. Dabei gilt jedoch eine differenzierte Qualität in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und -prognose. Die besondere Bedienungsqualität soll vorrangig durch eine verbesserte Integration von Stadt- und Regionalverkehren erzielt werden.

Der Bedienungsstandard der Stadtverkehre orientiert sich an den spezifischen heutigen Standards der Städte Schwerin und Wismar bzw. den Standards der kleineren zentralen Orte mit Stadtverkehren. Dies betrifft vorrangig die Fahrtenanzahl. Bei sinkender Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre ist eine Anpassung der Bedienungsstandards möglich.

Touristische Räume weisen spezifische Anforderungen auf hinsichtlich ihrer tageszeitlichen, saisonalen oder ereignisabhängigen Angebotsstruktur. Damit ist die Definition eines einheitlichen Standards nicht Ziel führend. Touristische Verkehre existieren meist in Überlagerung mit Nebenachsen oder Stadt-Umland-Verkehren. Deshalb gelten dort additive und jeweils gebietspezifische Merkmale der Standards.

4.2.2 Beschreibende Elemente

Folgende Elemente beschreiben den Bedienungsstandard für die Achsen bzw. Räume hinsichtlich der anzustrebenden Qualität und Quantität.

- Die Bedienungszeit berücksichtigt die Bedientagen wie z.B. eine Differenzierung von Wochentagen und Wochenenden, Schultagen und schulfreien Tagen sowie den täglichen Bedienungszeitraum (von/bis).
- Die Bedienungshäufigkeit beschreibt die Anzahl der Fahrtenpaare pro Tag, die Fahrtenabstände bzw. Mindestaufenthaltszeiten in den zentralen Orten zwischen Hin- und Rückfahrtangebot. Für höherwertige Angebote werden Taktfolgen definiert bzw. Aussagen zu taktähnlichen Verkehren getroffen.
- Linienführung und Reisezeit beschreibt die Qualität der Linienführung sowie die zeitliche Erreichbarkeit des jeweils übergeordneten zentralen Ortes (Fahrzeiten inklusive Umsteigezeiten).
- Die Haltestellenerreichbarkeit beschreibt die räumliche Entfernung zur fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen vom umliegenden Siedlungsgebiet. In nachfrage-schwachen ländlichen Räumen und entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen können auch Standards mit Berücksichtigung von Radverkehren definiert werden.
- Die Produktqualität trifft Aussagen zum angebotenen ÖPNV-Produkt (Linienangebot, Alternative Bedienung, Schnellbus etc.).

⁸ Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans werden dem Stadt-Umland-Raum Wismar aufgrund intensiver funktionaler Verflechtungen der Ortsteil Groß Strömkendorf der Gemeinde Blowatz und die Insel Poel zugerechnet. Hieraus besteht für diese Gemeinden jedoch keine Verpflichtung zur Selbstbindung. Aufgrund ihrer touristischen Bedeutung wird diesem Raum im Rahmen des RNVP außerdem die Relation Wismar – Klütz – Boltenhagen zugerechnet.

4.3 Mindestbedienungsstandards

Nachfolgend werden für die Achsen bzw. Räume die anzustrebenden Mindestanforderungen beschrieben. Den Verkehrsunternehmen steht es frei – auch unter freiwilliger Finanzierungsbeteiligung von Kommunen – ein höherwertiges Angebot zu realisieren.

Die über die Produktqualität weiterführenden Qualitätsstandards (Fahrzeug- und Personalstandards, Tarif und Vertrieb, Information und Marketing, Leistungsgarantien) werden im Kap. 6 definiert.

4.3.1 Hauptachsen

Für Hauptachsen gelten differenzierte Bedienungsqualitäten. Für Hauptachsen mit ausschließlicher Busbedienung gelten nachfolgende Standards uneingeschränkt. In Hauptachsen mit ausschließlicher SPNV-Bedienung wird kein Busverkehr realisiert. In Hauptachsen mit SPNV-Bedienung ist eine ergänzende Busbedienung möglich, wenn eines der folgenden Kriterien gilt:

- Die Achse weist identische Endpunkte in den Zentren auf. Bus und SPNV haben jedoch unterschiedliche Linienwege und Erschließungsgrade.
- Der SPNV erfüllt durchgehende Achsenfunktion nicht.
- Eine Umsteigeverbindung vom Bus zum SPNV würde die Gesamtreisezeit gegenüber einer durchgehenden Busverbindung verschlechtern.
- Das SPNV-Angebot genügt allein nicht den Anforderungen des Bedienungsstandards.

In Achsen mit sich ergänzender SPNV- und Busbedienung wird die Busbedienung gegenüber dem Standard verringert, sofern sich eine Konkurrenzsituation zum SPNV ergibt. Der Hauptachsenstandard kann abschnittsweise auch parallel zum SPNV gelten, wenn eine durchgehende Achsenfunktion des Busverkehrs sonst unterbrochen würde.

Bedienungszeit:

- Die generelle Bedienungszeit ist Montag bis Freitag sowohl an Schul- als auch an Ferientagen.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag sollten mindestens 5 Fahrtenpaare an Schul- und 3 Fahrtenpaare an Ferientagen zwischen den beiden Linienendorten verkehren. Die Linienendpunkte müssen nicht in jedem Fall identisch sein und können nach Schul- und Ferientagen unterschieden werden.
- An Wochenenden wird die Bedienungshäufigkeit entsprechend der Nachfrage ausgerichtet.
- Auf Relationen mit ausschließlicher SPNV-Bedienung können Einzelfahrten mit Bussen zur Schließung von Bedienungslücken des SPNV realisiert werden.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine klar strukturierte und im Tagesverlauf einheitliche Linienführung anzustreben. Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 60 Minuten anzustreben, sofern keine zeit günstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sind von allen Siedlungsgebieten an den Hauptachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Hauptachsen verkehren ausschließlich Linienverkehre und Fahrzeuge mit hochwertigem Fahrkomfort.
- Auf ausgewählten Relationen können Linien als Schnellbus (nur ausgewählte Unterwegshalte) ausgewiesen werden, wenn eine ausreichende Bedienung der ausgelassenen Haltestellen durch andere Linien gesichert wird. Bei der Einführung von Schnellbussen sind die erzielbaren Reisezeitvorteile mit der ggf. verminderten Netzintegration abzuwägen.

4.3.2 Nebenachsen

Bedienungszeit:

- Die generelle Bedienungszeit ist Montag bis Freitag sowohl an Schul- als auch an Ferientagen.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Einzelfahrten im Abendverkehr sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag sollten mindestens 3 Fahrtenpaare an Schul- und 1 Fahrtenpaar an Ferientagen zwischen den beiden Linienendorten verkehren. Die Linienendpunkte müssen nicht in jedem Fall identisch sein und können nach Schul- und Ferientagen unterschieden werden.
- An Wochenenden wird die Bedienungshäufigkeit entsprechend der Nachfrage ausgerichtet.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine strukturierte Linienführung vorzusehen.
- Abweichende Linienführungen zur Sicherung von Mindestbedienungen für einzelne Ortslagen bzw. im Schülerverkehr möglich. Dabei ist die Verständlichkeit der Linienführung jedoch zu sichern.
- Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Eine Erreichbarkeit der benachbarten Mittel- und Oberzentren ist in maximal 90 Minuten zu sichern, sofern keine zeit günstigere SPNV-Verbindung verfügbar ist.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen in der Region sind von allen Siedlungsgebieten an den Nebenachsen mittels maximal 1.000 m Fußweg zu erreichen. In den zentralen Orten gelten die Standards für die Stadtverkehre; Haltestellen sollten gemeinsam für beide Systeme genutzt werden.

Produktqualität:

- Auf Nebenachsen verkehren an Schultagen ausschließlich Linienverkehre.
- Bei Fahrten an Ferientagen und im Wochenendverkehr sind alternative Bedienformen möglich.

4.3.3 Ländliche Bedienungsgebiete

Bedienungszeit:

- Der Bedienungszeitraum ist Montag bis Freitag.
- Für die Bewertung des Mindestangebotes ist die Bedienung an schulfreien Tagen maßgebend.

Bedienungshäufigkeit:

- Die Mindestbedienung muss am nächst erreichbaren zentralen Ort eine Aufenthaltsdauer von mindestens 2 und höchstens 5 Stunden sichern.
- Die Mindestbedienung bemisst sich an der Einwohnerzahl des zu bedienenden Ortschafts. In den ländlichen Räumen außerhalb der Haupt- und Nebenachsen sind in der Planungsregion ausschließlich Ortsteile unter 1.000 Einwohnern zu verzeichnen. Im Abgleich mit bisherigen Standards ist hier ein Mindestangebot von 2 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag ausreichend. Für Ortsteile zwischen 100 und 500 Einwohnern ist eine Bedienung von jeweils 2 Fahrtenpaaren an 2 Wochentagen ausreichend. Ortsteile unter 100 Einwohner werden nicht bedient, sofern kein Schülerverkehrsbedarf existiert.

Linienführung und Reisezeit:

- Es sind weitgehend einheitliche Linienführungen anzustreben. Bei flächenhafter Bedienung im Schülerverkehr sind die Varianten der Linienführungen zu minimieren.
- Anschlussverbindungen auf Linien in Haupt- und Nebenachsen zu Fahrten in Mittel- und Oberzentren sind zulässig, sofern die Anschlusswartezeit in der Regel 10 Minuten nicht überschreitet. Die Erreichbarkeit des nächsten Grundzentrums soll nur in Ausnahmefällen durch Umsteigeverbindungen realisiert werden.
- Die maximalen Reisezeiten zum Erreichen der nächsten zentralen Orte betragen 40 Minuten zum nächsten Grundzentrum, 90 Minuten zum nächsten Mittelzentrum und 120 Minuten zum nächsten Oberzentrum.
- Notwendige Anschlussverbindungen sind in der Regel innerhalb von 10 min zu realisieren. Dies kann nur bei Vorhandensein entsprechender baulicher und technologischer Voraussetzungen (z.B. Verspätungsvorausmeldung) realisiert werden.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind von allen Siedlungsgebieten über 100 Einwohnern mittels maximal 1.000 Meter Fußweg zu erreichen.
- Bei entsprechender Haltestellenausstattung für zubringende Radverkehre ist eine Haltestellenentfernung von 3.000 Metern zulässig.

