

Wismar, 17.06.2024

Downloaddokument zur Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 8a Abs. 2 PBefG

1. Direktvergabe einer Gesamtleistung an einen internen Betreiber nach § 108 GWB

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV und zuständige Behörde gemäß Art. 2 lit. b) VO 1370/2007. Der Landkreis Nordwestmecklenburg beabsichtigt, die nachstehend beschriebenen Verkehrsleistungen als Gesamtleistung an ein kommunales Unternehmen als internen Betreiber nach § 108 GWB zu vergeben. Dazu wurde gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 im Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorinformation veröffentlicht.

Gegenstand dieses „Downloaddokuments“ zur Vorabbekanntmachung sind die mit dem beabsichtigten Verkehrsvertrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG. Die Vorabbekanntmachung verweist diesbezüglich gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG auf dieses Dokument.

Nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a PBefG sind diese Anforderungen auch bei konkurrierenden eigenwirtschaftlichen Anträgen zu beachten, die innerhalb der Frist von § 12 Abs. 6 PBefG gestellt werden können (drei Monate nach der Vorabbekanntmachung). Die in diesem Dokument festgelegten Anforderungen werden mit dem Verkehrsvertrag verbunden sein und können nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a Sätze 2 ff. PBefG zur Ablehnung eines hiervon abweichenden eigenwirtschaftlichen Antrags führen.

Der Landkreis beabsichtigt, im Frühjahr 2025 den Nahverkehrsplan Teil C (Landkreis Nordwestmecklenburg) fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan sieht vor, dass die Linien aller Netzebenen einschließlich der ergänzenden flexiblen Bedienformen zu einem Linienbündel zusammengefasst werden. Die in dem vorliegenden Dokument dargestellten Anforderungen entsprechen dem derzeitigen Planungstand. In dem Nahverkehrsplan soll nachzeitigem Planungsstand entsprechend der Absicht des Landkreises, eine Gesamtleistung zu vergeben, ein einheitliches Linienbündel festgelegt werden, das die nachfolgend unter 2. dargestellten Netzebenen zusammenfasst. Es wird darauf hingewiesen, dass die

Vergabe der Verkehrsleistung, wie in der Vorabbekanntmachung und in diesem Downloaddokument beschrieben, als sog. „Inhouse-Vergabe“ nach § 108 GWB vergeben werden soll. Der Entwurf des Nahverkehrsplans sieht noch eine Vergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 vor.

Die Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt durch den Kreistag. Sollten sich im weiteren Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans Änderungen gegenüber den Darstellungen in diesem Dokument ergeben, wird ggf. eine Berichtigung der Vorabbekanntmachung nach Art 7 Abs. 2 Unterabs. 3 der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Der Nahverkehrsplan wurde in Zusammenarbeit mit dem regionalen Planungsverband Westmecklenburg aufgestellt und umfasst einen Teil A (Regionaler Teil) und die Teile B bis D für die drei Gebietskörperschaften Landkreis Ludwigslust-Parchim (Teil B), Landkreis Nordwestmecklenburg (Teil C) und Landeshauptstadt Schwerin (Teil D). Teil A gilt unverändert fort und ist diesem Dokument als Anlage 1 beigefügt. Der derzeit gültige Nahverkehrsplan für den Landkreis Nordwestmecklenburg (Teil C) ist dem Downloaddokument als Anlage 2 beigefügt. Die Entwurfsfassung des Nahverkehrsplan für den Landkreis Nordwestmecklenburg (Teil C) ab dem 01.01.2026 ist in Anlage 3 enthalten.

Neben den nachstehend aufgeführten Anforderungen sind die Anforderungen von Anlage 3, Kapitel 3 bis 7 der Entwurfsfassung des Nahverkehrsplan für den Landkreis Nordwestmecklenburg (Teil C) zu beachten. Bei Widersprüchen haben die nachstehenden Anforderungen Vorrang vor der Anlage 3.

2. Verkehrskonzept

Die in Anlage 3 aufgezeigten Entwicklungstendenzen und die konkreten regionalen Bedingungen ergeben für den ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg die Notwendigkeit eines erweiterten und differenzierten Entwicklungsansatzes. Ziel ist, das Angebot für die Einwohner des Landkreises grundlegend zu verbessern, für die Bevölkerungsschwerpunkte eine neue Qualität zu erreichen und insbesondere außerhalb der Bevölkerungsschwerpunkte das Leistungsangebot nachfrageorientiert zu verbessern. Damit verbunden ist das Ziel einer langfristigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf Basis einer höheren Einnahmengenerierung. Den entsprechenden Anforderungen an Angebot und Netzgestaltung soll durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der potenziellen Fahrgäste Rechnung getragen werden. Die grundlegenden Prämissen der Netzbildung sind dabei in Anlage 3 erläutert.

Der Busverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg soll in eine angebotsorientierte Netzebene als Rückgrat des straßengebundenen ÖPNV und eine nachfrageorientierte Netzebene zur Sicherung der Mobilität in der Fläche gegliedert werden. Das ÖPNV-Netz im Landkreis Nordwestmecklenburg gliedert sich künftig in folgende Netzebenen:

Netzebenen

- Taktnetz I (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Stundentakt)
- Taktnetz II (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Zweistundentakt)
- RegioNetz
- Stadtbus

Im Landkreis Nordwestmecklenburg werden Siedlungsgebiete an den ÖPNV angebunden, wenn diese mindestens

- 100 Einwohner haben oder
- 100 einpendelnde Berufspendler oder Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrliche Bedeutung haben (beispielsweise durch öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele oder touristische Bereiche).

Der schulbezogene ÖPNV wird unabhängig von der Bevölkerungszahl der Siedlungsgebiete sichergestellt.

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn sich 80 Prozent der darin wohnenden oder arbeitenden Personen innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen befinden. Der Einzugsbereich einer Haltestelle wird wie folgt definiert:

- ein Radius um die Haltestelle von 400 Metern im Stadtverkehr
- ein Radius um die Haltestelle von 600 Metern im ländlichen Raum.

Die Fußwegzeit zur nächstgelegenen Haltestelle soll 10 Minuten möglichst nicht überschreiten.

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für die Beförderungszeiten aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum sollen folgende Zeiten nicht überschritten werden:

- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 45 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Die Oberzentren sollen aus ihren jeweiligen Stadt-Umland-Räumen innerhalb von maximal 30 Minuten Reisezeit erreicht werden.

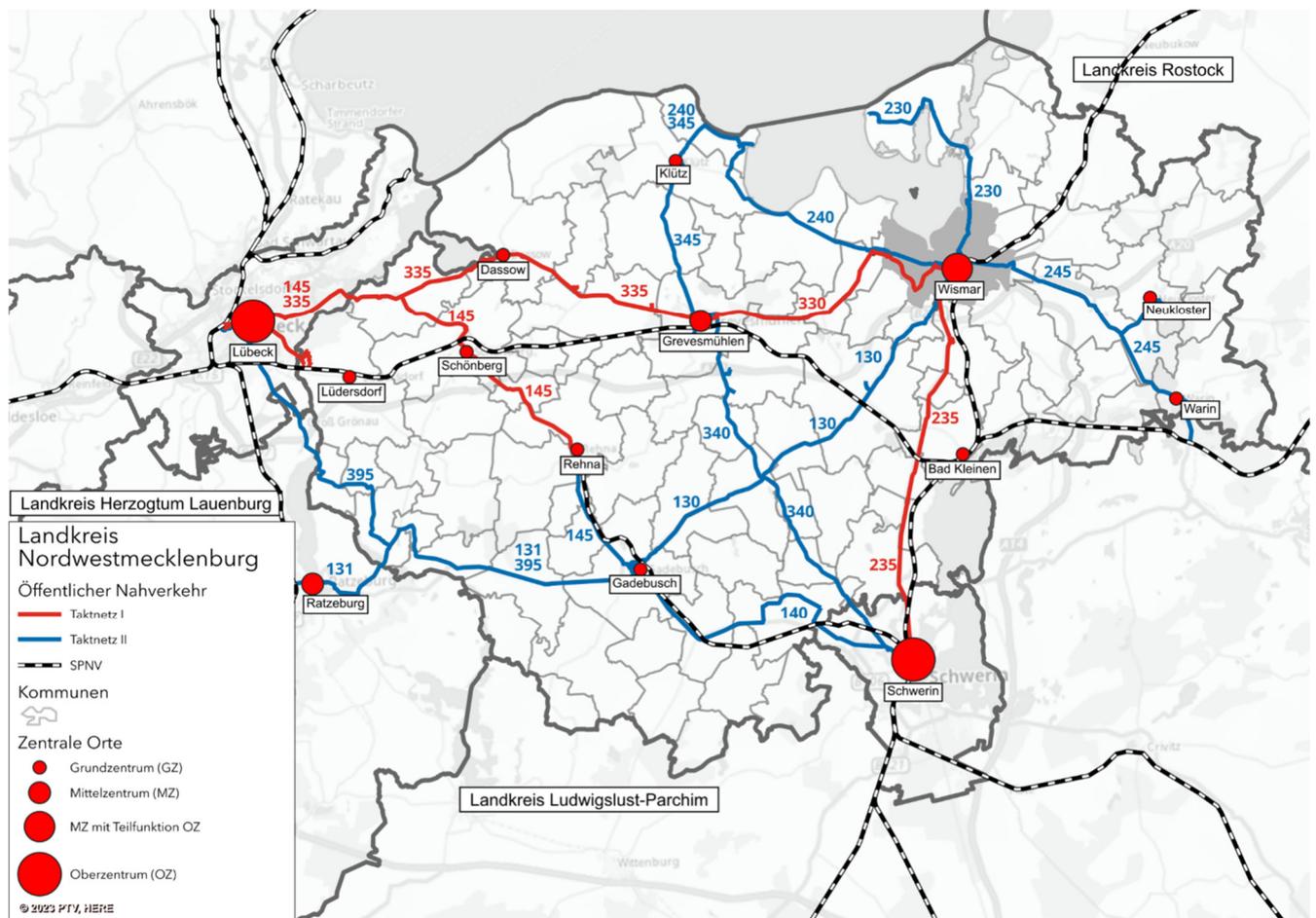


Abbildung Linien des Taktnetzes

Das ÖPNV-Taktnetz besteht aus allen SPNV- und ausgewählten Bus-Verbindungen im Landkreis Nordwestmecklenburg. Die Qualitätsvorgaben für die SPNV-Verbindungen werden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger festgelegt.

Die Taktnetz-Linien im regionalen Busverkehr dienen zur Anbindung regional bedeutsamer Orte. Linien im „Busnetz MV“ sind ebenso Linien des Taktnetzes.

- Taktnetz I: Verbindung zwischen Mittelzentren sowie zwischen Mittel- und Oberzentren

- Taktnetz II: Anbindung von Grundzentren und weiteren regional bedeutsamen Orten an das nächsthöhere Zentrum

Das ÖPNV-Angebot im Taktnetz fährt täglich und im Takt. Die Reisezeiten sollen im Vergleich zum Pkw-Verkehr attraktiv sein, was über ein definiertes Reisezeitverhältnis abgebildet wird. Dies bedingt möglichst geradlinige Linienführungen.

Durch das RegioNetz wird die Beförderung der Schülerinnen und Schülern zu den Schulen im jeweiligen Schuleinzugsbereich sichergestellt, sofern diese Fahrten nicht bereits durch das Taktnetz oder Stadtverkehre bedient werden. Darüber hinaus wird eine Anbindung abseits des Taktnetzes liegender Siedlungsgebiete mindestens durch Rufbusse gewährleistet.

In der Hansestadt Wismar wird ein von der Stadt selbst und von den angeschlossenen Gemeinden anteilig mitfinanziertes Stadtbusangebot vorgehalten, welches neben den Stadtteilen auch die Gemeinden im Stadt-Umland-Raum an das Stadtzentrum anbindet.

Die folgende Tabelle zeigt die Netzkategorien und deren jeweiligen Mindeststandards. Dabei gelten folgende Verkehrszeiten als Bezugsrahmen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): 6 Uhr bis 9 Uhr sowie 12 Uhr bis 18 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): 9 Uhr bis 12 Uhr sowie 18 Uhr bis 20 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): 20 Uhr bis 6 Uhr

Kriterium		Taktnetz I	Taktnetz II	RegioNetz	Stadtbus Wismar
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV		≤2	≤2	-	≤2
Betriebszeitraum [Uhrzeit]	Mo-Fr	5-22	5-22	5-22	5-23
	Sa	5-22	5-20	5-22	5-23
	So/F	8-20	8-20	8-20	6-20
Takt [Minuten]	HVZ	60	60	60 (Rufbus)	15/30*
	Mo-Fr NVZ	60	120		30/60*
	SVZ	120	120		60/Rufbus*
	Sa	120	120		30/60**
	So/F	120			120 (Rufbus)

Kriterium		Taktnetz I	Taktnetz II	RegioNetz	Stadtbus Wismar
Fahrtenhäufigkeit (Mindestwert je Tag und Richtung)	Mo-Fr (Schule)	15	9	Schülerverkehr und Rufbus	50/15*
	Mo-Fr (Ferien)			Rufbus	
	Sa	9	7	Rufbus	30/9*
	So/F	7	7	Rufbus	20/7*

* Angaben für Hauptachsen und Nebenachsen im Stadtverkehr (Hauptachsen in Wismar: Wendorf – Zentrum sowie Gartenstadt – Zentrum)

Tabelle: Mindestbedienungsstandards der Netzebenen

Im Taktnetz II ist in der Hauptverkehrszeit ein 120-Minuten-Takt zulässig, wenn zwei Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt zu einen 60-Minuten-Takt überlagert werden. Der Überlagerungsabschnitt muss den überwiegenden Linienweg innerhalb des Landkreises umfassen.

Die Mindestbedienungsstandards des RegioNetzes gelten unter der Annahme der Landesförderung für den Rufbus MV. Sollte die Landesförderung entfallen oder im Vergleich zu 2024 erheblich reduziert werden, sind die Kriterien einer erneuten Prüfung vor dem Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg zu unterziehen.

Ist eine Linie Teil des Busnetzes MV, so sind die Qualitätsvorgaben des Busnetzes MV maßgebend.

Qualitätsanforderungen des Busnetzes MV sind in den definierten Mindestvorgaben berücksichtigt. Sie sind in zwei Qualitätsstufen unterteilt. Eine pauschale Zuordnung von einzelnen Relationen zu den Qualitätsstufen ist nicht vorgegeben. Analog dazu sollen im Taktnetz zwei Produktkategorien etabliert werden. Zwischen den Mittel- und Oberzentren sollen Linien des Taktnetzes I verkehren, welche werktags mindestens eine stündliche Anbindung vorsehen. Hier ist gegenüber dem heutigen Zustand eine deutliche Ausweitung des Angebotes notwendig. Einige im Busnetz MV definierte Verbindungen sollen die dort festgelegten Standards der Qualitätsstufe I einhalten, um so die entsprechenden Förderbedingungen zu erfüllen.

Zwischen Grundzentren und höherwertigen zentralen Orten sollen Linien des Taktnetzes II verkehren, die werktags ein mindestens zweistündliches Angebot vorsehen. Diese Linien bedürfen nur einer geringen Aufwertung, um die Mindestvorgaben zu erfüllen. Eine Ausweitung der Betriebszeit einiger Linien in den Abendstunden ist an verschiedenen Verkehrstagen notwendig. Dies kann mit nur

wenigen zusätzlichen Fahrten erreicht werden. Ebenso besteht auf vielen Linien am Wochenende eine Taktlücke von vier Stunden in den Mittagsstunden. Dies entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2016 – 2025 und kann mit einer zusätzlichen Fahrt in einen durchgängigen Zwei-Stunden-Takt umgewandelt werden. Dadurch wären auch die Vorgaben der Qualitätsstufe II des Busnetzes MV erfüllt. In der nachfolgenden Tabelle sind die Bedienqualitäten der Linien des Taktnetzes beschrieben und die notwendigen Änderungen für die Umsetzung des Netzkonzeptes aufgezeigt.

Zusätzlich zur Verdichtung bestehender Verbindungen ist die Aufnahme weiterer Linien in das Taktnetz vorgesehen. Auf der Relation Lübeck – Gadebusch über Schlagsdorf ist die Einführung einer neuen Linie mit den Vorgaben des Taktnetzes II wirtschaftlich und logistisch zu prüfen. Dadurch sollen insbesondere die Gemeinden im Südwesten des Landkreises eine Aufwertung der Anbindungsqualität erfahren.

Auf der Verbindung Lübeck – Herrnburg soll die Linie 390 auf die Vorgaben des Taktnetzes I angehoben werden. Aktuell übernimmt sie hauptsächlich Aufgaben der Schülerbeförderung. Für eine Vertaktung und Vereinheitlichung des Linienweges sind zusätzliche Fahrten notwendig. Es ist zu erwarten, dass sich Schulwege, die heute durch zusätzliche Fahrten im RegioNetz abgedeckt werden, nach Umsetzung des Konzeptes auf das Taktnetz verlagern. Es ist zu prüfen, ob dadurch die Fahrplanmasse im RegioNetz reduziert werden kann.

Die Fahrwege von Fahrten auf Linien des RegioNetzes, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, können auf dem Weg von der Schule zum Wohnort durch das MintesO-Konzept bedarfsoptimiert reduziert und für die Allgemeinheit in das Rufbusangebot überführt werden. Bei diesem Konzept wird bei Einstieg ins Fahrzeug elektronisch die Haltestelle des Wohnortes an das Fahrzeug erfasst und in eine optimierte Streckenführung integriert. Es werden auf dem Linienweg dann nur die Orte angefahren, die zum Ausstieg benötigt werden. Dadurch können Stichfahrten und Umwege vermieden und die Reisezeiten für alle Fahrgäste reduziert werden.

Linie	Bedienungsqualität 2023	Änderungen im Netzkonzept
130 Wismar – Gadebusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-18 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ Samstags ausweiten der Betriebszeiten morgens ▪ am Wochenende schließen der Taktlücke
131 Gadebusch – Ratzeburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-19 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten ▪ am Wochenende drei Fahrtenpaare (2 morgens, 1 abends) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verdichten auf Zwei-Stunden-Takt am Wochenende
140 Schwerin – Gadebusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ Ausweiten der Betriebszeiten samstagsmorgens ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
145 Gadebusch – Selmsdorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, samstags 6-18 Uhr, sonntags 6-19 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchbindung bis Lübeck ▪ Werktags Verdichtung auf 60-Minuten-Takt ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ am Wochenende Ausweiten der Betriebszeiten morgens und Schließen der Taktlücke
230 Wismar – Insel Poel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-22 Uhr, am Wochenende im Sommer 7-22 Uhr, im Winter 9-20 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, am Wochenende Taktlücke im Winter, im Sommer zusätzliche Fahrten am Wochenende 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten am Samstag ▪ Schließen der Taktlücke im Winter am Wochenende
235 Wismar – Schwerin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 6-19 Uhr ▪ 60-Minuten-Grundtakt werktags, am Wochenende 120-Minuten-Grundtakt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten abends am Wochenende

240 Wismar – Boltenhagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 7-21 Uhr im Sommer, 9-20 Uhr im Winter ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verdichtung ▪ einige Fahrten ohne Anbindung von Klütz und Boltenhagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinheitlichung des Linienweges ▪ Ausweitung der Betriebszeiten samstags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten am Wochenende im Winter
245 Wismar - Blankenberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 4-21 Uhr, am Wochenende 7-19 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeiten samstags ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
330 Wismar – Grevesmühlen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, in den Morgenstunden samstags ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
335 Grevesmühlen – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 6-21 Uhr, am Wochenende 7-19Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tagen ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
340 Grevesmühlen – Schwerin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, samstags in den Morgenstunden ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
345 Grevesmühlen – Boltenhagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-20 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeit in Morgenstunden an Samstagen

	<p>Wochenende Taktlücke mittags</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Sommer täglich abendliche Zusatzfahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeit in den Abendstunden an Werktagen ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
390 Herrsburg – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Werktags an Schultagen 6-17 Uhr mit verschiedenen Linienrouten, Taktlücke am Vormittag ▪ Kein Angebot an Ferientagen und am Wochenende 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinheitlichung des Linienwegs ▪ Vertaktung auf 60-Minuten-Takt, Schließen von Taktlücken ▪ Ausweiten der Betriebszeiten ▪ Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards
395 Gadebusch – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bisher kein Angebot, da neue Linie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ neue Linie zur Direktanbindung des westlichen Kreisgebietes an die Stadt Lübeck ▪ Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards Taktnetz II

Tabelle: Änderungsbedarf Taktnetzlinien

Mittelfristig sollen nach Umsetzung der oben definierten Mindeststandards und unter Vorbehalt der notwendigen finanziellen Mittel und Förderungen die Linien 240 und 345 in das Taktnetz I aufsteigen. Ebenso soll mittelfristig der Stadt-Umland-Raum von Lübeck gestärkt werden und die nach Lübeck verkehrenden Regionalbuslinien abschnittsweise auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Für die Linien 145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck), 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck) und 390 (Herrsburg – Lübeck) wurde ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag geprüft.

Langfristiges Ziel des Landkreises ist eine flächendeckende, stündliche Mobilitätsgarantie. Diese kann im Taktnetz durch Aufwertung aller Linien auf einen ganztägigen Stundentakt realisiert werden. Im RegioNetz wird die Mobilitätsgarantie durch flexible Bedienformen realisiert.

Flexible Bedienungsformen

Eine flächenhafte Bedienung des Landkreises Nordwestmecklenburg auch außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende soll wirtschaftlich tragfähig sichergestellt werden. Dabei soll das Bedienungsangebot den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bestmöglich entsprechen. Daher wird in Bereichen mit relativ geringer Bevölkerungsdichte bzw. relativ disperser Siedlungsstruktur und in Zeiten geringer Nachfrage (Abendstunden und am Wochenende) der Einsatz flexibler Bedienungsangebote vorgesehen.

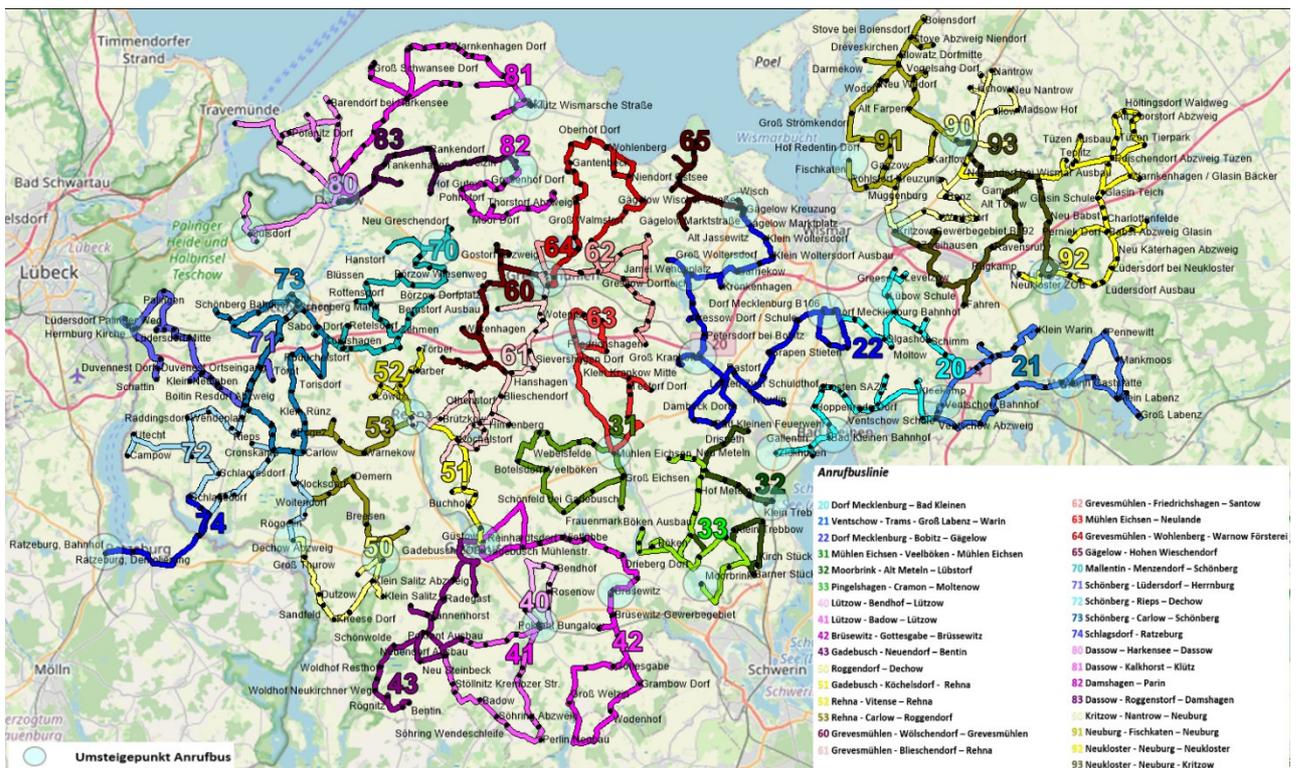


Abbildung: Einteilung Sektoren im On-Demand-Verkehr (Quelle: Nahbus, Sachstand 04/2024)

Diese flexiblen Bedienformen werden nach §44 PBefG als Linienbedarfsverkehr durchgeführt und als Bestandteil des landesweiten Rufbussystems im Busnetz MV angeboten, dessen Anforderungen zu erfüllen sind, sofern diese die nachfolgenden Mindestbedingungen nicht unterschreiten:

Kriterium	Merkmal
Genehmigung	PBefG § 44
Ausprägung	<ul style="list-style-type: none"> definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen Binnenbedienung der Sektoren

Kriterium	Merkmal
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschluss an das ÖPNV-Taktnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 20 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an einen zentralen Ort (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum), sofern im Sektor vorhanden ▪ Betriebszeitraum orientiert sich an den angebotenen Taktnetzlinien
Anmeldung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ digitale Anmeldung via App und/oder Webportal ▪ telefonische Anmeldung (werktags 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr, sonn- und feiertags 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr) ▪ Anmeldefrist bis 60 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauskunftung in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen ▪ einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des geltenden ÖPNV-Tarifs
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

Verknüpfung im ÖPNV

Für einen attraktiven ÖPNV mit komfortablen Reiseketten sind Verknüpfungspunkte besonders bedeutend. An diesen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen Linien möglich. Anschlüsse zwischen Buslinien sowie zwischen dem Bus- und Bahnverkehr an diesen Verknüpfungspunkten sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Fahrplanabstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen
- kurze Übergänge mindestens auf Hauptumsteigebeziehungen (ggf. lastrichtungsabhängig)
- Übergangswartezeiten sollten in der Regel maximal 10 Minuten betragen und die Anforderungen des Busnetz MV erfüllen
- Übergangswege an Verknüpfungspunkten sollen minimiert werden und 250 Meter Länge nicht überschreiten. Diese Wege sind barrierefrei zu gestalten.
- Verknüpfungspunkte sollen über einen Wetterschutz verfügen.
- Anschlüsse zwischen definierten Linien sollen auch im Verspätungsfall gesichert werden. Dazu sollen die Möglichkeiten des ITCS genutzt werden. Eine technische Anschlusssicherung innerhalb des Busverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg ist vorzusehen.

Die Verknüpfungspunkte werden in drei Typen unterschieden, die sich hinsichtlich ihrer Bedeutung und Ausstattung unterscheiden:

- Typ 1: übergeordneter Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Busverkehren
- Typ 2: regionaler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beziehungsweise zwischen Buslinien
- Typ 3: zusätzlicher lokaler Verknüpfungspunkt zwischen dem Rufbus-Netz und dem Taktnetz

Die Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
im Landkreis Nordwestmecklenburg		
1	Wismar Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
1	Grevesmühlen Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Bad Kleinen Bahnhof	Bahn – Bahn & Bahn – Bus
2	Gadebusch Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Schönberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
2	Mühlen Eichsen	Bus – Bus
2	Neukloster ZOB	Bus – Bus
2	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Bus – Bus
3	Bobitz Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Brüsewitz	Rufbus – Bus
3	Carlow Schule	Rufbus – Bus
3	Dassow Lübecker Straße	Rufbus – Bus
3	Dechow Abzweig	Rufbus – Bus
3	Dorf Mecklenburg Bahnhof / B106	Rufbus – Bahn & Bus
3	Fährdorf	Rufbus – Bus
3	Gägelow	Rufbus – Bus
3	Grevenhof	Rufbus – Bus
3	Herrnburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Hornstorf Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Kirchdorf Bäckerei	Rufbus – Bus
3	Klütz Wismarsche Straße	Rufbus – Bus
3	Kritzow	Rufbus – Bus
3	Lübow	Rufbus – Bus
3	Lübstorf Bahnhof / Schule	Rufbus – Bahn & Bus
3	Lützow Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Mallentin Dorf	Rufbus – Bus
3	Neuburg	Rufbus – Bahn & Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
3	Pingelshagen	Rufbus – Bus
3	Rehna Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Roggendorf	Rufbus – Bus
3	Schlagsdorf	Rufbus – Bus
3	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Rufbus – Bus
3	Steinhausen Neuburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Sülsdorf	Rufbus – Bus
3	Upahl	Rufbus – Bahn
3	Ventschow Bahnhof	Rufbus – Bahn
3	Warin Post	Rufbus – Bus
3	Wismar Fischkaten	Rufbus – Bus
3	Zickhusen	Rufbus – Bus

außerhalb des Landkreises Nordwestmecklenburg

1	Schwerin Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Tram – Bus
1	Lübeck Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Blankenberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Ratzeburg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
3	Schwerin Kliniken	Rufbus – Tram & Bus
3	Schwerin Lankow-Siedlung	Rufbus – Tram

Tabelle: Zielzustand: Verknüpfungspunkte in Nordwestmecklenburg und umliegenden Gebieten

Zusätzlich zu den genannten Verknüpfungspunkten werden bei Einführung eines sektorbasierten Rufbusangebotes Verknüpfungsstellen zwischen dem landesweiten

Rufbus und dem ÖPNV-Taktnetz in jedem Rufbussektor definiert. Diese Verknüpfungsstellen sollen die Anforderungen an Verknüpfungsstellen ebenso einhalten. Ferner konzentriert sich der Landkreis Nordwestmecklenburg darauf, kreiseigene ÖPNV-Angebote mit denen der Nachbarlandkreise stärker zu vernetzen. Dazu sollen in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern weitere geeignete Verknüpfungspunkte identifiziert werden.

Intermodale Verknüpfung

Weiterhin ist der Landkreis Nordwestmecklenburg bestrebt, die intermodale Verknüpfung zwischen dem ÖPNV, dem Radverkehr sowie dem Pkw zu verbessern. Daher sollen an den Bahn–Bus–Verknüpfungspunkten sowie weiteren Bahn-Halten P+R-Plätze errichtet werden, deren Größe sich an der erwartbaren Nutzung orientiert. Weiterhin ist es auch Sicht des Landkreises sinnvoll, Mobilitätshubs mit weiteren Mobilitätsangeboten wie Carsharing zu entwickeln.

Eine Verknüpfung zum Radverkehr wird über die Errichtung sicherer und komfortabler Radabstellanlagen an der Haltestelle gesehen. Diese B+R-Anlagen sollen primär an Verknüpfungspunkten und perspektivisch an allen Haltestellen des ÖPNV-Taktnetzes errichtet werden, um deren nutzbaren Einzugsbereich zu erweitern. Die Zuwegungen zu den B+R-Plätzen sollen aus den relevanten Orten im Einzugsbereich komfortabel und sicher gestaltet sein.

Die Planung, Ausführung und Finanzierung der Anlagen obliegen den Kommunen als Baulastträger der Haltestellen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist interessiert, die Kommunen bei der Planung und Priorisierung zu unterstützen.

Weiterhin soll eine Fahrradmitnahme im Bus mindestens für ausgewählte Zu- und Abgangspunkte ermöglicht werden. Zeiten für Be- und Entladung müssen im Fahrplan berücksichtigt werden. Die Zu- und Abgangspunkte orientieren sich an der Nachfrage. Für touristisch bedeutende Linien soll am Wochenende und an Feiertagen eine erhöhte Beförderungskapazität bereitgestellt werden.

3. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Nordwestmecklenburg wird grundsätzlich im Rahmen des Linienverkehrsangebotes organisiert. Bei der Linien- und Fahrplangestaltung wird sichergestellt, dass der wesentliche Teil der Fahrschüler im Linienverkehr zu den jeweiligen Schulanfangs- und -endzeiten befördert werden kann.

Für den Schülerverkehr gelten § 113 Abs. 3 Satz 3 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie § 4 der Verordnung über die Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern. Die Schülerbeförderung soll möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule anschließen. Weiterhin sollen im Rahmen der Schülerbeförderung Verkehrsspitzen vermieden und Fahrten möglichst in das Taktnetz integriert werden. Dies bedingt eine Anpassung zwischen den Fahrplänen und den Schulanfangs- und -endzeiten.

Schulträger, Schulen und der Landkreis Nordwestmecklenburg tragen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung. Weiterhin sollen die Rückfahrten nach der Schule optimiert werden, sodass außerhalb des Taktnetzes nur diejenigen Haltestellen auf dem Linienweg angefahren werden, für die eine Nachfrage besteht. Aus dem Projekt MintesO bestehende Optimierungsansätze sind zu nutzen und weiterzuentwickeln. Informationen zu dem Projekt MintesO erhalten Sie unter www.minteso.de.

Diese Linien sind in das Rufbussystem aufzunehmen, um weiteren Personen die Nutzung zu ermöglichen.

4. Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

5. Tarif und Vertrieb

Sobald der Landkreis Teil eines Verkehrsverbundes ist, ist der Verbundtarif anzuwenden. Ein entsprechendes Projekt für die Gründung eines Verkehrsverbundes in der Region Westmecklenburg ist gegenwärtig in der Umsetzung und soll voraussichtlich im Sommer 2025 abgeschlossen sein.

Bis dahin ist der im Landkreis Nordwestmecklenburg bestehende NAHBUS-Tarif fortzuführen. Die Einführung von umlagefinanzierten Gästekarten mit inkludierter ÖPNV-Nutzung werden vom Landkreis begrüßt und der Umsetzungsprozess entsprechend unterstützt.

Darüber hinaus sollen Tarife benachbarter Verkehrsverbände angewendet werden, wenn Busverkehre in diesen Tarifgebieten Bedienungsfunktionen übernehmen. Über die Anerkennung von Fahrscheinen und den Ausgleich von Einnahmen sind Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern und/oder relevanten Verbundpartnern zu schließen. In folgenden Räumen sollen vorrangig Tarifkooperationen bestehen:

- Hansestadt Lübeck (SH-Tarif)
- Ratzeburg (HVV-Tarif)

Das Vertriebssystem muss den Anforderungen des Verkehrsverbundes genügen. Durch den Landkreis Nordwestmecklenburg wird eine Digitalisierung des Vertriebes angestrebt. Der Vertrieb des Fahrscheinsortimentes soll vorrangig digital angeboten

werden. Ein Fahrscheinverkauf mit Bargeld muss mindestens für ein Basissortiment sichergestellt werden.

6. Information und Digitalisierung

Die Vorgaben des Verkehrsverbundes hinsichtlich der Fahrtinformation sind zu erfüllen. Im Landkreis Nordwestmecklenburg sollen die Chancen der Digitalisierung auch für die Fahrtinformation genutzt werden. Informationen zum Fahrplan und zur einzelnen Fahrt sollen digital und in Echtzeit verfügbar sein. Die folgenden Mindeststandards müssen im ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreise Nordwestmecklenburg erfüllt werden.

Corporate Design und Fahrplaninformation

Das ÖPNV-Angebot und die Inhalte aller Informationsmedien müssen in einem einheitlichen Corporate Design gestaltet sein. Fahrplaninformationen einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen sind aktuell online zu veröffentlichen. Fahrplaninformationen in Echtzeit sollen über geeignete digitale Kanäle zur Verfügung gestellt werden. Linienfahrpläne müssen übersichtlich und intuitiv gestaltet sein. Anschlussinformationen zu Linien des Taktnetzes (Bus und SPNV) werden an den jeweiligen Verknüpfungspunkten aufgeführt. Für touristisch bedeutende Linien beziehungsweise Bedienungskorridore werden Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformationen“ in Zusammenarbeit mit dem touristischen Destinationsmanagement angeboten. Haltestellenansagen erfolgen in der Regel automatisiert und rechtzeitig. An Verknüpfungspunkten werden die Umsteigemöglichkeiten in das ÖPNV-Taktnetz angesagt.