Produktqualität:

- Grundlage bilden konventionelle Linienverkehre.
- Darüber hinaus ist ein Ausbau der alternativen Bedienungsformen anzustreben.

4.3.4 Stadt-Umland-Räume

Für Stadt-Umland-Verkehre gelten differenzierte Bedienungsqualitäten in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte an den Relationen.

- Relationen mit hoher Siedlungsdichte sind gegeben, wenn ein bedienter Ort mehr als 1.000 Einwohner hat oder die Einwohnersumme der in der Relation bedienten Orte über 3.000 Einwohner beträgt. Andere Relationen sind Relationen mit geringer Siedlungsdichte.
- In Stadt-Umland-Räumen mit geringer Siedlungsdichte gelten die Bedienungsstandards für ländliche Bedienungsgebiete.
- Für Stadt-Umland-Verkehre in Räumen mit hoher Siedlungsdichte gelten nachfolgende Kriterien.

Bedienungszeit:

- Es gilt eine Bedienungszeit Montag bis Freitag mit erster Abfahrt bis 06.00 Uhr und letzter Abfahrt frühestens 18.00 Uhr.
- Bedienungsbeginn- und -ende sind an Wochenenden nachfrageorientiert.
- Abendverkehre sind bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit anzustreben.

Bedienungshäufigkeit:

- Montag bis Freitag im 120-Minuten-Grundtakt. Taktlücken in nachfrageschwächeren Zeiten sind möglich.
- Nachfrageorientierte Verdichtungen auf einen 60-Minuten-Takt sollten durch gezielte Integration vorhandener Stadt-Umland- sowie Regionalverkehrsleistungen angestrebt werden.
- An Wochenenden sind 2 bis 4 Fahrtenpaare zu sichern.

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine strukturierte Linienführung vorzusehen.
- Linien- und Umlaufverknüpfungen mit vorhandenen Stadtverkehren sowie den Regionalverkehren auf den Haupt- und Nebenachsen sichern eine Qualitätssteigerung der Stadt-Umland-Verkehre mit möglichst geringem Zusatzaufwand.
- Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Die Erreichbarkeit der Zentren der Stadt-Umland-Räume sind in ca. 30 Minuten zu sichern.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind mittels maximal 600 Meter Fußweg zu erreichen.
- In den zentralen Orten ist ein gemeinsames Haltekonzept von Stadt- und Stadt-Umland-Verkehren anzustreben.

Produktqualität:

- In den Kernzeiten sind Linienverkehre anzubieten.
- Fahrten im Spätverkehr und an Wochenenden sind als Alternative Bedienungsform zu gestalten.
- Eine übersichtliche Darstellung von Gesamtverkehren (abgestimmte Stadt-, Stadt-Umland- und Regionalverkehre) ist vorzunehmen.

4.3.5 Stadtverkehre

Bedienungszeit:

Bedienungszeitraum für die Stadtverkehre ist generell Montag bis Freitag im Tagesverkehr. An Sams-, Sonn- und Feiertagen ist das Angebot entsprechend der Nachfrage und der örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.

Bedienungshäufigkeit:

Im Stadtverkehr sind Taktverkehre folgender Qualität anzubieten:

Kategorie	Städte	Grundtakt	Takt in der Hauptverkehrszeit
Oberzentrum und Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion	Schwerin, Wismar	30 min* auf Hauptachsen** 60 min auf Nebenachsen**	15 min auf Hauptachsen** 30 min auf Nebenachsen**
Mittelzentren	Parchim, Ludwigslust, Hagenow, Grevesmühlen, Boizenburg***	60 min oder Alternative Bedienung	60 min oder Alternative Bedienung

*Im Wochenend- und Spätverkehr in Schwerin und Wismar sind nachfrageorientierte Taktausdünnungen vorzusehen, Takte über 60 Minuten sind jedoch zu vermeiden.

**In Schwerin: Hauptachsen durch Straßenbahn, Nebenachsen durch Stadtbuss. In Wismar: Hauptachse in Überlagerung der Linien auf dem Innenabschnitt zwischen Wendorf - Stadtzentrum - Friedenshof/Dargetzow, Nebenachsen alle anderen Relationen.

***Boizenburg soll gemäß RREP zum Mittelzentrum entwickelt werden, deshalb wird der existente Stadtverkehr beibehalten.

Tabelle 6: Mindestbedienung Stadtverkehre

Linienführung und Reisezeit:

- Es ist eine klar strukturierte und im Tagesverlauf einheitliche Linienführung vorzusehen. Sich überlagernde Linienführungen sind als Gesamtverkehre darzustellen.
- Für den Stadtbusverkehr sind mittelfristig Lösungen zur Linien- und Umlaufverknüpfungen mit Stadt-Umland-Verkehren sowie den Regionalverkehren auf den Haupt- und Nebenachsen zu entwickeln.
- Anstelle von Reisezeitstandards kann eine Definition mittlerer Reisegeschwindigkeiten für Stadtverkehre Ziel führender sein da einheitliche Reisezeitstandards den verschiedenen lokalen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Hierbei gelten lokal zu definierende Richtwerte in Abhängigkeit von Stadtstruktur und Verkehrsmittel.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind in der Regel mittels 500 Meter Fußweg (Straßenbahn) bzw. 350 Meter Fußweg (Stadtbusverkehre) zu erreichen.

Produktqualität:

- Für die Stadtverkehre in Schwerin und Wismar sind vorrangig Linienverkehre vorzusehen. Bei Fahrten im Spät- und Wochenendeverkehr sind alternative Bedienungsformen möglich.
- Für die Stadtverkehre in kleineren zentralen Orten sind sowohl Linienverkehre als auch alternative Bedienungsformen möglich.
- Die Stadtbusverkehre in Schwerin und Wismar sind vorrangig mit Niederflurfahrzeugen zu realisieren.

4.3.6 Touristische Räume

Touristische Verkehre sind vorrangig in Überlagerung mit Nebenachsen oder in Gebieten der Stadt-Umland-Verkehre anzutreffen. Für diese Achsen und Gebiete gelten additive Standards, welche differenziert nach den lokalen Besonderheiten festzulegen sind.

Bedienungszeit:

- Spezifische Ausrichtung an touristischen Belangen mit verstärkter Angebotsausrichtung auf Wochenenden, Saisonaspekte und Ereignisse (Veranstaltungen, Wettersituation etc.)

Bedienungshäufigkeit:

- Die Angebotsdichte ist abhängig von der Liniencharakteristik zu wählen. Dabei ist innerhalb der Bedienungszeit auf merkbare Taktstrukturen zu achten.

Linienführung und Reisezeit:

- Strukturierte Linienführung mit Sicherung von Anschlüssen an Verknüpfungspunkte des ÖPNV, SPNV und SPFV.

Haltestellenerreichbarkeit:

- Die Haltestellenerreichbarkeit ist abhängig von der Liniencharakteristik, sollte an Verknüpfungspunkten jedoch maximal 400 Meter vom der anschließenden Haltestelle entfernt sein.

Produktqualität:

- Es ist eine Ausrichtung auf touristische Belange zu achten. Dazu zählen z.B. Gepäck- und Fahrradtransporte, Ticketing im Bus oder die Sicherung von Verspätungsanschlüssen des Fernverkehrs.
- Im Ticketing sind Kombinationsangebote mit touristischen Leistungen anzustreben.

4.4 Lokale Zuordnung der raumstrukturellen Elemente

Die folgende lokale Zuordnung beschreibt den Zielzustand, der innerhalb der Gültigkeitsdauer des Nahverkehrsplans erreicht werden sollte.

4.4.1 Hauptachsen

Im Verkehrsraum definieren sich folgende Hauptachsen:

Nr.	Art	Relation
A1		Rostock – Kröpelin – Wismar – Bad Kleinen – Schwerin
A1		Wismar – Schwerin
Busachse mit dichterem Erschließungsfunktion und anderem Verlauf als SPNV		
A2		Schwerin – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow
A2		Schwerin – Sternberg – Güstrow
Busachse mit weit entferntem Verlauf vom SPNV und anderer Erschließungsfunktion		
A3		Wismar – Bad Kleinen – Grevesmühlen – Schönberg – Lübeck
A3		Wismar – Grevesmühlen – Dassow/Schönberg – Lübeck
Busachse mit anderer Erschließungsfunktion als SPNV und direkter Verbindung Wismar-Lübeck		
A4		Schwerin – Gadebusch – Rehna
A4		Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg – Lübeck
Busachse als Lückenschluss für direkte Verbindung Schwerin-Lübeck sowie als Bindeglied von Schwerin für die Nebenachsen B41 (Gadebusch – Ratzeburg)		
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Schwanheide – Hamburg
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Lauenburg
Busachse mit abschnittsweise anderer Erschließungsfunktion als SPNV		
A6		Hagenow – Ludwigslust – Parchim – Lütz – Karow – Neustrelitz
A6		Hagenow – Ludwigslust – Grabow/Neustadt-Glewe
Busachse mit abschnittsweise anderer Erschließungsfunktion als SPNV. Überlagerung SPNV der Hauptachse A6 mit Nebenachse B71 zwischen Parchim und Lütz sowie marginaler Überlagerung durch Busachse A6 (Ludwigslust - Neustadt-Glewe)		
A7		Schwerin – Crivitz – Parchim
A7		Schwerin – Crivitz – Parchim
Busachse mit anderer Erschließungsfunktion als SPNV. Fortsetzung als Nebenachse B71 (nach Lütz – Plau am See) sowie Bindeglied von Schwerin für die Nebenachse B72 (Crivitz – Goldberg – Karow)		
A8		Schwerin – Ludwigslust – Grabow – Karstädt – Wittenberge – Berlin
Achse mit ausschließlicher SPNV-Bedienung. Marginale Überlagerung durch Busachse A6 (Ludwigslust – Grabow)		

Tabelle 7: Lokale Zuordnung der Hauptachsen

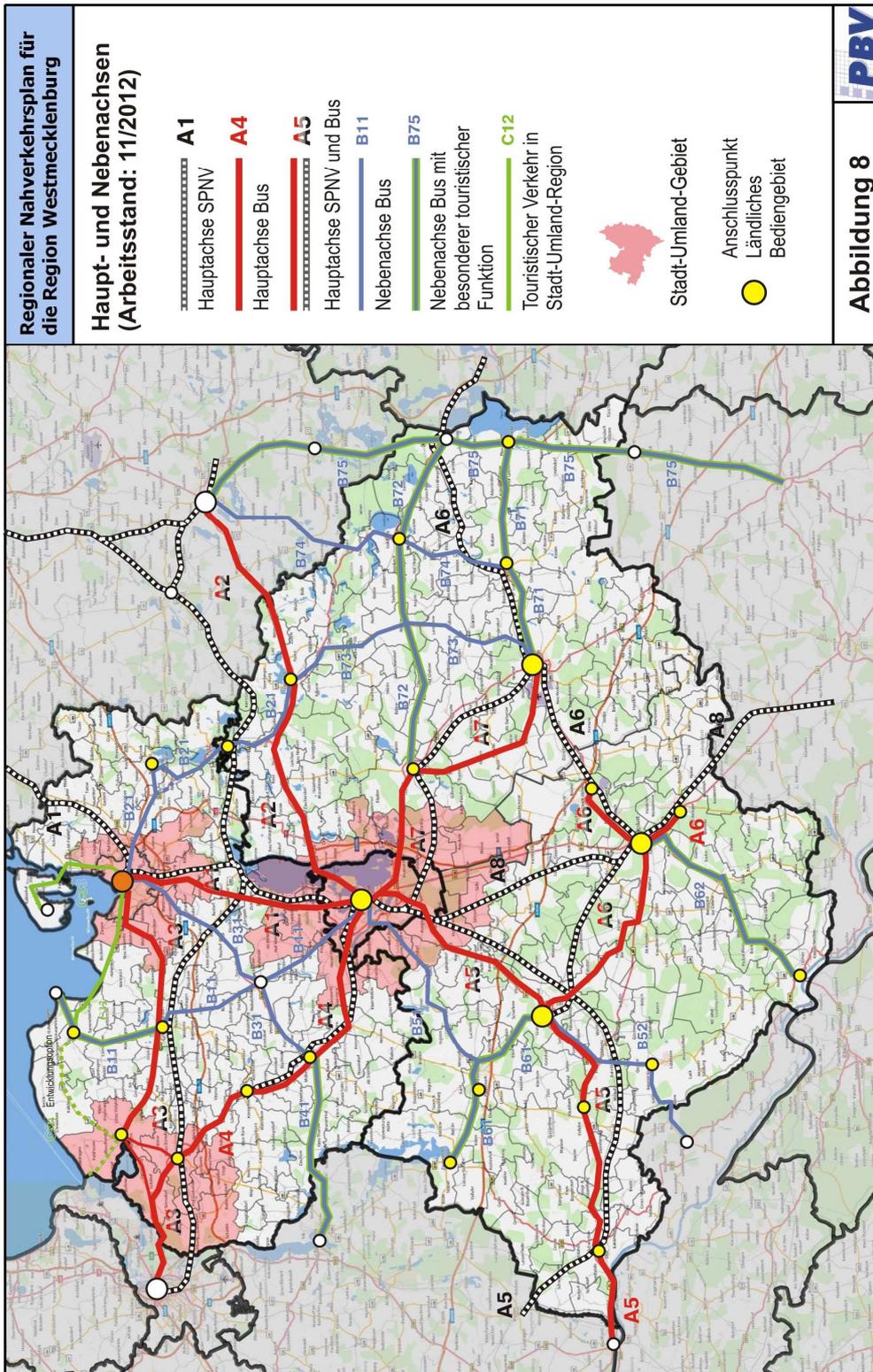
4.4.2 Nebenachsen

Im Verkehrsraum definieren sich folgende Nebenachsen:

Nr.	Art	Relation
B11		Schwerin – Mühlen-Eichsen – Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen
B21		Wismar – Blankenberg – Sternberg
B31		Wismar – Mühlen-Eichsen – Gadebusch
B41		(Schwerin –) Gadebusch – Ratzeburg <i>[als Abzweig der Hauptachse A4]</i>
B51		Schwerin – Stralendorf – Dümmer – Wittenburg
B52		Hagenow – Amt Neuhaus
B61		Hagenow – Wittenburg – Zarrentin am Schaalsee
B62		Ludwigslust – Dömitz
B71		(Schwerin – Crivitz –) Parchim – Lübz – Plau am See <i>[als Verlängerung der Hauptachse A7]</i>
B72		(Schwerin –) Crivitz – Goldberg – Karow (– Plau am See) <i>[als Abzweig der Hauptachse A7]</i>
B73		Lübz – Goldberg – Güstrow
B74		Sternberg – Parchim
B75		Güstrow – Krakow – Karow – Plau am See – Meyenburg

Tabelle 8: Lokale Zuordnung der Nebenachsen

Die Abbildung 8 stellt die Haupt- und Nebenachsen im Nahverkehrsraum Westmecklenburg übersichtlich dar.



4.4.3 Ländliche Bedienungsgebiete

Im Verkehrsraum definieren sich die ländlichen Bedienungsgebiete mit ihren Anbindungen an die Haupt-/und Nebenachsen. Detaillierungen dieses Kapitels sind den Teilen B und C zu entnehmen.

4.4.4 Stadt-Umland-Raum

Die Stadt-Umland-Verkehre orientieren sich an den Stadt-Umland-Räumen der Landeshauptstadt Schwerin und der Hansestadt Wismar gemäß ihrer Definition im RREP⁹.

Stadt-Umland-Verkehre können über die definierten Raumgrenzen hinaus führen, wenn die Straßeninfrastruktur und Lage der angrenzenden Siedlungsgebiete keine andere Erschließung sichern. Dabei kann der Bedienungsstandard auf das Niveau der ländlichen Bedienungsgebiete abgesenkt werden, wenn dies betriebstechnologisch sinnvoll zu realisieren ist.

Der Mecklenburg-Vorpommern berührende länderübergreifende Stadt-Umland-Verkehr des Oberzentrums Lübeck ist bei den Planungsansätzen des RNVP Westmecklenburg zu berücksichtigen. Konkrete Angebotsdefinitionen und Finanzierungen sind von den betreffenden Kommunen mit den zuständigen Aufgabenträgern in Schleswig-Holstein direkt abzustimmen.

4.4.5 Stadtverkehre

Stadtverkehre werden in den Ober- und Mittelzentren Schwerin, Wismar, Parchim, Ludwigslust, Hagenow und Grevesmühlen sowie im gemäß RREP zum Mittelzentrum zu entwickelnden Grundzentrum Boizenburg realisiert. Darüber hinaus können – insbesondere in touristischen Räumen – durch Kommunen innerörtliche Verkehre in Eigenregie organisiert werden, sofern eine Nachfrage erkennbar ist.

4.4.6 Touristische Räume

Touristische Verkehre aus verkehrsplanerischer Sicht des RNVP sind relevant für folgende Stadt-Umland-Gebiete und Nebenachsen:

Nr.	Art	Relation
C32		Wismar – Klütz (– Boltenhagen) mit Entwicklungsoption für Klütz – Dassow – Lübeck/Travemünde
C33		Wismar – Insel Poel

Tabelle 9: Erschließung touristische Räume in Stadt-Umland-Gebieten

⁹ Im Rahmen des Regionalen Nahverkehrsplans werden dem Stadt-Umland-Raum Wismar aufgrund intensiver funktionaler Verflechtungen der Ortsteil Groß Strömkendorf der Gemeinde Blowatz und die Insel Poel zugerechnet. Hieraus besteht für diese Gemeinden jedoch keine Verpflichtung zur Selbstbindung. Aufgrund ihrer touristischen Bedeutung wird diesem Raum im Rahmen des RNVP außerdem die Relation Wismar – Klütz – Boltenhagen zugerechnet.

Nr.	Art	Relation
B11		(Schwerin –) Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen
B41		(Schwerin –) Gadebusch – Ratzeburg
B61		Hagenow – Wittenburg – Zarrentin am Schaalsee
B62		Ludwigslust – Dömitz
B71		(Schwerin – Crivitz –) Parchim – Lübz – Plau am See
B72		(Schwerin –) Crivitz – Goldberg – Karow (– Plau am See)
B75		Güstrow – Krakow – Karow – Plau am See – Meyenburg

Tabelle 10: Erschließung touristische Räume auf Nebenachsen

Die Relationen C32, C33 und B11 weisen bereits heute Verkehre mit spezifischen touristischen Merkmalen auf. Die anderen Relationen weisen entsprechende Entwicklungspotenziale auf.

Für die Relation C32 ist eine perspektivische Entwicklungsoption für eine touristische Gesamtachse Wismar – Klütz/Boltenhagen – Kalkhorst – Dassow mit Anbindungen nach Lübeck bzw. an die Fähre Priwall - Travemünde zu berücksichtigen.

4.5 Ableitung des Handlungsbedarfs

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis D zu entnehmen.

Für die perspektivische Entwicklung des ÖPNV zeichnen sich zwei Handlungsschwerpunkte ab, deren Kernziel in der Entwicklung einer klaren Netz- und Angebotsstruktur sowie der Umschichtung von Ressourcen zu den Potenzialen besteht.