Haltestellenbeschilderung

An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher und lesbarer Form anzubringen. Die Aushangpläne sind stets aktuell zu halten sowie Abweichungen und Änderungen deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust erfolgt umgehend ein Austausch. Hinweise auf digitale Informationskanäle sind in geeigneter Form (zum Beispiel QR-Codes) darzustellen. Mindestens an definierten Verknüpfungspunkten sind Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zu betreiben, die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzeigen.

Digitalisierung

Die Verkehrsunternehmen betreiben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und

Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft. Diese ist auch mit mobilen Endgeräten komfortabel nutzbar. Weiterhin wird die Fahrplanauskunft per Smartphone-App bereitgestellt. Diese App soll auch die Buchung von Rufbusangeboten sowie den Ticketerwerb ermöglichen. Eine Kooperation mit weiteren Partnern ist dabei möglich. Entsprechende Daten sind bereitzustellen.

Mobilitätszentrale

Zur Fahrgastinformation, Aufnahme und Disposition von Fahrtwünschen in flexiblen Bedienformen und zur Bündelung öffentlicher und nicht gewerblicher/privater Verkehrsinteressen soll die Einrichtung einer Mobilitätszentrale erfolgen. Die Mobilitätszentrale soll während der Bedienzeiten des Taktnetzes besetzt und in dieser Zeit telefonisch und per E-Mail erreichbar sein. Über digitale Informationsmedien eingehende Informationen werden dort ebenso verarbeitet, sofern eine automatisierte Bearbeitung nicht möglich ist. Ein Beratungsangebot in Präsenz ist optional.

7. Anlagen

- Anlage 1: Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg Teil A: Regionaler Teil (01.01.2016 - ...)
- Anlage 2: Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg (01.01.2016-31.12.2025)
- Anlage 3: Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg (Entwurf Fortschreibung 01.01.2026-31.12.2035)

Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil A: Regionaler Teil

29. Januar 2015



Erarbeitet durch:

PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR

Bornkessel & 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.

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	19
2.1.5 BERÜCKSICHTIGUNG DES UMWELT- UND KLIMASCHUTZES	19
2.2 NETZ- UND ANGEBOTSTRUKTUR	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	43
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	LEISTUNGSGARANTIEN	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 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 Grundlagen 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 Berufgrundbildungs- 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 maximale 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.
- Die Genehmigungsbehörden sind künftig zur Versagung von Linienverkehrsgenehmigungen verpflichtet, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.
- 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 die 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 LWL-PCH), 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 Landkreise Rostock (Planungsregion Rostock) und Mecklenburgische Seenplatte (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte), im Südosten an den Landkreis Prignitz (Land Brandenburg), im Süden an den Landkreis Lüchow-Dannenberg, im Südwesten an den Landkreis Lüneburg (beide Land Niedersachsen) 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 und die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg 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 Behinderten, 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 touristische 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 eine der größten Planungsregionen Deutschlands. In ihr 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.]			Bevölkerungsdichte [EW/km ²]			Veränderung [%] 2004 - 2012
	2004	2010	2012	2004	2010	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:

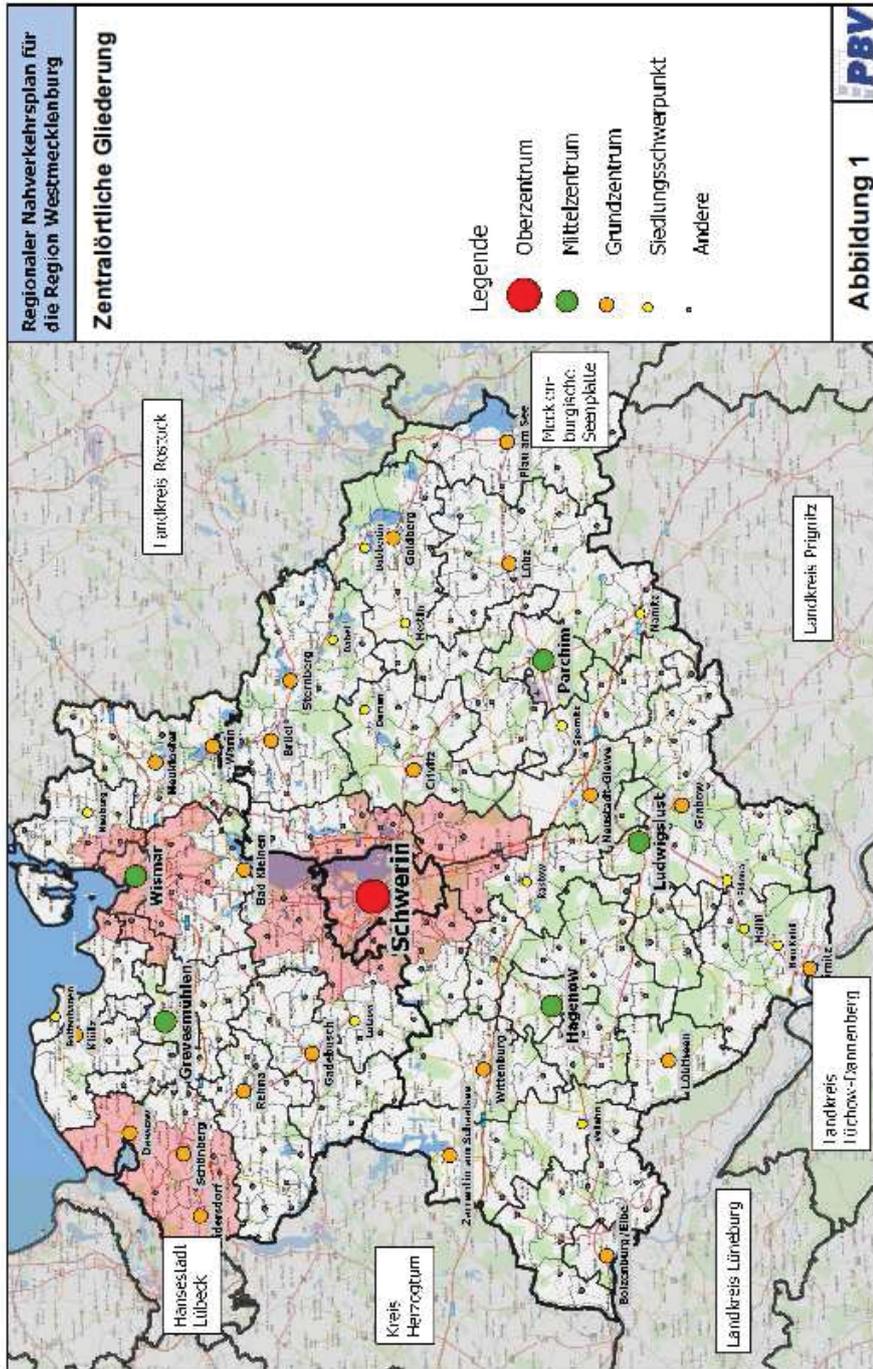
- 1 Oberzentrum: Landeshauptstadt Schwerin
- 1 Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen: Hansestadt Wismar (LK NWM)
- 4 Mittelzentren: Grevesmühlen (LK NWM)
Hagenow, Ludwigslust, Parchim (alle LK LWL-PCH)
- 22 Grundzentren: Bad Kleinen, Dassow, Gadebusch, Klütz, Lüdersdorf, Neukloster, Rehna, Schönberg,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

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

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

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 LWL-PCH)	19.387	17.174	-11,4
Stadt Ludwigslust (LK LWL-PCH)	12.967	11.998	-7,5
Stadt Hagenow (LK LWL-PCH)	12.202	11.324	-7,2
Stadt Boizenburg/Elbe (LK LWL-PCH)	11.007	10.169	-7,6
Stadt Grevesmühlen (LK NWM)	10.967	10.621	-3,1
Stadt Neustadt-Glewe (LK LWL-PCH)	6.938	6.492	-6,4
Stadt Lübz (LK LWL-PCH)	6.750	6.057	-10,3
Stadt Grabow (LK LWL-PCH)	6.311	5.751	-8,9
Stadt Gadebusch (LK NWM)	6.029	5.510	-8,6
Stadt Plau am See (LK LWL-PCH)	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 Wismar sowie den entsprechenden Stadt-Umland-Räumen auf. In den rein ländlichen Gebie-

⁵ nach Definition des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung

ten 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.

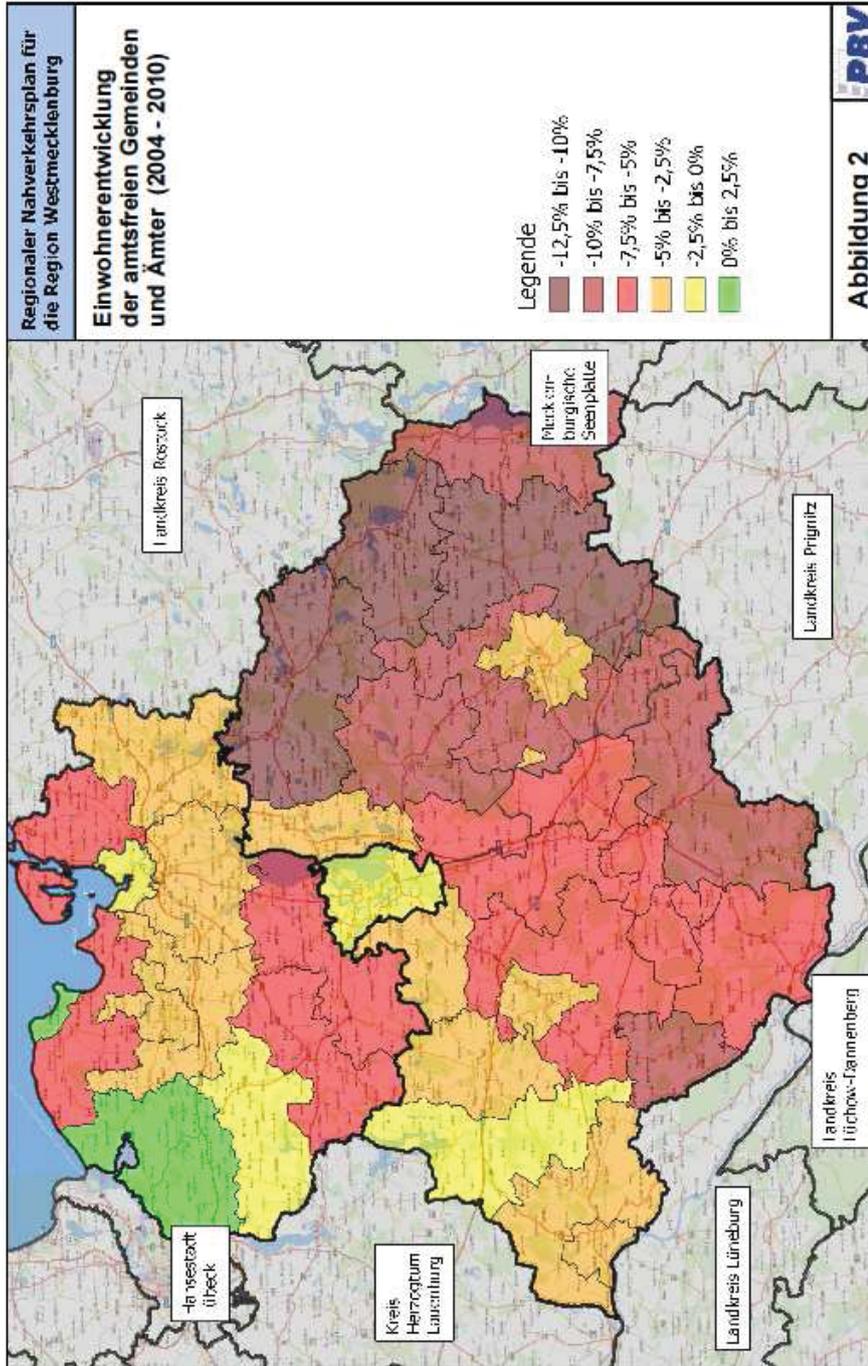
Die Entwicklungen in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden ist in der Tabelle 3 dargestellt.

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 Lübbtheen	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 am Schaalsee	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 Lützow-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 ist eine Analyse der 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.

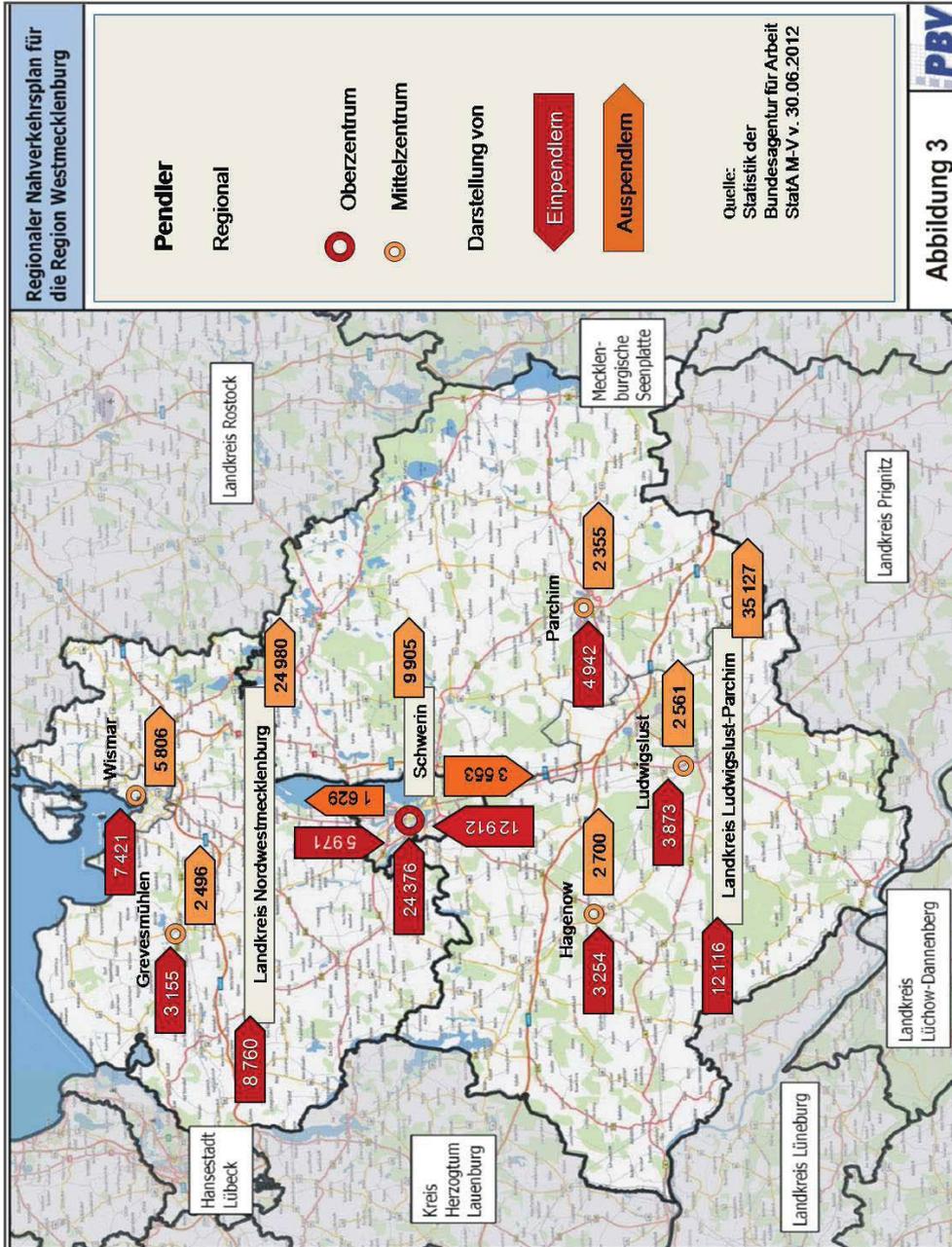
Von den Mittelzentren weist Wismar mit 7 421 Einpendlern und 5 806 auspendelnden Personen den höchsten Anteil auf.

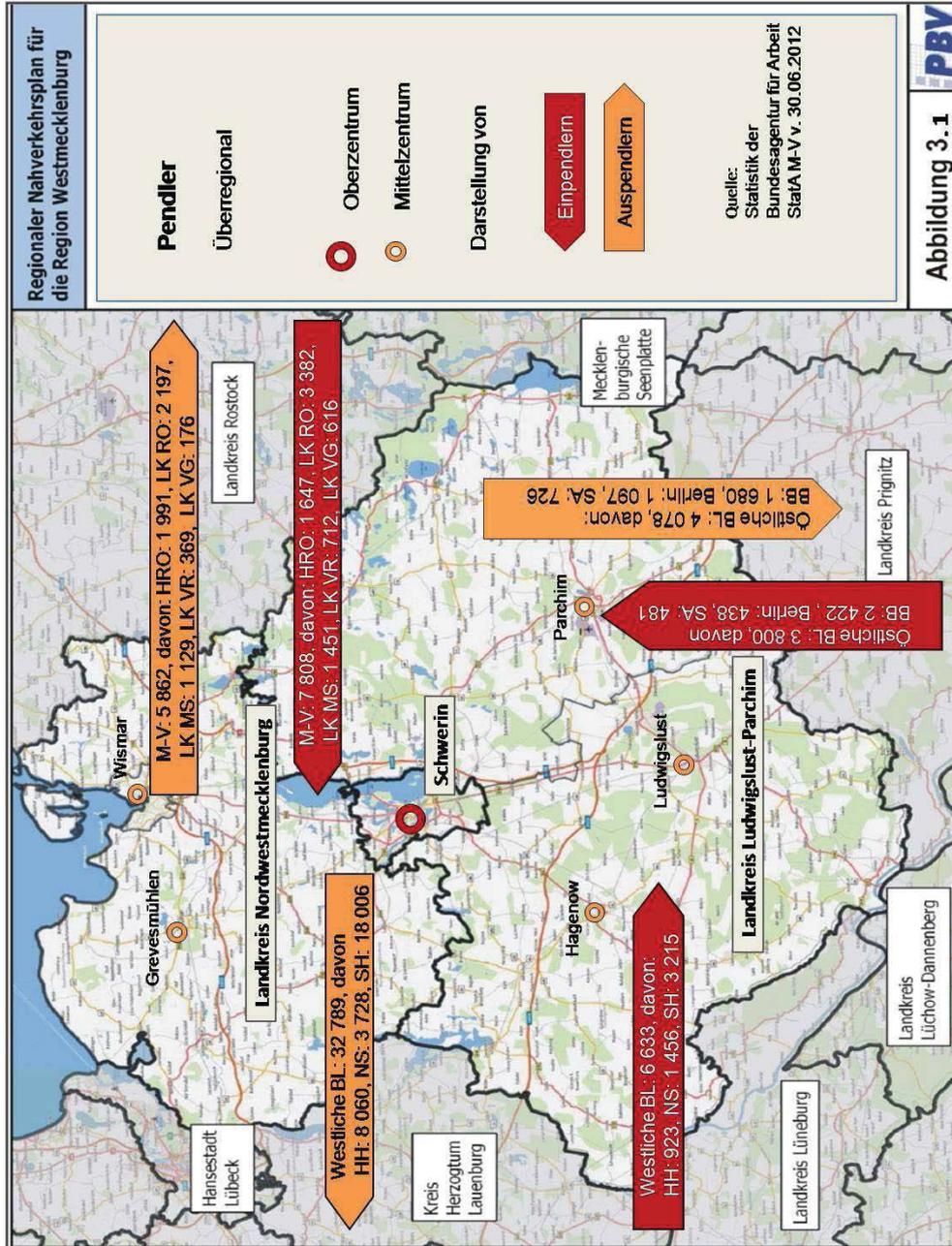
Aus den übrigen Planungsregionen bzw. Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern pendeln in die Region Westmecklenburg insgesamt 7 808 Personen, wobei der Landkreis Rostock mit 3 3082 Pendlern den größten Anteil stellt. Zur Arbeit in die anderen Landkreise von Mecklenburg-Vorpommern fahren 5 862 Menschen.

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 touristischem 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

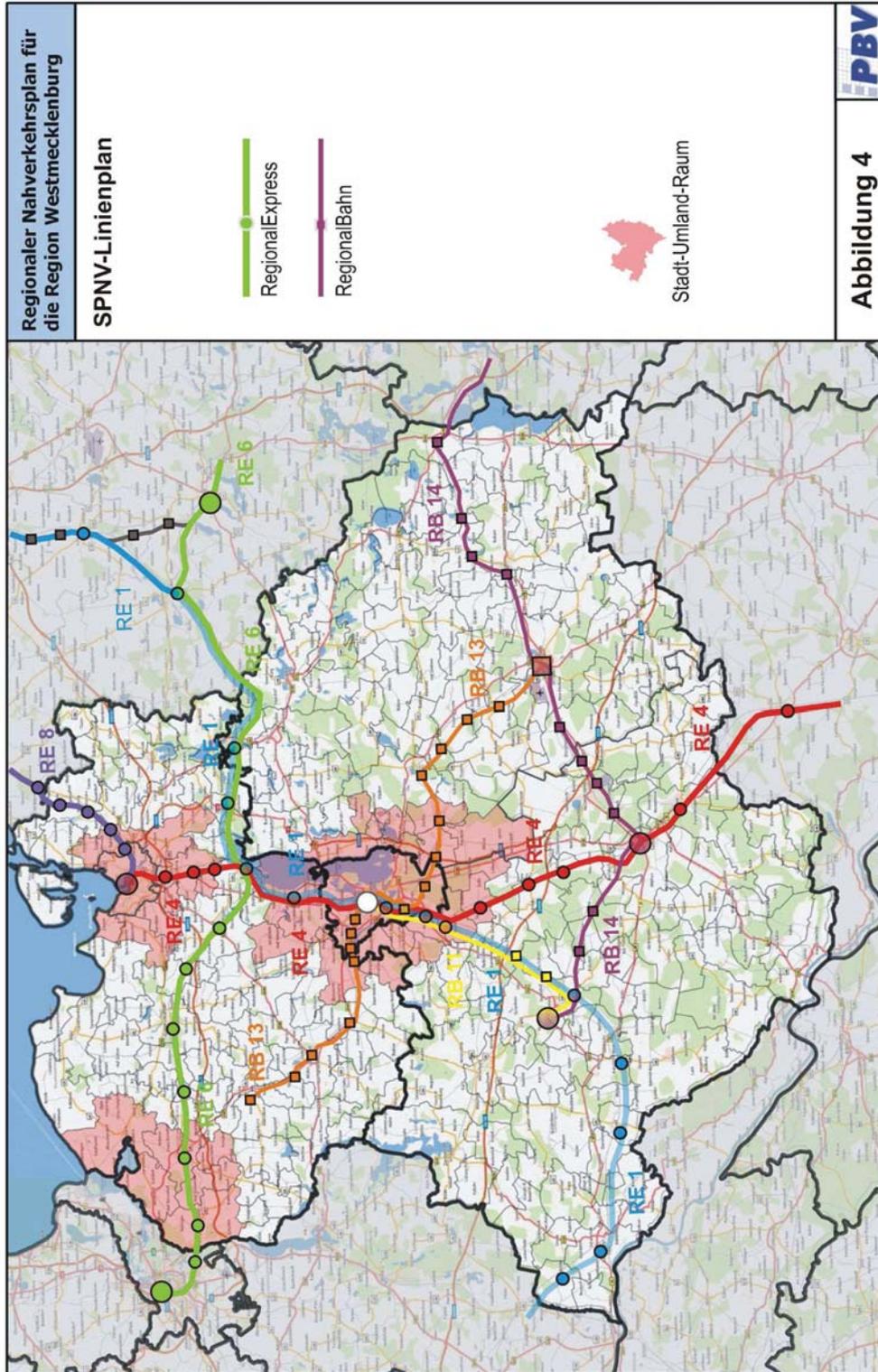
- Das Schienennetz stellt ein wesentliches Strukturelement des öffentlichen Personenverkehrs dar, im Verkehrsraum Westmecklenburg weist es eine sternförmig auf das Oberzentrum Schwerin zulaufende Struktur auf, verbindet die wichtigsten zentralen Orte in der Region miteinander und sichert die Verknüpfung zu den Nachbarregionen. Für die Region Westmecklenburg 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 (Landkreise Ludwigslust und 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 13	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
RB 14	Hagenow – Hagenow Land – Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren (Müritz) – Neustrelitz	120-min-Grundtakt mit Verstärkungen zwischen Hagenow bzw. Ludwigslust und Parchim bzw. Lübz

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 ist 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 beispielgebend 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, Warsaw, 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 Stadtbus- und Straßenbahnlinien.

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

- Wismar – Zierow – Gägelow (– Proseken) – Barnekow - Wismar (Linien A/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 A, C, D, 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) mit 19 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag und 10 Fahrtenpaaren Samstag,
- Selmsdorf, An der Trave – Lübeck (Linie 12) mit 15 Fahrtenpaaren Montag bis Freitag, 13 Fahrtenpaaren Samstag und 10 Fahrtenpaaren Sonn- und Feiertag
- Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck (Linie 300) mit 6 bzw. 8 Fahrten Montag bis Freitag und einem Fahrtenpaar Samstag,
- Dassow – Schönberg – Selmsdorf – Teschow – Schlutup (Linie 301) mit einem Fahrtenpaar Montag bis Freitag
- Schönberg - Niendorf - Boitin Resdorf - Wahrsov - Lüdersdorf - Palingen - Schattin - Herrnburg/Eichholz - Lübeck (Linie 390) 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 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 Westmark/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 Gewerbe-standorten 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.

Mit sechs Linien ebenfalls gut erschlossen sind 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 (rebus (Regionalbus Rostock GmbH))
- 270: Sternberg – Güstrow (rebus),
- 700: Parchim – Lübz – Krakow am See (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP))
- 713: Parchim – Lübz – Goldberg – Güstrow (VLP)

Außerdem existiert mit dem Verkehrsverbund Warnow (VVW) 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

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

Im Busverkehr besteht mit der von der Personenverkehrsgesellschaft Müritz mbH (pvm) betriebenen 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 (Betreiber: VLP) 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. Für beide Linien

trägt die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) die Federführung. Weiterhin verkehren Busse der VLP von Grabow nach Lenzen (L 595) und von Dömitz nach Lenzen (L 582). Bei letzterer Linie 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 der LSE GmbH nach Dannenberg. Die Durchführung ist z.Zt. der Fa. Christ Dannenberg übertragen worden. 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 Metropolenregion Hamburg eine erhebliche Bedeutung. Im Busverkehr sind beide Gebiete durch die Buslinien

- 35: Schwerin – Gadebusch – Roggendorf – Ratzeburg und zurück (GBB) sowie
- L 515: Boizenburg – Lauenburg und zurück (VLP)

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 von GBB betriebene 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) vorgenommenen. 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 Finanzbetrages 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.

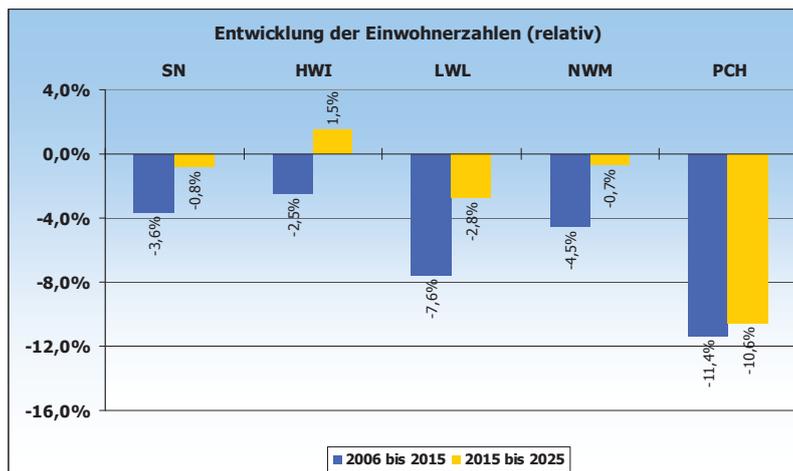


Abbildung 5: relative Entwicklung der Einwohnerzahlen 2006 bis 2015 und 2015 bis 2025 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

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.

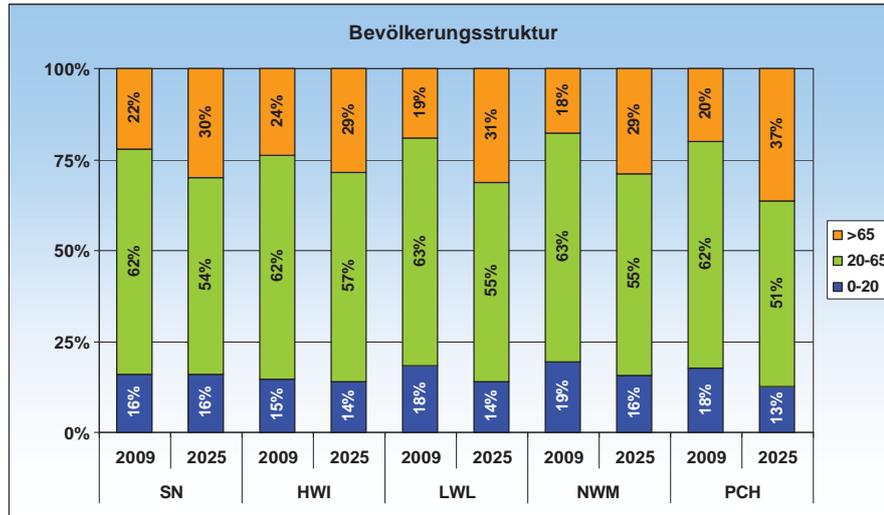


Abbildung 6: Bevölkerungsstruktur 2010 und 2025
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Dabei ergeben sich folgende Charakteristika:

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

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

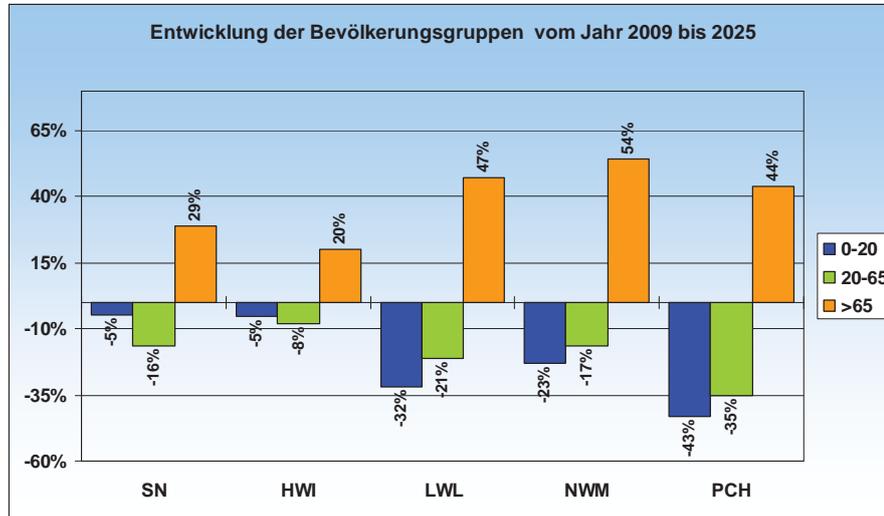


Abbildung 7: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen 2010 bis 2025
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

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 tangentielle 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 Nebenachsennetz 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 Bedientage 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 Haltestellerreichbarkeit 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 zeitgünstigere 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 zeitgünstigere 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 Haltestellentfernung 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 ist 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 können als alternative Bedienungsform gestaltet werden.
- 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, Boizenburg*** Grevesmühlen	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 der 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.
- m 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 dichter 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

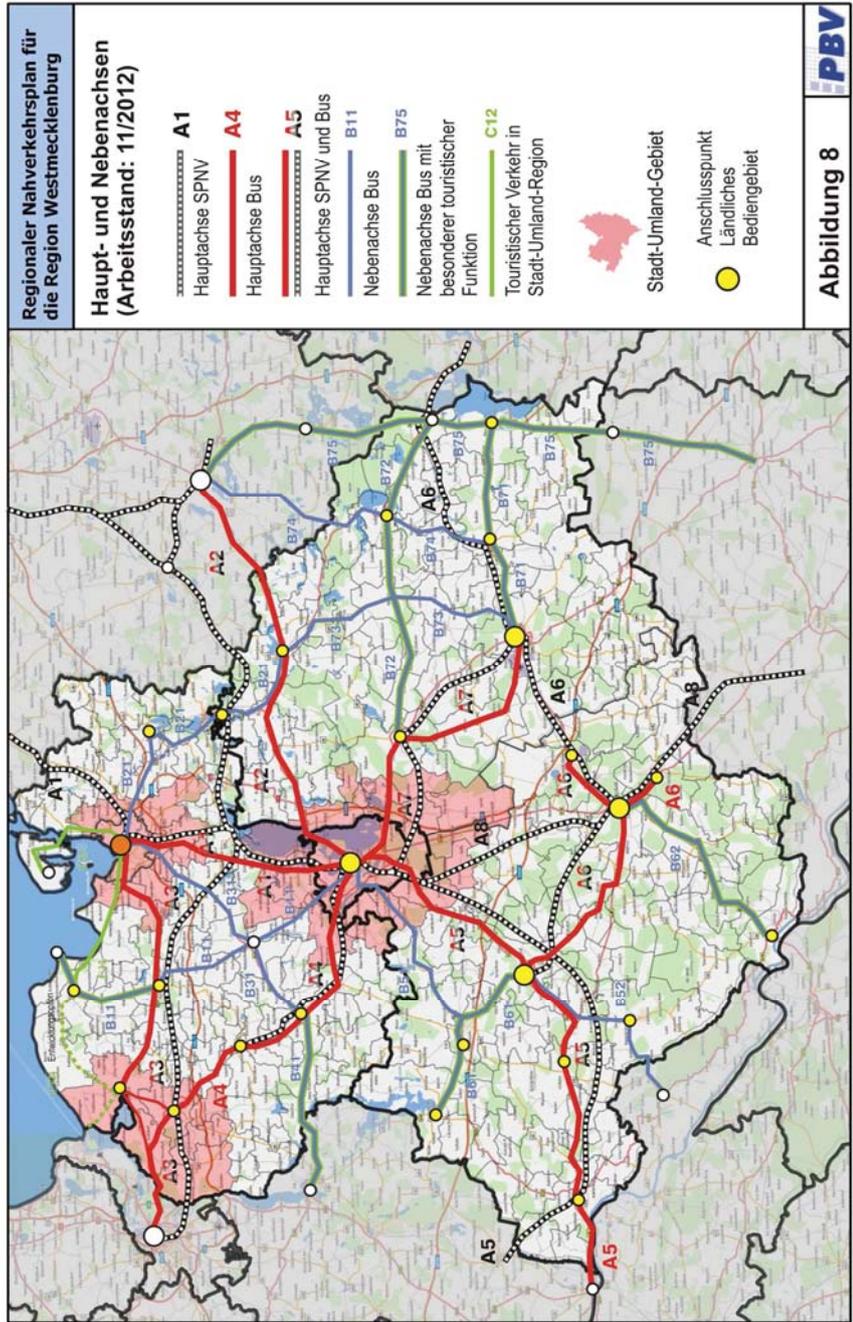
4.4.2 Nebenachsen

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 (– Ratzeburg) <i>[als Verlängerung der Nebenachse alternativ zum Abzweig der Hauptachse A4]</i>
B41		(Schwerin –) Gadebusch – Ratzeburg <i>[als Abzweig der Hauptachse A4 alternativ zur Verlängerung der B3]</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

Detaillierungen 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 Bedienstungsstandard 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 Liniensbündelung 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 vorhanden- 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 zunehmen. 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.

Verknüpfungspunkte in Schwerin sind die Haltestellen Stauffenbergstraße, Kieler Straße und der ZOB Hauptbahnhof.

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 bzw. verknüpft 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 und Verknüpfung 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 mäandernde 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 Voranmeldzeit (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 gefahrenen 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 Abruflungsgrad 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
- 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 Rückfahrtsmöglichkeit 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 Fahrtzahl 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 für Westmecklenburg ein Gemeinschaftstarif 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 Metropolregion Hamburg und den dortigen Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und den Lübecker Raum 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. Gleiches gilt für Tarifkooperationen mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und mit dem Verkehrsverbund Warnow (VWV).

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

Detaillierungen 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. Auflegung 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 wesentliche 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

Detaillierungen 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 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.

Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg

29. Januar 2015

Erarbeitet durch:

PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR

Bornkessel & 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

INHALT

1.	GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	2
2.	BESTANDSAUFNAHME.....	3
2.1	STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	3
2.1.1	RAUMSTRUKTUR.....	3
2.1.2	ÜBERREGIONALE ERSCHLIEßUNG	4
2.1.3	BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	5
2.1.4	PENDLERVERFLECHTUNGEN	7
2.1.5	POTENZIALE IM FREIZEIT- UND TOURISMUSSEKTOR.....	9
2.2	NETZ- UND ANGEBOTSSTRUKTUR.....	9
2.2.1	VERKEHRUNTERNEHMEN	9
2.2.2	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	9
2.2.3	REGIONALER BUSVERKEHR.....	12
2.2.4	STADTVERKEHR UND STADT-UMLAND-VERKEHR WISMAR	15
2.2.5	STADT-UMLAND-VERKEHR SCHWERIN.....	18
2.2.6	STADT-UMLAND-VERKEHR LÜBECK.....	18
2.2.7	STADTVERKEHRE IN WEITEREN STÄDTEN	18
2.2.8	ANBINDUNG AN ANGRENZENDE NAHVERKEHRSRÄUME	19
3.	KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG.....	21
3.1	NEUES VERKEHRSKONZEPT	21
3.1.1	TAKTNETZ	21
3.1.2	NACHFRAGEORIENTIERTES ERGÄNZUNGSNETZ	23
3.1.3	VERKNÜPFUNGSPUNKTE, INTERMODALITÄT.....	26
3.1.4	FAHRGASTINFORMATION, MOBILITÄTSENTZENTRALE, MITFAHRPORTAL.....	27
3.1.5	BARRIEREFREIHEIT	27
3.1.6	SCHÜLERBEFÖRDERUNG	28
3.2	NEUES TARIFKONZEPT.....	28
4.	ERREICHBARKEIT UND VERKEHRSNACHFRAGE.....	31
4.1	ERREICHBARKEITEN.....	31
4.2	FAHRGASTPROGNOSE	36
5.	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	40
5.1	GRUNDLAGEN DER LINIENBÜNDELUNG	40
5.1.1	RAHMENBEDINGUNGEN	40
5.1.2	KRITERIEN FÜR DIE DEFINITION VON LINIENBÜNDELN.....	40
5.2	DEFINITION DER LINIENBÜNDEL IM LANDKREIS NORDWESTMECKLENBURG ..	41
6.	FINANZIERUNG UND ORGANISATION DES ÖPNV	44
6.1	ZIELSETZUNG.....	44
6.2	GRUNDLAGEN DES FINANZIERUNGSKONZEPTS.....	45
6.2.1	NEUES VERKEHRSKONZEPT.....	45
6.2.2	NEUES TARIFKONZEPT	45
6.2.3	GESTALTUNGSALTERNATIVEN FÜR DIE FINANZIERUNG UND ORGANISATION DES ÖPNV.....	45
6.3	FESTLEGUNG VON HÖCHSTTARIFEN DURCH ALLGEMEINE VORSCHRIFT ALS UNZUREICHENDES STEUERUNGSMITTEL.....	46
6.4	FINANZIERUNG DES ÖPNV AUF BASIS ÖFFENTLICHER DIENSTLEISTUNGSVERTRÄGE	47
6.5	DURCHFÜHRUNG DES ÖPNV.....	48

1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er dient der Sicherung und Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme. Ziel ist es ferner, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Zugleich ist das Angebot des ÖPNV leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist für sein Gebiet Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV. Im Zuge der Kreisgebietsreform Mecklenburg-Vorpommern 2011 wurde der Landkreis Nordwestmecklenburg aus den Gemeinden des ehemaligen Landkreises Nordwestmecklenburg und der Hansestadt Wismar neu gebildet. Für dieses Gebiet wird der Nahverkehrsplan zum ersten Mal aufgestellt.

Der vorliegende Teil C ist dabei Bestandteil des *Regionalen Nahverkehrsplans Westmecklenburg*. Für das gesamte Planungsgebiet Westmecklenburg geltende Rahmenbedingungen sind in einem Teil A zusammengefasst. Bei Abweichungen geht Teil C vor.

Für den neuen NVP sind folgende Prämissen zu beachten:

- Der NVP ist eine politische Willensbekundung zur zukünftigen Entwicklung des ÖPNV im Bereich des Landkreises.
- Er enthält Leitlinien zur Gestaltung des ÖPNV.
- Er definiert die Anforderungen an das Verkehrsangebot in Umfang und Qualität.
- Der Aufgabenträger kann im NVP seine Möglichkeiten der ÖPNV-Steuerung ausschöpfen.
- Die Genehmigungsbehörde muss sich bei der Vergabe von Liniengenehmigungen am NVP orientieren.
- Der Aufgabenträger ist zur frühzeitigen Beteiligung vorhandener Verkehrsunternehmen und zur Anhörung von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Fahrgastvertretern verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet der vorliegende NVP für den Landkreis Nordwestmecklenburg die Ziele und erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV. Der Schwerpunkt liegt dabei in einer grundlegenden Weiterentwicklung des bestehenden Systems.

Weiterhin werden neue, vom Gesetzgeber eingebrachte Anforderungen, entsprechend berücksichtigt.

2. BESTANDSAUFNAHME

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Raumstruktur

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist mit 2.117 km² der kleinste Landkreis Mecklenburg-Vorpommerns, gehört zugleich aber zu den größten Landkreisen Deutschlands. In ihm leben ca. 156.000 Einwohner (Stand 31.12.2012¹). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 74 EW/km² über dem Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (69 EW/km²), beträgt aber weniger als ein Drittel der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte Deutschlands (225 EW/km²).

Im Landkreis Nordwestmecklenburg bestehen 90 Gemeinden. Davon sind 86 Gemeinden in 9 Ämtern zusammengeschlossen und 4 Gemeinden amtsfrei.

Für die zentralörtliche Gliederung wurden im Regionalen Raumentwicklungsprogramm (RREP) Westmecklenburg folgende den Landkreis betreffende Festlegungen getroffen:

- Oberzentrum: Landeshauptstadt Schwerin
- Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen: Hansestadt Wismar
- Mittelzentrum: Grevesmühlen
- 9 Grundzentren: Bad Kleinen, Dassow, Gadebusch, Klütz, Lüdersdorf, Neukloster, Rehna, Schönberg, Warin

Neben den o.g. Zentren werden die folgenden 4 Gemeinden als Siedlungsschwerpunkte des Landkreises bzw. "bedeutsam" für den Stadt-Umland-Raum Lübeck definiert:

- Boltenhagen, Insel Poel, Lützow, Neuburg, Selmsdorf

Dabei ergeben sich für die genannten Gemeinden des Landkreises folgende Einwohnerzahlen:

- Hansestadt Wismar: 42.433
- Grevesmühlen: 10.621
- Bad Kleinen: 3.652
- Dassow: 4.025
- Gadebusch: 5.510
- Klütz: 3.073
- Lüdersdorf: 5.142
- Neukloster: 3.875
- Rehna: 3.029
- Schönberg: 4.317
- Warin: 3.357
- Boltenhagen: 2.400
- Insel Poel: 2.503
- Lützow: 1.492

¹ Aktuelle Einwohnerzahlen in Fortschreibung des Zensus 2011: „Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern 2012“ (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2013)

- Neuburg: 2.048
- Selmsdorf: 2.715

Die wesentlichen raumstrukturellen und geografischen Besonderheiten sind grafisch im Teil A dargestellt.

2.1.2 Überregionale Erschließung

Der Landkreis Nordwestmecklenburg stellt ein Bindeglied zwischen der Metropolregion Hamburg und dem Wirtschaftszentrum Rostock dar. Mit der Zugehörigkeit zur Metropolregion Hamburg bildet der Landkreis gleichzeitig den nordöstlichen Abschluss dieses Ballungsraumes. Daraus heraus werden sich in den nächsten Jahren neue Anforderungen an die Organisation und Durchführung des Verkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg ergeben.

Der Landkreis grenzt im Westen an die kreisfreie Hansestadt Lübeck und den Kreis Herzogtum Lauenburg (beide Schleswig-Holstein), im Süden an den Landkreis Ludwigslust-Parchim und die Landeshauptstadt Schwerin sowie im Osten an den Landkreis Rostock. Im Norden bildet die Ostseeküste die natürliche Grenze des Landkreises.

Durch das Kreisgebiet führen die Bundesautobahnen:

- A14: Dreieck Nossen – Leipzig – Halle – Magdeburg - Dreieck 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“)

Weiterhin wird der Landkreis durch mehrere Bundesstraßen erschlossen (104, 105, 106, 192 und 208).

Die Erschließung im Schienenverkehr erfolgt durch folgende Strecken:

- Lübeck – Bad Kleinen
- Bad Kleinen – Rostock
- Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust/Hamburg bzw. Berlin
- Wismar – Rostock
- Schwerin – Rehna.

Eine Darstellung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr erfolgt in Kapitel 2.2.2.

2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

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

[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Bevölkerungs- dichte [EW/km ²]			Veränderung [%]
	2004	2010	2012	2004	2010	2012	
Kreisfreie Hansestadt Wismar	45.442	44.397	-----	1.099	1.072	---	---
Landkreis Nordwestmecklenburg	120.643	116.026	155.801	59	52	74	-6,2
<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>

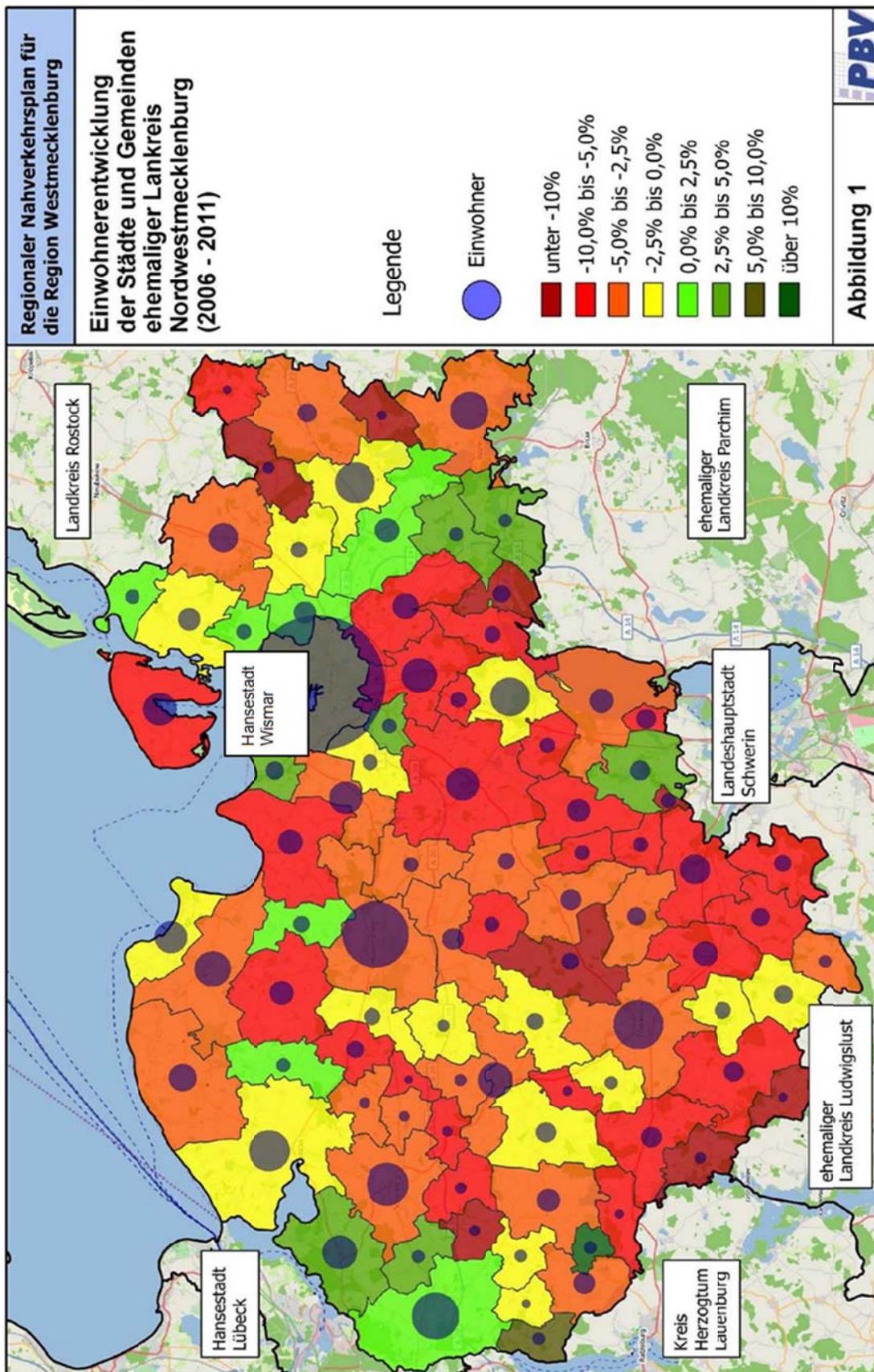
Die Einwohnerzahlen auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Nordwestmecklenburg (Altlandkreis Nordwestmecklenburg und Hansestadt Wismar) gingen von 2004 bis 2012 um ca. 10.300 Einwohner zurück. Relativ betrachtet liegt dieser Wert unter dem Durchschnitt der Gesamtregion Westmecklenburg und des gesamten Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Die Bevölkerung im ehemaligen Landkreis Nordwestmecklenburg hat sich damit in den letzten 8 Jahren um ca. 6,0% reduziert. Bedingt durch die günstige Lage zwischen der Landeshauptstadt Schwerin sowie den Hansestädten Wismar und Lübeck ist er damit aber in der Planungsregion der Alt-Landkreis mit dem geringsten Bevölkerungsrückgang.

Innerhalb des Landkreises lassen sich keine spezifischen regionalen Entwicklungstendenzen identifizieren. Lediglich die Gemeinden im westlichen Bereich profitieren merklich durch die unmittelbare Nähe zur Hansestadt Lübeck und haben teilweise deutliche Einwohnergewinne zu verzeichnen. Entgegen dem allgemeinen Trend und daher untypisch ist der deutliche Rückgang der Bevölkerung in den südlich gelegenen Gemeinden des Amtes Lützw-Lübstorf, welches unmittelbar an die Landeshauptstadt Schwerin grenzt. Hier ging die Einwohnerzahl um 9,0% zurück.

Die Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt Wismar gleicht weitestgehend der Entwicklung in der gesamten Region. Im Zeitraum von 2004 bis 2012 lag der Rückgang der Einwohnerzahlen bei 6,6%. Trotz der geographischen Lage und der in Wismar ansässigen Fachhochschule und die in ihrem Umfeld angesiedelten wissenschaftlichen Institute konnte sich die Hansestadt dem allgemeinen Trend nicht entziehen.

Eine zusammenhängende beispielhafte Darstellung von Einwohnergröße und Bevölkerungsentwicklung ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Die Darstellung erfolgt aus methodischen Gründen (vergleichbare Datengrundlage) für die Jahre 2006 – 2011. Auch für diesen Entwicklungsausschnitt lässt sich der oben beschriebene Zusammenhang erkennen.



2.1.4 Pendlerverflechtungen

Ein wesentlicher Aspekt bei der Analyse der verkehrlichen Rahmenbedingungen sind die Pendlerverflechtungen. Die vorliegenden Angaben basieren auf aktuellen Daten der Bundesanstalt für Arbeit.

Im Jahre 2012 lebten 59.228 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Nordwestmecklenburg und hatten 43.008 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsort im Landkreis. Das bedeutet, dass der Anteil der Auspendler aus dem Landkreis größer ist als der der Einpendler.

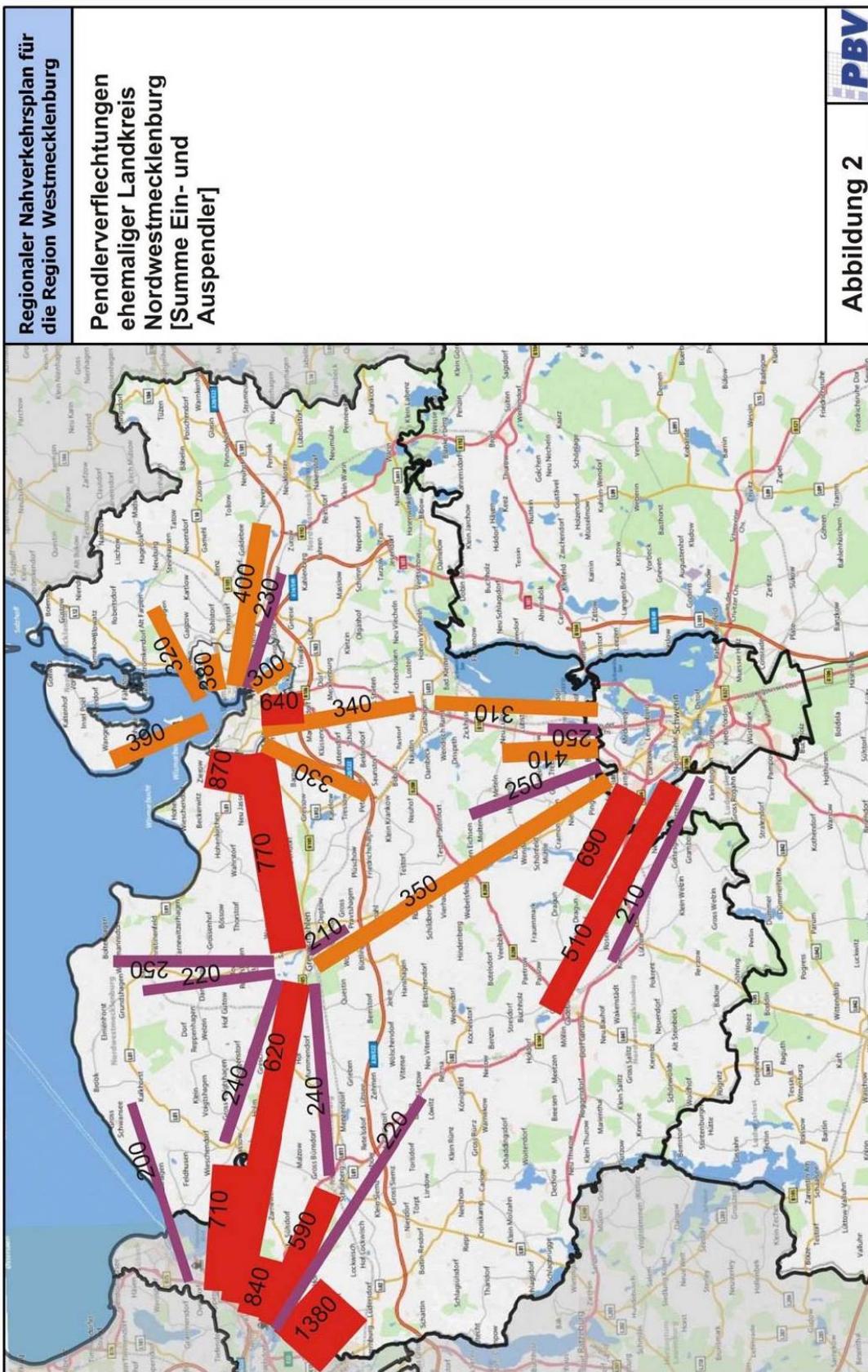
Die Abbildung 2 fasst die wichtigsten Pendlerverflechtungen grafisch zusammen.

Bei der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die Bedeutung der Hansestädte Wismar und Lübeck sowie der Landeshauptstadt Schwerin deutlich. Die Pendlerströme zu den beiden ehemaligen Landkreisen Ludwigslust und Parchim sind von nachgeordneter Bedeutung.

Nachfolgende Orte verfügen über mehrere bedeutende Verflechtungsrelationen:

- Bad Kleinen
- Dassow
- Grevesmühlen
- Schönberg
- Hansestadt Wismar

Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Pendlerverflechtungen sind nicht in der Detailliertheit vorhanden. Aufgrund der generell sinkenden Einwohnerzahl und des Rückgangs der Anzahl der potenziell Erwerbstätigen ist nicht von einer quantitativen Zunahme der Pendlerströme auszugehen. Gleichwohl kann es insbesondere als Auswirkung der Kreisgebietsreform zu einer qualitativen Verschiebung der Pendlerbeziehungen kommen. Hierzu liegt derzeit kein belastbares Datenmaterial vor.



2.1.5 Potenziale im Freizeit- und Tourismussektor

Der Landkreis Nordwestmecklenburg verfügt mit der Hansestadt Wismar und der Ostseeküste über herausragende touristische Destinationen. Als wichtige Zielorte sind dabei 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 touristischem Entwicklungspotenzial.

Im Landesinnern sind insbesondere die Seen in und um Schwerin und das Biosphärenreservat Schaalsee und der Naturpark Sternberger Seenland wesentliche touristische Ziele.

2.2 Netz- und Angebotsstruktur

2.2.1 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Westmecklenburg wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Deutsche Bahn AG (DB Regio) und
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)

realisiert.

Im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Nordwestmecklenburg besteht die nachfolgende Situation.

Im westlichen und südlichen Teil des Landkreises Nordwestmecklenburg werden der Regionalbusverkehr sowie der Stadtverkehr Grevesmühlen durch die Grevesmühlener Busbetriebe GmbH (GBB) mit Betriebsteilen in Grevesmühlen und Gadebusch realisiert.

Der Stadtverkehr Wismar wird durch den Eigenbetrieb Nahverkehr Nordwestmecklenburg, Wismar realisiert.

Die Busbetriebe Wismar Regio/Stadt GmbH (BBW), Kritzow führt Regionalbusverkehr insbesondere im östlichen Teil des Landkreises Nordwestmecklenburg durch.

2.2.2 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 der Metropolregion Stettin (Lübeck – Grevesmühlen – Bad Kleinen – Blankenberg – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin).

- Eine weitere Achse in West-Ost-Richtung erschließt den Südteil der Planungsregion (Landkreise Ludwigslust und Parchim) und verbindet ihn mit der Mecklenburgischen Seenplatte (Hagenow - Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren(Müritz) – Neustrelitz).

Auf diesem Schienennetz wird das nachfolgende Angebot mit den Produkten RegionalExpress und RegionalBahn von den unter 2.2.1 genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen realisiert.

Tabelle 2: SPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg Jahresfahrplan 2013

Linie	Relation	Angebot	Betreiber
RE 1	Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow - Rostock	120-min-Grundtakt mit abschnittswisen Verdichtungen und Taktverschiebungen	DB Regio
RE 4	Cottbus - Berlin – Wittenberge – Grabow – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar	120-min-Grundtakt, Verdichtung zur stündlichen Bedienung zwischen Ludwigslust und Wismar	ODEG DB Regio
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	DB Regio
RE 8	Wismar – Bad Doberan – Rostock - Tessin	60-min-Grundtakt	DB Regio
RB 13	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	ODEG

Das Angebot auf der Linie RE 1 wird ergänzt durch eine ebenfalls im 120-min-Takt verkehrenden InterCity-Linie, die allerdings nicht zwischen Hamburg und Schwerin hält. Die folgende Abbildung stellt das gesamte SPNV-Angebot des Verkehrsraumes Westmecklenburg grafisch dar.

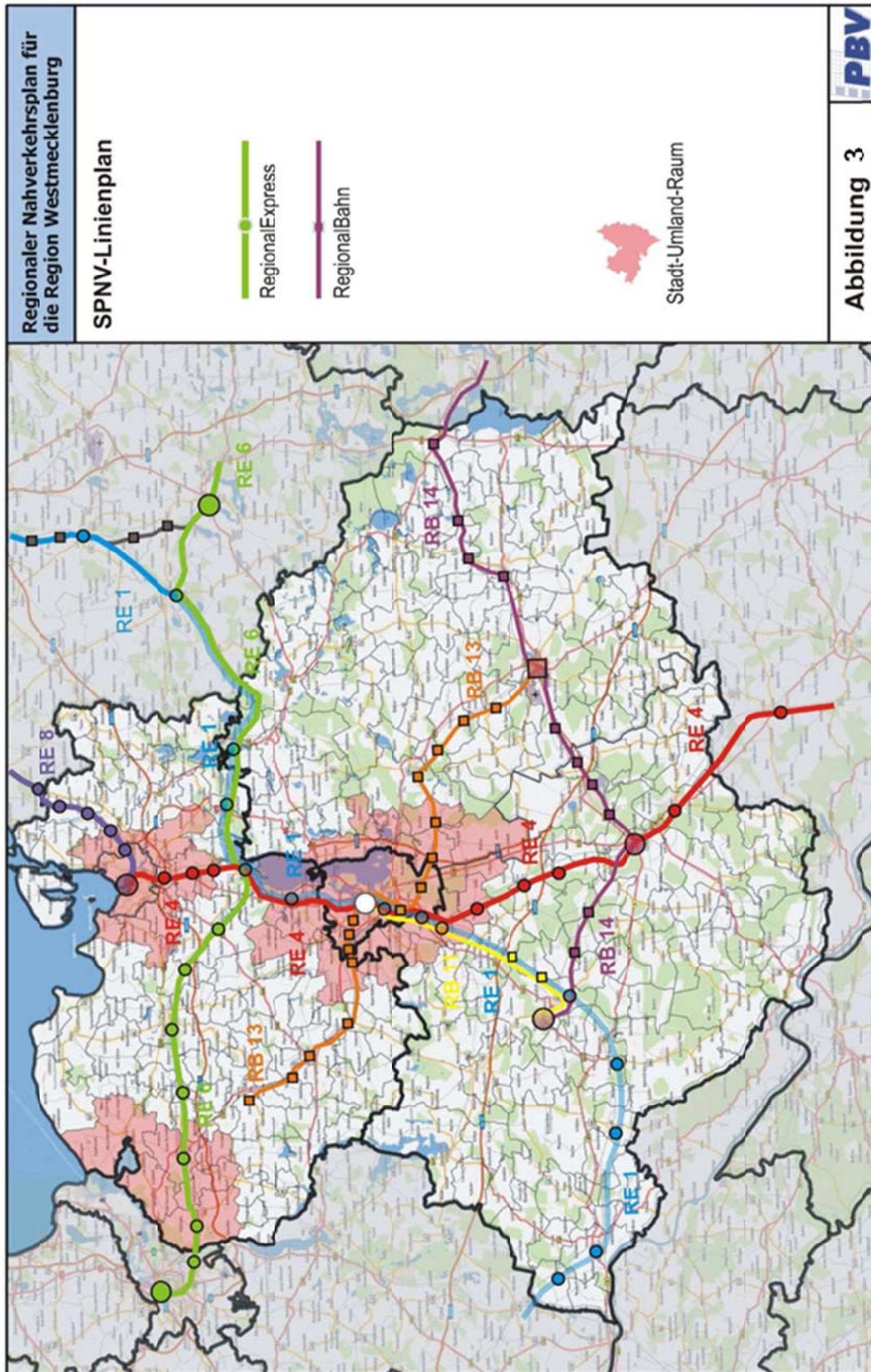


Abbildung 3



2.2.3 Regionaler Busverkehr

Strukturell ist der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg gekennzeichnet durch

- den Regionalen Busverkehr im Landkreis,
- den Stadtverkehr in der Hansestadt Wismar,
- die Stadt-Umland-Verkehre aus dem Landkreis in die Landeshauptstadt Schwerin sowie die Hansestadt Lübeck,
- kleinere Ortsverkehre.

Wie 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:

- Trotz raumordnerischer und raumstruktureller Veränderungen sind in den vergangenen Jahren noch relativ autarke Bedienungsräume erkennbar, welche sich an
 - den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen,
 - früheren kommunalen Grenzziehungen sowie
 - historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen

orientieren. Diese entsprechen jedoch nicht immer den aktuellen Verkehrsbeziehungen bzw. hemmen die Herausbildung solcher für den ÖPNV.

- 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 wenig überschaubaren Gesamtangebot.
- 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.
- 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.

Die heutige Netz- und Angebotsstruktur des Regionalbusverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg ist entsprechend der differenzierten Raumstruktur und der damit zusammenhängenden Nachfragesituation gestaltet. Sie orientiert sich an Verkehrsachsen zwischen den zentralen Orten sowie kleinräumigen lokalen Bedienungsbereichen, welche die ländliche Region an die Achsen anschließen.

Bedingt durch die territoriale Ost-West-Ausdehnung des Landkreises und der nahezu zentralen Lage der Hansestadt Wismar sind folgende Bedienungsräume erkennbar:

- der Stadt-Umland-Raum Wismar
- der Stadt-Umland-Raum Lübeck
- der Stadt-Umland-Raum Schwerin
- ein östlicher Bedienungsraum mit Neukloster und Warin als Schwerpunkt sowie Verknüpfungen nach Wismar und in den östlichen Landkreis Ludwigslust-Parchim,

- ein westlicher Bedienungsraum mit Grevesmühlen als Schwerpunkt sowie Verknüpfungen nach Wismar, Lübeck und Schwerin,
- ein südwestlicher Bedienungsraum mit Gadebusch als Schwerpunkt sowie Verknüpfungen nach Schwerin, in den westlichen Landkreis Ludwigslust-Parchim sowie in den Landkreis Herzogtum Lauenburg.

Der Regionalbusverkehr konzentriert sich auf vier diese Bedienungsräume erschließende und in die benachbarten Gebietskörperschaften hineinführende Achsen:

- Wismar – Neukloster – Warin – Sternberg,
- Wismar – Grevesmühlen – Schönberg – Lübeck,
- Schwerin – Gadebusch – Schönberg – Lübeck sowie
- Wismar – Schwerin.

Die Achse Wismar – Sternberg wird durch mehrere, sich abschnittsweise überlagernde Linien bedient, welche Taktansätze aufweisen. Das in dieser Relation von unterschiedlichen Linien vorgehaltene Gesamtangebot aller Fahrten ist derzeit nicht bzw. nur teilweise aus einer Gesamtdarstellung für den Fahrgast ersichtlich.

Auf der Achse Wismar – Lübeck ist ein großer Teil des Angebotes in einer Linie mit umfangreichem Verkehrsangebot konzentriert, welche zwischen Grevesmühlen und Lübeck durch eine weitere Linie verdichtet wird. Eine Taktstruktur des Gesamtangebotes ist jedoch kaum erkennbar.

Die Regionalbusachse Schwerin – Gadebusch – Lübeck bündelt mehrere diesem Achsenverlauf nur teilweise folgende Linien mit einem dichten, jedoch ungetakteten Angebot. Dieses ist zwischen Schwerin und Gadebusch als Gesamtfahrplan dargestellt.

Der Regionalbusverkehr zwischen Wismar und Schwerin wird durch eine klar strukturierte Linie realisiert, die jedoch nicht konsequent getaktet ist.

Die Erschließung der ländlichen Räume erfolgt durch radiale Liniennetze mit Anbindungen an die genannten Achsen in Neukloster, Grevesmühlen, Klütz, Dassow, Schönberg, Rehna und Gadebusch. Dabei sind die Schülerverkehrsangebote insbesondere im östlichen und westlichen Bedienungsraum einem separaten, Flächen erschließenden Liniennetz zugeordnet.

An der Erschließungsstruktur zwischen westlichem und südwestlichem Bedienungsraum (Gebiet um Mühlen-Eichsen) ist heute noch die frühere Kreisgebietsorientierung erkennbar.

Die Angebote in den ländlichen Räumen sind nachfrageorientiert und verkehren außerhalb der Schulzeiten oft nur an ausgewählten Betriebstagen als Grundversorgung. Nachfrageorientierte Angebote aus dem Spektrum der flexiblen Bedienformen spielen bisher im Gesamtsystem nur eine untergeordnete Rolle.

Die bestehenden Fahrtenhäufigkeiten werden in den nachfolgenden 3 Abbildungen dargestellt:

- Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag -Freitag (Schule)
- Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Montag - Freitag (Ferien)
- Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Samstag/Sonntag

Deutlich wird die dabei bestehende starke Konzentration des Angebotes auf den Schülerverkehr.

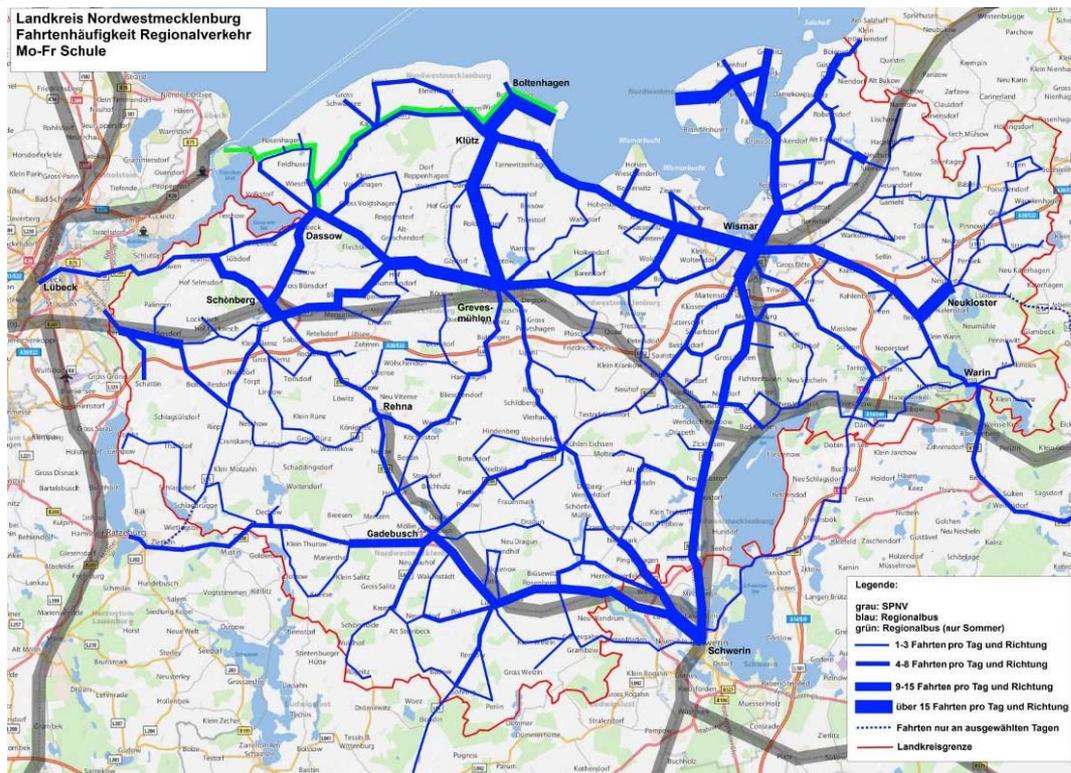


Abb. 4: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Mo-Fr (Schule)

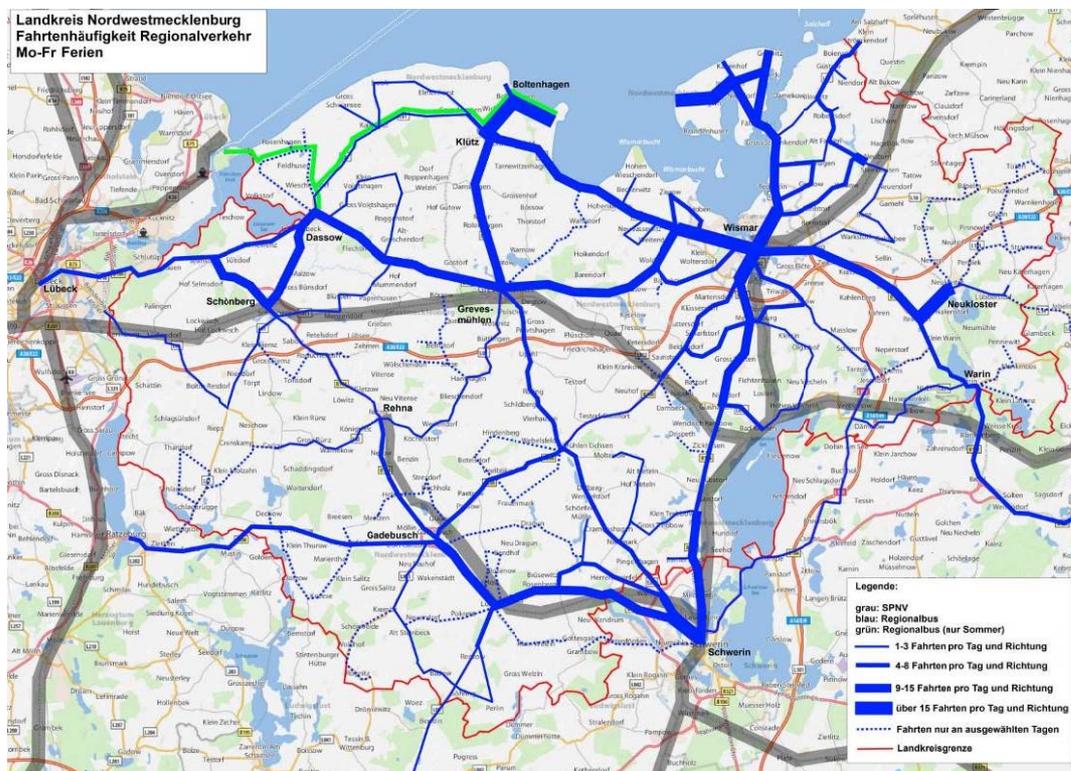


Abb. 5: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Mo-Fr (Ferien)

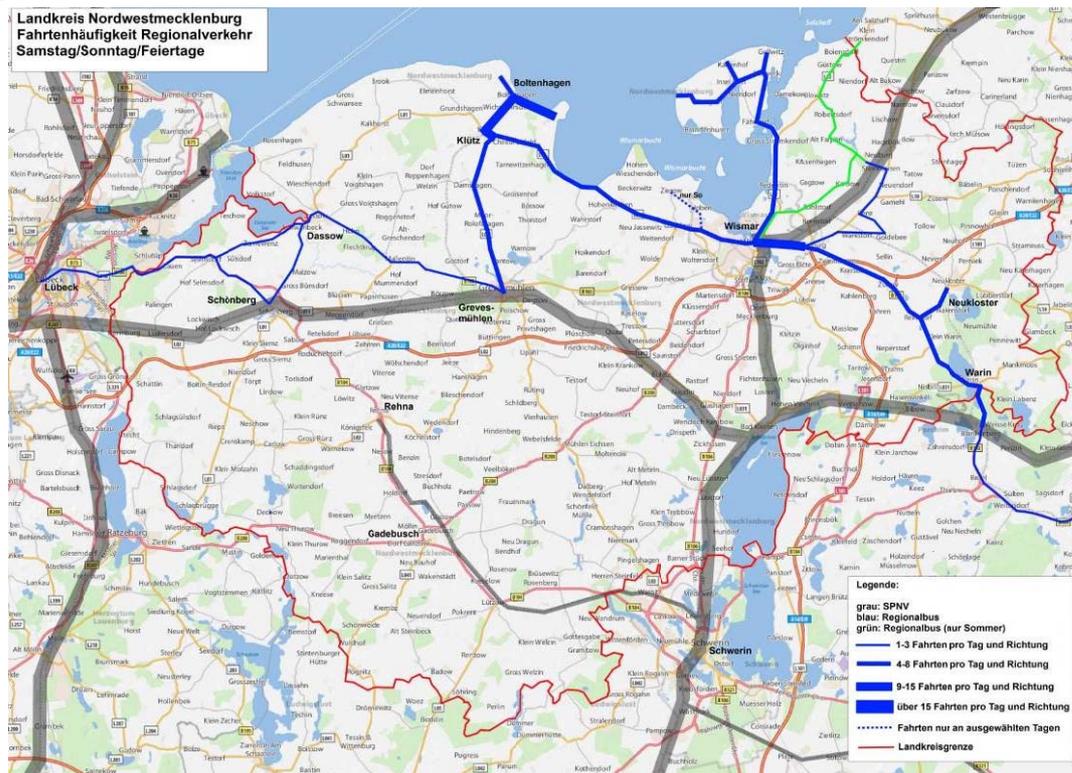


Abb. 6: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Samstag/Sonntag

2.2.4 Stadtverkehr und Stadt-Umland-Verkehr Wismar

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Hansestadt Wismar ist geprägt durch

- das innerstädtische Liniennetz mit Stadtbussen des Eigenbetriebes Nahverkehr Nordwestmecklenburg (ENN),
- die nach Wismar einfahrenden Regionalbuslinien verschiedener Busverkehrsunternehmen.