1. Das existente ÖPNV-Angebot ist strukturell an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Dies erfordert
 - eine Stärkung der Stadt- Umland- Räume mittels einer Konzentration der Stadt-Umland-Angebote auf die im Integrierten Bedienungsstandard definierten Achsen,
 - eine flexible Anpassungen der Schülerverkehre,
 - eine Forcierung der alternativen Bedienungsformen in dünn besiedelten Regionen.

2. Vorhandene Ressourcen sind durch Integration und Abstimmung besser zu nutzen. Dazu zählen
 - Angebotsverknüpfung und eine verbesserte Darstellung Gesamtverkehre,
 - die Entwicklung und verbesserte Darstellung eines Anschlusskonzeptes, insbesondere für ländliche Bereiche zu den Haupt- und Nebenachsen (auch zum SPNV),
 - Fahrplanabstimmungen insbesondere für Stadt-Umland-Bereiche,
 - Linien- und Umlaufverknüpfungen für Stadt-Umland-Verkehre mit Stadtverkehren und Regionalverkehren auf den Haupt- und Nebenachsen
 - eine kundenorientierte Fahrplandarstellung, z.B. als blockweise Fahrplandarstellung nach Tagesgruppen (Schultage, Ferien, Wochenende).

5. NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION

5.1 Planerische Leitidee

Ausgehend von den strukturellen Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 2) sowie den zu erwartenden Entwicklungstrends (vgl. Kapitel 3) wurde ein für den Verkehrsraum zugeschnittener Integrierter Bedienungsstandard (vgl. Kapitel 4) entwickelt. Dessen raumstrukturelle und beschreibende Elemente bilden die Grundlage für ein korrespondierendes Netz- und Angebotskonzept. Die zukünftige Netz- und Angebotsstruktur muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Für die maßgeblichen, in ihren Anforderungen jedoch unterschiedlichen Nutzergruppen des ÖPNV (Pendler, Schüler, Senioren) ist das ÖPNV-Angebot in den Zentren Schwerin und Wismar sowie deren Umland gleichermaßen zu entwickeln. Dazu gehören insbesondere vertaktete und weitgehend umsteigefreie Verbindungen über die Stadtgrenzen hinaus, im Rahmen eines klar strukturierten und für den Kunden einfach begreifbaren Liniennetzes. Darin sind alle Schülerverkehre zu integrieren, die sich hinsichtlich ihrer räumlichen und zeitlichen Lage in das strukturierte Netz- und Angebotskonzept einpassen lassen. Kernstück des Netz- und Angebotskonzeptes sollte eine Bündelung und Verschmelzung der Stadt-Umland-Verkehre in definierten Bedienungskorridoren sein.
- In den ländlichen Räumen ist das ÖPNV-Angebot den sich verändernden strukturellen Rahmenbedingungen anzupassen, d.h. ein klar strukturiertes Basisangebot zur Verbindung der Grund- und Mittelzentren wird (ergänzend zum SPNV) als „Rückgrat“ des regionalen ÖPNV konzipiert. Die Schülerverkehre in der Fläche werden so organisiert, dass eine flexible Anpassung an die zukünftigen Anforderungen möglich wird, ohne das Basisangebot maßgeblich zu beeinflussen. Die Angebote im sonstigen Verkehr sind konsequent an der Nachfrage auszurichten.

5.2 Prämissen für die Netzbildung

Kernelemente der neuen Netzstruktur sind einerseits Liniengkorridente, welche Angebote bündeln und harmonisieren. Diese bilden ein angebotsorientiertes „Rückgrat“ des ÖPNV in der Region und ergänzen das regionale SPNV-Netz. Zwischen diesen Korridoren ist eine nachfrageorientierte Flächenbedienung zu organisieren. Für den Verkehrsraum bedeutet dies:

- Korridorbildung im Stadt-Umland-Bereich Schwerin, Integration von Stadtverkehren, Stadt-Umland-Verkehren und einfahrenden Regionalverkehren,
- Unternehmensübergreifende Linienbündelung auf den Verkehrsachsen zwischen den regionalen Zentren sowie
- Segmentierung der Region zwischen den Verkehrsachsen in strukturierte Teilnetze mit Anbindung an die regionalen Zentren einschließlich eines Anschlusskonzeptes an Bus- oder SPNV-Angebote auf den Achsen. Sinnvoll ist eine Funktionsunterscheidung zwischen Schülerverkehr und Alternativer Bedienung zur Sicherung der Daseinsvorsorge.

Zur Netzentwicklung sollten folgende konzeptionelle Teilschritte hinsichtlich der betriebstechnologischen und organisatorischen Rahmenbedingungen geprüft und bei Realisierbarkeit umgesetzt werden:

1. Es erfolgt eine an den raumstrukturellen Elementen des Integrierten Bedienungsstandards sowie der Straßeninfrastruktur und Siedlungsstruktur orientierte Korridorbildung in den Stadt-Umland-Bereichen Schwerin und Wismar. Durch Fahrplan- und Umlaufverknüpfung von bisherigen Stadt- und Regionalverkehrslinien wird ein harmonisiertes, weitgehend getaktetes und dem Nachfragepotenzial entsprechendes Angebot geschaffen. In diesen Korridoren verkehren unterschiedliche Linienprodukte und Linien. Dem Kunden, der diese Produkte ausschließlich im Korridorbereich nutzt, wird jedoch ein einheitliches getaktetes Angebot in einem Gesamtfahrplan präsentiert. Die Korridore führen über bzw. enden an wichtigen Verknüpfungspunkten in Schwerin bzw. Wismar. Im Abgleich mit den Anforderungen des innerstädtischen Busverkehrs sowie -dort wo vorhandenen- Straßenbahnverkehrs werden verkehrlich und betriebstechnologisch sinnvolle Verknüpfungen zwischen diesen Korridoren angestrebt.
2. Parallel werden die Bedienungskorridore im Abgleich mit den Haupt- und Nebenachsen des Integrierten Bedienungsstandards zwischen Schwerin bzw. Wismar und den weiteren regionalen Zentren der Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim gestaltet, sofern auf diesen Relationen (bezogen auf den gesamten Einzugsbereich) keine attraktive SPNV-Verbindung besteht. Diese Linien erhalten ein getaktetes Grundangebot gemäß definiertem Bedienungsstandard und werden in die Angebots- und Taktstruktur der Stadt-Umland-Korridore von Schwerin und Wismar weitgehend integriert. Dieser konzeptionelle Ansatz ermöglicht durch wechselnde betriebstechnologische Verknüpfungen und Linienübergänge an betriebstechnologischen Verschmelzungspunkten die Ausschöpfung von möglichen Optimierungspotenzialen ohne die Übersichtlichkeit und Kommunizierbarkeit der Netzstruktur gegenüber dem Kunden zu verschlechtern.
3. Anschließend erfolgt eine konzeptionelle Planung der Verkehrsachsen zwischen den regionalen Zentren (gemäß Achsen des Integrierten Bedienungsstandards), für die ebenfalls ein festes Grundangebot definiert wird. Aufgrund der deutlich geringeren Nachfragepotenziale gegenüber den auf Schwerin bzw. Wismar orientierten Achsen erfolgte hier keine stringente Orientierung auf kurze Linienwege sondern eine Ausrichtung auf potenzielle Nachfragequellen.
4. Es erfolgt eine Segmentierung ggf. verbleibender innerstädtischer Bedienungsgebiete in Schwerin im Abgleich mit den Stadt-Umland-Korridoren. Linienangebote, welche aufgrund ihrer räumlichen Lage nicht in die Korridore einbezogen sind, werden in die Gesamtstruktur eingepasst. Die Zielvorstellung der Einbindung des Regional- in den Stadtverkehr bleibt davon unbenommen. In diesem Schritt sollte auch die Einbindung der Stadtverkehre der kleineren Zentren in das Gesamtkonzept erfolgen.
5. Als letzter – im Gestaltungsumfang jedoch umfangreichster – Schritt erfolgt eine Segmentierung der Region zwischen den Verkehrsachsen (ländliche Bedienungsgebiete Räume und touristische Räume) sowie die Bildung entsprechender Teilnetze. Hierbei sind einerseits die Schülerverkehrsanforderungen im ländlichen Bereich, andererseits die Grundversorgung aus der Region zu den zentralen Orten, Zubringerfunktionen zu den Korridorlinien und zum SPNV sowie die touristischen Anforderungen zu berücksichtigen.

Zur Gewährleistung einer guten Vernetzung der Angebote und der Möglichkeit der Durchführung eines wirtschaftlichen Betriebes wird die Bedeutung von Umsteigebeziehungen in Zukunft zu nehmen. Daher sollten an den Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV- und dem Straßenbahn- (wo vorhanden) und Busnetz sowie innerhalb des Busnetzes attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu ist bei der baulichen Gestaltung auf bequeme, kurze und sichere Fußwege zu achten. Zur Anschlusssicherung sollte auf vorhandene technische Vorrichtungen zurückgegriffen werden.

Im Nahverkehrsraum wird zukünftig nach

- Hauptverknüpfungspunkten und
- weiteren Verknüpfungspunkten

unterschieden.

Hauptverknüpfungspunkte haben ihre Bedeutung insbesondere in der regionalen Erschließung und sind daher von übergeordneter Bedeutung. Die weiteren Verknüpfungspunkte dienen der lokalen Erschließung oder der Anbindung von Einzelstandorten. Diese Verknüpfungspunkte liegen daher auch in lokaler Verantwortung.

Aus fahrplantechnischer Sicht sollte die Verknüpfung mindestens in Lastrichtung sichergestellt werden. Das bedeutet morgens in Richtung des zentralen Ortes und nachmittags aus dem zentralen Ort in die Siedlungseinheiten. Hier beträgt die maximale Übergangszeit 15 Minuten. Dabei ist den Anforderungen aus dem Schülerverkehr entsprechend Rechnung zu tragen.

Aus baulicher Sicht sollten Verknüpfungspunkte mindestens über Warte- und Sitzmöglichkeiten mit Wetterschutz, eine barrierefreie Gestaltung sowie lokal spezifische Fahrgastinformationssysteme verfügen. Des Weiteren bildet die Sicherstellung von sicheren Umsteigewegen insbesondere für Schüler, Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Kunden ein wesentliches Element der Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten.

Perspektivisch sind an ausgewählten Bushaltestellen Bike+Ride-Anlagen zu errichten, um den Einwohnern insbesondere kleinerer Ortsteile ohne eigene häufig bediente Haltestelle mit dem Fahrrad an nicht weit entfernt liegende, stärker frequentierte Haltestellen eine Alternative anzubieten. Als Beispiel hierfür dient die kleine Zahl abschließbarer Fahrradboxen am Bahnhof in Ludwigslust.

5.3 Netzstruktur und Produkte

Eine der planerischen Leitidee und dem Integrierten Bedienungsstandard adäquate Netzstruktur sollte bestehen aus einem

- Stammnetz mit klaren Netz- und Angebotsstrukturen,
- Ergänzungsnetz zur flexiblen Sicherung der Schülerverkehrsanforderungen sowie
- Netz alternativer Bedienung zur Sicherung der Daseinsvorsorge in den ländlichen Bedienungsgebieten.

Das Stammnetz integriert folgende Produkte:

- Stadtlinien Schwerin bzw. Wismar, welche ein integriertes Linienkonzept für Stadtverkehre und Stadt-Umlandverkehre abbilden. Regio-Linien (siehe nachfolgende Beschreibung) im Verlauf der Stadtlinien werden in die Fahrplandarstellung einbezogen (Gesamtverkehr).
- Regio-Linien nach Schwerin und Wismar, welche innerhalb der gebildeten Korridore entlang der Haupt- und Nebenachsen gebündelt werden.
- Regio-Linien zwischen anderen regionalen Zentren, welche entlang der Haupt- und Nebenachsen weitgehend gebündelt werden. „Abbiegende“ Linien sind als Linienübergänge im Gesamtangebot sowie ggf. separat darstellen.
- Stadtverkehre in regionale Zentren.

Das Ergänzungsnetz Schülerverkehr ermöglicht, den Schülerverkehre in der Fläche unabhängiger vom Stammnetz zu organisieren. Damit sind flexible Anpassungen an die zukünftigen Anforderungen möglich, ohne das Basisangebot maßgeblich zu beeinflussen.

Mit dem Netz der alternativen Bedienung werden Angebote zur flächenhaften Erschließung dünn besiedelter Räume geschaffen. Diese Angebote orientieren mit festen Zeiten auf Anschlusspunkte in regionalen Zentren. Dieses Netz sollte eine weitgehend gleiche Flächenabdeckung aufweisen wie das Ergänzungsnetz Schülerverkehr im jeweiligen Bedienungsgebiet.

5.4 Angebotskonzept

Das Angebotskonzept orientiert sich an den beschreibenden Elementen des integrierten Bedienungsstandards (vgl. Kapitel 4), insbesondere an Bedienungszeiten, Bedienungshäufigkeiten und Produktqualität. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vorrangig die anzustrebende Bündelung und verkehrliche Integration vorhandener Angebote auf den Verkehrsachsen zu einer Angebotsverbesserung ohne Mehrleistungen führen soll.

Die im Integrierten Bedienungsstandard beschriebenen Anforderungen für Achsen bzw. Räume sind anzustrebende Mindestanforderungen. Den Verkehrsunternehmen steht es frei – auch unter freiwilliger Finanzierungsbeteiligung von Kommunen – ein höherwertiges Angebot zu realisieren. Sind aufgrund struktureller und verkehrlicher Besonderheiten auf einzelnen Relationen selbst für den Mindestbedienungsstandard keine adäquaten Nachfragen zu erwarten, kann das Angebot in begründeten Fällen den Standard unterschreiten.

5.5 Ausgestaltung alternativer Bedienungsformen

Aufgrund seiner geringen Bevölkerungsdichte hat der Nahverkehrsraum Westmecklenburg eine ungünstige Ausgangsvoraussetzung zur wirtschaftlichen Bündelung der Verkehrsnachfrage durch ÖPNV-Angebote. Generell ist sie hier nur

- im Verkehr zwischen den zentralen Orten
- im Verkehr in den zentralen Orten sowie
- zu den Zeiten des Schülerverkehrs

möglich. Damit ist hier i.d.R. der Einsatz von Linienbussen auch wirtschaftlich sinnvoll. In den übrigen Zeiten tritt die Nachfrage z. T. nur vereinzelt und zu unterschiedlichen Zeiten auf. Für diese Nutzer ist das regionale Busangebot mit der starken Fokussierung auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs unattraktiv. Durch die notwendige starke wirtschaftliche Ausrichtung des Linienverkehrs besteht das ÖPNV-Angebot im Allgemeinen aus folgenden Elementen:

- an Schultagen:
 - Fahrten zum zentralen Ort mit Ankunftszeiten meist 07:15 – 08:00 Uhr
 - Fahrten vom zentralen Ort mit Abfahrtszeiten ca. 12:00 – 13:00 Uhr und 14:00 – 15:00 Uhr, einzelne Fahrten bis 16:00 Uhr
 - ggf. noch eine bis zwei Zusatzfahrten an bestimmten Verkehrstagen (z.B. nur Dienstag und Donnerstag aufgrund von Markttagen o.ä.)
- an Ferientagen:
 - wenige Fahrtenpaare an bestimmten Verkehrstagen

Damit steht den potenziellen Fahrgästen als alternatives Verkehrsmittel oftmals nur ein privater Pkw zur Verfügung. Zudem haben Regionalbusverkehre in einwohnerschwachen Räumen aus Gründen des betrieblich günstigsten Einsatzes und aufgrund der unterschiedlichen Nachfragewünsche in vielen Fällen eine mäandrierende Linienführung und einen unübersichtlichen Fahrplan. Das ohnehin niedrige Fahrgastpotenzial kann somit auch nur in geringem Maße abgeschöpft werden.

Eine wirtschaftlichere Bedienung kann in vielen Fällen durch eine marktgerechtere Angebotsgestaltung erreicht werden, die den Anforderungen an den ÖPNV in diesen Gebieten gerechter wird und es dem ÖPNV-Aufgabenträger gleichzeitig ermöglicht, seiner Pflicht zur ÖPNV-Daseinsvorsorge gerecht zu werden. Dazu sind alternative Bedienungsformen einzusetzen.

Wesentliche Merkmale alternativer Bedienungsformen sind:

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

Übliche Betriebsformen von alternativen Bedienungsformen sind:

- **Bedarfslinienbetrieb:**
Fahrstrecke und Fahrplan liegen wie im konventionellen Linienbetrieb fest. Für die Durchführung einer Fahrt ist eine Anmeldung erforderlich (Angabe von Ein- und Ausstiegshaltestelle). Dies kann bedeuten, dass eine Fahrt nur auf einem Teil der im Fahrplan veröffentlichten Strecke oder überhaupt nicht durchgeführt wird.
- **Richtungsbandbetrieb:**
Angefahren werden sowohl fest bediente Haltestellen mit regelmäßig hohem Fahrgastaufkommen als auch Bedarfshaltestellen mit geringer Nachfrage. Der Ausstieg erfolgt entweder an Haltestellen oder vor der Haustür. Der Richtungsbandverkehr erfolgt ebenfalls nach Fahrplan (ggf. mit Zeittoleranzen). Der exakte Fahrtverlauf ergibt sich aus den Fahrtwunschanmeldungen, ist aber immer richtungsgebunden. Ausprägungsformen sind die Linienabweichung, die Linienaufweitung, der Korridor oder der Sektor.
- **Flächenbetrieb:**
Unterschieden wird zwischen den Bedienungsformen Haltestelle-zu-Haltestelle, Haltestelle-zu-Haustür und Haustür-zu-Haustür. Somit bilden alle bedarfsbedienten Haltestellen oder die Haustüren innerhalb eines definierten Gebiets eine Einheit, in der die Reihenfolge der Bedienung zufällig ist und sich ausschließlich aus der räumlichen und zeitlichen Verteilung der Fahrtwünsche (Anmeldung!) ergibt. Ein fester Fahrplan existiert nicht. Die Häufigkeit der möglichen Inanspruchnahme und damit der eigentliche Angebotsumfang ergibt sich neben der Betriebszeit aus der Voranmeldezeit (Realisierungszeit).

Für die Angebote, die sich aus zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung kombinieren lassen, hat sich in der Praxis noch keine einheitliche Namensgebung (Produktname) durchgesetzt. Üblicherweise werden Alternative Bedienungsformen als „Rufbus“ oder „Anruf-Sammeltaxi (AST)“ bezeichnet. In der Praxis betragen die Kosten von Alternativen Bedienungsformen je realisierten Kilometer mit Fahrgastbesetzung und je nach konkreter Ausgestaltung und Rahmenbedingungen 40 – 70 % (meist bei etwa 60 %) der Kosten je Fahrplankilometer im konventionellen Linienbetrieb. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrplanangebot bei alternativer Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr deutlich ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind.