Der SPNV in der Hansestadt Wismar (vgl. Abschnitt 2.2.2). besitzt keine innerstädtische Verbindungsfunktion.

Die Angebotsstruktur des ÖPNV zeigt sich im Stadtbusverkehr von Wismar konsequent getaktet. Das Liniennetz ist als sogenanntes „Verästelungsnetz“ mit direkter Bedienung der meisten Relationen durch jeweils eine Linie ausgebildet.

Stadtverkehr Wismar

Der Stadtbusverkehr Wismar wird durch sechs Linien (A-F) durchgeführt. Im Einzelnen sind dies folgende Angebote:

- Linie A: Fischkatzen - Gägelow/Proseken und zurück:
 - Montag-Freitag: 30-min-Takt
 - Samstag: 28-/32-min-Takt
 - Sonn- und Feiertag: 28-/32-min-Takt

- Linie B Gartenstadt - Seebad Wendorf und zurück:
 - Montag-Freitag: 30-min-Takt
 - Samstag: 60-min-Takt
 - Sonn- und Feiertag: keine Bedienung
- Linie C Neptunring - Kritzow und zurück:
 - Montag-Freitag: 60-min-Takt
 - Samstag: 60-min-Takt
 - Sonn- und Feiertag: 120-min-Takt
- Linie D Neptunring - Krankenhaus - Friedhof - Kritzow und zurück:
 - Montag-Freitag: 60-min-Takt
 - Samstag: 60-min-Takt
 - Sonn- und Feiertag: 120-min-Takt
- Linie E Rothentor - Friedenshof/Hanns-Rothbarth-Straße:
 - Montag-Freitag: 58-/62-min-Takt
 - Samstag: 60-min-Takt
 - Sonn- und Feiertag: 60-min-Takt
- Linie F Weidendammplatz – Weidendammplatz:
 - Montag-Freitag: 09:30-11:00 und 14:00-15:30 Uhr: 30-min-Takt
 - Samstag: keine Bedienung
 - Sonn- und Feiertag: keine Bedienung

Zum 01. Januar 2013 erfolgte eine Erweiterung des Stadtbusverkehrs in das unmittelbare Umland der Hansestadt Wismar in die Gemeinden Gägelow undden zu Hornstorf gehörenden Ortsteil Kritzow. Durch Überlagerungen von Linienverläufen ergibt sich abschnittsweise ein dichtes Fahrtenangebot. Diese Netz- und Angebotsstruktur sichert ein weitgehend umsteigefreies Angebot.

Außerdem verkehren im Rahmen des Schülerverkehrs folgende drei Linien mit jeweils nur einer Fahrt (morgens) an Schultagen:

- SV1 Kastanienallee - Kagenmarkt
- SV2 Dammsen/Gartenstadt - Wendorf
- SV3 Fischkaten - Wendorf



Abb. 7: Liniennetzplan Stadtverkehr Wismar (Quelle: ENN)

Stadt-Umland-Verkehr Wismar

Der Stadt-Umland-Raum der Hansestadt Wismar wird zurzeit durch verschiedene Regionalverkehrs- und Stadtverkehrslinien bedient. Dem erweiterten Stadt-Umland-Raum Wismar zuordenbar sind folgende Relationen:

- Wismar – Zierow – Gägelow (– Proseken) – Barnekow - Wismar (Linien A/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 – Dargetzw – 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 A, C, D, 430, 233),
- Ungetaktete Angebote mit starker Orientierung auf den Schülerverkehr.

2.2.5 Stadt-Umland-Verkehr Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum der Landeshauptstadt Schwerin den Landkreis Nordwestmecklenburg betreffend wird von der Grevesmühlener Busbetriebe GmbH, Betriebsteil Gadebusch mit 5 Buslinien bedient. Das Bedienegebiet der Schweriner Stadt-Umland-Linien reicht teilweise über die Grenzen des gemäß RREP definierten Stadt-Umland-Raumes hinaus (so z.B. bis Gottesgabe oder Cramonshagen).

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

- Schwerin – Lützow – Gadebusch 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 Montag - Freitag an Schultagen. In den Ferien ist das Angebot stark ausgedünnt, an Wochenenden sind nur vereinzelte Angebote vorhanden.

2.2.6 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, 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 - Palling - 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, weiterhin zwischen Linie 390 und der Linie 5 im Abschnitt Eichholz-Herrnburg Bhf.

2.2.7 Stadtverkehre in weiteren Städten

Stadtverkehr Grevesmühlen

Die Ortsteile des Mittelzentrums Grevesmühlen und der Nachbargemeinden Börzow und Plüschow werden montags bis freitags jeweils 4 Stunden vormittags und nachmittags durch ein Anrufbussystem erschlossen. Es werden 83 Haltestellen ohne feste Linienführung und Fahrplan bedient.

Ortsverkehr Boltenhagen

In Boltenhagen verkehrt zwischen den Ortsteilen Tarnewitz und Redewisch ein teilweise bedarfsgesteuerter „Shuttle-Bus“ mit ca. 10 täglichen Verbindungen sowie im Abendverkehr bei Veranstaltungen. Der Betrieb wird durch die Gemeinde bezuschusst. Urlaubern mit Kurkarte werden Tarifvergünstigungen gewährt.

2.2.8 Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

Die Lage des Verkehrsraumes Westmecklenburg insgesamt definiert die zu untersuchende Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume. Für den Landkreis Nordwestmecklenburg sind folgende Anbindungen relevant:

Richtung Süden

Im Süden grenzt der Landkreis sowohl an den Landkreis Ludwigslust-Parchim als auch an die Landeshauptstadt Schwerin. Beide Gebietskörperschaften gehören wie der Landkreis Nordwestmecklenburg zum Verkehrsraum Westmecklenburg. Die Verknüpfungen sind in den vorangehenden Kapiteln beschrieben.

Im SPNV erfolgt die Verknüpfung durch die RE 4 (Cottbus – Berlin – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar).

Richtung Norden

Aufgrund der Küstenlage des Landkreises bestehen keine Verknüpfungen in Richtung Norden.

Richtung Osten

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

- RE 1: Hamburg – Schwerin – Rostock,
- RE 6: Lübeck – Bad Kleinen – Güstrow – Stettin und
- RE 8: Wismar – Rostock - Tessin

realisiert. Nahverkehrsraumübergreifende Buslinien bestehen derzeit nicht. Mit dem Verkehrsverbund Warnow (VWV) existiert ein das gesamte Gebiet der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock umfassender Tarifverbund.

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

- RE 1: Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin - Rostock

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

- 35: Schwerin – Gadebusch – Roggendorf – Ratzeburg und zurück (GBB)

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. o.) sind beide Gebiete im SPNV durch die

- RE 6: Lübeck – Schönberg – Grevesmühlen – Bad Kleinen - Stettin

direkt und durch die von GBB betriebene Buslinie

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

indirekt miteinander verbunden.

3. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG

3.1 Neues Verkehrskonzept

Die in Teil A aufgezeigten Entwicklungstendenzen und die konkreten regionalen Bedingungen ergeben für den ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg die Notwendigkeit eines neuen differenzierten Entwicklungsansatzes. Ziel ist, das Angebot für die Einwohner des Landkreises grundlegend zu verbessern, für die Bevölkerungsschwerpunkte eine neue Qualität zu erreichen und insbesondere außerhalb der Bevölkerungsschwerpunkte das Leistungsangebot nachfrageorientiert zu verbessern. Damit verbunden ist das Ziel einer langfristigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf Basis einer höheren Einnahmengenerierung. Den entsprechenden Anforderungen an Angebot und Netzgestaltung soll durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der potenziellen Fahrgäste Rechnung getragen werden. Die grundlegenden Prämissen der Netzbildung sind dabei in Teil A erläutert.

Der Busverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg soll künftig in eine angebotsorientierte Netzebene als Rückgrat des straßengebundenen ÖPNV und eine nachfrageorientierte Netzebene zur Sicherung der Mobilität in der Fläche gegliedert werden. Das ÖPNV-Netz im Landkreis Nordwestmecklenburg gliedert sich künftig in folgende zwei Netzebenen:

- Angebotsorientiertes Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

3.1.1 Taktnetz

Funktion und Struktur:

Das Taktnetz entspricht den ÖPNV-Hauptverbindungen in Richtung Oberzentren, in Richtung Mittelzentren sowie auf Relationen von besonderer regionaler Bedeutung. Es handelt sich grundsätzlich um Verbindungen, bei denen mittelfristig mit einer hohen Nachfrage zu rechnen ist und die entsprechend der derzeitigen Nachfragestruktur und weiterer aktivierbarer Nachfragepotenziale (siehe 4.2) angebotsorientiert im Taktverkehr gestaltet werden. Das Taktnetz übernimmt in Ergänzung zum SPNV Verbindungsfunktionen, aber auch für einen erheblichen Teil der ÖPNV-Nutzer Erschließungsfunktionen.

Bei sich ergänzender SPNV- und Busbedienung sind die Fahrplanlagen so auszugestalten, dass keine Parallelverkehre entstehen (z.B. durch versetzte Fahrzeiten). Auf den Hauptachsen mit SPNV- und Busbedienung ist der Fahrplan mit dem Aufgabenträger SPNV abzustimmen.

Das Taktnetz wird in der Kommunikation sowie in der verkehrspolitischen Umsetzung als Grundgerüst des straßengebundenen ÖPNV mit einem hochattraktiven Angebot verstanden. Zum Taktnetz zählen folgende Achsen:

- Achse 1: Wismar-Grevesmühlen-Dassow-Lübeck
- Achse 2: Wismar-Boltenhagen-Dassow-Schönberg-Herrnburg-Lübeck
- Achse 3: Wismar-Neukloster-Warin-Blankenberg
- Achse 4: Insel Poel-Wismar-Schwerin
- Achse 5: Wismar-Gadebusch-Ratzeburg
- Achse 6: Schwerin-Grevesmühlen-Boltenhagen
- Achse 7: Schwerin-Gadebusch-Schönberg-Lübeck

In das Taktnetz einzubinden ist der Stadtverkehr Wismar, wobei grundsätzlich innerstädtisch am heutigen Bedienungsstandard festgehalten werden soll. Soweit möglich sind in und um Wismar Regionalverkehre und Stadtverkehre zu integrieren, wobei zur Vermeidung von Parallelverkehren Regionalverkehre innerstädtische Beförderungsleistungen und Stadtverkehre Beförderungsleistungen im Stadt-Umland-Raum übernehmen können. Die derzeitigen Linienwege sind in Kapitel 5.2 Tabelle 5 dargestellt, die derzeitigen Bedienungsstandards in Kapitel 2.2.4 unter „Stadtverkehr Wismar“. Das Integrationskonzept ist mit dem Aufgabenträger (Landkreis Nordwestmecklenburg) und der Hansestadt Wismar abzustimmen.

Takt:

Montag bis Freitag: 2-h-Takt, wobei nachfrageorientiert eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zu einem 1-h-Takt erfolgen soll

Samstag, Sonn- und Feiertag: 2-h-Takt, wobei nachfrageorientiert ein bedienungsfreies Zeitfenster von bis zu 4 Stunden zur Tagesmitte eingerichtet werden kann

Linienverläufe:

Die konkreten Linienverläufe sind der nachfolgenden Abbildung 8 und der Tabelle 4 in Kapitel 5.2 zu entnehmen, wobei nachfrageorientiert teilstreckenweise abgewichen werden kann, wenn der Charakter der Verbindung dadurch nicht wesentlich verändert wird.

Die Teilstrecken Boltenhagen – Lübeck, Insel Poel – Wismar und Gadebusch – Ratzeburg können vom Taktnetz ganz oder vom Takt zeitweise ausgenommen werden, soweit die auf diesen Teilstrecken innerhalb des Landkreises liegenden Orte durch eine alternative Bedienung mit dem übrigen Taktnetz verknüpft werden.

Die konkreten Linien können so ausgestaltet sein, dass mehrere einzelne Linien den Verkehr auf einer Achse teilstreckenweise realisieren, sofern

- eine einzelne Linie eine Fahrstrecke von über 50 km aufweisen würde,
- teilstreckenabschnittsweise unterschiedliche Bedienungshäufigkeiten vorgesehen werden sollen, soweit zulässig und/oder
- einzelne Teilstrecken zeitweise nicht im Taktnetz bedient werden sollen, soweit zulässig.

Bei der konkreten Ausgestaltung sind dabei zeitnahe Umstiege oder umstiegsfreie Weiterfahrten zwischen den Linien zu sichern und das Angebot derart integriert darzustellen, dass der Charakter eines attraktiven Taktverkehrs erhalten bleibt.

Beginn und Ende des Bedienungszeitraums:

Erste Ankunft spätestens:

- Schwerin: 7:00 Uhr, Fahrtbeginn Gadebusch, Grevesmühlen, Wismar
- Wismar: 7:00 Uhr, Fahrtbeginn Schwerin, Warin, Grevesmühlen, Gadebusch
- Lübeck: 7:00 Uhr, Fahrtbeginn Gadebusch, Grevesmühlen

Letzte Abfahrt frühestens:

- Schwerin: 20:30 Uhr, Fahrtende Gadebusch, Grevesmühlen, Wismar

- Wismar: 20:30 Uhr, Fahrtende Schwerin, Warin, Grevesmühlen, Gadebusch
- Lübeck: 20:30 Uhr, Fahrtende Gadebusch, Grevesmühlen

An Wochenenden und an Feiertagen können erste und letzte Abfahrt nachfrageorientiert um bis zu 2 Stunden nach hinten bzw. nach vorn verschoben werden.

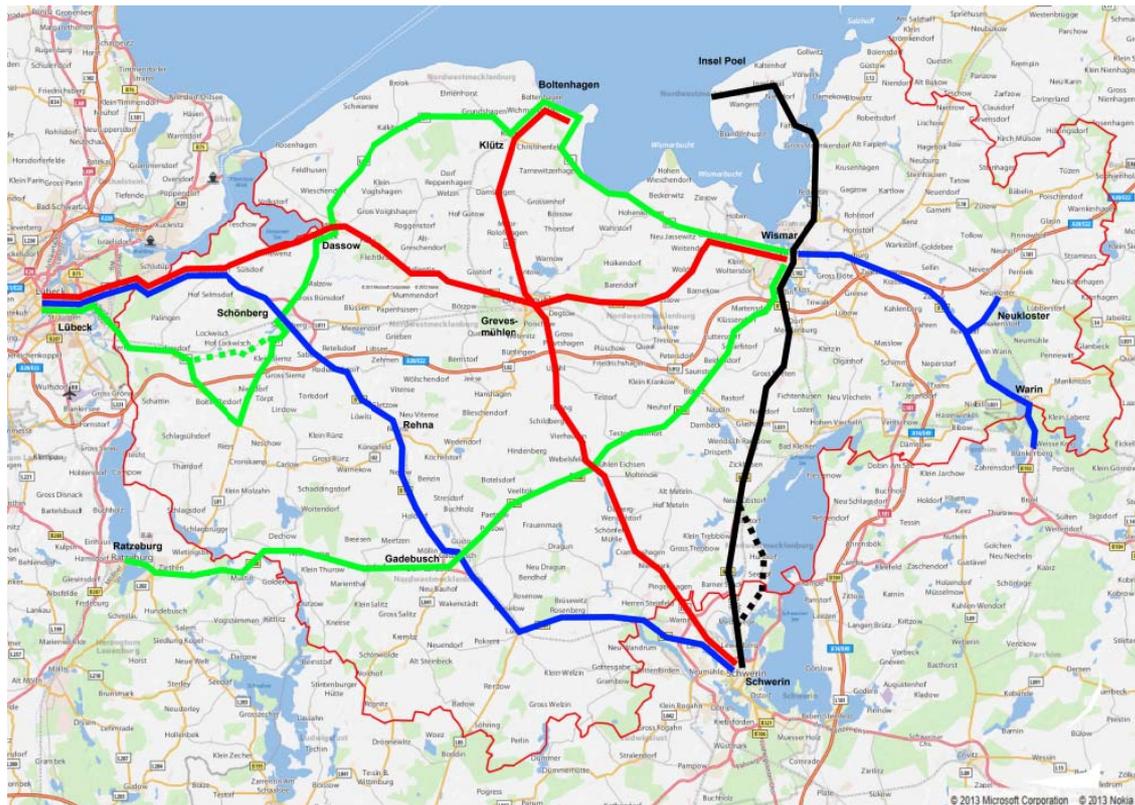


Abbildung 8: Taktnetz ohne Stadtverkehr Wismar

3.1.2 Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

Mithilfe eines nachfrageorientierten Ergänzungsnetzes wird die Anbindung derjenigen Wohnstandorte an das Taktnetz sichergestellt, von denen aus fußläufig keine Haltestelle des Taktnetzes erreicht werden kann. Das Ergänzungsnetz erfüllt im Wesentlichen eine Erschließungsfunktion. Für das Ergänzungsnetz soll daher an geeigneten Schnittstellen ein Übergang zum Taktnetz realisiert werden.

Das Ergänzungsnetz besteht zum einen aus rein nachfrageorientiert gestalteten konventionellen Linien im Busverkehr. Es besteht zum anderen aus an die jeweiligen örtlichen Bedingungen angepassten alternativen Bedienformen.

Konventioneller Linienverkehr im Ergänzungsnetz

Konventioneller Linienverkehr soll durchgeführt werden, soweit zeitlich und räumlich eine ausreichende Nachfragebündelung gegeben ist. Dies betrifft in der Schulzeit insbesondere die Wochentage Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr sowie 12:00 Uhr und 16:00 Uhr mit 3 bis 4 Fahrtenpaaren täglich.

Die grundlegende Netzstruktur ist der nachfolgenden Abbildung 9 zu entnehmen. Die konkreten Linienabgrenzungen sind in Kapitel 5.2 Tabelle 6 aufgeführt.

Dem konventionellen Linienverkehr im Sinne eines Mindestbedienstungsstandards (Nahverkehrsplan Regionaler Teil A, Kapitel 4.3) gleichgestellt sind alternative Bedienformen, soweit eine Beförderung grundsätzlich garantiert wird, die notwendige Voranmeldungszeit des Fahrtwunsches eine Stunde nicht übersteigt und eine Beförderung zu einem Entgelt nach den Vorgaben des Tarifkonzeptes (Kapitel 3.2) erfolgt.



Abbildung 9: Nachfrageorientierte Ergänzungsnetz

Alternative Bedienformen im Ergänzungsnetz

In Erweiterung zum konventionellen Linienverkehr erfolgt in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage der Einsatz alternativer Bedienformen. Die Grundlagen hierzu wurden in Teil A Kapitel 5.5 beschrieben.

Die Räume mit alternativen Bedienformen sind beispielhaft der nachfolgenden Abbildung 10 zu entnehmen. Die dargestellten Verknüpfungspunkte mit dem Taktnetz sind Beispiele. In der tatsächlichen Ausgestaltung sind die konkreten lokalen Besonderheiten insbesondere hinsichtlich einer verkehrlich sinnvollen Verknüpfung mit dem Taktnetz sowie der baulichen Gegebenheiten der vorhandenen Haltestellen zu berücksichtigen.

Grundsätzlich soll eine flächendeckende Bedienung innerhalb eines zeitlichen Grundangebotes montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr und 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr mit dem Zweck einer Anbindung an das Taktnetz am nächstgelegenen Verknüpfungspunkt erfolgen. Hierzu sollen ausgehend von einzelnen Verknüpfungspunkten oder zwischen einzelnen Verknüpfungspunkten räumlich begrenzte Bedienfenster definiert werden, in denen eine flexible Bedienung im Bedarfslinien-, Richtungsband- und/oder Flächenbetrieb mit Umstiegssicherung in das Taktnetz erfolgen soll. In einem integrierten Fahrplan sollen die Zeiten, zu denen bei Bedarf eine Abfahrt aus dem oder eine Ankunft in dem Bedienfenster erfolgen kann sowie die Abfahrts- und Ankunftszeiten der angebotenen Linien im Taktnetz am jeweiligen Verknüpfungspunkt dargestellt werden. Eine Beförderung innerhalb eines Bedienfensters ohne Umstieg in das Taktnetz soll sich im Rahmen des Grundangebotes grundsätzlich auf solche Fahrten beschränken, die zur Anbindung an das Taktnetz im integrierten Fahrplan enthalten sind. Eine zeitliche und räumliche Ausdehnung des Grundangebotes kann erfolgen, soweit ausreichende finanzielle Mittel Dritter, beispielsweise von Gemeinden, eingeworben werden können.

Neben dem Grundangebot soll eine erweiterte alternative Bedienung derart organisiert werden, dass eine Anbindung an den nächstgelegenen Verknüpfungspunkt in das Taktnetz zwecks Umstieg in das oder aus dem Taktnetz erfolgt, wobei leistungsbezogene Entgelte erhoben werden können (z.B. Taxi-Tarif, fifty-fifty-Taxi-Ticket usw.).

Hinsichtlich der Qualität der Beförderung im Rahmen der alternativen Bedienung gelten gegenüber dem konventionellen Linienverkehr reduzierte Standards. So ist für die Beförderung nicht zwingend ein Bus zu verwenden. Sofern keine ausreichende Nachfragebündelung zustande kommt, kann für die Beförderung ein Pkw verwendet werden. Dieser ist so zu kennzeichnen bzw. als öffentliches Beförderungsmittel kenntlich zu machen, dass Verwechslung oder Missbrauch mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können.

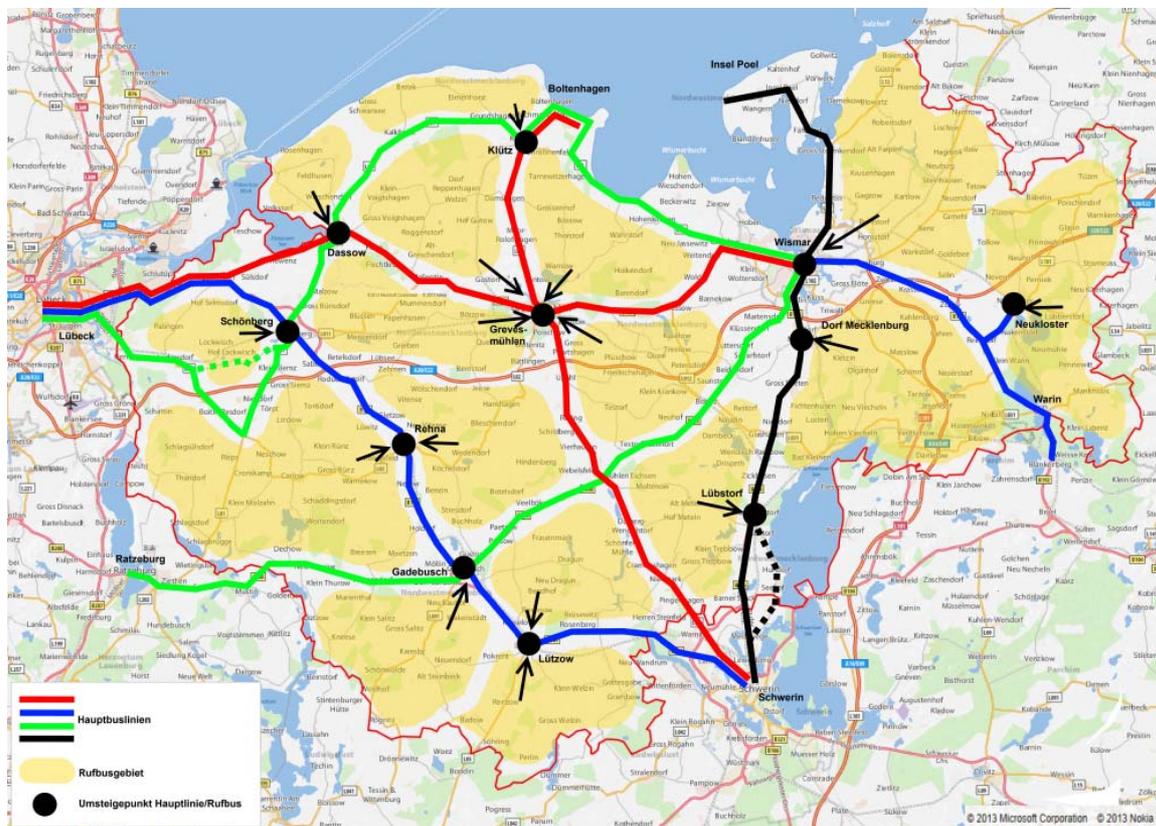


Abbildung 10: Räume alternativer Bedienungsangebote (Beispiel)

Bei der alternativen Bedienung ist die Beförderung von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, schwer Gehbehinderten, Begleitpersonen und Führhunden zu ermöglichen, wenn dies bei der Anmeldung des Beförderungswunsches angegeben wird.

3.1.3 Verknüpfungspunkte, Intermodalität

Zur Gewährleistung einer guten Vernetzung der Angebote und der Möglichkeit der Durchführung eines wirtschaftlichen Betriebes ist die Sicherung bestehender Umsteigebeziehungen von wesentlicher Bedeutung. Daher sollten an den Verknüpfungspunkten zwischen dem SPNV- und dem Busnetz sowie innerhalb des Busnetzes attraktive Übergangsmöglichkeiten bestehen. Hierzu ist bei der baulichen Gestaltung auf bequeme, kurze und sichere Fußwege zu achten. Zur Anschlussicherung sollte auf vorhandene technische Vorrichtungen zurückgegriffen werden.

Grundsätzlich wird nach Hauptverknüpfungspunkten und weiteren Verknüpfungspunkten unterschieden. Hauptverknüpfungspunkte haben ihre Bedeutung insbesondere in der regionalen Erschließung und der Umsteigemöglichkeit Bahn/Bus und sind daher von übergeordneter Bedeutung.

- Hauptverknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises:
 - Wismar ZOB (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Grevesmühlen (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Gadebusch (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Schönberg (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Bad Kleinen (Bahn/Bahn und Bahn/Bus)
- Hauptverknüpfungspunkte außerhalb des Landkreises:
 - Schwerin Hbf. (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Lübeck Hbf. (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Blankenberg Bhf. (Bahn/Bus und Bus/Bus)
 - Ratzeburg Bhf. (Bahn/Bus und Bus/Bus)

Die weiteren Verknüpfungspunkte dienen der lokalen Erschließung und/oder Anbindung von Einzelstandorten. Den weiteren Verknüpfungspunkten kommt gerade im Hinblick auf das neue Verkehrskonzept mit seinen zwei Netzebenen eine besondere Bedeutung zu. Sie dienen der Anbindung des Ergänzungsnetzes an das Taktnetz bzw. dem Umstieg zwischen einzelnen Linien des Taktnetzes.

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 angestrebte maximale Übergangszeit 15 Minuten. Dabei ist ggf. den Anforderungen aus dem Schülerverkehr entsprechend Rechnung zu tragen.

Aus baulicher Sicht sollten Verknüpfungspunkte mindestens über Warte- und Sitzmöglichkeiten mit Wetterschutz, eine barrierefreie Gestaltung, visuell und taktil gut wahrnehmbare Blindenleitsysteme im Boden sowie lokal spezifische Fahrgastinformationssysteme verfügen. Des Weiteren bildet die Sicherstellung von sicheren Umsteigewegen insbesondere für Schü-

ler, Senioren und in ihrer Mobilität eingeschränkte Kunden ein wesentliches Element der Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten.

Die Ausstattung auch der Haltestellen im Streckenverlauf mit visuell und taktil gut wahrnehmbaren Blindenleitsystemen im Boden ist anzustreben. Zwischen den Blindenleitsystemen der Bushaltestellen und denen der nahegelegenen Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sollen schlüssige Verbindungen sichergestellt werden.

Weiterhin soll die intermodale Mobilität gefördert werden. Hierzu zählen insbesondere die Verknüpfung von öffentlichen Verkehren mit Fahrrad und Pedelec. Das Ziel dieser Entwicklung besteht in einer Erhöhung der Einzugsbereiche der Haltestellen in der Fläche. Der Anschlussgrad des Netzes kann dadurch deutlich gesteigert werden. Hierzu sollen im Taktnetz in begrenzter Anzahl Fahrräder in Bussen mitgenommen und Abstellmöglichkeiten an Haltestellen geschaffen werden. Bei entsprechender Nachfrage sind an ausgewählten Bushaltestellen Bike+Ride-Anlagen und Fahrradverleihstationen zu errichten.

3.1.4 Fahrgastinformation, Mobilitätszentrale, Mitfahrportal

Zur Fahrgastinformation, Aufnahme und Disposition von Fahrtwünschen nach alternativer Bedienung und Bündelung öffentlicher und nicht gewerblicher privater Verkehrsinteressen soll die Einrichtung einer Mobilitätszentrale erfolgen. Die Mobilitätszentrale soll während der Bedienzeiten des Taktnetzes besetzt und in dieser Zeit über eine kostenlose Telefonnummer erreichbar sein.

Es ist ein zentrales Auskunftssystem im Internet einzurichten. Dieses soll Informationen über Liniennetz, Fahrpläne, Tarif- und Beförderungsbedingungen enthalten. Es ist eine zentrale Fahrplanauskunft einzurichten, die alle öffentlichen Verkehrsangebote einbezieht und über eine Verbindungssuche und fahrtspezifische Preisauskunft verfügt. Daneben sollen entsprechende Smartphone-Anwendungen angeboten werden.

Zur Bündelung öffentlicher und nicht gewerblicher privater Verkehrsinteressen soll in die Mobilitätszentrale und das internetbasierte Auskunftssystem ein Mitfahrportal integriert werden. Dieses soll eine Verbindung zwischen Nachfrage und nicht gewerblichen privaten Angeboten herstellen. Das Mitfahrportal soll hierzu die technischen Grundlagen bereitstellen und die Qualität der angebotenen Leistungen durch ein Registrierungs-, Zulassungs- und Bewertungsverfahren sichern.

Die Wahrnehmung der öffentlichen Verkehrsleistungen ist zu verbessern. Das neue Verkehrs- und Tarifkonzept ist durch ein einheitliches Erscheinungsbild aller eingesetzten Fahrzeuge, Personale, Print- und sonstigen Medien unter einer einheitlichen Marke bzw. einem einheitlichen Design zu untersetzen.

Hierbei hat eine Abstimmung mit der landesweiten Fahrplanauskunft sowie mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zu erfolgen.

3.1.5 Barrierefreiheit

§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG gibt das Ziel vor, für die Nutzung des ÖPNV durch in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG kann der Nahverkehrsplan Ausnahmen von dieser Frist vorsehen.

Folgende Anforderungen sind zu beachten:

Ab 1. Januar 2016 ist zu gewährleisten, dass in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen auf allen Netzebenen barrierefrei befördert werden können, sofern eine Anmeldung des Beförderungswunsches mindestens 24 Stunden vorher erfolgt. Sofern sich der Beförderungswunsch nur auf die Benutzung einer alternativen Bedienform beschränkt, ist die Beförderung abweichend hiervon zu gewährleisten, wenn die Anmeldung des Bedarfes einer barrierefreien Beförderung mindestens 2 Stunden vorher erfolgt.

Ab 1. Januar 2022 ist auf den Linien des Taktnetzes eine barrierefreie Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ohne Voranmeldung zu gewährleisten.

Ab 1. Januar 2027 ist auch im konventionellen Linienverkehr des Ergänzungsnetzes eine barrierefreie Beförderung von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen ohne Voranmeldung zu gewährleisten.

3.1.6 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung soll in das Linienverkehrsangebot integriert werden. Bei der Linien- und Fahrplangestaltung ist sicherzustellen, dass der wesentliche Teil der Fahrschüler im Linienverkehr zu den jeweiligen Schulanfangs- und -endzeiten befördert werden kann.

Dies gilt als gegeben, sofern der Anteil ggf. erforderlich werdender freigestellter Schülerverkehre

- an der Summe der Fahrplankilometer von Linienverkehr und freigestelltem Schülerverkehr 5 % und
- an der Summe aus gleichzeitig stattfindenden Fahrten im Linienverkehr und freigestelltem Schülerverkehr 15 %

nicht übersteigt.

Die Schülerbeförderung soll möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule anschließen (§ 113 Abs. 3 Satz 3 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern). Die Fahrpläne sind in Abstimmung mit dem Schulträger auf die Schulanfangs- und -endzeiten abzustimmen.

3.2 Neues Tarifkonzept

Das bisherige Tarifkonzept ist für die Kunden unübersichtlich und nach Struktur und Höhe teilweise unattraktiv:

- Bei dem heutigen Teilstreckentarif erfolgt eine Festsetzung des jeweils geschuldeten Fahrscheinentgeltes nach der Anzahl der durchfahrenen Teilstrecken auf der jeweils gewählten Fahrtroute. Die Feststellung des Fahrscheinentgeltes ist nur mit besonderen Hilfsmitteln wie Berechnungsprogrammen, Tarifdreiecken und Tarifplänen möglich und wird zudem durch alternative Streckenverläufe erschwert. Für den Kunden ist das Fahrscheinentgelt vorab kaum zu ermitteln, weil die entsprechenden Hilfsmittel in der Regel nicht zur Verfügung stehen.
- Der Teilstreckentarif soll eine gerechte Festsetzung der Fahrscheinentgelte je nach Inanspruchnahme ermöglichen. Längere Fahrstrecken im ÖPNV sind aber wegen der geringeren Durchschnittsgeschwindigkeit des Omnibusses und der ggf. vorzunehmenden Umstiege und der daraus resultierenden vergleichsweise zunehmend längeren Fahr- und Wartezeit gegenüber der Nutzung eines Privat-Pkw unattraktiver. Außerdem wird das Fahrtenangebot für alle Nutzer bereitgehalten, auch wenn diese die Fahrten nicht auf der gesamten angebotenen Länge nutzen. Insofern ist der

heutige Teilstreckentarif mit seinen mit der Strecke steigenden Fahrscheinentgelten nicht marktgerecht und bei längeren Fahrstrecken unattraktiv.