In den letzten Jahren hat der Einsatzumfang Alternativer Bedienungsformen deutlich zugenommen. Es fand eine Weiterentwicklung des Einsatzgebietes von der Substitution einzelner Linienfahrten in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage hin zu eigenständigen Ganztagesangeboten statt. Aus Sicht der Aufgabenträger werden Alternative Bedienungsformen oftmals stärker befürwortet als auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Mit den wesentlichen Argumenten der Verkehrsunternehmen wird sich im Folgenden auseinandergesetzt:

- Das Hauptaugenmerk des Angebots liegt auf dem Schülerverkehr. Dieser bestimmt die Anzahl der Fahrzeuge und Personale. Für die anderen Verkehre besteht nur ein äußerst geringer Bedarf.
 - Der Schülerverkehr ist und bleibt die wesentliche Einnahmequelle für regionale Verkehrsunternehmen. Durch den demografischen Wandel wird aber der Anteil der Schüler an der Gesamtbevölkerung weiter abnehmen und jener der Senioren weiter zu nehmen. Gleichzeitig nimmt das Durchschnittsalter der Bevölkerung zu.
- Die Senioren können doch auch wie bisher den Schülerverkehr mit nutzen.
 - Ja, das können sie. Gleichzeitig ist zu beachten, dass wichtige Infrastruktureinrichtungen (Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Banken, Verwaltung) auf wenige Orte konzentriert werden. Es wird auch immer schwieriger nur noch für ausgewählte Wochentage (z.B. nur Dienstag und Donnerstag) einen Termin zu be-

kommen. Das bedeutet, es wird eine deutlich höhere Flexibilität auch von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.

- Wenn Alternative Bedienungsformen eingeführt werden, dann kosten diese auch Geld.
 - Auch Alternative Bedienungsformen weisen i.d.R. keinen 100%-igen Kostendeckungsgrad auf. Allerdings kann der spezifische Kostensatz je gefahrenem Fahrplankilometer reduziert werden.
 - Es werden zum einen nur die tatsächlich nachgefragten (bestellten) Fahrten des Fahrplanangebots realisiert und zum anderen nur der tatsächlich nachgefragte Linienweg und nicht der gesamte Linienweg gefahren. Erfahrungswerte gehen von einem kombinierten räumlichen und zeitlichen Abrufungsgrad von ca. 30% (höchstens 50%; bei sehr ausgedehnten Betriebszeiten wie z. B. im Anwendungsfall Landkreis Wittenberg sogar deutlich unter 10%) aus. Bei der Kostenplanung sind allerdings auch Vorhaltungskosten zu berücksichtigen.
 - Mittelfristig kann bei entsprechender konzeptioneller Vorplanung und Umsetzung die Fahrzeugkapazität der Fahrgastzahl angepasst werden. So wurden z.B. in einem dünn besiedelten Landkreis in Sachsen-Anhalt 5 Jahre nach Einführung Alternativer Bedienungsformen 20% der Busflotte mit kleineren Fahrzeugen erneuert. Damit reduzierten sich zum einen unmittelbar die Investitionskosten und mittelbar die Betriebskosten (z.B. durch wesentlich geringeren Kraftstoffverbrauch).
- Mit der Einführung Alternativer Bedienungsformen werden Busfahrerarbeitsplätze in den Verkehrsunternehmen abgeschafft.
 - Mit einer guten Planung kann das Verkehrsunternehmen auch selbst die Alternativen Bedienungsformen erbringen und damit Arbeitsplätze sichern. Diese wären sonst ohnehin infolge geringer Fahrgastnachfrage gefährdet. Dies setzt im Allgemeinen eine Überplanung des derzeitigen Angebotes voraus, um einen noch spezifischeren Fahrzeugeinsatz zu ermöglichen.
 - Im Bereich der Disposition, Kundenbetreuung, Abrechnung und Controlling können sogar ein bis zwei neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Wie werden Alternative Bedienungsformen genehmigungsrechtlich behandelt?
 - In der Regel erfolgt eine Genehmigung nach § 42 PBefG als dem Linienverkehr ähnliche Verkehrsangebote. Zwar kennt das PBefG keine Flächengenehmigung, dennoch handeln die Genehmigungsbehörden hier meistens im Sinne der Einführung Alternativer Bedienungsformen. Teilweise wird für die Beantragung die Einhaltung bestimmter Formalien, wie die Angabe sämtlicher möglicher Haltestellen oder einer fiktiven Anfangshaltestelle verlangt. Im Rahmen der anstehenden Novellierung des PBefG wäre hierzu eine Klarstellung des Gesetzgebers wünschenswert.
- Wie erfolgt die Abgrenzung zum Taxiverkehr und ist nicht mit Konkurrenzstreit zu rechnen?

Unabhängig von der genehmigungsrechtlichen Unterscheidung nach dem PBefG (Taxigenehmigungen werden nach § 47 PBefG erteilt) sind folgende Unterscheidungsmerkmale wesentlich:

 - Keine Exklusivbeförderung, sondern der Fahrgast muss eine Nachfragebündelung erdulden
 - Kein Anspruch auf den kürzesten oder schnellsten Weg (aus dem gleichen Grund)
 - Abgeltung nach einem als ÖPNV-Tarif genehmigten und nicht nach Taxitarif, möglich sind aber Komfortzuschläge

- Beispiele für Konkurrenzstreit hat es in dicht besiedelten Stadtrandgebieten mit auch starker Konkurrenz zwischen den Taxiunternehmen untereinander gegeben. In ländlichen Räumen treten diese Situationen nicht auf. Meist gibt es nur ein Taxiunternehmen (wenn überhaupt). Dieses lebt zu 80 % von Krankenfahrten, die auch nicht wegfallen. Der Rufbusbetrieb ist in der Regel eine willkommene Verbesserung der Fahrzeugauslastung und ein Kostendeckungsbeitrag. Die Anzahl von Rufbusfahrten, die - wenn es den Rufbus nicht gäbe - mit dem Taxi zum Taxitarif (und nicht etwa durch den Sohn oder Nachbarn) durchgeführt werden würden, ist verschwindend gering.
- An welchen Problemen scheitern im Allgemeinen Alternative Bedienungsformen?
 - Ein wesentliches Manko ist die unterschätzte Öffentlichkeitsarbeit. Das neue Angebot muss offensiv beworben werden. Hier bieten sich zum Beispiel Anzeigenwochenblätter als ein Medium mit hohem Multiplikatoreffekt an. Es sollte von Beginn an eine Software eingesetzt werden, die von der Disposition und Buchung über die Abrechnung bis hin zur Statistik alles abdeckt.
 - Es fehlt an einer engen Abstimmung zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Genehmigungsbehörde.
 - Dem neuen Angebot wird oft eine zu kurze Markteinführungsphase gegeben. Das klassische, ein Jahr laufende Pilotprojekt mit einem gesponserten Fahrzeug ist in der Regel nicht die Lösung, die nachhaltig zur Einführung solcher Angebotsformen beitragen.

Für den Einsatz Alternativer Bedienungsformen im Nahverkehrsraum Westmecklenburg sind folgende Punkte zu beachten:

- Alternative Bedienungsformen sind dem konventionellen Linienverkehr gleichwertige ÖPNV-Angebote.
- Sie sollten vorrangig auf Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen sowie in Stadt-Umland-Verbindungen eingesetzt werden. Im Stadtverkehr sind Spätverkehre mögliche Ansatzpunkte.
- Einsatzspektrum generell bei einer Verkehrsnachfrage innerhalb von 4 Stunden mit weniger als 5 Personen, bei 5 bis 10 Personen Einzelfallbetrachtung
- Grundlegende Prinzipien zur Gestaltung des Verkehrsangebotes:
 - Stichfahrten bei normaler Linienfahrt
 - sonst: Bildung von Liniengebieten mit Start und Ziel der Fahrt in einem zentralen Ort
 - Bedienung der Schülerverkehrsrelationen zusätzlich morgens nach dem Schülerverkehr sowie ggf. zusätzlicher nachmittäglicher Abfahrt für Erledigungsverkehr mit vorhandenen Fahrzeugen
 - Angebote für nur durch Schülerlinien bediente Ortschaften in der Ferienzeit ausschließlich durch alternative Bedienungsformen mit einer täglichen Hin- und Rückfahrtmöglichkeit zeitlich über den Tag verteilt

Zeit-schicht	Einsatzmöglichkeit an Schultagen	Einsatzmöglichkeit an Ferientagen
05:00-06:30	Einsatz möglich	Einsatz möglich
06:30-08:00	<i>Kein Einsatz</i>	Einsatz möglich
08:00-12:00	Einsatz möglich	Einsatz möglich
12:00-15:00	<i>Kein Einsatz</i>	Einsatz möglich
15:00-18:00	Einsatz möglich	Einsatz möglich
18:00-22:00	Einsatz möglich (ggf. mit SPNV-Anschluss)	Einsatz möglich (ggf. mit SPNV-Anschluss)

Tabelle 11: Zeitliche Einsatzmöglichkeiten Alternativer Bedienungsformen

- Bestellung der Fahrten durch den Fahrgast entweder dezentral bei den Verkehrsunternehmen oder zentral einheitlich mindestens für die Region Westmecklenburg bis 60 min. vor Fahrt (Ausnahmen bei Gruppen)
- Nach Möglichkeit weitest gehender Einsatz eigener Fahrzeuge
- Einheitliches Marketing für den gesamten Nahverkehrsraum

Aufgrund der dünnen Besiedlung wird empfohlen, die Überführung des „Fifty-Fifty-Tickets“ in den ÖPNV zu prüfen. Hierbei geht es darum, dass in dünn besiedelten Bereichen des Landkreises (ggf. Umland von Parchim) in der Zeit von z.B. 08:00 bis 11:00 Uhr eine weitere Fahrtmöglichkeit in den zentralen Ort mit dem Taxi angeboten wird und eine Hälfte des Fahrpreises dem Fahrgast erstattet wird. Hierzu ist ein detailliertes Konzept mit allen Beteiligten zu erarbeiten und ein Pilotprojekt für Mecklenburg-Vorpommern zu initiieren.

Der Aufgabenträger sollte die Fördermöglichkeiten des zuständigen Landesministeriums Mecklenburg-Vorpommerns nutzen und ein zentrales Bedienungs- und Umsetzungskonzept erarbeiten und während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans in die Praxis überführen. Bereits vorhandene Lösungen sind dabei zu integrieren und ggf. auch anzupassen.