- Die angebotenen Fahrausweise sind darüber hinaus an eine Fahrstrecke mit konkretem Start- und Zielort gebunden. Zeitfahrausweise sind daher unattraktiv, die Befahrung einer anderen Strecke macht den Kauf eines zusätzlichen Fahrscheines erforderlich.
- Dadurch überwiegen derzeit die Einzelfahrscheine. Dies führt durch die notwendige Kassierung durch die Fahrer zur Verlängerung der Fahrzeiten und beeinträchtigt zusätzlich die Attraktivität des ÖPNV. Da der Erwerb von Einzelfahrscheinen voraussetzt, dass der Nutzer Bargeld mit sich führt, ergibt sich eine zusätzliche Zutrittsbarriere.

Das neue Verkehrskonzept soll durch ein neues Tarifkonzept ergänzt werden, das durch folgende Eckpunkte gekennzeichnet ist:

- Um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und die Fahrgastzahlen nachhaltig auszuweiten, sollen die Beförderungsentgelte kostengünstig sein.
- Das Tarifsystem soll marktgerecht, einfach und übersichtlich sein.
- Die Festlegung von Tarifstruktur und Tarifhöhe soll durch den Aufgabenträger erfolgen, den die Hauptlast der Finanzierung des ÖPNV trifft und damit der politischen Verantwortung des Kreistages unterliegen.

Durch das neue Verkehrskonzept wird mit einer erheblich gestiegenen Nachfrage gerechnet (siehe 4.2). Dieser Nachfragezuwachs soll genutzt werden, um die Tarife auf langen Strecken zu senken, die dadurch zur Attraktivitäts- und Nachfragesteigerung beitragen.

Die Festlegung der Tarifhöhe erfolgt nicht durch den Nahverkehrsplan, sondern durch gesonderte Kreistagsbeschlüsse.

Folgende Eckpunkte für die künftige Tarifstruktur sind vorgesehen:

- Es werden Netzkarten mit flexibler Gültigkeitsdauer (Tag, Woche, Monat) angeboten. Die Monatsnetzkarte soll max. 100,00 € kosten.
- Anstelle eines reinen Zeittarifes soll ein möglichst einfacher Zonentarif eingeführt werden, der max. 4 Preisstufen im Gesamtnetz vorsieht.

Eine Tarifkooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ist anzustreben.

Für besondere Nutzergruppen können Rabattierungen vorgenommen werden (z.B. Kinder unter 14 Jahren, Schüler, Auszubildende, Studenten, Familien, einkommensschwache Haushalte). Gleiches gilt für besondere Angebote, die beispielsweise eine Einschränkung des täglichen Beförderungszeitraumes (z.B. ab 09:00 Uhr), eine räumliche Begrenzung (z.B. nur innerhalb Wismars) oder eine kombinierte Nutzung in anderen Tarifgebieten (z.B. Kombiticket Lübeck oder Schwerin) oder mit anderen Verkehrsmitteln (z.B. Bahnverkehre) vorsehen.

Hinsichtlich der alternativen Bedienformen auf der 2. Netzebene (nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz) wird zwischen einem Grundangebot von 6 bis 10 Uhr sowie 14 bis 18 Uhr und Angeboten außerhalb des Grundangebotes unterschieden.

Das Grundangebot der alternativen Bedienform soll grundsätzlich zu den regulären Tarifen erbracht werden, wobei ein zusätzliches Entgelt pro Bestellvorgang erhoben werden kann. Dieses zusätzliche Bestelltentgelt soll nicht zwingend pro Fahrgast sondern kann pro Bestellung erhoben werden, um eine Fahrtwunschbündelung zu fördern. Außerhalb des Grundangebots sollen spezielle Tarife (z. B. Fifty-Fifty-Taxi-Tickets o. ä.) angeboten werden, sofern nicht alternativ durch einen Dritten, z.B. eine Gemeinde, eine finanzielle Stützung der alternativen Bedienform außerhalb des Grundangebotes vorgenommen wird.

Einzelheiten zur Umsetzung der Tarifstruktur und zur Finanzierung und Organisation des ÖPNV werden in Kapitel 6 dargestellt.

4. ERREICHBARKEIT UND VERKEHRSNACHFRAGE

4.1 Erreichbarkeiten

Im Folgenden wird das ÖPNV-Angebot des heute vorhandenen Liniennetzes untersucht und mit dem vorliegenden geplanten ÖPNV-Konzept verglichen. Es werden die Kenngrößen Bedienungshäufigkeit auf Streckenabschnitten, Anzahl Abfahrten an Haltestellen sowie die zeitliche Erreichbarkeit der am Landkreis angrenzenden Oberzentren Schwerin und Lübeck sowie des Mittelzentrums Hansestadt Wismar verglichen. Daneben wird die Verteilung der Einwohner des Landkreises in Bezug auf die Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes und des SPNV dargestellt.

Bedienungshäufigkeit auf Strecken

In der folgenden Abbildung werden die Fahrtenanzahlen auf den Strecken, die durch den Regionalbus- und den Stadtbusverkehr in Wismar sowie den SPNV befahren werden, dargestellt.

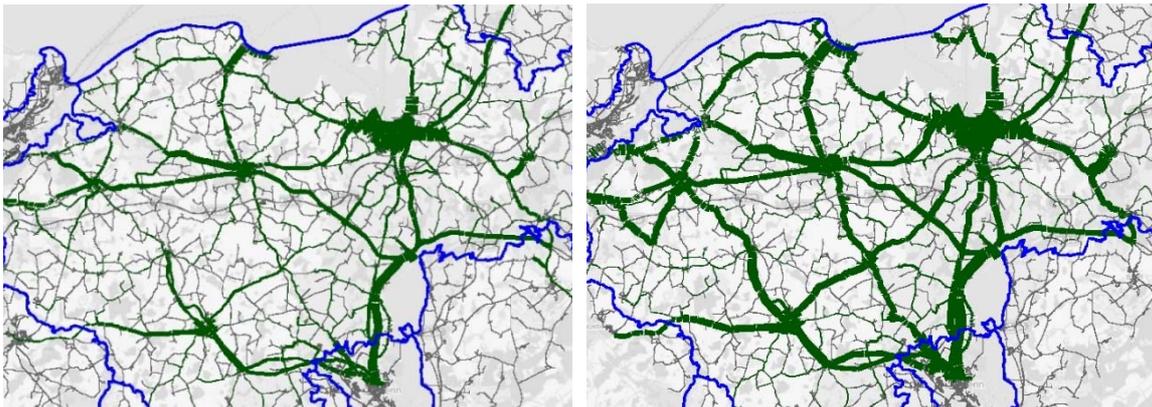


Abbildung 11: Bedienungshäufigkeit
(Schultag; links: Ist-Zustand, rechts: ÖPNV-Konzept)

Der Vergleich der beiden Bilder für Ist-Zustand und künftiges ÖPNV-Konzept zeigt, dass die Anzahl der angebotenen Fahrten mit dem neuen Angebotskonzept deutlich steigt. Das neue Taktliniennetz ist im Vergleich zum heutigen Zustand einheitlich stark befahren und insofern an den einheitlich starken Balkenbreiten erkennbar. Das Liniennetz des heutigen Angebotes stellt sich dagegen uneinheitlich dar. Das im Wesentlichen auf den Schülerverkehr ausgerichtete Fahrplanangebot bedient die Relationen des Landkreises unregelmäßig mit ÖPNV-Fahrten.

In der Abbildung nicht dargestellt sind die im künftigen ÖPNV-Konzept vorgesehenen flexiblen Bedienangebote, die in der Fläche verkehren und den Fahrgästen den Zugang zu den Hauptlinien ermöglichen sollen.

Anzahl Abfahrten an den Haltestellen

Zusätzlich zur Auswertung der Fahrtenanzahlen auf den Strecken, wurden die Abfahrten an den Haltestellen im konventionellen Linienverkehr analysiert. Aus dem Vergleich von Ist-Zustand und künftigem ÖPNV-Konzept geht hervor, dass v. a. die Haltestellen, die von den Taktlinien angefahren werden, öfter bedient werden als mit dem derzeitigen Fahrplanangebot. Die Anzahl der Abfahrten an den Haltestellen, die vorrangig dem Schülerverkehr dienen, bleiben im Wesentlichen konstant.

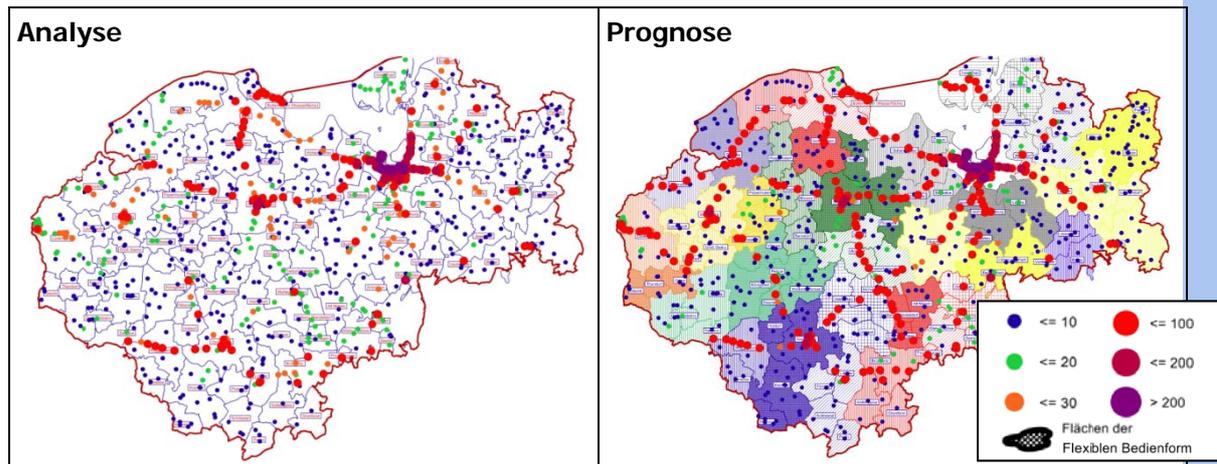


Abbildung 12: Anzahl Abfahrten an den Haltestellen (Schultag; links: Ist-Zustand, rechts: ÖPNV-Konzept)

Es lässt sich weiterhin ablesen, dass mit der Einführung der flexiblen Bedienung die Gemeinden, die abseits der Taktlinien und des SPNV liegen, flächendeckender erschlossen werden können, als dies heute der Fall ist. Damit verfügen mehr Einwohner über einen Zugang zum ÖPNV. Ein weiterer Vorteil ist die bedarfsorientierte, flexible Bedienung in der Fläche über einen definierten Zeitraum am Tag. Damit wird die Qualität des ÖPNV im Landkreis wesentlich verbessert.

Erreichbarkeit von Haltestellen im Taktnetz

Der Erreichbarkeit der Haltestellen im Taktnetz kommt hinsichtlich des Gesamtnutzens des geplanten Verkehrskonzeptes besondere Bedeutung zu. Bei der Ausgestaltung des Taktnetzes ist ein Optimum an angeschlossenen Wohnstandorten und Arbeitsplätzen sowie einer möglichst schnellen ungebrochenen Fahrstrecke, ggf. unter Berücksichtigung von Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV zur Vermeidung von Parallelverkehren, anzustreben.

Aufgrund der Lage der Hansestadt Wismar auf der einen und der Lage der bedeutenden peripheren Zentren Schwerin, Lübeck und Ratzeburg auf der anderen Seite verfügt der Landkreis über klar erkennbare Siedlungs- und Verkehrsachsen. Eine Analyse des sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze mit Arbeitsort im Landkreis zeigt, dass sich diese weit überwiegend auf nur 20 Gemeinden in diesen Achsen verteilen. In diesen Gemeinden befinden sich 90 % der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Landkreis. Die übrigen 10 % verteilen sich auf die übrigen 70 Gemeinden.

Auch hinsichtlich der Einwohnerzahl sind diese 20 Gemeinden von besonderer Bedeutung. Hier wohnen ca. 70 % der Einwohner des Landkreises.

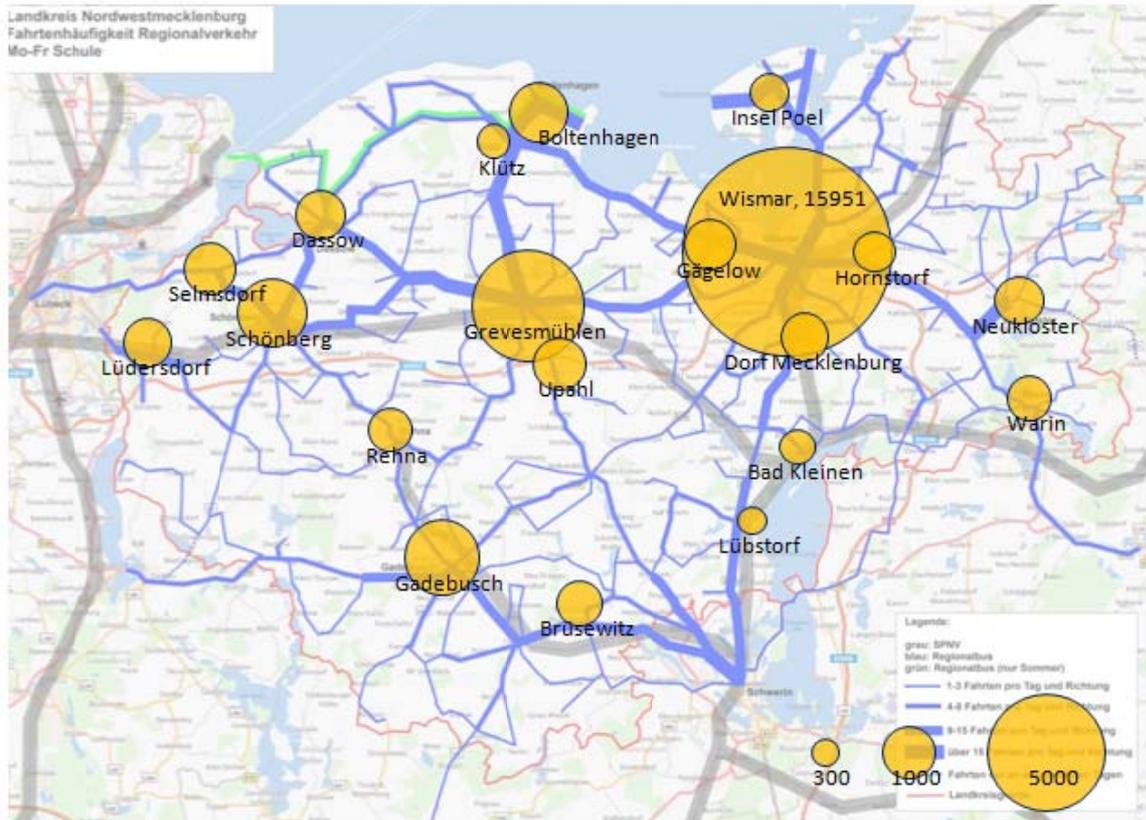


Abbildung 13: Top-20-Standorte nach Anzahl sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze am Ort, Hintergrund heutige Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Schulzeit (Quelle Statistisches Landesamt M-V, Stand 06/2011, eigene Darstellung)

Die Achsen des geplanten Taktnetzes binden die betreffenden Gemeinden mit Ausnahme der Gemeinde Bad Kleinen, die über einen besonders guten Anschluss an den SPNV verfügt, vollständig an.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des Taktnetzes und des SPNV ausgehend von den Wohnstandorten im ländlichen Raum (Landkreis ohne Hansestadt Wismar) lässt sich wie folgt unterscheiden:

- gut fußläufig erreichbar (bis 600 m Laufstrecke)
- fußläufig erreichbar (bis 1.000 m Laufstrecke)
- erreichbar mit Fahrrad und Pedelec (bis 3.000 m Fahrstrecke)

In der Abbildung 14 ist dargestellt, welche Entfernung (Luftlinie) bewohnte Siedlungsflächen von der nächsten Haltestelle des Taktnetzes bzw. zum SPNV-Haltestepunkt aufweisen. Dazu wurden die bewohnten Flächen jeweils als Rasterpunkt von 100 mal 100 Metern, entspricht 1 ha, ermittelt und die mittlere Entfernung berechnet. Die Abbildung gibt einen guten Überblick auf die Verteilung der entsprechend erreichbaren Siedlungsflächen im Landkreis (ohne Wismar).

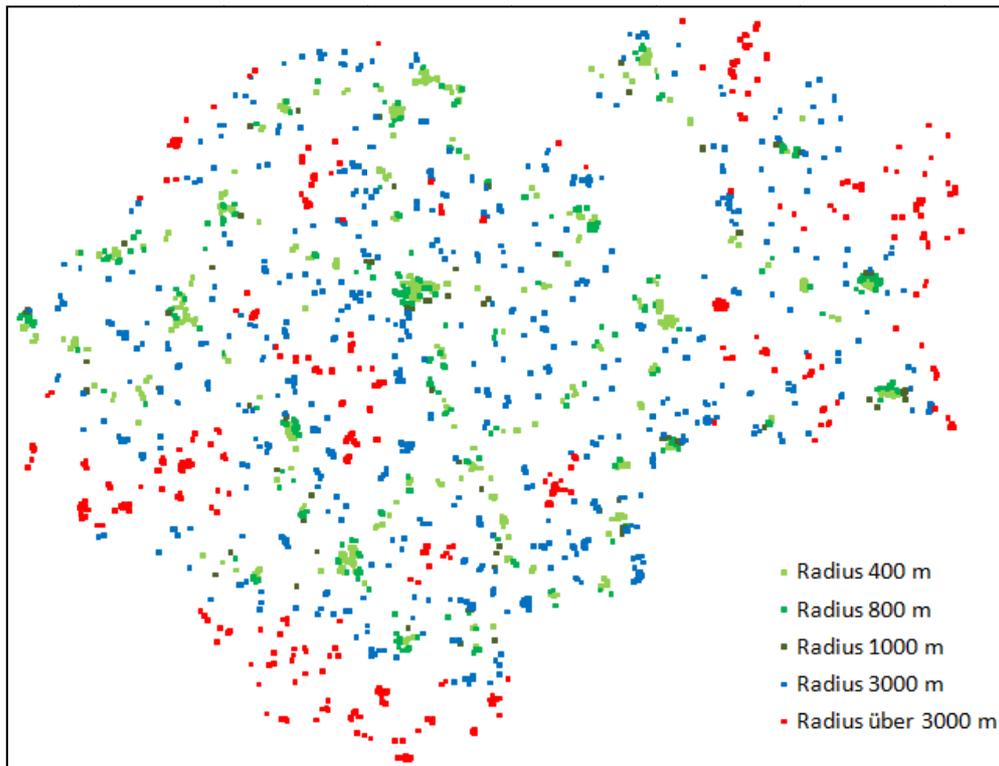


Abbildung 14: bewohnte Fläche (Rasterpunkt 1 ha, ohne Wismar) mit Unterscheidung nach Entfernung (Luftlinie) zur nächsten Haltestelle im Taktnetz oder im SPNV

In nachstehender Abbildung ist die Verteilung der Einwohner hinsichtlich der Strecke von ihrem Wohnstandort zu der nächsten Haltestelle im Taktnetz bzw. im SPNV dargestellt. Die Analyse der Verteilung der Einwohner zeigt auf, dass das geplante Taktnetz für einen erheblichen Anteil der Einwohner bereits fußläufig erreichbar ist (ca. 60 %), davon für ca. 40 % bequem erreichbar. Bezieht man das Fahrrad in die Betrachtung mit ein, ergibt sich ein Anschluss von ca. 85 % der Einwohner des Landkreises (ohne Wismar) an das Taktnetz bzw. den SPNV.

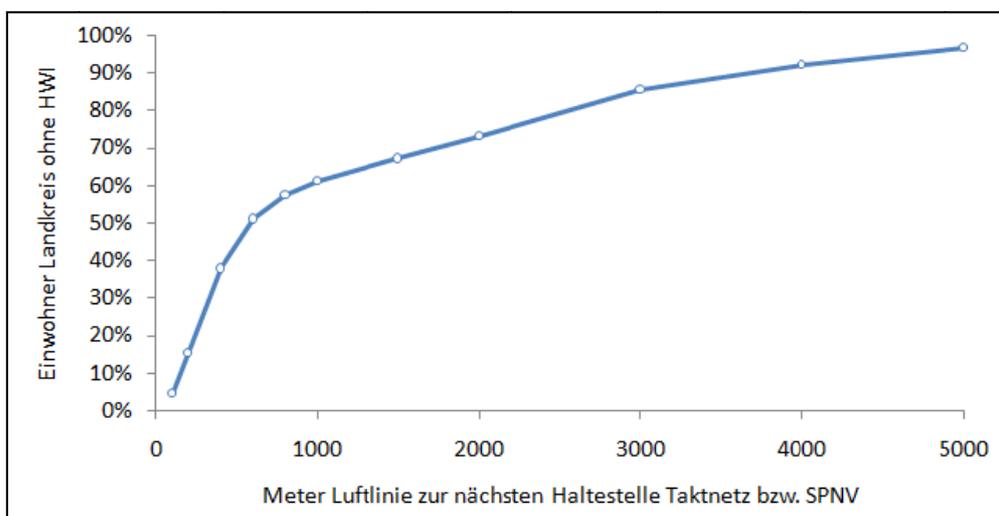


Abbildung 15: Summenfunktion Anschlussgrad

Reisezeiten zum nächstgelegenen Ober- bzw. Mittelzentrum

Des Weiteren wurde untersucht, wie sich die Reisezeiten ausgehend von den Städten und Gemeinden des Landkreises nach Wismar, Schwerin und Lübeck mit Umsetzung des neuen Konzeptes verändern werden. Die Reisezeit beinhaltet die Zugangszeit zur Haltestelle, die Startwartezeit an der Haltestelle, die Fahrzeit im Verkehrsmittel, die Abgangszeit von der Haltestelle und ggf. notwendige Umsteigezeiten. Die Zuordnung einer Gebietskörperschaft zur jeweiligen Stadt erfolgt jeweils nach der minimalen Reisezeit.

In den folgenden Abbildungen werden die Reisezeiten beispielhaft für die Zeiträume zwischen 06:00 und 07:00 Uhr sowie zwischen 10:00 und 11:00 Uhr grafisch dargestellt.

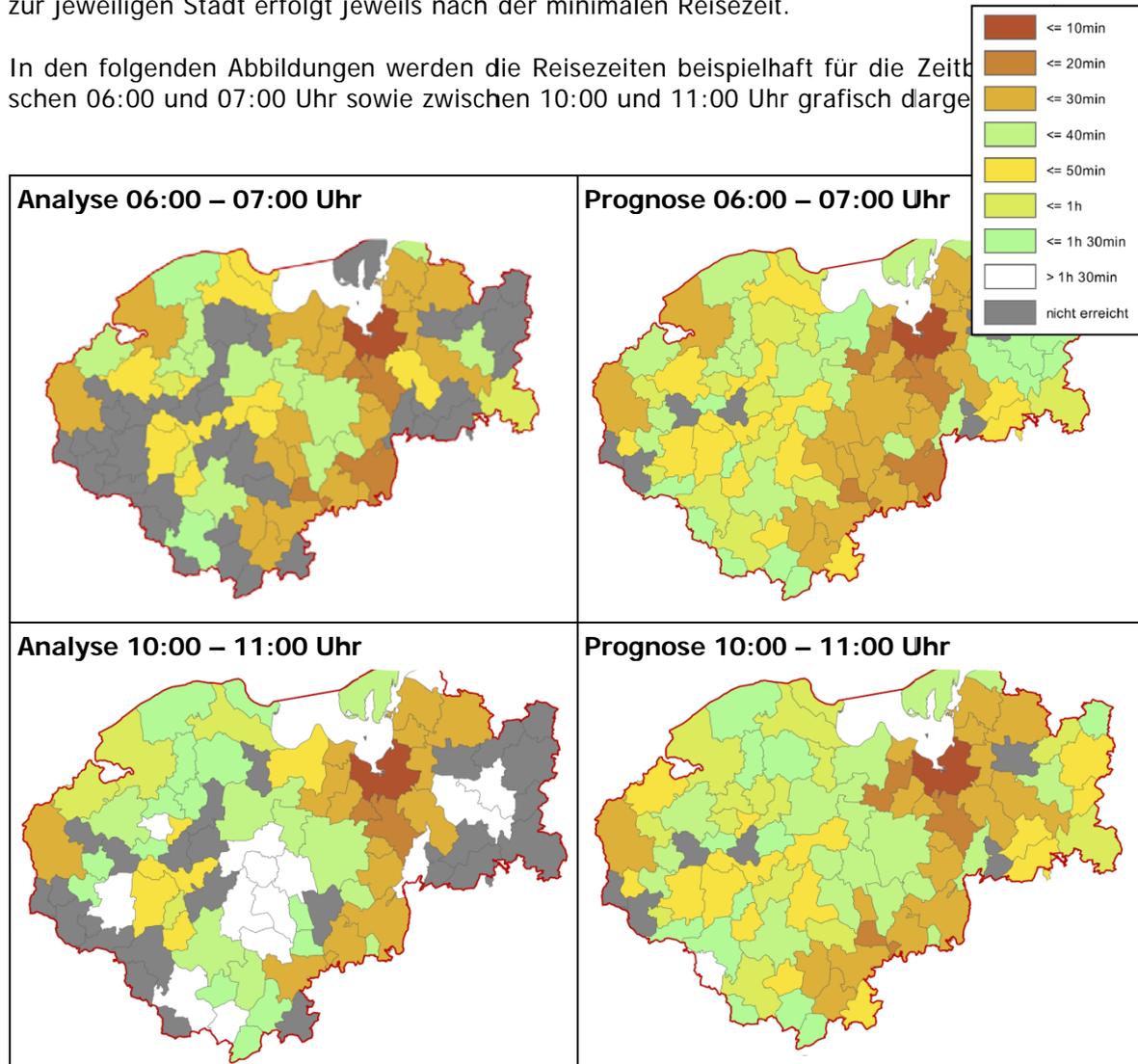


Abbildung 16: Reisezeiten nach Wismar, Schwerin oder Lübeck

Es zeigt sich, dass die Reisezeiten mit Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes insgesamt verbessert werden. Sofern grafisch für einzelne Gemeinden auch für das neue Verkehrskonzept keine Erreichbarkeit eines Zentrums dargestellt wird, ergibt sich dieser Umstand aus dem Berechnungsmodell und dessen vereinfachten Annahmen. In der konkreten Umsetzung des Verkehrskonzeptes ist darauf zu achten, dass insbesondere die alternativen Bedienformen im Ergänzungsnetz so ausgestaltet werden, dass eine Zentren erreichbarkeit in angemessener Zeit flächendeckend im Landkreis erreicht wird.

Die Ergebnisse der beispielhaft dargestellten Zeitbereiche lassen sich gleichwohl auf den gesamten Tag übertragen. Da das Konzept zum derzeitigen Planungsstand eine durchge-

hende Bedienung des Taktnetzes einschließlich der Berücksichtigung der alternativen Bedienformen vorsieht, wird die Angebotsqualität flächendeckend deutlich ansteigen.

4.2 Fahrgastprognose

Einleitung

Ziel einer Prognose der Verkehrsnachfrage ist es, künftige Verkehrsmengen zu berechnen. Ursache einer veränderten Verkehrsnachfrage ist im hier betrachteten Fall das veränderte ÖPNV-Angebot, das mit dem geplanten Konzept im Landkreis Nordwestmecklenburg eingeführt werden soll. Der veränderte Angebotszustand des ÖPNV drückt sich im Wesentlichen in einem neuen Linienkonzept, veränderten Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten aus.

Auf der Grundlage der Fahrgastprognose kann die Wirkung des ÖPNV-Konzeptes auf die Fahrgastzahlen im ÖPNV abgeschätzt werden sowie weitere Berechnungen zu Kosten und Nutzen des geplanten Angebotes erfolgen.

Um die Verkehrsmenge des ÖPNV-Konzeptes prognostizieren zu können, wurde ein Rechenmodell aufgebaut. Mit dem Modell werden wegerelevante Entscheidungen nachgebildet. Dabei bildet das Verkehrsmodell die Wirklichkeit als eine zweckbezogene Abstraktion nach.

Datengrundlagen und Vorgehen

Ein Verkehrsmodell beinhaltet im Wesentlichen:

- Daten des Verkehrsangebotes für den Straßenverkehr und den ÖPNV
- Raumstrukturdaten
- Daten zum Verkehrsverhalten

In der komplexen Abhängigkeit der genannten Datengrundlagen erfolgt die Berechnung der Verkehrsnachfrage.

Das Verkehrsangebot wurde für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Aufgrund der Charakteristik der hier durchzuführenden Fahrgastprognose sind die Betrachtung von Fußgänger- und Radverkehr von untergeordneter Bedeutung. Vielmehr ist die Abbildung der konkurrierenden Wirkung von Straßenverkehr und ÖPNV relevant.

Für den Straßenverkehr stellen die Kapazitäten sowie die Geschwindigkeiten der Strecken die angebotsrelevanten Kennwerte dar. Dazu wurde das komplette Straßennetz des Landkreises einschließlich angrenzender Gebietskörperschaften insbesondere die Stadt Schwerin und die Hansestadt Lübeck modellhaft abgebildet. Das Angebot des ÖPNV wurde fahrplangenaue ausgewertet. Hier beschreiben die Linien mit ihrem Linienweg, den Fahrzeiten zwischen den Haltestellen sowie der Fahrplan das Verkehrsangebot. Die für die Prognose relevanten Flächen der alternativen Bedienformen und die bestehenden Verknüpfungspunkte wurden ebenfalls berücksichtigt.

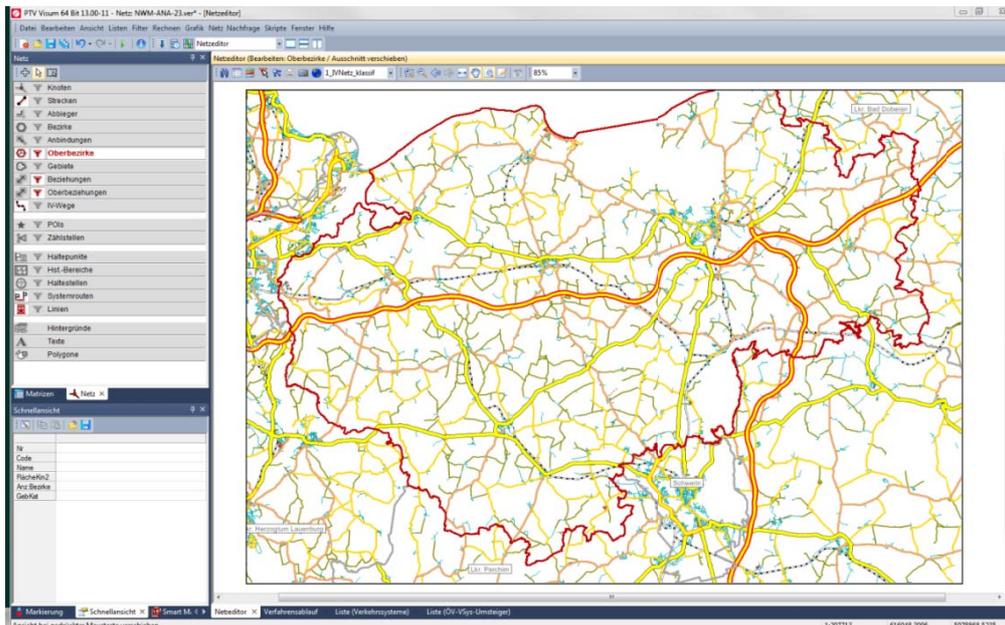


Abbildung 17: Strecken-/Knotenmodell des Landkreises Nordwestmecklenburg²

Die **Raumstrukturdaten** wurden aus öffentlich zugänglichen Quellen übernommen oder auf der Grundlage von Sekundärstatistiken geschätzt. Berücksichtigt wurden folgende Merkmale in kleinräumiger Differenzierung:

- Einwohner
- Arbeitsplätze
- Schüler und Schulplätze
- Übernachtungszahlen von Gästen (Tourismus)
- Attraktionspotenziale für die Wegezwecke Besuch/Einkaufen/Freizeit
- Touristische Ziele

Die **Daten zum Verkehrsverhalten** (z. B. die Mobilitätsrate³, Modal Split) wurden aus der Literatur übernommen und an die örtlichen Verhältnisse angepasst.

Methodik

Ein Verkehrsmodell beschreibt immer zwei Zustände:

- den Ist-Zustand (Analyse), d. h. das heute vorliegende Verkehrsangebot für Straßenverkehr und ÖPNV und
- den künftig geplanten Zustand (Prognose).

² Das Verkehrsmodell wurde durch PTV mit der Software ptv vision Visum erstellt.

³ Die Mobilitätsrate ist ein Zahlenwert der angibt, wie viele Wege eine Person zu einem bestimmten Fahrtzweck unternimmt. Die Mobilitätsraten werden durch Befragungen (z. B. Mobilität in Deutschland) gewonnen.

Aus dem Vergleich von Analyse und Prognose lässt sich dann die Wirkung der Maßnahme – in diesem Fall die Entwicklung der Fahrgastzahlen – ermitteln.

In einem ersten Schritt wurde die Verkehrsnachfrage für den Ist-Zustand berechnet. Dazu wurden die Berechnungsergebnisse mit realen Daten der Verkehrsnachfrage abgeglichen. Das sind

- Streckenbelegungen des Straßenverkehrs für eine Vielzahl an Querschnitten im Landkreis Nordwestmecklenburg,
- Beförderungsfälle der ÖPNV-Linien des Landkreises Nordwestmecklenburg,
- Verkaufsstatistik der Fahrausweise des Landkreises Nordwestmecklenburg,
- Zähl- und Befragungsdaten des SPNV und
- mittlere Reiseweiten für ÖPNV und Straßenverkehr.

Letztlich steht damit ein valides Ergebnis für die weiteren Berechnungsschritte zur Verfügung.

Die Prognose der Fahrgastnachfrage des ÖPNV-Konzeptes erfolgt in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV. Das ist ein offiziell anerkanntes Verfahren mit dem Wirkungen von Veränderungen im Verkehrsangebot, Modal Split-Veränderungen sowie induzierte Verkehre⁴ berechnet werden können. Das Verfahren wurde weiterhin um projektspezifische Aspekte (z. B. fahrtzweckspezifische Betrachtung, Berücksichtigung flexibler Bedienformen) ergänzt bzw. angepasst.

In die Prognose der Fahrgastnachfrage werden die Nutzergruppen Arbeit (Berufswege), Besorgung-Einkauf-Freizeit (sonstige Wege) und Touristen einbezogen. Die Nachfrage des Schülerverkehrs wird konstant gehalten, da sich bei den Schülern keine wesentlichen Veränderungen ergeben werden.

Ergebnisse

Ein Vergleich zwischen der Analyse und Prognose zeigt die Wirkung des geplanten Busnetzes mit Taktlinien, welche auf geradem Linienweg die Zentren verbinden und dem Einsatz der flexiblen Bedienformen zur Erschließung der Fläche. Die Abbildung 18 zeigt das (vorläufige) Ergebnis. Es wird darauf hingewiesen, dass die Berechnungen noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Hierzu sind zu gegebener Zeit - die Festsetzung obliegt dem Kreistag mit besonderem Beschluss - die konkreten Tarifstrukturen und Tarifentgelte des Beförderungstarifes zu berücksichtigen. Aufbauend auf dem derzeitigen Stand können aber bereits grundsätzliche Aussagen getroffen werden.

Zuwächse in der Fahrgastnachfrage zeigen sich hauptsächlich auf den Taktlinien des Prognosenetzes. Diese sind im Wesentlichen auf den verdichteten Takt und die Schaffung von ungebrochenen Verkehren auf den wesentlichen Siedlungs- und Verkehrsachsen zurückzuführen. Es wird erkennbar, dass Zahl der Arbeitspendler deutlich ansteigt. Auch sonstige Wege (Besorgung-Einkauf-Freizeit) nehmen zu.

⁴ Induzierter Verkehr bezeichnet Fahrten, die im Analysefall weder mit dem IV noch mit dem ÖV stattfinden und erst durch die Realisierung der Maßnahme hervorgerufen werden.

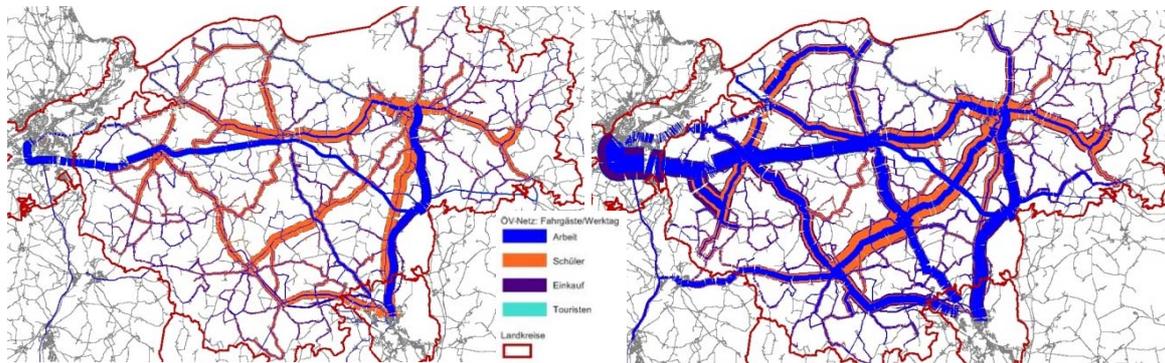


Abbildung 18: Vergleich der fahrtzweckspezifischen Querschnittsbelastungen zwischen Analyse (links) und Prognose (rechts)

Die Tabelle 3 zeigt die Veränderung der Beförderungszahlen zwischen Analyse und Prognose.

Tabelle 3: Veränderung der Verkehrsnachfrage zwischen Analyse und Prognose

Fahrtzweck	Analyse	Prognose	Differenz absolut bzw. Vergleich	
Arbeit	2.900	6.800	3.900	230%
Bildung	11.600	11.600	0	100%
Sonstige Wege	700	3.800	3.100	540%
Touristen	200	300	100	150%
Summe – gesamt	15.400	22.500	7.100	140%
Summe – ohne Bildung	3.800	10.900	7.100	290%

Der am häufigsten anzutreffende Fahrtzweck sind Berufswege – Schülerverkehre ausgenommen. Die Zwecke Sonstiges und Touristen spielen heute eine untergeordnete Rolle.

Die größte absolute Steigerung der Fahrgastzahlen erfolgt mit rund 3.900 Fahrgästen pro Werktag bei den Berufspendlern. Das entspricht einer Steigerung um den Faktor 2,3. Eine vergleichsweise starke Zunahme an Fahrgästen zeigt sich im Fahrtzweck Sonstige Wege. Hier beträgt die Zunahme etwa 3.100 Fahrgästen pro Werktag. Ausgehend von dem eher niedrigen Wert in der Analyse entspricht das einer Steigerung um den Faktor 5,4. Eine solche Zunahme an Fahrgastnachfrage ist realistisch, weil der betreffende Fahrtzweck aufgrund seiner Spezifik mit dem neuen ÖPNV-Konzept eine deutliche Aufwertung des Verkehrsangebotes erfährt. Diese Fahrten verteilen sich in der Regel über den gesamten Tag und erhalten mit einem regelmäßigen Takt in Zuführung auf die Zentren erst mit dem Konzept die Möglichkeit überhaupt mit öffentlichen Verkehrsmitteln realisiert zu werden. Im Vergleich dazu reagieren die Touristen weniger stark auf das neue ÖPNV-Angebot. Fahrgäste mit touristischem Fahrtzweck nehmen um den Faktor 1,5 zu.

Nimmt man die Bildungswege aus der Berechnung heraus, da hier von einer Konstanz ausgegangen werden kann, ist mit der Einführung des neuen ÖPNV-Konzeptes von einer Steigerung der Fahrgastnachfrage etwa um den Faktor 2,9 auszugehen.

5. LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT

5.1 Grundlagen der Linienbündelung

5.1.1 Rahmenbedingungen

Der Begriff „Linienbündelung“ bezeichnet die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Vermeidung von „Rosinenpickerei“).

Ziel ist die Gewährleistung eines den regionalen Besonderheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes unter den Bedingungen einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 PBefG erteilt. Der Landkreis Nordwestmecklenburg beabsichtigt die Direktvergabe im Linienbündel.

5.1.2 Kriterien für die Definition von Linienbündeln

Grundsätzlich können für die Festlegung von Linienbündeln folgende Kriterien herangezogen werden:

- Raumordnerische Grundlagen
- Verkehrliche Basis (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife)
- Verkehrliche Verflechtungen (bestehende Nachfragebeziehungen im Teilnetz)
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien)
- betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. Optimierungspotenziale)

Vor diesem Hintergrund wird für den Landkreis Nordwestmecklenburg ein zusammenhängendes Linienbündel definiert.

Die wesentlichen verkehrlichen Eckpunkte wurden hierzu bereits erläutert. Weitergehende Rahmenbedingungen werden in Kapitel 6 dargestellt.

5.2 Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg

Der Aufgabenträger Landkreis Nordwestmecklenburg legt für seinen Nahverkehrsraum ein **Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ fest.

Zur besseren Orientierung erfolgt eine Unterteilung in die Bereiche

- Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

Die konkreten Linienverläufe des Taktnetzes (Tabelle 4) entsprechen den Definitionen der Verkehrsachsen in Kapitel 3.1.1. Wie dort beschrieben, können die konkreten Linien so ausgestaltet sein, dass mehrere einzelne Linien den Verkehr auf einer Achse teilstreckenweise realisieren.

Die alternative Bedienung erfolgt in den unter Abschnitt 3.1.2 eingegrenzten Teilräumen ebenfalls als Bestandteil des Linienbündels.

Tabelle 4: Teilbereich: Taktnetz

Linien-Nr.	Linienweg
1	Wismar-Grevesmühlen-Dassow-Lübeck
2	Wismar-Boltenhagen-Dassow-Schönberg-Herrnburg-Lübeck
3	Wismar-Neukloster-Warin-Blankenberg
4	Insel Poel-Wismar-Schwerin
5	Wismar-Gadebusch-Ratzeburg
6	Schwerin-Grevesmühlen-Boltenhagen
7	Schwerin-Gadebusch-Schönberg-Lübeck

Tabelle 5: Teilbereich: Stadtverkehrsnetz Wismar

Linien-Nr.	Linienweg
A	Fischkaten - Proseken/Schule
B	Gartenstadt - Seebad Wendorf
C	Neptunring - Kritzow/Dorf
D	Neptunring - Kritzow/Dorf
E	Rothentor/Nord - Friedenshof/Hanns-Rothbarth-Straße
F	Weidendammplatz – Weidendammplatz
SV 1	Kastanienallee - Kagenmarkt/Schule
SV 2	Dammhusen/Gartenstadt - Wendorf
SV 3	Fischkaten - Bruno-Tesch-Straße

Tabelle 6: Teilbereich: Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

Linien-Nr.	Linienweg
107	Schwerin-Alt-Meteln-Böken
110	Schwerin-Grambow-Brüsewitz-Groß Brütz-Cramon/Gottesgabe
142	Gadebusch-Mühlen Eichsen-Gadebusch
143	Schwerin-Mühlen Eichsen-Gadebusch
144	Gadebusch-Drieberg-Schwerin
146/146a	Gadebusch-Schlagsdorf
147	Gadebusch-Krembz-Neu Steinbeck-Bentin
148	Krembz-Lützow-Schwerin
151	Gadebusch-Lützow-Groß Welzin-Gadebusch
152	Gadebusch-Lützow-Rosenow-Gadebusch
153	Gadebusch-Pokrent-Renzow-Lützow
155	Gadebusch-Wakenstedt-Lützow
156	Gadebusch-Kneese-Roggendorf-Gadebusch
160	Rehna-Törber
161	Gadebusch-Rehna-Benzin
162	Gadebusch-Meetzen-Klein Hundorf-Gadebusch
163	Gadebusch-Webelsfelde/Frauenmark-Mühlen Eichsen
174	Blankenberg-Bruel-Warin-Hasenwinkel/Büschow-Ventschow
200	Wismar-Neukloster-Lüdersdorf
202	Wismar-Warin-Klein Labenz
203	Wismar-Warkstorf-Neuburg-Madsow
233	Wismar-Krusenhagen-Boiensdorf-Redentin-Wismar
241	Wismar-Hohen Wieschendorf
244	Wismar-Zierow-Gägelow-Barnekow-Wismar
250	Wismar-Tressow/Gressow/Dambeck-Bobitz
251	Wismar-Lübow-D Mecklenburg-Bobitz-Beidendorf-Wismar
254	Wismar-Naudin-Bobitz
255	Wismar-Bobitz-Bad Kleinen
280	Wismar-Gr-Stieten/Hohen Viecheln-Bad Kleinen-Gallentin
301	Dassow-Schönberg-Selmsdorf-Teschow-Schlutup
310	Grevesmühlen-Schönhof
322	Klütz-Grundshagen-Elmenhorst-Brook
323	Parin-Rolofshagen-Damshagen-Moor-Gutow
331	Grevesmühlen-Friedrichshagen/Barendorf
332	Grevesmühlen-Niendorf
333	Grevesmühlen-Warnow-Damshagen
341	Grevesmühlen-Mallentin-Rankendorf/Roxin-Damshagen/Dassow
342	Grevesmühlen-Mallentin-Grieben-Schönberg
343	Grevesmühlen-Hanshagen-Wilkenhagen-Gostorf-Börzow
344	Grevesmühlen-Köchelstorf-Rehna-Gadebusch/Schönberg

Linien-Nr.	Linienweg
353	Schönberg-Petersberg-Rupensdorf-Lockwisch
371	Boltenhagen-Dassow-Priwall
372	Dassow-Pötenitz-Rosenhagen-Harkensee-Dassow
390	Schönberg-Niendorf-Wahrsow-Schattin-Herrnburg-Eichholz
400	(Wismar-) Proseken-Grevesmühlen
401	Wismar-Zierow-Gägelow-Proseken
402	Wismar-Barnekow-Gägelow-Proseken
410	Wismar-Zurow-Neukloster
411	Wismar-Züsow-Neukloster
413	Wismar-Hornstorf-Krusenhagen-Neuburg-Kl Strömkendorf
420	Wismar-Lübow-Ventschow-Kleekamp
421	Karow-Lübow-Levetzow-Kritzow
431	Wismar-Blowatz-Wodorf-Boiensdorf
440	Neukloster-Groß Tessin-Babst-Glasin-Passee
441	Neukloster-Züsow-NeVERN-Wakendorf
443	Neuburg-Neukloster

6. FINANZIERUNG UND ORGANISATION DES ÖPNV

6.1 Zielsetzung

In dem vom Kreistag am 02.02.2012 beschlossenen Grundsatzpapier vom 05.01.2012 ist als Zielvorgabe für ein neues Finanzierungskonzept festgehalten worden, dass anstelle einer Förderung nach dem „Gießkannen-Prinzip“ Finanzierungsmodelle zu entwickeln sind, die einen gezielteren und wirtschaftlicheren Einsatz der öffentlichen Mittel sowie eine effektive Kontrolle der Mittelverwendung zur Vermeidung von Überkompensationen gewährleisten.

Als Ziel der Neustrukturierung der Finanzierung des ÖPNV wird in dem Grundsatzpapier festgehalten:

„Der ÖPNV ist in einer dünn besiedelten Region auf öffentliche Mittel angewiesen. Buslinien können nur ausnahmsweise gewinnbringend oder auch nur kostendeckend ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden. Durch Einsatz der gesetzlichen Planungsinstrumente und ein geeignetes Finanzierungsmodell ist dafür Sorge zu tragen, dass die öffentlichen Mittel wirtschaftlich und kundenorientiert eingesetzt werden. Zu vermeiden ist eine ‚Rosinenpickerei‘, bei der wirtschaftlich interessante Linien von privaten Verkehrsunternehmen (ggf. mit ergänzenden öffentlichen Zuschüssen) betrieben werden und der Aufgabenträger bzw. seine Verkehrsunternehmen nur für die unwirtschaftlichen Linien verantwortlich sind.“ (Grundsatzpapier II.6)

Die künftige Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg soll folgenden Zielen dienen:

- Umsetzung des im Nahverkehrsplan dargestellten Verkehrskonzepts und Tarifsystems,
- weitgehende Steuerungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für den Aufgabenträger, sowohl hinsichtlich des Umfangs und der Qualität des Verkehrsangebots als auch hinsichtlich der Beförderungstarife,
- Gewährleistung einer sparsamen und wirtschaftlichen Erbringung eines hochwertigen Verkehrsangebots,
- Gewährleistung der Anschlusssicherheit auf allen Netzebenen und der flexiblen Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts,
- Verhinderung des „Rosinenpickens“ zugunsten einzelner (privater) Verkehrsunternehmen und zulasten des Kreishaushalts,
- Sicherung der bestehenden kommunalen Unternehmen, der Arbeitsplätze und der getätigten Investitionen,
- Vermeidung von Überkompensationen durch öffentliche Zuwendungen und Vermeidung bürokratischer Abstimmungs- und Kontrollverfahren.

6.2 Grundlagen des Finanzierungskonzepts

6.2.1 Neues Verkehrskonzept

Das neue Verkehrskonzept sieht zwei miteinander verknüpfte Ebenen bzw. Netze vor:

- Taktnetz (siehe Abschnitt 3.1.1)
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz (siehe Abschnitt 3.1.2)

Von wesentlicher Bedeutung ist die Verknüpfung der beiden Netzebenen an den vorgesehenen Verknüpfungspunkten und die Gewährleistung der Anschlussicherung zwischen den einzelnen Netzebenen.

Im Vergleich zum Taktnetz ist das Ergänzungsnetz nachfrageorientiert. Um bedarfsgerecht zu sein, muss auf beiden Netzebenen Flexibilität möglich sein und eine einheitliche aufeinander abgestimmte Fahrplanung für die verschiedenen Netzebenen erfolgen können.

Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, ist eine Planung und Erbringung der Verkehrsleistungen auf allen drei Netzebenen aus einer Hand geboten. Deshalb ist in Kap. 5 vorgesehen, dass die Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem einheitlichen Linienbündel erbracht werden.

Nur so kann auch dem Ziel Rechnung getragen werden, eine „Rosinenpickerei“ durch einzelne (private) Verkehrsunternehmen zu vermeiden.

Die künftige Finanzierungsstruktur muss dieser Vorgabe der Planung und Erbringung der Verkehrsleistungen aus einer Hand, der Vergabe der Linienverkehrsgenehmigungen für die Gesamtleistungen in einem Linienbündel und der Vermeidung von „Rosinenpickerei“ Rechnung tragen.

6.2.2 Neues Tarifkonzept

Das neue Tarifkonzept (siehe Abschnitt 3.2) sieht einen günstigen und einfachen Einheitstarif vor, dessen Höhe durch den Aufgabenträger gesteuert werden soll.

6.2.3 Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV

Für die Gestaltung der Finanzierung und Organisation des ÖPNV sowie als rechtliche Instrumente für die Umsetzung eines aufgabenträgergesteuerten Tarifs kommen in Betracht:

- Die Festlegung von Höchsttarifen und die Gewährung entsprechender Ausgleichsleistungen auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.
- Die Vereinbarung entsprechender Festlegungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (Verkehrsvertrag) mit entsprechenden Anpassungsmöglichkeiten zugunsten des Aufgabenträgers.
- Die Selbsterbringung der Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 unter Festlegung der Beförderungsentgelte durch den Aufgabenträger als Leistungserbringer.

Der Landkreis hat die vor- und Nachteile der genannten Gestaltungsalternativen in einem Finanzierungs- und Organisationskonzept für den ÖPNV einer eingehenden Bewertung unterzogen, deren wesentliches Ergebnis nachfolgend zusammengefasst wird.

6.3 Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerungsinstrument

Die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV unterliegt den Vorschriften der unmittelbar geltenden VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen hat grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 1 der VO im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu erfolgen. Die Verordnung regelt Anforderungen an den Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und das Verfahren zu ihrer Vergabe. In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind die Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden (Art. 4 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007).

Nach Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzungen von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein und Ausgleichsleistungen für die Auswirkungen, die sich aus den in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen ergeben, können dann auch ohne Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden.

Durch eine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 können aber nur tarifliche Vorgaben gemacht werden, eine Umsetzung der Anforderung des neuen Verkehrskonzepts wäre auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nicht möglich. Für den Aufgabenträger bestünden unzureichende Steuerungsmöglichkeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen und die erwünschte flexible Fahrplanung.

- Durch allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 können nur Höchsttarife festgesetzt, aber keine sonstigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen begründet werden. Dadurch sind die Gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers wesentlich eingeschränkt. Bei der eigenwirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen obliegt die Gestaltung des Verkehrsangebots grundsätzlich den (privaten) Verkehrsunternehmen.
- Durch allgemeine Vorschriften kann nur eine finanzielle Kompensation für die tariflichen Anforderungen („Tarifnachteil“), nicht für sonstige Anforderungen des Aufgabenträgers an die Gestaltung des ÖPNV vorgesehen werden. Die allgemeine Vorschrift ist insbesondere kein Instrument, um Anforderungen an das Fahrplanangebot, an die Fahrzeugstandards und sonstige Qualitätsstandards des ÖPNV festzusetzen.
- Die Begründung ausschließlicher Rechte kann nach § 8a Abs. 8 PBefG nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, nicht aber auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift erfolgen.
- Zwar hat die Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG) und kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Der Nahverkehrsplan ist aber für die Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde nicht bindend.
- Eine Festlegung von Anforderungen durch Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers nach § 8a Abs. 2 PBefG i. V. m. Art. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 kommt nur für den Fall in Betracht, dass der Aufgabenträger die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beabsichtigt. Nur in diesem Fall wären die Anforderungen nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a PBefG auch für den Fall konkurrierender eigenwirtschaftlicher Anträge durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen.
- Zwar besteht bei eigenwirtschaftlichen Anträgen die rechtliche Möglichkeit, dass der Antragsteller verbindliche Zusicherungen abgibt (§ 12 Abs. 1a PBefG), die Abgabe

solcher Zusicherungen kann aber weder durch den Aufgabenträger noch durch die Genehmigungsbehörde erzwungen werden.

6.4 Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Für die Umsetzung des neuen Verkehrskonzepts und die erforderlichen Steuerungsmöglichkeiten für den Aufgabenträger ist eine Finanzierung auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 daher nicht geeignet. Die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg soll daher künftig auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Dabei sind folgende Eckpunkte vorzusehen:

- In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag) werden die von dem Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen einschließlich qualitativer und quantitativer Anforderungen in Umsetzung des Verkehrskonzepts des Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger festgelegt.
- Der Aufgabenträger erhält gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen vertragliche Weisungsrechte zur Leistungsanpassung (Änderung der Linienführung, Takt- und Fahrplanänderung etc.), um die flexible Umsetzung und Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts zu gewährleisten.
- In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden kostendeckende und angemessene Leistungsentgelte für definierte Leistungseinheiten vereinbart, die der Aufgabenträger an das Verkehrsunternehmen zahlt.
- Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird für eine festzulegende Laufzeit erteilt, für die notwendige Entgeltanpassung an die Kostenentwicklung wird eine Preisanpassung vereinbart, die insbesondere den Kostensteigerungen bei den Kraftstoffkosten, den Investitionskosten und den Personalkosten Rechnung trägt.
- Der Landkreis als Aufgabenträger entscheidet einerseits über den Leistungsumfang im ÖPNV, der aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren ist, und andererseits über die Höhe und Anpassung der Beförderungsentgelte.
- Die – vom Aufgabenträger festgelegten – Beförderungsentgelte stehen dem Landkreis zu, werden von den Verkehrsunternehmen erhoben und mit den vereinbarten Leistungsentgelten verrechnet (Bruttovertrag). Der Aufgabenträger trägt das Entgeltrisiko, da er die Höhe der Entgelte und die Gestaltung des Verkehrsangebots bestimmt.
- Solange Ausgleichszahlungen des Landes für die Schülerbeförderung unmittelbar an die Verkehrsunternehmen erfolgen, dürfen im Verkehrsvertrag keine Regelungen getroffen werden, die der Inanspruchnahme von Ausgleichszahlungen entgegenstehen.

6.5 Durchführung des ÖPNV

Zur Umsetzung der genannten Ziele (6.1) beabsichtigt der Landkreis Nordwestmecklenburg, die dargestellten Verkehrsleistungen (3.1 und 5.2) als Gesamtleistung in einem Linienbündel nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder an ein kommunales Verkehrsunternehmen als internen Betreiber direkt zu vergeben.

Eine allgemeine Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird nicht erlassen. Eine Nachfolgeregelung für die zum 31.12.2015 auslaufende Förderrichtlinie ÖPNV 2013 des Landkreises ist nicht vorgesehen.

Ob eine Selbsterbringung durch den Landkreis (Eigenbetrieb Nahverkehr Nordwestmecklenburg) oder eine Direktvergabe an ein rechtlich selbstständiges kommunales Verkehrsunternehmen als internen Betreiber erfolgt, wird von der Entscheidung des Kreistages für die künftige Organisationsform des bzw. der kommunalen Verkehrsunternehmen abhängen.

Der Eigenbetrieb bzw. das kommunale Verkehrsunternehmen soll für einen Teil der Verkehrsleistungen unter Beachtung der vergaberechtlichen Anforderungen Verkehrsverträge an private Verkehrsunternehmen vergeben. Dabei ist die Vorgabe aus Art. 5 Abs. 2e VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten, wonach der interne Betreiber verpflichtet ist, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. An Unterauftragnehmer sollen bis zu 40 % des Auftrages vergeben werden.

Die Absicht der Selbsterbringung bzw. Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird durch den Landkreis durch Vorabbekanntmachung nach Art. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 bekannt gemacht werden. In der Vorabbekanntmachung sollen weitere Anforderungen zur Umsetzung der planerischen Aussagen des Nahverkehrsplans festgelegt und die Vergabe der Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem Linienbündel vorgesehen werden.

Konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, die grundsätzlich innerhalb der Drei-Monats-Frist nach der Vorabbekanntmachung (§ 12 Abs. 6 PBefG) gestellt werden können, sind nicht zu erwarten. Sie wären mangels öffentlicher Ausgleichsleistungen allenfalls auf Grundlage von Beförderungstarifen denkbar, die wesentlich über den Beförderungsentgelten liegen würden, die nach Kap. 3.2 bei Erbringung der Verkehrsleistung durch den Landkreis bzw. ein kommunales Verkehrsunternehmen vorgesehen sind. Solche Tarife wären indes im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht zustimmungsfähig. Der Landkreis Nordwestmecklenburg behält sich zudem vor, bei Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre die Schülerbeförderung im freigestellten Schülerverkehr auf Grundlage eines Inhouse-Auftrages an ein kommunales Verkehrsunternehmen nach Art. 12 der Richtlinie 2014/24/EU vom 26.2.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe zu organisieren, wenn aufgrund der von dem Antragsteller des eigenwirtschaftlichen Verkehrs vorgesehenen Beförderungsentgelte für die Schülerbeförderung die dem Landkreis durch eine Kostenübernahme der Schülerbeförderung im eigenwirtschaftlichen Linienverkehr entstehenden Kosten höher sind, als die bei Beförderung im freigestellten Schülerverkehr durch das kommunale Unternehmen entstehenden Kosten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Genehmigungsbehörde auch prüfen, ob ein dauerhafter Betrieb des beantragten Verkehrs während der gesamten Genehmigungslaufzeit wirtschaftlich gewährleistet ist. Für einen eigenwirtschaftlichen Antrag, der einzelne ertragreiche Linien aus dem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde, darf die Genehmigung nicht erteilt werden (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 d) PBefG).



Landkreis
Nordwestmecklenburg
wo die Seele lächelt...



Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg
2026–2035
1. Entwurfssfassung

Inhalt

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2. Bestandsaufnahme.....	5
2.1. Strukturelle Rahmenbedingungen	5
2.1.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur	5
2.1.2. Lage und überregionale Anbindung.....	9
2.1.3. Pendlerverflechtungen und Gewerbestandorte	10
2.1.4. Schulen und Hochschulen	11
2.1.5. Potentiale im Freizeit- und Tourismussektor	13
2.2. Netz- und Angebotsstruktur	15
2.2.1. Schienenpersonennahverkehr	15
2.2.2. Regionaler Busverkehr	15
2.2.3. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Wismar	18
2.2.4. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Schwerin	19
2.2.5. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Lübeck.....	20
2.2.6. Weitere Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Nordwestmecklenburg.....	20
2.2.7. Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume.....	21
3. Ziele und Anforderungsprofil	22
3.1. Verkehrspolitische Ziele des Landkreises.....	22
3.2. Anforderungsprofil für den ÖPNV	23
3.2.1. Erschließung und Anbindung	23
3.2.2. Netzgliederung.....	24
3.2.3. Verknüpfung und Anschlusssicherung	28
3.2.4. Schülerbeförderung.....	31
3.2.5. Barrierefreiheit	32
3.2.6. Fahrzeugausstattung und Antriebsart	34
3.2.7. Tarif und Vertrieb.....	35
3.2.8. Information und Digitalisierung.....	35
4. Herleitung des Handlungskonzeptes	37
4.1. Bewertung des Bestandsangebotes	37
4.2. Angebotskonzept	39
4.3. Erreichbarkeiten.....	44
4.3.1. Reisezeiten zu nächstgelegenen zentralen Orten.....	44
4.3.2. Bedienungshäufigkeiten auf Strecken.....	46
4.3.3. Anzahl Abfahrten an Haltestellen	47
4.3.4. Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes	48
4.4. Fahrgastprognose	49
4.5. Umsetzungsprioritäten	50
5. Maßnahmenkatalog	52
6. Linienbündelungskonzept	54

- 6.1. Grundlagen der Linienbündelung..... 54
 - 6.1.1. Rahmenbedingungen 54
 - 6.1.2. Kriterien für die Definition von Linienbündeln 54
- 6.2. Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg..... 55
- 7. Finanzierung und Organisation des ÖPNV 59**
 - 7.1. Zielsetzung..... 59
 - 7.2. Grundlagen des Finanzierungskonzeptes 60
 - 7.2.1. Fortschreibung Verkehrskonzept 60
 - 7.2.2. Fortschreibung Tarifkonzept 61
 - 7.2.3. Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV 61
 - 7.3. Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerinstrument..... 61
 - 7.4. Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge..... 63
 - 7.5. Finanzielle Beteiligung Dritter bei Leistungserweiterungen 63
 - 7.6. Durchführung des ÖPNV 64
- 8. Anhang..... 65**

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) Aufgabenträger für den Busverkehr im Landkreis. Das heißt, dass der Landkreis das Angebot des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) plant und organisiert sowie für dessen Finanzierung zuständig ist. Der Entwicklungsrahmen wird im Nahverkehrsplan festgehalten, den der Landkreis nach § 7 ÖPNVG M-V aufzustellen und fortzuschreiben hat. Im Nahverkehrsplan 2026 – 2035 wird die Planung des vorangegangenen Nahverkehrsplans für die nächsten zehn Jahre fortgeschrieben.

Aus dem Regionalen Nahverkehrsplan Westmecklenburg 2016 – 2025 bleibt der Teil A mit allgemeingültigen Festlegungen für die Region Westmecklenburg erhalten. Der Teil C für den Landkreis Nordwestmecklenburg wird als Basis für die Neuvergabe der Busleistungen zum 01.01.2026 fortgeschrieben.

In der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes wurde ein neues Taktliniennetz zusammen mit einem neuen Tarifsystem eingeführt und weiterentwickelt. Aus diesen Erfahrungen ergeben sich weitere Entwicklungsperspektiven, die zusammen mit Entwicklungen der Raumstruktur und Veränderungen im ÖPNV (zum Beispiel Antriebstechnik, Barrierefreiheit, Deutschlandticket, Digitalisierung) eine inhaltliche Aktualisierung erfordern.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Nordwestmecklenburg werden die künftige Ausrichtung des ÖPNV und dessen Entwicklungsperspektiven festgeschrieben. Auf Basis der Bestandsanalyse von ÖPNV-Angebot und Nachfrage werden Entwicklungsziele und Mindestanforderungen an das ÖPNV-Angebot definiert. Bestehende Angebotsschwächen aus der Nichterfüllung der Kriterien werden identifiziert und daraus ein Maßnahmenpaket abgeleitet. Die Organisation sowie die Finanzierungsstruktur für den ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg werden ebenso betrachtet. Damit werden die planerischen Leitlinien zur Gestaltung des ÖPNV fixiert.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt der Landkreis Nordwestmecklenburg die Belange von anderen wichtigen Partnern für den ÖPNV. Dazu gehören auch Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie dem Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

2. Bestandsaufnahme

2.1. Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Nordwestmecklenburg liegt im Nordwesten des Landes Mecklenburg-Vorpommern und ist mit einer Fläche von 2.118 Quadratkilometern der kleinste der sechs Landkreise des Bundeslandes. Im Landkreis Nordwestmecklenburg leben rund 158.400 Einwohner (Stand 31.12.2021), woraus eine Bevölkerungsdichte von etwa 74 Einwohnern je Quadratkilometer resultiert. Diese liegt leicht über dem Durchschnitt Mecklenburg-Vorpommerns (69 EW/km²). Im deutschlandweiten Vergleich mit einer mittleren Bevölkerungsdichte von 233 Einwohnern je Quadratkilometer ist der Landkreis Nordwestmecklenburg als dünn besiedelter ländlicher Raum anzusehen. Im Landkreis liegen insgesamt 83 Gemeinden, wovon 80 in neun Ämtern organisiert sind. Drei Gemeinden sind eigenständig und gehören keinem Amt an (siehe Abbildung 1). Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg 2011 (RREP) legt für den Landkreis folgende zentrale Orte fest (siehe auch Abbildung 1):

- Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen: Hansestadt Wismar
- Mittelzentrum: Grevesmühlen
- Grundzentren: Bad Kleinen, Dassow, Gadebusch, Klütz, Lüdersdorf, Neukloster, Rehna, Schönberg, Warin
- benachbarte Oberzentren: Landeshauptstadt Schwerin, Hansestadt Lübeck

Zudem werden weitere vier Siedlungsschwerpunkte benannt: Boltenhagen, Insel Poel, Neuburg, Selmsdorf. Die Gemeinde Selmsdorf wird zudem als „bedeutsam“ für den Stadt-Umland-Raum Lübeck angesehen.

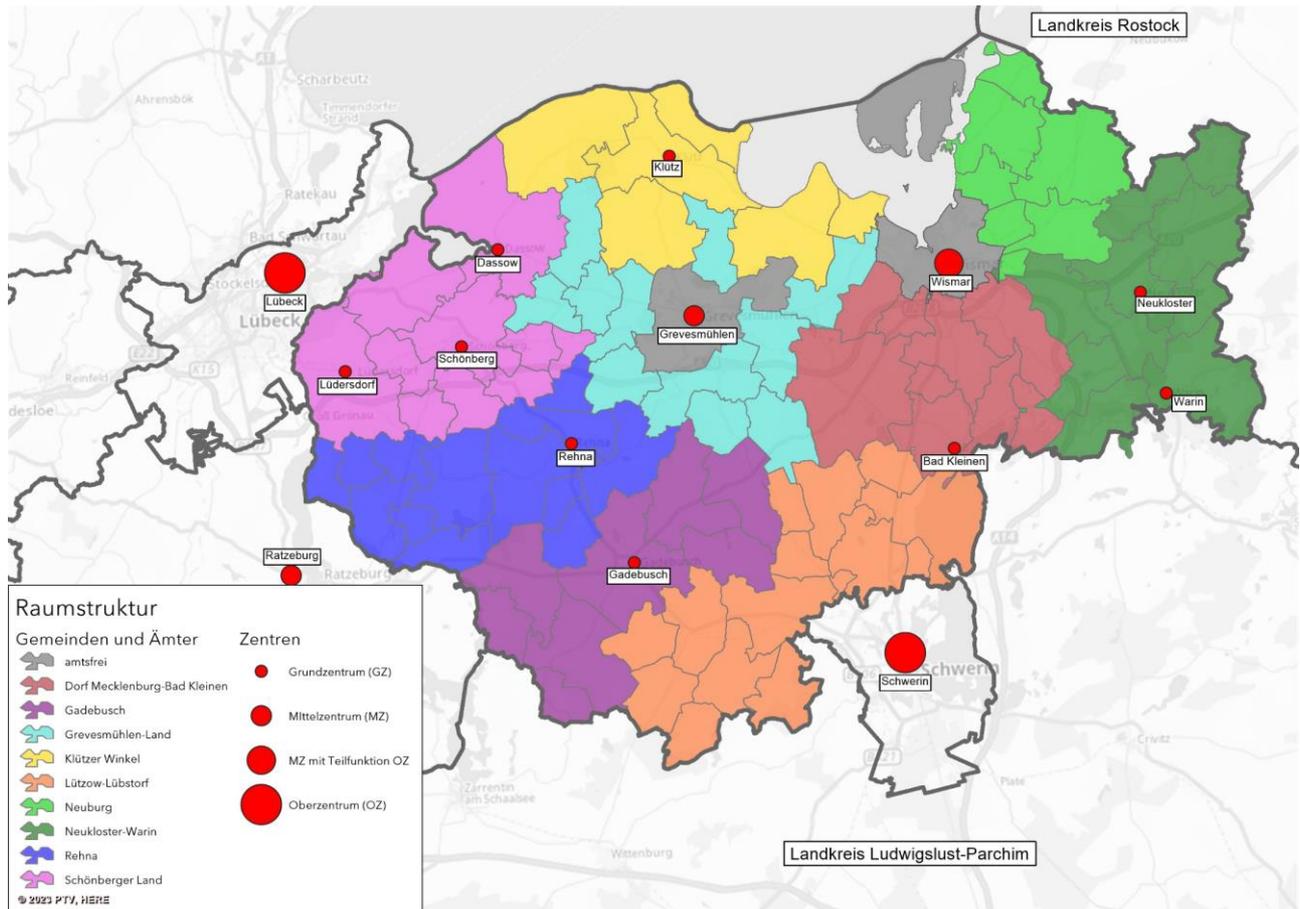


Abbildung 1: Raumstruktur Nordwestmecklenburg

Für die genannten Gemeinden des Landkreises mit zentralörtlicher Funktion wurden zum 31.12.2021 folgende Einwohnerzahlen verzeichnet¹:

Stadt oder Gemeinde	Einwohnerzahl zum 31.12.2021
Hansestadt Wismar	42.785
Grevesmühlen	10.440
Gadebusch	5.417
Lüdersdorf	5.308
Schönberg	4.317
Dassow	4.065
Bad Kleinen	3.733
Neukloster	4.015
Rehna	3.598
Selmsdorf	3.219

¹ Quelle: Regionaldatenbank Deutschland: Ergebnis 12411-01-01-5 (regionalstatistik.de)

Stadt oder Gemeinde	Einwohnerzahl zum 31.12.2021
Warin	3.191
Klütz	3.067
Boltenhagen	2.535
Insel Poel	2.467
Neuburg	2.146
Lützwow	1.560

Tabelle 1: Einwohnerzahlen der zentralen Orte im Landkreis Nordwestmecklenburg

Weitere überregionale raumstrukturelle und geografische Besonderheiten sind im Teil A des Nahverkehrsplanes dargestellt.