6. QUALITÄTSSTANDARDS

6.1 Umwelt- und Klimaschutz

In Kap 2.1.5 wurden die generellen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz beschrieben. Wichtigste Maßnahme ist der Einsatz energiesparender Technologien bei den Verkehrsunternehmen (z.B. Erdgasfahrzeuge). Dies ist in der Regel mit erheblichen Investitionen verbunden (z.B. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen und der entsprechenden Infrastruktur). Hierfür sind auch die wie bisher bereits zur Verfügung gestellten Förderungen seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine wichtige Finanzierungsgröße.

Die in den nächsten Jahren sich weiter vollziehenden Veränderungen im Bereich der Antriebe sind hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit für den Einsatz im Verkehrsraum Westmecklenburg stetig zu prüfen. Gegenüber dem heutigen Zustand darf es hierbei für alle Beteiligten keinen wirtschaftlichen Nachteil geben.

Darüber hinaus ist durch den stärkeren Einsatz alternativer Bedienungsangebote eine Reduzierung der Fahrtenzahl und damit der CO₂-Emissionen möglich.

6.2 Fahrzeug- und Personalstandards, Infrastruktur

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards (Bus) für den Nahverkehrsraum Westmecklenburg werden empfohlen.

- Anwendung der Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale nach EU-Fahrzeugrichtlinie und VDV-Rahmenempfehlungen (inklusive der Ausstattung für Barrierefreiheit, Rollstuhlplätze usw.)
- Niederflurfahrzeuge bei reinen Stadtverkehrslinien und den definierten Stadt-Umland-Verkehren bei Neubeschaffungen
- mindestens Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards

Die Anforderungen der jeweils gültigen Förderrichtlinie für Fahrzeuge seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind für die Anschaffung neuer Fahrzeuge maßgebend und einzuhalten.

Folgende einheitliche Personalmindeststandards für den Nahverkehrsraum Westmecklenburg werden empfohlen.

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Das Personal mit Kundenkontakt sollte ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufweisen, die deutsche Sprache beherrschen und über Orts- und spezifische Kenntnisse (Tarife u.ä.) verfügen. Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastssicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.

Im Bereich der Infrastruktur konzentrieren sich die Mindeststandards auf die Haltestellenausstattung. Entsprechend den Straßenverhältnissen sind die haltestellenseitigen Voraussetzungen für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu schaffen. Darüber hinaus sind optisch ansprechende, witterungsgeschützte Aufenthaltsmöglichkeiten zu errichten.

6.3 Tarif und Vertrieb

Generell sind die bestehenden Tarifstrukturen beizubehalten und grundsätzlich weiter zu entwickeln. Ziel muss es sein, für die regionalen Verkehre eine einfache und für den Kunden verständliche und leicht handhabbare Tarifstruktur zu haben. Allerdings ist größte Vorsicht und Voraussicht bei der Gestaltung des Tarifes geboten. Es gilt eine für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gleichermaßen akzeptable und praktikable Lösung zu finden. Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen ist der „Westmecklenburg-Tarif (WMT)“ behutsam weiter zu entwickeln. Bei einer Beibehaltung der jetzigen Rahmenbedingungen muss die Wirtschaftlichkeit des Tarifs auf Seiten der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt stehen.

Für den westlichen Raum der Region Westmecklenburg ist eine einfach zu praktizierende Form der tariflichen Integration in die Metropolenregion Hamburg von enormer Bedeutung. Innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist daher eine Tarifkooperation bestehend aus einem Entfernungstarif (Fahrt nach und von Hamburg) sowie Gebietstarif (Großbereich Hamburg) zu prüfen.

Weiterhin ist zu prüfen, inwiefern gezielte Tarifangebote für Senioren als neu zu beachtende Zielgruppe eingeführt werden können. Zur Verbesserung ihrer Mobilität sollte eine landesweit einheitliche Lösung angestrebt werden, z.B. ein landesweit gültiges Senienticket in Anlehnung an die Lösung in Berlin und Brandenburg.

Die derzeit vorhandene Vertriebsstruktur sollte in den nächsten Jahren hinsichtlich ihrer Erweiterbarkeit (z.B. Handy-Ticket, e-Ticketing) überprüft werden. Dies kann allerdings nur unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

6.4 Information und Marketing

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind regional übergreifende Informationsmedien kundenfreundlicher zu gestalten. Eine wesentliche Rolle sollte eine Fahrplanauskunft im Internet sein, die Informationen über alle ÖPNV-Fahrten der Region zentral zur Verfügung stellt. Diese Fahrplanauskunft ergänzt die bereits heute durch die einzelnen Verkehrsunternehmen angebotenen Informationen auf ihren jeweiligen Internetseiten bzw. des landesweiten Auskunftsprogramms der VMV.
- Die Fahrplanhefte sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:
 - verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner)
 - vollständige Fahrpläne für alle Bus- und Bahnlinien aller Betreiber
 - Liniennetzplan
 - Informationen zu Angebot und Nutzungsbedingungen alternativer Bedienungsformen
- Einzelplanungen sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen.
- Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die wöchentlichen Anzeigenblätter genutzt werden.
- Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über

das ÖPNV-Angebot anzustreben. An den Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.

- Kundenbüros/Servicestellen vor Ort dienen der Mobilitätsinformation aus einer Hand. Dabei ist der Aufbau von Mobilitätszentralen unter Nutzung der bestehenden Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen zu prüfen.

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

Die Fahrgastinformation soll auch die Anforderungen der mobilitätsbehinderten Fahrgäste berücksichtigen. Dazu sollten entsprechende akustische und optische Informationseinrichtungen errichtet werden. Es wird empfohlen, dass während der Laufzeit des Regionalen Nahverkehrsplans Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Behindertenbeirat in der jeweiligen Gebietskörperschaft eine gemeinsame Arbeitsgruppe bilden, die einen entsprechenden Maßnahmenkatalog erstellen. Die Umsetzung dieses Maßnahmenkatalogs muss allerdings unter finanziellem Vorbehalt gestellt werden.

6.5 Leistungsgarantien

Folgende einheitliche Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsmindeststandards für den Nahverkehrsraum Westmecklenburg werden empfohlen.

- Ausfallquote:
 - Regionalverkehr:
 - nicht über 3,5 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;
 - Ausfall bedeutet eine um mehr als 30 min zu späte oder 2 min zu frühe Abfahrt
 - Stadtverkehr:
 - nicht über 5,0 ‰ der Fahrten dürfen ausfallen;
 - Ausfall bedeutet eine um mehr als 10 min zu späte oder 1 min zu frühe Abfahrt
- Verspätungsquote:
 - Regionalverkehr:
 - nicht über 5 % der Fahrten dürfen verspätet sein;
 - Verspätung bedeutet eine um mehr als 5 min und weniger als 30 min verspätete Ankunft
 - Stadtverkehr:
 - nicht über 3 % der Fahrten dürfen verspätet sein;
 - Verspätung bedeutet eine um mehr als 3 min und weniger als 10 min verspätete Ankunft

Die Messung sollte an definierten Verknüpfungspunkten und Linienendhaltestellen erfolgen. Die Ausfall- und Verspätungsquoten können nur bei normalen Verkehrsverhältnissen gelten. Die Leistungsgarantien können aus Sicht der Aufgabenträger nur bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen angewendet werden. Darüber hinaus können sich die Verkehrsunternehmen auf freiwilliger Basis verpflichten, dies auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren umzusetzen.

Folgende einheitliche Mindeststandards zum Qualitäts- und Beschwerdemanagement für den Nahverkehrsraum Westmecklenburg werden empfohlen.

Seitens der Verkehrsunternehmen sollten definierte Auskunftspflichten zu fest definierten Zeitpunkten (z.B. Quartalsende) gegenüber dem jeweiligen Aufgabenträger zum durchgeführten Leistungsumfang und zur Einhaltung der Qualitätsstandards bestehen. Dazu sollte gemeinsam ein Leistungs- und Qualitätsjournal entwickelt und angewendet werden.

Das Beschwerdemanagement ist intensiver zu instrumentalisieren. Hierzu sind die Fahrgastrechte zu stärken.

Für die Durchsetzung von Qualitätsstandards können Malus-Regelungen ein wichtiges Element darstellen. Das Verfahren zur Gewährleistung der Ausgleichsleistung muss einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
- der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität¹⁰.

In Vorbereitung der nächsten Generation der Verkehrsverträge bzw. Betrauungsvereinbarungen sollte ein regional einheitlicher Standard angestrebt werden.

6.6 Linienbündelungskonzept

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis D zu entnehmen.

Die Linienbündelung kann ein wichtiges Steuerungsinstrument für den ÖPNV-Aufgabenträger darstellen. Das Anliegen der Linienbündelung reagiert darauf, dass der Gesetzgeber bei der Vergabe von Liniengenehmigungen nach wie vor keine Flächen- oder Gebietskonzessionen vorsieht, sondern Linien weiterhin nur einzeln genehmigt werden dürfen. Das dient einerseits der Chancengleichheit kleinerer und mittelständischer Unternehmen, erzeugt andererseits aber die Gefahr der „Rosinenpickerei“, d. h. des Herausbrechens einzelner lukrativer Linien aus einem betriebstechnologisch sinnvollen Verbund. Den wettbewerbs- oder vergaberechtlichen Rahmen dafür setzt u.a. die Einhaltung der einschlägigen Vorgaben für ein diskriminierungsfreies Verfahren, insbesondere nach § 97 (3) des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), § 5 Ziff. 1 der Verdingungsordnung für Leistungen, Teil A (VOL/A).

Die Bildung von Linienbündeln ist ein Hilfsmittel, den vorstehenden Risiken im Genehmigungsprozess entgegenzuwirken und trotzdem Wettbewerbern, insbesondere Mittelständlern, eine faire Chance zu lassen. Daher ist es auch ausdrücklich nicht zulässig, Linienbündel willkürlich oder gar mit Blick auf die Interessen bestimmter Unternehmen festzulegen. Die Linienbündelung muss im Gegenteil verkehrlichen/planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien folgen. Die Linienbündel sollen eine rationelle Umlaufgestaltung gewährleisten und es sollen darin wirtschaftliche und unwirtschaftliche Leistungen (starke und schwache Linien) zusammengefasst werden.