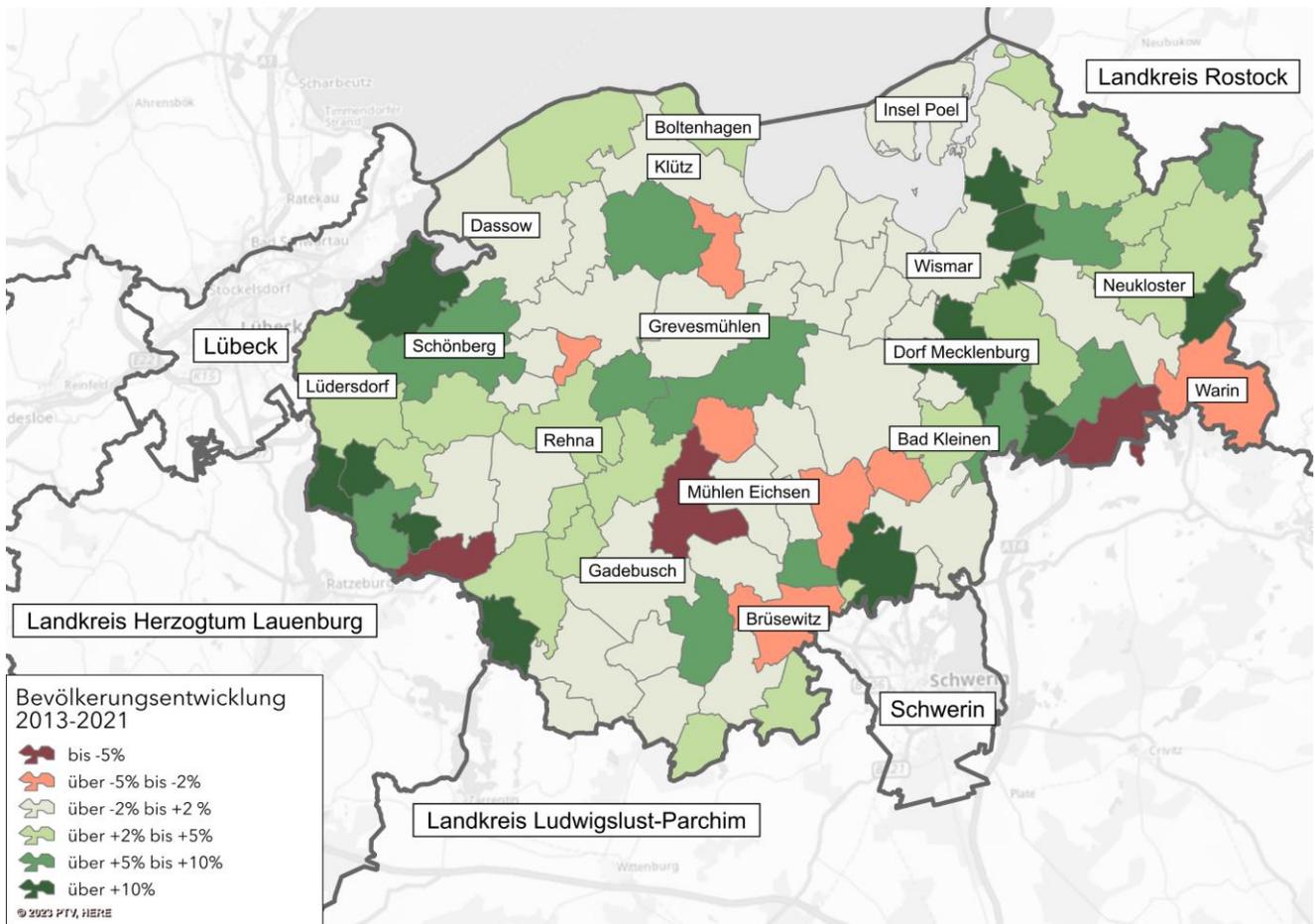
Die Einwohnerzahlen des Landkreises Nordwestmecklenburg stiegen von 2013 bis 2021 um etwa 3.200 Einwohner an. Dies entspricht einem Zuwachs von rund zwei Prozent und liegt leicht über der Entwicklung der Region Westmecklenburg (etwa 1,6 Prozent) sowie der Tendenz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (0,9 Prozent).

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Bevölkerungsdichte [EW/km ²]			Veränderung
	2013	2017	2021	2013	2017	2021	2013 - 2021
Landkreis Nordwestmecklenburg	155.265	156.993	158.449	73,3	73,8	74,5	+ 2,0%
Region Westmecklenburg	458.813	465.312	466.088	65,5	66,2	66,4	+ 1,6%
Mecklenburg-Vorpommern	1.596.505	1.611.119	1.611.160	68,8	69,2	69,2	+ 0,9%

Tabelle 2: Entwicklung der Einwohner und der Bevölkerungsdichte 2013 – 2021

[Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder]

Die Entwicklungstendenzen innerhalb des Landkreises sind in der folgenden Abbildung 2 dargestellt. Im Bereich um die Hansestadt Lübeck sowie im Stadt-Umlandraum Wismar waren positive Bevölkerungsentwicklungen zwischen 2013 und 2021 zu verzeichnen. Diese Gemeinden profitierten durch die Nähe zu den jeweiligen Zentren. In weiten Teilen des Landkreises blieben die Bevölkerungszahlen weitgehend stabil, nur in einzelnen Ausnahmen waren bisher Rückgänge sichtbar. Die Einwohnerzahl der Hansestadt Wismar stieg im Betrachtungszeitraum um etwa 1,3 Prozent.



Im Zeitraum bis 2040 wird im gesamten Landkreis Nordwestmecklenburg ein Bevölkerungsrückgang erwartet. Die 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommerns geht für den Landkreis Nordwestmecklenburg von einem Rückgang um 4,6 Prozent gegenüber dem Analysejahr 2017 aus. Damit liegt der Rückgang leicht unter dem Durchschnitt für Mecklenburg-Vorpommern (fünf Prozent).

Abbildung 2:
Bevölkerungsentwicklung
2021 bis 2030

Es existieren deutliche räumliche Unterschiede bei der Bevölkerungsentwicklung. Besonders für den ländlichen Raum sind erhebliche Bevölkerungsrückgänge von örtlich bis -10 % prognostiziert. Neben der Hansestadt Wismar gibt es nur vereinzelt weitere Bereiche mit laut Prognose konstanter Bevölkerungszahl. Es wird prognostiziert, dass der Anteil der unter 18-jährigen absolut und prozentual sinken wird (um einen Prozentpunkt). Der Anteil der über 65-jährigen wird von 24 auf über 33 Prozent steigen. Auch absolut wird die Zahl der über 65-jährigen bis 2040 zunehmen. Damit muss sich der Landkreis Nordwestmecklenburg wie die meisten ländlichen Räume mit einem steigenden Durchschnittsalter und den damit verbundenen Anforderungen beschäftigen.

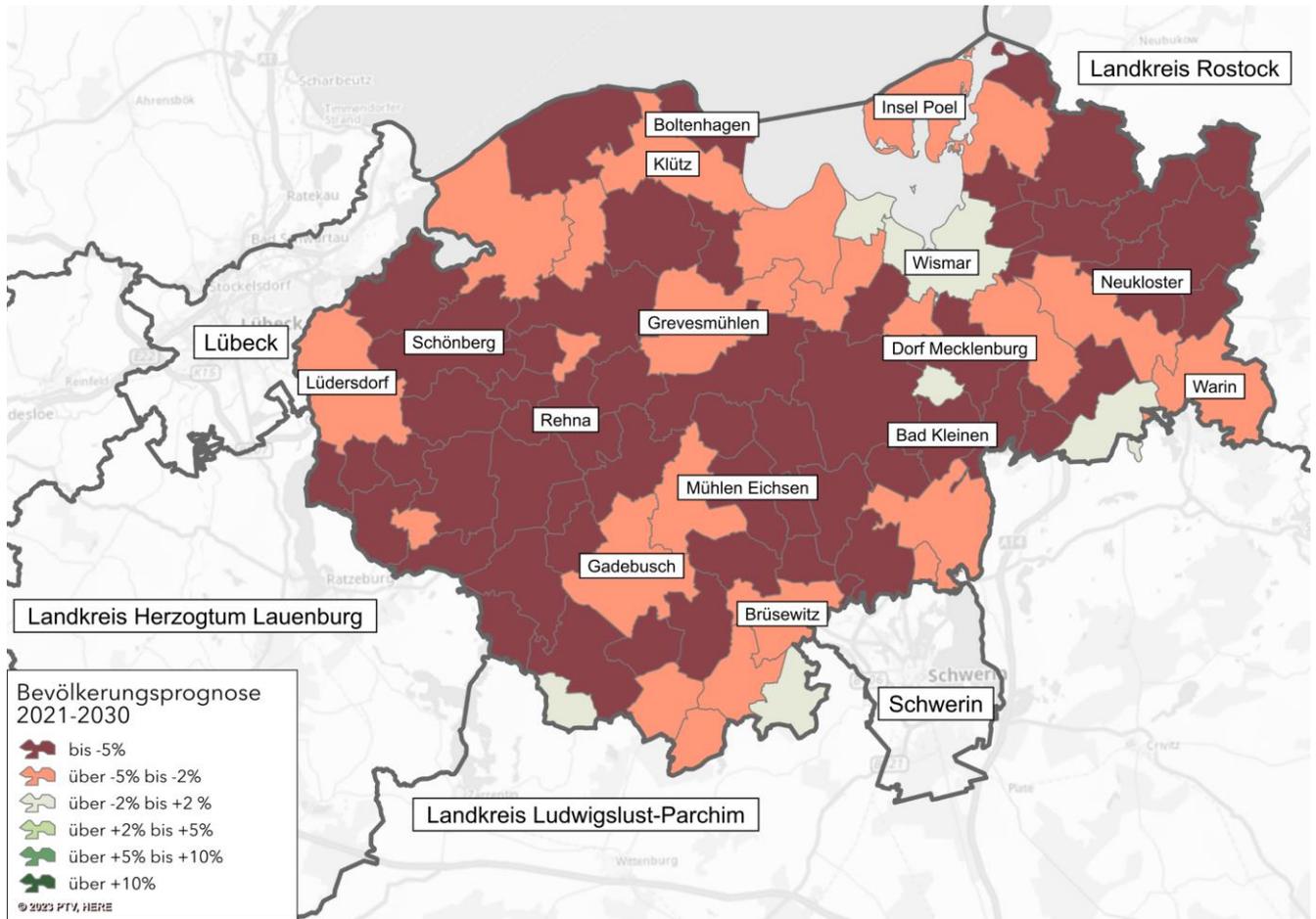


Abbildung 3:
Bevölkerungsentwicklung
2021 bis 2030

2.1.2. Lage und überregionale Anbindung

Der Landkreis Nordwestmecklenburg bildet den nordöstlichen Abschluss der Metropolregion Hamburg und liegt etwa mittig zwischen der Metropole Hamburg und dem Wirtschaftszentrum Rostock. Direkt im Westen grenzen die kreisfreie Hansestadt Lübeck und der Kreis Herzogtum Lauenburg an den Landkreis Nordwestmecklenburg an. Im Süden schließen sich der Landkreis Ludwigslust-Parchim und die Landeshauptstadt Schwerin sowie im Osten der Landkreis Rostock an. Im Norden grenzt der Landkreis Nordwestmecklenburg an die Ostsee.

Durch das Kreisgebiet führen folgende Bundesautobahnen

- A14: Dreieck Nossen – Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Karstädt (in Planung und Bau bis etwa 2030) – Schwerin – Wismar
- A20: Bad Segeberg – Lübeck – Grevesmühlen – Wismar – Rostock – Greifswald – Neubrandenburg – Kreuz Uckermark („Ostseeautobahn“)
- Weiterhin wird der Landkreis durch mehrere Bundesstraßen erschlossen (104, 105, 106, 192 und 208)

Die Erschließung im Schienenverkehr erfolgt durch folgende Linien

- Fernverkehr
 - ICE 26 Ostseebad Binz – Rostock – Schwerin – Hamburg – Karlsruhe
 - IC 56 Warnemünde – Schwerin – Magdeburg – Leipzig (saisonaler Verkehr)
- Regional-Express
 - RE 1 Hamburg – Schwerin – Bad Kleinen – Rostock
 - RE 4 Lübeck – Bad Kleinen – Stettin /– Ueckermünde
 - RE 8/RB 17 Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust (– Berlin)
- Regional-Bahn
 - RB 11 Wismar – Rostock – Tessin
 - RB 13 Rehna – Schwerin – Parchim
 - RB 18 Bad Kleinen – Schwerin

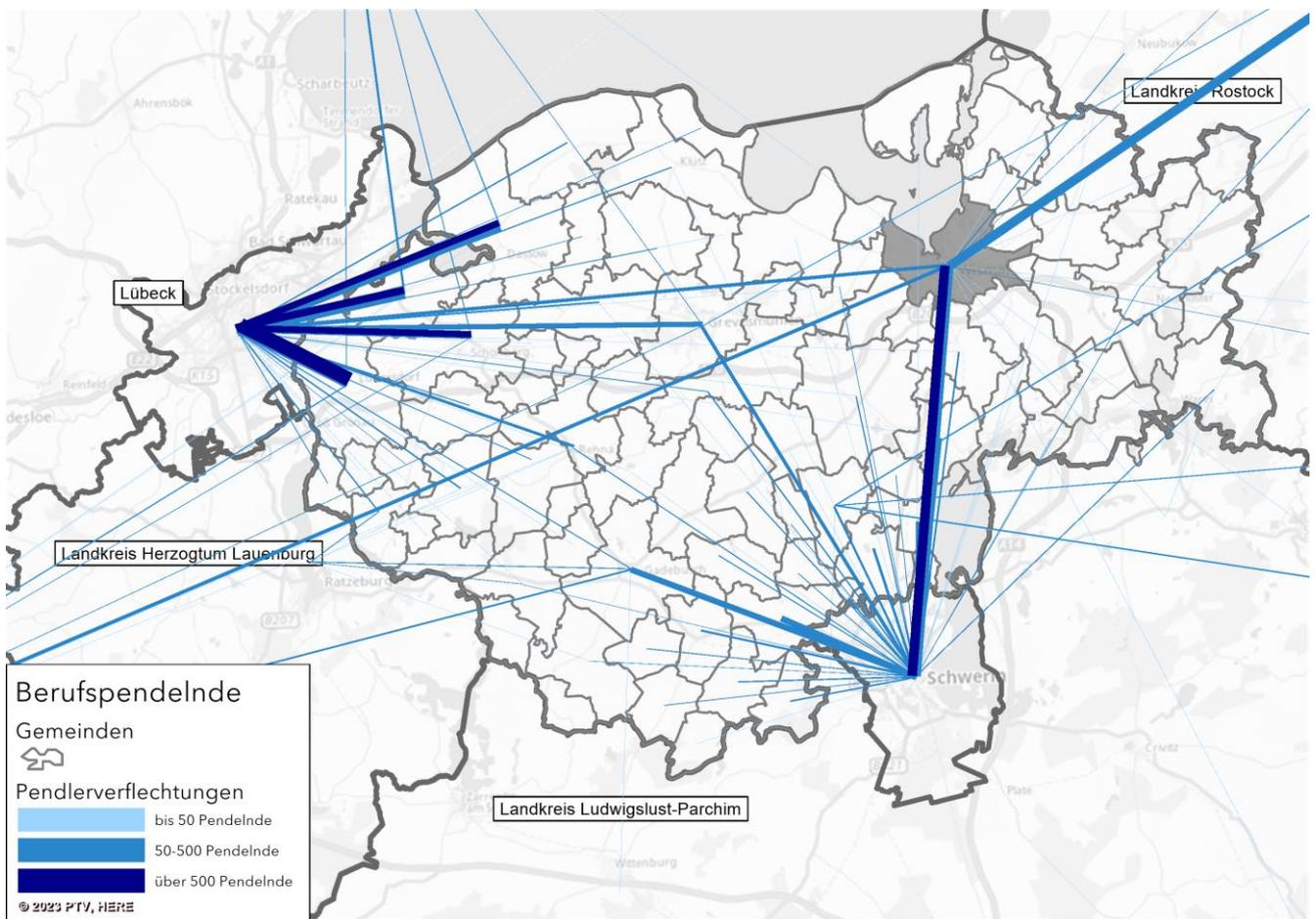
2.1.3. Pendlerverflechtungen und Gewerbestandorte

Pendelnde stellen für den öffentlichen Personennahverkehr eine wichtige Zielgruppe dar, da sie als Stammkunden regelmäßige Wege zurücklegen. Die vorliegende Analyse basiert auf den aktuellen Daten der Bundesagentur für Arbeit.

Im Jahr 2022 lebten rund 63.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Nordwestmecklenburg. Davon hatten rund 47.500 ihren Arbeitsort innerhalb des Landkreises. Dabei ist der Anteil der Auspendelnden nahezu doppelt so hoch wie der Anteil der Einpendelnden.

Die Abbildung 4 fasst die wichtigsten Pendlerverflechtungen (ab 30 Pendelnden je Relation) grafisch zusammen. Es ist erkennbar, dass insbesondere zu den nahegelegenen Oberzentren Schwerin und Lübeck sowie zum Mittelzentrum Wismar starke Verbindungen bestehen. Besonders starke Ströme sind zwischen der Hansestadt Lübeck und den Gemeinden des angrenzenden Amtes Schönberger Land zu erkennen. In diesen Bereichen ist auch deutlich erkennbar, dass die Anzahl der Auspendelnden die der Einpendelnden deutlich übersteigt².

² erkennbar an der Balkenfarbe und Balkenstärke



Zur zukünftigen Entwicklung der Pendlerströme existieren keine detaillierten Daten. Aufgrund des Rückgangs der Bevölkerungszahl und der Zahl der Personen im erwerbstätigen Alter ist aber nicht mit einer signifikanten Zunahme der Pendlerströme zu rechnen. Die Entwicklungen zur Länge der Pendelstrecke (Steigerung der Länge) und zur Häufigkeit der Arbeitswege, die beispielsweise durch den 2020 entstandenen Homeoffice-Trend leicht abnehmen, sind zu beobachten.

Abbildung 4:
Pendlerverflechtungen 2022
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit;
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte 2019 nach
Gemeinden)

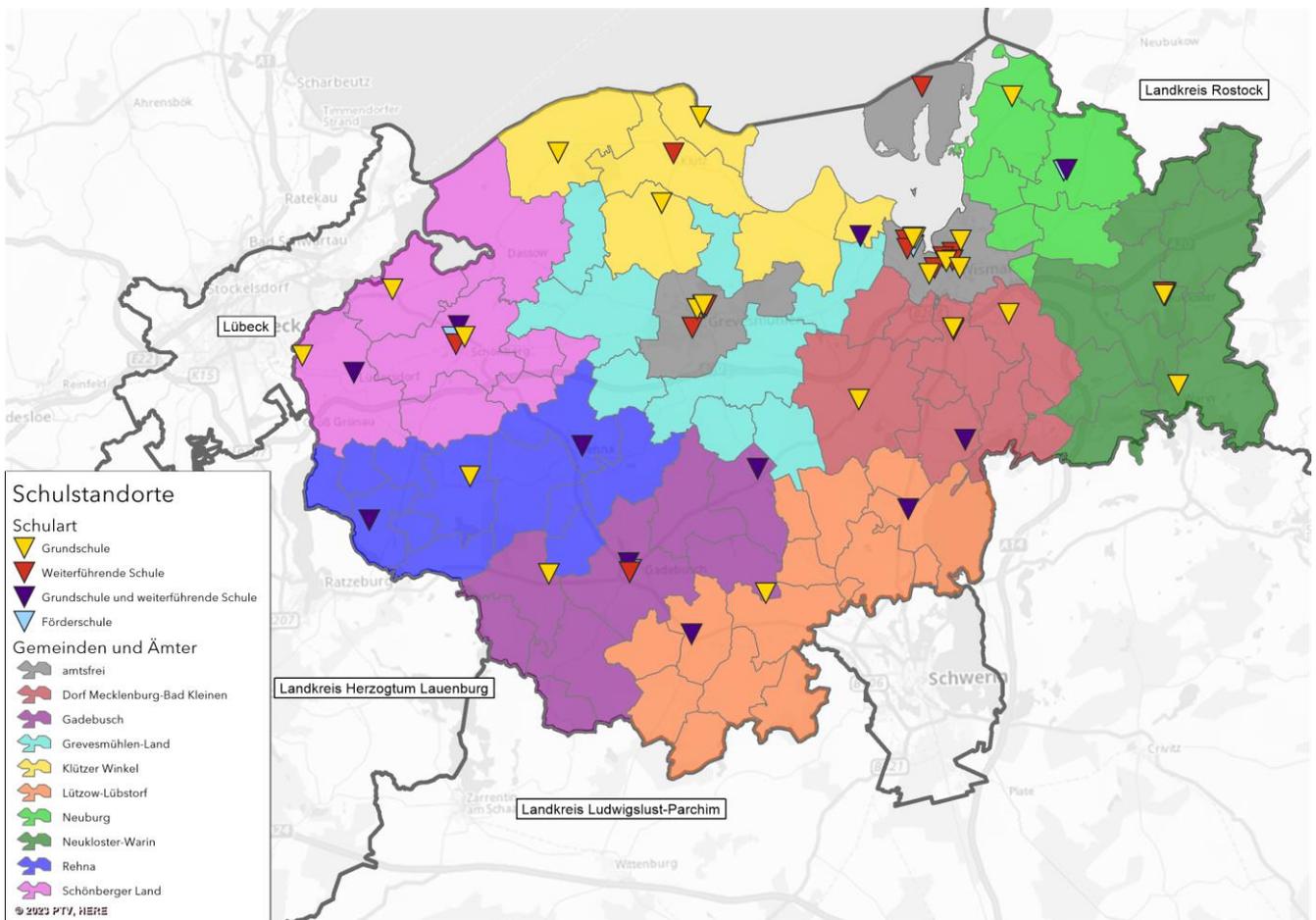
2.1.4. Schulen und Hochschulen

Für den regionalen Busverkehr stellen Schülerinnen und Schüler die wichtigste Nachfragegruppe dar. Im Landkreis Nordwestmecklenburg gibt es insgesamt 58 Schulen, von denen sich 14 in der Hansestadt Wismar befinden. Die Schulstandorte befinden sich meist in den zentralen Orten (siehe Abbildung 5) und teilen sich wie folgt auf die Schularten:

- 22 Grundschulen
- 13 Regionale Schulen mit Grundschule
- fünf Regionale Schulen
- sechs Gymnasien
- zwei Gesamtschulen
- neun Förderschulen
- eine Waldorfschule

Vom Schuljahr 2015/16 ausgehend ist die Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Landkreis von rund 14.000 auf 15.300 gestiegen. In der Schulentwicklungsplanung des Landkreises wird bis zum Jahr 2030 ein minimaler Rückgang auf etwa 14.900 Schülerinnen und Schüler erwartet.

In Wismar befindet sich die einzige Hochschule des Landkreises. An der „University of Applied Sciences: Technology, Business and Design“ sind 8.400 Studierende eingeschrieben. Weitere Hochschulstandorte existieren in den nahegelegenen Oberzentren Schwerin (Hochschule der Bundesagentur für Arbeit, Fachhochschule des Mittelstandes) und Lübeck (Universität zu Lübeck, Technische Hochschule, Musikhochschule, Hochschule des Bundes - Fachbereich Bundespolizei, Duale Hochschule Schleswig-Holstein, Internationale Hochschule). Die beiden Berufsschulen des Landkreises befinden sich in Wismar. Zusammen lernen dort etwa 1.700 Schülerinnen und Schüler (Stand: 2021).



In Abbildung 6 sind die Beziehungen zwischen Wohnort und Schulstandort jener Schüler dargestellt, die für den Schulweg den ÖPNV nutzen. Es ist erkennbar, dass die Verbindungen meist innerhalb eines Amtes bestehen. Bei weiterführenden Schulen

Abbildung 5: Allgemeinbildende Schulen nach Schulart

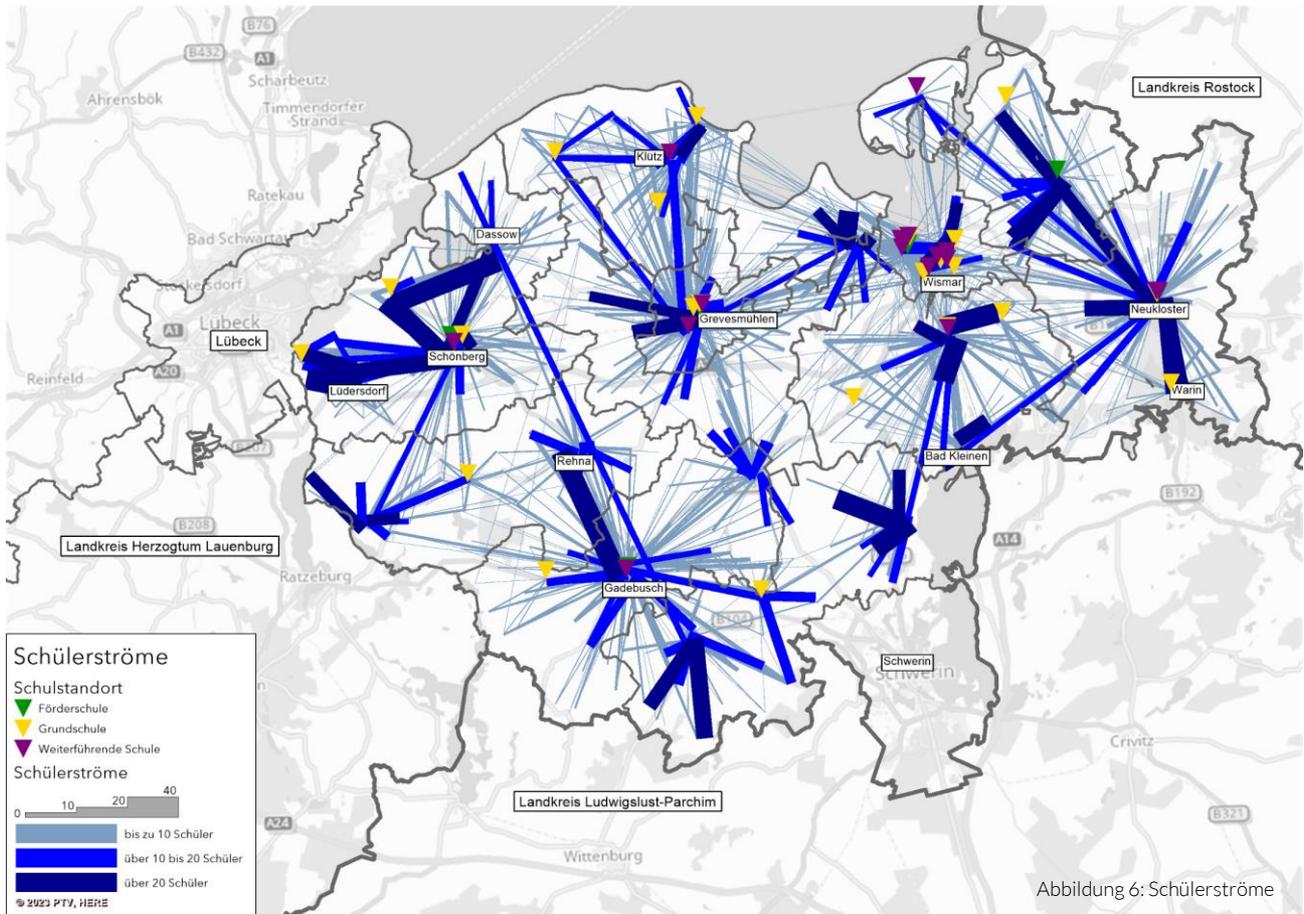


Abbildung 6: Schülerströme

existieren auch in die umliegenden Ämter Schülerströme, wenn diese nicht über ein gleichwertiges Schulangebot verfügen.

2.1.5. Potentiale im Freizeit- und Tourismussektor

Laut regionalem Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg 2011, sind die Gemeinden an der Küste (Kalkhorst, Klütz, Boltenhagen, Hohenkirchen, Zierow, Gägelow, Insel Poel, Boiensdorf) als Tourismusschwerpunktraum definiert. Insbesondere das Ostseebad Boltenhagen (196.000 Übernachtungen im Jahr 2022) und die Insel Poel (2022 mit 63.000 Übernachtungen) ziehen viele Besucher an. Die meisten Übernachtungen sind in der Hansestadt Wismar zu verzeichnen (331.000 Übernachtungen in 2022). Weitere Gemeinden werden als Tourismusedwicklungsräume geführt (siehe Abbildung 7).

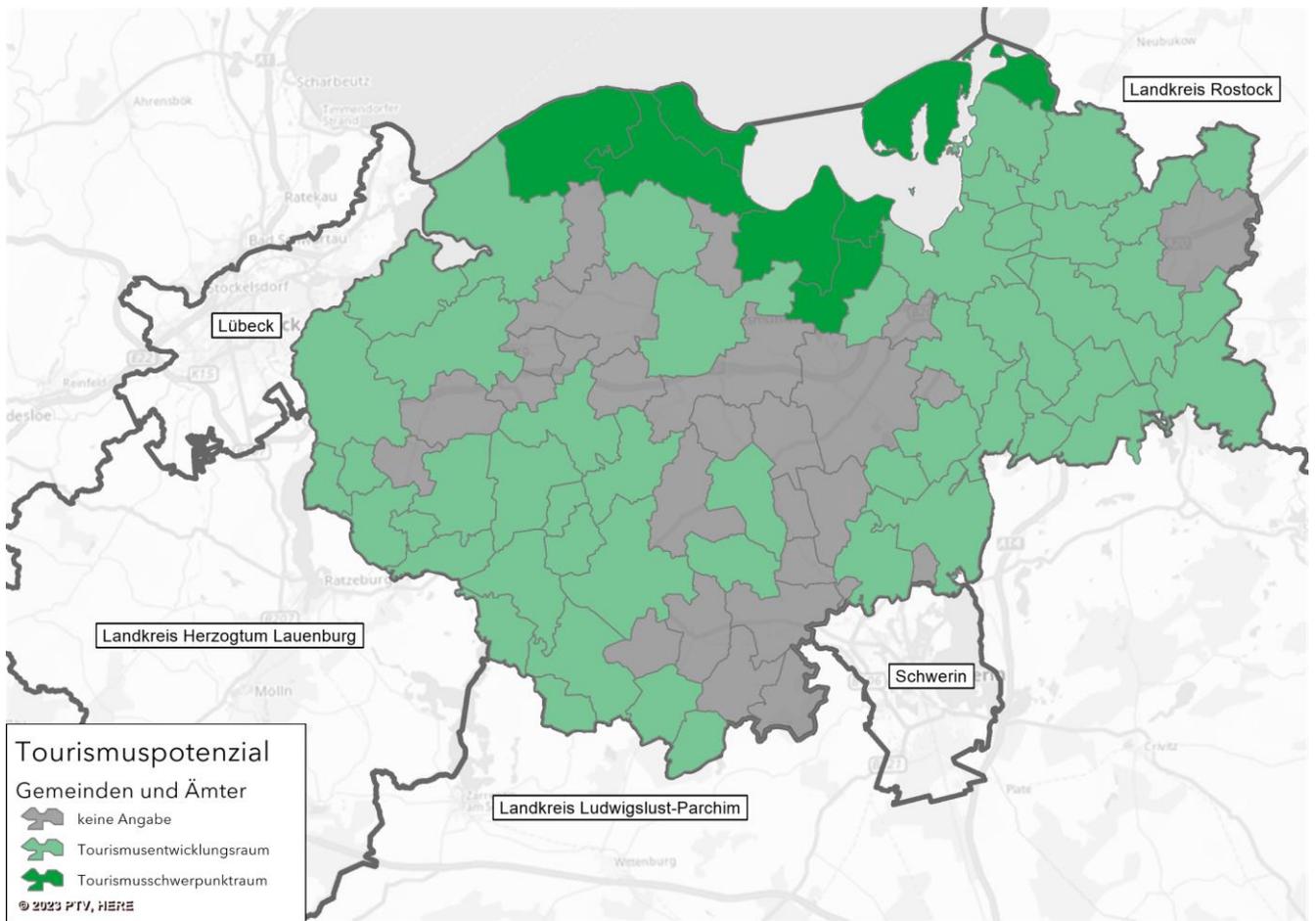


Abbildung 7:
Tourismusentwicklungs-
potenzial

Insgesamt lässt sich nach dem Einbruch der Besucherzahlen durch die Covid19-Pandemie wieder ein Wachstum verzeichnen. Die Übernachtungszahlen lagen 2022 noch etwa sieben Prozent unter dem Rekordwert von 2019, wobei der positive „Erholungstrend“ ungebrochen ist. Die saisonale Spitze liegt in den Monaten Juli und August und macht etwa ein Drittel der Übernachtungen je Jahr aus.

2.2. Netz- und Angebotsstruktur

2.2.1. Schienenpersonennahverkehr

Das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Westmecklenburg ist auf die Landeshauptstadt Schwerin ausgerichtet. Auf der Nord-Süd-Achse zwischen Wismar und Schwerin besteht mit den sich überlagernden Linien der RB 17 und RE 8 ein Stundentakt zwischen den beiden Städten. Dieser wird zwischen Bad Kleinen und Schwerin durch den RE 1 und die RB 18 auf ein Fahrangebot von zwei Fahrten pro Stunde weiter verdichtet, wobei der Regionalexpress nicht an allen Bahnhöfen hält. Ab Schwerin existiert mit dem RE 1 eine zweistündliche Verbindung in Richtung Rostock und Hamburg.

Ab Wismar besteht mit der RB 11 eine stündliche Verbindung nach Rostock über Bad Doberan. Die RB 13 verkehrt überwiegend stündlich zwischen Rehna, Gadebusch über Schwerin bis Parchim.

Eine Direktverbindung zwischen Lübeck und Schwerin besteht nicht. Der RE 4 aus Lübeck verkehrt in östlicher Richtung bis Bad Kleinen im Stundentakt und im Zweistundentakt darüber hinaus bis Güstrow im Landkreis Rostock und Pasewalk im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Linie	Relation	Takt
RE 1	Hamburg – Schwerin (– Bad Kleinen – Rostock)	60 min (120 min)
RE 4	Lübeck – Bad Kleinen (– Bützow – Pasewalk)	60 min (120 min)
RE 8	Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust (– Wittenberge – Berlin)	120 min (60 min)
RB 13	Rehna – Schwerin – Parchim	60 min
RB 17	Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust	120 min
RB 18	Bad Kleinen – Schwerin	120 min

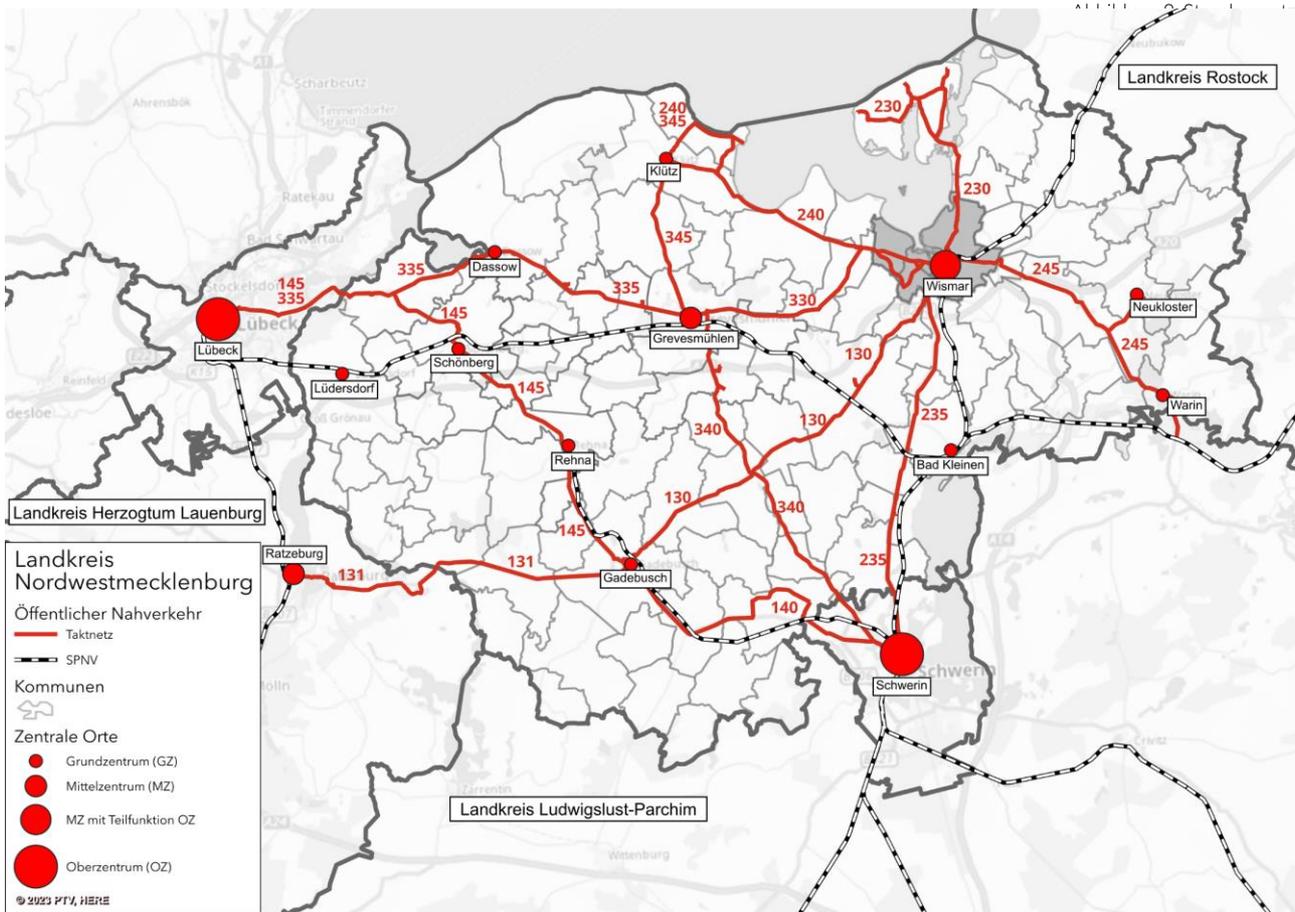
Tabelle 3: SPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg

Die Linien RE 8, RB 13 und RB 17 (ab 2024) werden von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben, die restlichen SPNV-Linien durch die DB Regio AG, Regio Nordost.