Die generelle rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern. Dort wiederum heißt es, dass nach § 8 Absatz 2 insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten ist und nach Absatz 3 eine eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung erreicht werden soll. Letzteres schließt aus, dass öffentliche Verkehrsinteressen unbeachtet bleiben oder nur nach Auferlegung betriebswirtschaftlich besonders ineffizient und zum Schaden für die Allgemeinheit durch einzeln geplante Linienverkehre realisiert werden können.

¹⁰ Vgl. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007; ANHANG: Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen, Ziffer 7

7. ORGANISATION, FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN

7.1 Organisationsstruktur

Mit der Kreisgebietsreform ist jeder Landkreis (Mit-)Inhaber mehrerer Verkehrsunternehmen. Während der Laufzeit des Regionalen Nahverkehrsplans sollten daher die verschiedenen Möglichkeiten der Kooperation geprüft werden. Als mögliche Varianten kommen dabei generell in Frage:

- Bildung *eines* kommunalen Verkehrsunternehmens für die gesamte Region Westmecklenburg
- Bildung jeweils eines kommunalen Verkehrsunternehmens für jede Gebietskörperschaft an dem die entsprechende Gebietskörperschaft jeweils 100% der Anteile hält
- Beibehaltung des Ist-Zustandes

Letztendlich bleibt die Umsetzung eine originäre Entscheidung des jeweiligen Unternehmens und der Eigentümer.

Auf Seiten der Aufgabenträger ist die Zusammenarbeit zukünftig zu verstärken und zu institutionalisieren. Dies kann von einer engeren, regelmäßigen Zusammenarbeit der Aufgabenträger im Rahmen der AG Verkehr des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg bis hin zu einer gemeinsamen Regieeinheit reichen.

Mögliche Kernaufgaben einer solchen Regieeinheit sind:

- die strategische Planung und Weiterentwicklung bzw. Konkretisierung der Konzeption des regionalen ÖPNV – bzw. der regionalen Nahverkehrsplanung
- die Vorbereitung der „Bestellung“/Ausschreibung der Verkehrsleistungen bzw. Auferlegung oder vertragliche Vereinbarung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV sowie Vertragscontrolling
- die regionale Koordinierung des ÖPNV, soweit erforderlich auch über die regionalen Grenzen hinaus, dabei auch die Abstimmungen mit der VMV, benachbarten Aufgabenträgern (hierbei insbesondere mit der Metropolenregion Hamburg) sowie der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg
- die Abstimmungen mit den kreisangehörigen Kommunen, einschließlich Vereinbarungen lokaler Gemeinwohlverpflichtungen und deren Finanzierung, soweit sie über die im Nahverkehrsplan festgelegten Anforderungen hinausgehen, und anderen relevanten Behörden/Verwaltungen (Regional- und Stadtplanung, Verkehrs- und Schulbehörden etc.)
- ggf. die Koordination der Investitionen im Bereich der Infrastruktur des ÖPNV (Haltestellen etc.) und die Verwaltung der entsprechenden Haushaltsmittel der Aufgabenträger bzw. kreisangehörigen Kommunen

Als Projekte und Aufgaben der Regieeinheit sind möglich:

- eine Konzeption zum zukünftigen Qualitäts- und Sicherheitsmanagement sowie der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen
- die Fahrplanintegration bzw. -koordination
- ggf. die koordinierte Planung und Steuerung der Schülerbeförderung
- Ausarbeitung eines Wettbewerbskonzepts, ggf. mit Ermittlung der Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeit von Linien(-bündeln)

Im Rahmen der Gültigkeit des Regionalen Nahverkehrsplans sind hierzu detailliertere Betrachtungen vorzunehmen.

7.2 Finanzierungskonzept

Den Aufgabenträgern obliegt nach § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V die Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV im Zuständigkeitsbereich. Diese sind

- das Land Mecklenburg-Vorpommern für den SPNV inklusive der Ersatzleistungen im sonstigen ÖPNV bei abbestellten SPNV-Leistungen sowie
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den sonstigen ÖPNV in lokaler Verantwortung.

Im Nahverkehrsraum Westmecklenburg bilden die FAG- und PBefG-Ausgleichszahlungen die Hauptelemente der Finanzierung des ÖPNV. Daneben werden erhebliche komplementäre Finanzmittel aus den Kommunalhaushalten aufgewendet. Folgende Entwicklungslinien waren in den letzten Jahren kennzeichnend:

- Die Kosten im ÖPNV sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. Wichtigster Faktor sind dabei die Kraftstoffkosten. Aufgrund der zunehmenden Knappheit der Ressourcen ist eine Fortführung dieser Entwicklung realistisch anzunehmen.
- Mit dem Rückgang der Einwohnerzahlen gingen auch die Fahrgastzahlen zurück.
- Mit den regelmäßig vorgenommenen Tarifierhöhungen versuchen die Verkehrsunternehmen dieses wirtschaftliche Ungleichgewicht auszugleichen.

In den letzten Jahren wurde von allen Beteiligten bereits eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken:

- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Unternehmen
- Fixierung von Verkehrsverträgen bzw. Betrauungsvereinbarungen zur Gewährleistung eines effizienten Mitteleinsatzes

Eine weitere Reduzierung der derzeit eingesetzten Finanzmittel wird zukünftig kaum noch durch Rationalisierungspotenziale in den Unternehmen ausgeglichen werden können. Der ÖPNV als Mittel der Daseinsvorsorge wäre damit gefährdet.

7.3 Leistungsvereinbarung und –finanzierung, Controlling

Die Vereinbarung der durch die Verkehrsunternehmen zu erbringenden ÖPNV-Leistungen, deren Finanzierung und die Kontrolle des Aufgabenträgers über die vereinbarungsgemäße quantitative und qualitative Leistungsdurchführung sowie auch den Einsatz finanzieller Mittel aus öffentlichen Haushalten wird generell mittels unterschiedlicher Instrumente (Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge, Betrauungsvereinbarungen, Finanzierungsvereinbarungen) gehandhabt.

Dies ist die Grundlage um auf die veränderten Anforderungen und Bedingungen zu reagieren, die mit der Inkraftsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und die gleichzeitige Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates entstanden sind.

Mit der Verordnung (EG) 1370/2007 hat der Aufgabenträger eine Wahlfreiheit über die Anwendung eines wettbewerblichen Verfahrens, Direktvergabe oder Inhouse-Geschäfte. Dabei sind jeweils bestimmte Rahmenbedingungen einzuhalten.

Sofern Aufgabenträger Vereinbarungen über die Durchführung und Finanzierung gemeinschaftlicher Verpflichtungen abgeschlossen haben, sind sie auch verpflichtet, deren vereinbarungsgemäße Durchführung zu kontrollieren. Nur auf dieser Grundlage ist haushaltsrechtlich die Zulässigkeit von finanziellen Leistungen gewährleistet. Es sind daher entsprechende Kontroll- und Datenbereitstellungsroutinen umzusetzen. Das Personenbeförderungsgesetz hat die Rolle der Aufgabenträger an dieser Stelle gestärkt.

7.4 Investitionskonzept

Detailierungen dieses Kapitels sind den Teilen B bis D zu entnehmen.

Mit der stetigen Anpassung der Fördersummen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern ist eine investive Mittelfristplanung seitens der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie ÖPNV-Unternehmen schwer möglich. Zur Sicherung einer hohen Flexibilität ist hierzu eine gesonderte Anlage zum Nahverkehrsplan zu erstellen, die jährlich fortzuschreiben ist.

Mit der am 01.01.2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG ist die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb bis zum Jahr 2022 bestimmt. Dies bezieht sich auf die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen. Während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans ist ein Konzept zu erarbeiten, inwieweit diese gesetzlichen Anforderungen mit dem höchsten Wirkungsgrad erfüllt werden können.

8. AUSBLICK

Der „Regionale Nahverkehrsplan für die Region Westmecklenburg, Teil A: Regionaler Teil“ bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Region. Die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg sowie die Landeshauptstadt Schwerin vertiefen damit die bereits bestehende Zusammenarbeit, indem man sich auf u.a. gemeinsame Standards festlegt.

Im Rahmen der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplanes sollen vorrangig folgende Ziele erreicht werden:

- konsequente Ausrichtung des Liniennetzes entsprechend der Netzkategorisierung,
- Die durch die veränderte rechtliche Situation (Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) vorgenommene Stärkung der Aufgabenträger ist durch eine Vertiefung der bestehenden Kooperation unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg fortzuführen. Hierzu ist ein entsprechender Aufgabenkatalog zu erstellen.
- Vorbereitung und Umsetzung des flächendeckenden Einsatzes alternativer Bedienungsformen,
- verbessertes Marketing des ÖPNV insgesamt z.B. durch einen regionalen Internetauftritt mit einer entsprechenden Fahrplanauskunft,
- Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale (z.B. Senioren) zur Reduzierung der Abhängigkeiten vom Schülerverkehr durch spezifische Tarifangebote (z.B. landesweit gültiges Senienticket),
- Überprüfung der Organisationsstrukturen des ÖPNV.
- Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist ein Konzept zu erarbeiten, inwieweit die gesetzlichen Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb bis zum Jahre 2022 mit den regionalen und demografischen Spezifika in Übereinstimmung zu bringen sind.

Detailliertere Vorgaben sind den lokalen Teilen B bis D zu entnehmen, da sie die bisher bei den Aufgabenträgern (Landkreise Ludwigslust-Parchim, Nordwestmecklenburg und Landeshauptstadt Schwerin) befindlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Hoheiten und Verantwortlichkeiten berühren.