2.2.2. Regionaler Busverkehr

Der Busverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg wird durch die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (im Folgenden NAHBUS) betrieben und lässt sich in zwei Netzebenen einteilen: Das angebotsorientierte Taktnetz und das nachfrageorientierte RegioNetz.

Die Linien des Taktnetzes verkehren werktags (Montag bis Freitag) im Zweistundentakt. Teilweise werden zur Hauptverkehrszeit weitere Fahrten angeboten, sodass ein Stundentakt entsteht. Dabei wird nur vereinzelt zwischen Schul- und Ferientag unterschieden. Die Linie 235 (Schwerin – Wismar) verkehrt ganztags im Stundentakt. Der Linienweg ist bei allen Linien weitestgehend konstant. Einzelne Abweichungen aufgrund von Schulverkehrsbelangen treten auf. Alle Taktlinien bieten auch am Wochenende ein Fahrtenangebot. Dieses unterscheidet sich teilweise zwischen Samstagen und Sonntagen sowie zwischen Sommer und Winter.



Wie in Abbildung 8 erkennbar, verbinden die Linien des Taktnetzes die zentralen Orte und binden sie an die Oberzentren an. Lediglich die Grundzentren Lüdersdorf und Bad Kleinen sind nicht an das Taktnetz angeschlossen. Beide verfügen jedoch über einen SPNV mit regelmäßigen Fahrten in die Oberzentren Lübeck bzw. Schwerin. Die Taktlinien stellen zusammen mit dem SPNV das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis dar. Folgende Linien sind Teil des Taktnetzes:

Linie	Relation	Grundtakt Mo-Fr	Fahrtenpaare Wochenende
130	Gadebusch – Bobitz – Wismar	120 min	5
131	Gadebusch – Ratzeburg	120 min	3

Linie	Relation	Grundtakt Mo-Fr	Fahrtenpaare Wochenende
140	Gadebusch – Schwerin	120 min	5
145	Gadebusch – Schönberg – Selmsdorf	120 min	Samstag: 6 Sonn-/Feiertag: 3
230	Wismar – Kirchdorf – Timmendorf Strand	120 min	Sommer: 10 Winter: 5
235	Schwerin – Lübstorf – Bad Kleinen – Wismar	60 min	7
240	Wismar – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek	120 min	Sommer: 10 Winter: 5
245	Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg	120 min	6
330	Grevesmühlen – Wismar	120 min	5
335	Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck	120 min	5
340	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen – Schwerin	120 min	5
345	Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek	120 min	Sommer: 5 Winter: 6

Tabelle 4: Taktlinien

Die Linien des RegioNetzes dienen der Flächenerschließung und binden kleinere Orte an das nächstgelegene Zentrum sowie das Taktnetz an und ergänzen so das Gesamtnetz. Zumeist sind sie auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmt. Daher verkehren die meisten Linien des RegioNetz nur an Schultagen zu Schulanfangs- und -endzeiten. In der Schwachverkehrszeit, an Ferien- und Wochenendtagen gibt es kein oder nur ein eingeschränktes Fahrtangebot. Auf einigen Linien wird außerhalb der schulrelevanten Zeiten ein Rufbusangebot bereitgestellt. Auch die Linienwege und Abfahrtszeiten variieren nach den Bedürfnissen der Schülerbeförderung. Eine Auflistung der Linien mit ihrem Fahrtangebot befindet sich in Anhang .

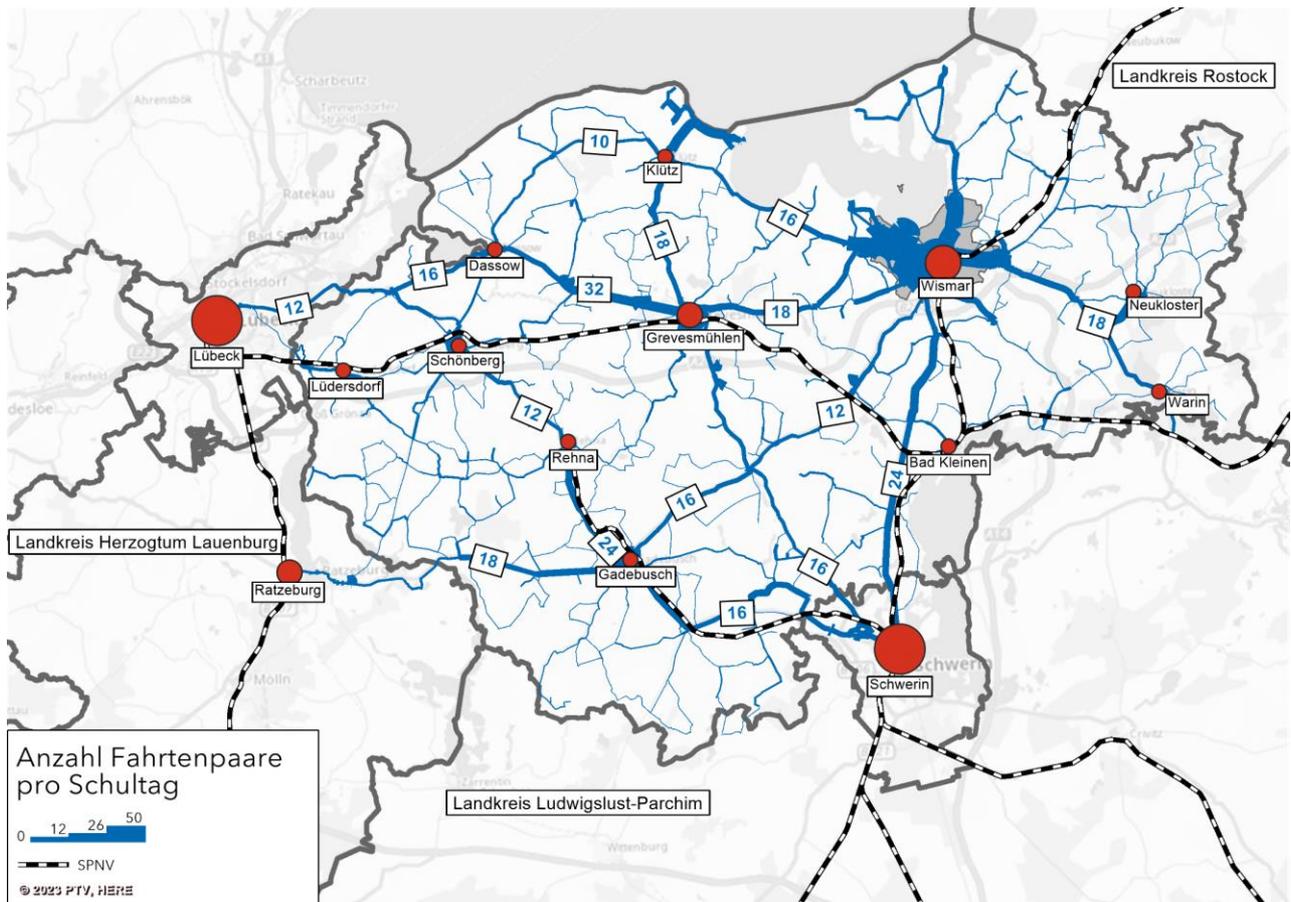


Abbildung 9: Fahrtenanzahl Schultag (Schultag 2022)

Es ist erkennbar, dass im straßengebundenen Regionalverkehr mit Ausnahme der Verbindungen in die umliegenden Zentren Lübeck, Schwerin und Ratzeburg kaum grenzüberschreitende Verkehre in andere Landkreise existieren. Zwischen den benachbarten Ämtern innerhalb des Landkreises sind ÖV-Angebote eingerichtet. Insbesondere die Taktlinien sorgen für eine Vernetzung. Bei den RegioNetz-Linien ist teilweise eine Trennung an den Ämtergrenzen erkennbar. Diese Linien orientieren sich stark am Schülerverkehr, sodass Schuleinzugsbereiche und Anforderungen an die Fahrzeiten hier maßgebende Planungsvorgaben sind.

2.2.3. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Wismar

Der Stadtverkehr Wismar wird wie der Regionalverkehr ebenfalls von der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH durchgeführt. Zum 01.06.2023 wurde das Liniennetz der Stadt aktualisiert, wobei der zusätzliche Leitungsumfang zu 50% von der Hansestadt Wismar bezahlt wird. Es existieren sechs Stadtverkehrslinien, die alle den zentralen Busbahnhof (ZOB) anbinden (Liniennetzplan siehe). Durch den Stadtverkehr werden nun auch die Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes Wismar direkt an das Stadtzentrum angebunden. Alle Stadtverkehrslinien verkehren in einem festen Takt, werktags mindestens stündlich und am Wochenende mindestens zweistündlich. Vier der sechs Stadtverkehrslinien bedienen den Altstadtring im Richtungsverkehr. Durch die Überlagerung existiert ein dichtes Angebot in der Innenstadt. Das neue Liniennetz

gewährleistet insbesondere am Wochenende ein dichteres Angebot auf vielen Streckenabschnitten.

Linie	Relation	Takt Mo-Fr	Takt Samstag	Takt Sonntag
12	Gägelow - Ostseeblick - Seebad Wendorf - Krankenhaus - Friedhof - ZOB - Kagenmarkt	60 min	60 min	60 min
13	Zierow - Ostseeblick - Wendenkrug - Burgwall - ZOB - Kagenmarkt - Fischkatzen	60 min	120 min	120 min
14	An der Westtangente - Dammhusen Gartenstadt - Sporthalle - Markt - ZOB - Dammhusen Gartenstadt - An der Westtangente	40/20 min	60 min	60 min
15	(Neptunring) - Seebad Wendorf - Burgwall - Markt - ZOB - Seebad Wendorf - (Neptunring)	15 min	30 min	30 min
16	Hornstorf - Kritzow - ZOB - Burgwall - Sporthalle - Kluß - Lübow	30 min	120 min	120 min
18	Barnekow - Gartenstadt - Burgwall - Markt - ZOB - Barnekow	60 min	60 min	60 min

Tabelle 5: Stadtverkehr Wismar

Zudem verkehren einige Regionalverkehrslinien des Taktverkehrsnetzes aus dem Stadtumland zum Busbahnhof. Auf den Streckenästen, die aus den umliegenden Gemeinden in die Wismarer Innenstadt führen, wird so das Angebot verdichtet.

Die nicht vertakteten Verbindungen des RegioNetzes haben hauptsächlich für den Schulverkehr Relevanz.

2.2.4. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Schwerin

Der Stadtverkehr Schwerin wird von der Nahverkehr Schwerin GmbH durchgeführt. Es existieren vier Straßenbahnlinien. Drei der vier Linien verlaufen in Nord-Süd-Richtung und verbinden die beiden nördlichen Endpunkte mit der Innenstadt und den beiden Endpunkten im Süden der Stadt. Sie verkehren werktags im 15- bzw. 30-Minuten-Grundtakt. Die Linie 3 verkehrt nur im Berufsverkehr und bildet eine tangentielle Verbindung zwischen den beiden südlichen Endpunkten. Ein Liniennetzplan befindet sich in der Anlage.

Die 15 Stadtbuslinien verkehren teilweise über die Stadtgrenzen hinaus. Über die Hälfte der Linien bieten eine Direktverbindung aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum. Der Marienplatz ist zentraler Verknüpfungspunkt der Linien. Die übrigen Stadtbuslinien dienen der Erschließung in den Stadtteilen oder zur peripheren Verbindung einzelner Stadtteile. Jede Linie besitzt einen Übergangspunkt zur Straßenbahn. Für den Stadtumlandverkehr haben die Stadtverkehrslinien nur geringe Bedeutung.

Drei Regionalverkehrslinien des Taktnetzes der NAHBUS (Linien 140, 235, 340) verkehren aus Richtung Norden bis zum Schweriner Hauptbahnhof. Dabei werden nicht alle

Haltestellen des Stadtverkehrs bedient, sodass eine umsteigefreie und schnelle Anbindung der Vororte ans Schweriner Stadtzentrum hergestellt wird.

Die Linie 140 verkehrt aus Richtung Gadebusch und Brüsewitz und bietet Übergangsmöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 2. Die Linie 235 bindet die nördlich an Schwerin angrenzenden Gemeinden Lübstorf und Klein Trebbow an die Landeshauptstadt an. Sie bietet eine Direktverbindung ins Zentrum und zu den Kliniken sowie Umsteigemöglichkeiten zu den Straßenbahnlinien 1 und 4. Die Regionalverkehrslinie 340 bindet die Nachbargemeinden Pingelshagen und Cramonshagen direkt an Schwerin an.

Auch einige Linien des RegioNetzes verkehren aus dem nördlichen und westlichen Umland zum Schweriner Hauptbahnhof. Das Angebot ist stark durch die Anforderungen des Schülerverkehrs geprägt. Durch die Überlagerung der einzelnen Linien entsteht insbesondere auf den Achsen Brüsewitz – Lankow – Schwerin und Pingelshagen – Schwerin an Schultagen ein zeitweise dichtes, jedoch unvertaktetes Angebot. An Wochenend- und Ferientagen ist das Angebot stark reduziert.

2.2.5. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Lübeck

Der Stadtverkehr Lübeck wird von der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH erbracht. Sie betreibt 25 Stadtbuslinien, die neben dem Stadtgebiet Lübecks auch die umliegenden Gemeinden anbinden. Auf dem Gebiet des Landkreises Nordwestmecklenburg verkehrt die Linie 5 bis Herrnburg Bahnhof. Werktags werden 20 Fahrtenpaare angeboten. Der Takt variiert im Tagesverlauf zwischen 30 Minuten und 120 Minuten. Samstags werden 10 Fahrtenpaare angeboten, die insbesondere in den Abendstunden liegen. Sonntags wird der Bahnhof Herrnburg durch die Linie 5 nicht angebunden. Die Linie 12 bindet Selmsdorf werktags stündlich als Linientaxi bis an die Hansestadt Lübeck an.

Die Regionalverkehrslinien 300 und 301 verkehren mit einzelnen Schulverkehrsfahrten in das Stadtgebiet Lübeck. Da sie nur an Schultagen fahren und in Schlutup enden, haben sie keine große Anbindungswirkung.

Die Linie 335 führt aus Grevesmühlen über Dassow und Selmsdorf zum Lübecker Busbahnhof. Durch ihre vertakteten Fahrten stellt sie an allen Verkehrstagen eine schnelle Verbindung im Stadt-Umland-Raum dar. Zwischen Schlutup und Lübeck ZOB verkehrt sie parallel zum Stadtverkehr, bedient jedoch nur ausgewählte Haltestellen.

Die Linie 390 verkehrt mit vier vertakteten Fahrtenpaaren von Dassow über Schönberg und Herrnburg zum Lübecker Busbahnhof. Auf ihrem Linienweg verkehrt sie teilweise parallel zu Stadtbuslinien, bedient jedoch nur ausgewählte Halte im Stadtverkehr.

2.2.6. Weitere Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Nordwestmecklenburg

Grevesmühlen

In Grevesmühlen existiert eine von der Stadt anteilig finanzierte Stadtbuslinie, die als Ringlinie mit einem Kleinbus bedient wird. Es werden montags bis freitags drei Linienfahrten sowie vier bedarfsabhängig verkehrende Fahrten angeboten. Die bis zum Busbahnhof führenden Regionalverkehrslinien ergänzen die ÖPNV-Bedienung in der Stadt. Insbesondere die vier Taktlinien (330, 335, 340 und 345), die aus allen Richtungen in die Stadt führen, haben auch eine innerstädtische Erschließungswirkung.

Boltenhagen

In Boltenhagen verkehrt die durch das Ostseebad finanzierte Linie 325 als Bäderbus zwischen den Ortsteilen Redewisch und Tarnewitz. Es werden täglich sechs Fahrtenpaare angeboten, welche in den Vormittags- und Nachmittagsstunden verkehren. In der Sommersaison wird durch zwei zusätzliche Fahrtenpaare die Betriebszeit ausgeweitet. In der August-Bebel-Straße bestehen vereinzelt Anschlüsse zum Regionalverkehr, welcher nur in den westlichen Ortsteilen verkehrt. Diese können ebenfalls als Bäderbus genutzt werden. Die innerörtliche Nutzung des Bäderbusses kostet pauschal einen Euro je Fahrt.

2.2.7. Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

Der gemeinsame Nahverkehrsraum Westmecklenburg wird durch den Landkreis Nordwestmecklenburg mit der Landeshauptstadt Schwerin und dem Landkreis Ludwigslust-Parchim im Süden gebildet. Das Rückgrat der Verbindungen in Westmecklenburg übernimmt der SPNV. Auf der Nord-Süd-Achse Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust wird mit den Linien RE 8 und RB 17 ein stündlich verkehrendes Angebot geschaffen. Die Linie RB 13 (Rehna – Schwerin – Parchim) verbindet den südwestlichen Teil des Landkreises Nordwestmecklenburg mit der Landeshauptstadt und Parchim, der Kreisstadt des Landkreises Ludwigslust-Parchim.

Im straßengebundenen ÖPNV bietet die Buslinie 245 eine vertaktete, landkreisüberschreitende Verbindung auf der Achse Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg. In Blankenberg kann auf den SPNV und auf Buslinien des Landkreises Ludwigslust-Parchim umgestiegen werden. Die Verknüpfungen im ÖPNV zur Stadt Schwerin sind in Kapitel 2.2.4 beschrieben.

In Richtung Westen bildet die Landkreisgrenze Nordwestmecklenburgs auch gleichzeitig die Ländergrenze zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Hier grenzt der Landkreis an die Stadt Lübeck und den Landkreis Herzogtum Lauenburg. Im SPNV existiert mit dem RE 4 eine regelmäßige Verbindung auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen. Die ÖPNV-Verbindungen in Richtung Lübeck sind in Kapitel 2.2.5 beschrieben. Durch den RE 1 (Bad Kleinen – Schwerin – Büchen – Hamburg) wird der Landkreis auch an die Metropole Hamburg angeschlossen. Nach Ratzeburg existiert mit der Linie 131 ein landkreisüberschreitender Verkehr ab Gadebusch. Es werden werktags neun und an Wochenendtagen drei Fahrtenpaare angeboten.

In Richtung Osten grenzt der Landkreis Nordwestmecklenburg an den Landkreis Rostock. Im SPNV bestehen mit der RB 11 auf der Strecke Wismar – Bad Doberan – Rostock - Tessin und dem RE 1 und RE 4 auf der Strecke Bad Kleinen – Bützow – Rostock bzw. Bad Kleinen – Bützow – Pasewalk diverse Verbindungen in den benachbarten Landkreis und die kreisfreie Stadt Rostock.

3. Ziele und Anforderungsprofil

3.1. Verkehrspolitische Ziele des Landkreises

Die Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises Nordwestmecklenburg sollen ein attraktives und zuverlässiges ÖPNV-Angebot nutzen können. Damit sollen Wege, beispielsweise zur Arbeit, zum Einkauf, zum Arzt oder zu Behörden und Freizeitaktivitäten, ohne Pkw möglich sein. Dabei sind jedoch auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bzw. die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg als Aufgabenträger zu beachten.

Die folgenden Leitziele für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg konkretisieren diesen Planungsansatz:

- Das ÖPNV-Angebot wird als ganzheitliches und integriertes System aus Bahn- und Busverkehren weiterentwickelt, mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen. Mögliche Synergieeffekte aus der Gründung eines Verkehrsverbundes in Bezug auf Vereinfachung von Tarif und Fahrgastinformation sowie die Optimierung des Betriebes werden gehoben.
- Das ÖPNV-Angebot wird als Standortfaktor für die Region begriffen. Dabei sollen insbesondere Wege zur Arbeit sowie zu Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können. Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag auch zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.
- Als attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr leistet der ÖPNV einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nachhaltigeren Entwicklung des Personenverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg. Damit verbunden ist auch eine angestrebte Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr (Modal Split) durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems. Die Anzahl wahlfreier Fahrgäste soll innerhalb von fünf Jahren um mindestens 20 Prozent gesteigert werden. Die mittlere Fahrzeugauslastung soll dabei weiter deutlich steigen.
- Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung der zentralörtlichen Funktionalität. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und entsprechend der absehbaren Fahrgastnachfrage mit kurzen Fußwegen an das ÖPNV-Netz anzubinden, sodass neue Standorte von Beginn an über eine attraktive ÖPNV-Erschließung verfügen.
- In Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Schulen sollen Bedarfsspitzen aus dem Schülerverkehr gesenkt und die Abstimmung zwischen Schulzeiten und angestrebten Taktfahrplänen verbessert werden. Entscheidungen für Schulstandorte und Festlegung von Schuleinzugsgebieten sollen unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV getroffen werden. Die Angebote im Schülerverkehr werden durch den flächendeckenden Einsatz digitaler Optimierungstools effizienter und komfortabler gestaltet.
- Die Verknüpfungen in den Stadt-Umland-Räumen werden durch verbesserte ÖPNV-Angebote gestärkt. Die flächenhafte Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum wird gesichert.
- Bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV werden die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung sowie des sich entwickelnden Rechtsrahmens genutzt.

- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die Belange aller Menschen, insbesondere von vulnerablen Gruppen wie Frauen, Kindern, alten Menschen und von Personen mit Mobilitätseinschränkungen, zu berücksichtigen. Auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wird im Rahmen der Zuständigkeiten hingearbeitet.
- Klimapolitische Ziele sollen durch die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben unterstützt werden.
- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg ist bei der Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten.

3.2. Anforderungsprofil für den ÖPNV

Das Anforderungsprofil definiert die Mindeststandards, die das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg als Daseinsvorsorge erfüllen muss. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist bestrebt, zusammen mit regionalen Partnern das ÖPNV-Angebot darüberhinaus zu verbessern. Hierbei ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Beteiligten zu beachten.

3.2.1. Erschließung und Anbindung

Im Landkreis Nordwestmecklenburg werden Siedlungsgebiete an den ÖPNV angebunden, wenn diese mindestens

- 100 Einwohner aufweisen oder
- 100 Berufspendler oder Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (beispielweise öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele oder touristische Bereiche).

Der schulbezogene ÖPNV wird unabhängig von der Bevölkerungszahl der Siedlungsgebiete sichergestellt.

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn sich 80 Prozent der darin wohnenden oder arbeitenden Personen innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen befinden. Der Einzugsbereich einer Haltestelle wird wie folgt definiert:

- ein Radius um die Haltestelle von 400 Metern im Stadtverkehr
- ein Radius um die Haltestelle von 600 Metern im ländlichen Raum.

Die Fußwegzeit zur nächstgelegenen Haltestelle soll 10 Minuten möglichst nicht überschreiten.

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für die Beförderungszeiten aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum sollen folgende Grenzwerte eingehalten werden:

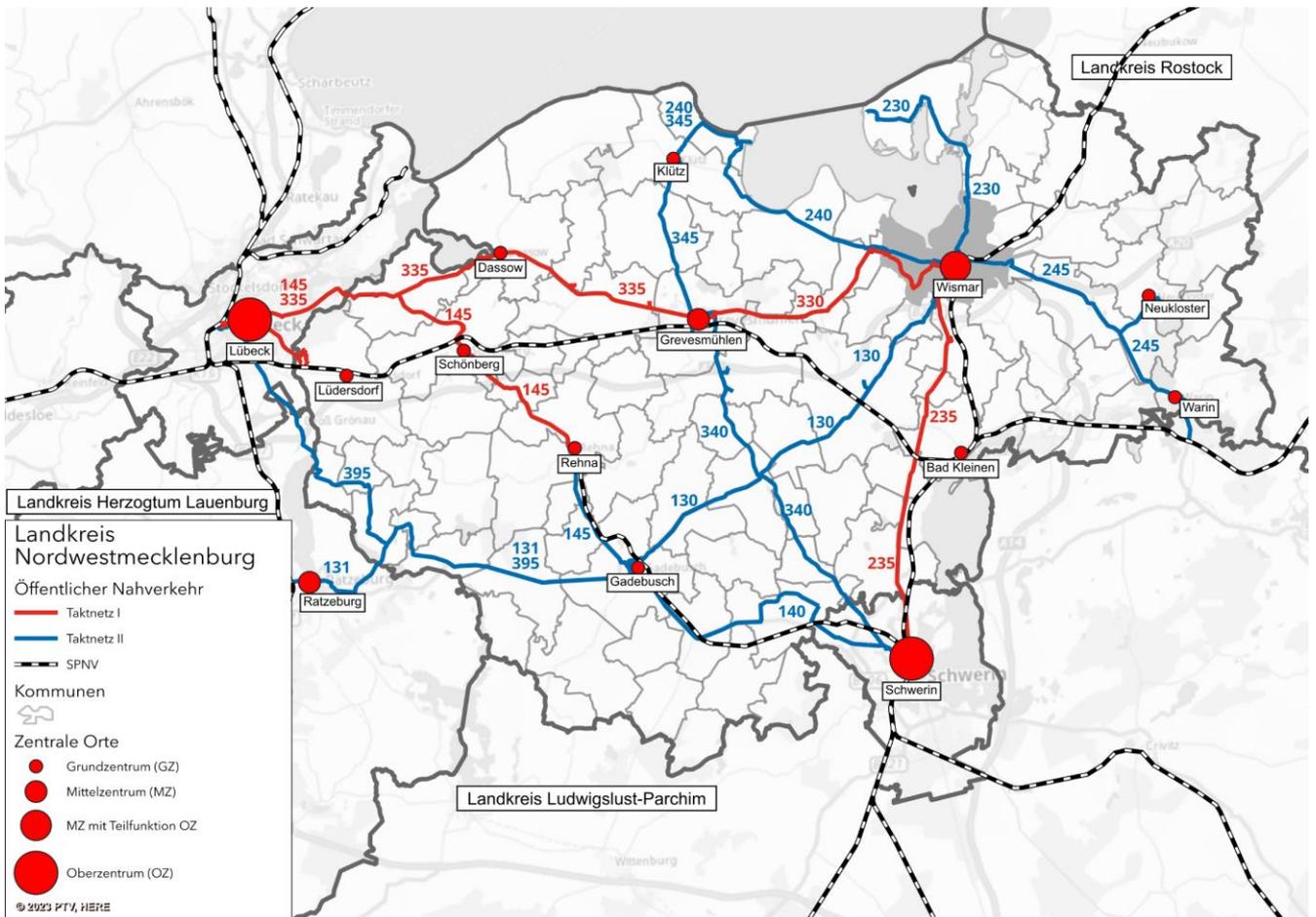
- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 45 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Die Zentren der Stadt-Umland-Räume sollen innerhalb von 30 Minuten Reisezeit erreicht werden.

3.2.2. Netzgliederung

Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Nordwestmecklenburg und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Dazu wird das Netz wie folgt kategorisiert (vgl. Abbildung 10):

- Taktnetz I (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Stundentakt)
- Taktnetz II (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Zweistundentakt)
- RegioNetz
- Stadtbus



*Die Taktnetz-Linie 395 steht dabei unter einem Finanzierungsvorbehalt des Landkreises.

Abbildung 10: Linien des Taktnetzes

Das ÖPNV-Taktnetz besteht aus allen SPNV- und ausgewählten Bus-Verbindungen im Landkreis Nordwestmecklenburg. Die Qualitätsvorgaben für die SPNV-Verbindungen werden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger festgelegt. Die Taktnetz-Linien im regionalen Busverkehr dienen zur Anbindung regional bedeutsamer Orte. Linien im „Busnetz MV“ sind ebenso Linien des Taktnetzes.

- Taktnetz I: Verbindung zwischen Mittelzentren sowie zwischen Mittel- und Oberzentren
- Taktnetz II: Anbindung von Grundzentren und weiteren regional bedeutsamen Orten an das nächsthöhere Zentrum

Das ÖPNV-Angebot im Taktnetz fährt täglich und im Takt. Die Reisezeiten sollen im Vergleich zum Pkw-Verkehr attraktiv sein, was über ein definiertes Reisezeitverhältnis abgebildet wird. Dies bedingt möglichst geradlinige Linienführungen.

Durch das RegioNetz wird einerseits die Beförderung der Schülerinnen und Schülern zu den Schulen im jeweiligen Schuleinzugsbereich sichergestellt, sofern diese Fahrten nicht bereits durch das Taktnetz oder Stadtverkehre bedient werden. Darüber hinaus wird mindestens durch Rufbusse eine Anbindung abseits des Taktnetzes liegender Siedlungsgebiete gewährleistet.

In der Hansestadt Wismar wird ein von der Stadt selbst und von den Gemeinden anteilig mitfinanziertes Stadtbusangebot vorgehalten, welches neben den Stadtteilen auch die Gemeinden im Stadt-Umland-Raum an das Stadtzentrum anbindet.

Die folgende Tabelle 6 zeigt die Netzkategorien und deren jeweiligen Mindeststandards. Dabei gelten folgende Verkehrszeiten als Bezugsrahmen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): 6 Uhr bis 9 Uhr sowie 12 Uhr bis 18 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): 9 Uhr bis 12 Uhr sowie 18 Uhr bis 20 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): 20 Uhr bis 6 Uhr

Kriterium		Taktnetz I	Taktnetz II	RegioNetz	Stadtbus Wismar	
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV		≤2	≤2	-	≤2	
Betriebszeitraum [Uhrzeit]	Mo-Fr	5-22	5-22	5-22	5-23	
	Sa	5-22	5-20	5-22	5-23	
	So/F	8-20	8-20	8-20	6-20	
Takt [Minuten]						
	Mo-Fr	HVZ	60	60	60 (Rufbus)	15/30*
	Mo-Fr	NVZ	60	120	60 (Rufbus)	30/60*
		SVZ	120	120	60 (Rufbus)	60/Rufbus*
	Sa		120	120		30/60**
	So/F	120		120 (Rufbus)	30/120**	
Fahrtenhäufigkeit (Mindestwert je Tag und Richtung)	Mo-Fr (Schule)	15	9	Schülerverkehr und Rufbus	50/15*	
	Mo-Fr (Ferien)			Rufbus		
	Sa	9	7	Rufbus	30/9*	
	So/F	7	7	Rufbus	20/7*	

* Angaben für Hauptachsen und Nebenachsen im Stadtverkehr (Hauptachsen in Wismar: Wendorf – Zentrum sowie Gartenstadt – Zentrum)

Tabelle 6: Mindestbedienungsstandards der Netzebenen

Im Taktnetz II ist in der Hauptverkehrszeit ein 120-Minuten-Takt zulässig, wenn zwei Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt zu einen 60-Minuten-Takt überlagert werden. Dieser der Überlagerungsabschnitt muss den überwiegenden Linienweg innerhalb des Landkreises umfassen.

Die Mindestbedienungsstandards des RegioNetzes gelten unter der Annahme der Förderung durch den Rufbus MV. Sollte die Landesförderung entfallen oder im Vergleich zu 2024 erheblich reduziert werden, sind die Kriterien einer erneuten Prüfung vor dem

Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg zu unterziehen.

Ist eine Linie Teil des Busnetzes MV, so sind die Qualitätsvorgaben des Busnetzes MV maßgebend.

Flexible Bedienungsformen

Eine flächenhafte Bedienung des Landkreises Nordwestmecklenburg auch außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende soll wirtschaftlich tragfähig sichergestellt werden. Dabei soll das Bedienungsangebot den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bestmöglich entsprechen. Daher wird in Bereichen mit geringer Bevölkerungsdichte, disperser Siedlungsstruktur und in Zeiten geringer Nachfrage (Abendstunden und am Wochenende) der Einsatz flexibler Bedienungsangebote vorgesehen.

Diese flexiblen Bedienformen werden nach §44 PBefG als Linienbedarfsverkehr durchgeführt und als Bestandteil des landesweiten Rufbussystems im Busnetz MV angeboten, dessen Anforderungen zu erfüllen sind, sofern diese die nachfolgenden Mindestbedingungen (Tabelle 7) nicht unterschreiten:

Kriterium	Merkmal
Genehmigung	PBefG § 44
Ausprägung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen ▪ Binnenbedienung der Sektoren ▪ Anschluss an das ÖPNV-Taktnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 20 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an einen zentralen Ort (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum), sofern im Sektor vorhanden ▪ Betriebszeitraum orientiert sich an den angebundnen Taktnetzlinien
Anmeldung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ digitale Anmeldung via App und/oder Webportal ▪ telefonische Anmeldung (werktags 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr, sonn- und feiertags 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr) ▪ Anmeldefrist bis 60 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauskunftung in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen ▪ einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des geltenden ÖPNV-Tarifs

Kriterium	Merkmal
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 7: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

3.2.3. Verknüpfung und Anschlusssicherung

Verknüpfung im ÖPNV

Für einen attraktiven ÖPNV mit komfortablen Reiseketten sind Verknüpfungspunkte besonders bedeutend. An diesen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen Linien möglich. Anschlüsse zwischen Buslinien sowie zwischen dem Bus- und Bahnverkehr an diesen Verknüpfungspunkten sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Fahrplanabstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen
- kurze Übergänge mindestens auf Hauptumsteigebeziehungen (ggf. lastrichtungsabhängig)
- Übergangswartezeiten sollten in der Regel maximal 10 Minuten betragen und die Anforderungen des Busnetz MV erfüllen
- Übergangswege an Verknüpfungspunkten sollen minimiert werden und 250 Meter Länge nicht überschreiten. Diese Wege sind barrierefrei zu gestalten.
- Verknüpfungspunkte sollen über einen Wetterschutz verfügen.
- Anschlüsse zwischen definierten Linien sollen auch im Verspätungsfall gesichert werden. Dazu sollen die Möglichkeiten des ITCS genutzt werden. Eine technische Anschlusssicherung innerhalb des Busverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg ist vorzusehen.

Die Verknüpfungspunkte werden in drei Typen unterschieden, die sich hinsichtlich ihrer Bedeutung und Ausstattung unterscheiden:

- Typ 1: übergeordneter Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Busverkehren
- Typ 2: regionaler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beziehungsweise zwischen Buslinien
- Typ 3: zusätzlicher lokaler Verknüpfungspunkt zwischen dem Rufbus-Netz und dem Taktnetz

Die Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
im Landkreis Nordwestmecklenburg		
1	Wismar Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
1	Grevesmühlen Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Bad Kleinen Bahnhof	Bahn – Bahn & Bahn – Bus
2	Gadebusch Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Schönberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Mühlen Eichsen	Bus – Bus
2	Neukloster ZOB	Bus – Bus
2	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Bus – Bus
3	Bobitz Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Brüsewitz	Rufbus – Bus
3	Carlow Schule	Rufbus – Bus
3	Dassow Lübecker Straße	Rufbus – Bus
3	Dechow Abzweig	Rufbus – Bus
3	Dorf Mecklenburg Bahnhof / B106	Rufbus – Bahn & Bus
3	Fährdorf	Rufbus – Bus
3	Gägelow	Rufbus – Bus
3	Grevenhof	Rufbus – Bus
3	Herrnburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Hornstorf Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Kirchdorf Bäckerei	Rufbus – Bus
3	Klütz Wismarsche Straße	Rufbus – Bus
3	Kritzow	Rufbus – Bus
3	Lübow	Rufbus – Bus
3	Lübstorf Bahnhof / Schule	Rufbus – Bahn & Bus
3	Lützow Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Mallentin Dorf	Rufbus – Bus
3	Neuburg	Rufbus – Bahn & Bus
3	Pingelshagen	Rufbus – Bus
3	Rehna Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Roggendorf	Rufbus – Bus
3	Schlagsdorf	Rufbus – Bus
3	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Rufbus – Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
3	Steinhausen Neuburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Sülsdorf	Rufbus – Bus
3	Upahl	Rufbus – Bahn
3	Ventschow Bahnhof	Rufbus – Bahn
3	Warin Post	Rufbus – Bus
3	Wismar Fischkaten	Rufbus – Bus
3	Zickhusen	Rufbus – Bus
außerhalb des Landkreises Nordwestmecklenburg		
1	Schwerin Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Tram – Bus
1	Lübeck Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Blankenberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Ratzeburg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
3	Schwerin Kliniken	Rufbus – Tram & Bus
3	Schwerin Lankow-Siedlung	Rufbus – Tram

Tabelle 8: Zielzustand: Verknüpfungspunkte in Nordwestmecklenburg und umliegenden Gebieten

Zusätzlich zu den genannten Verknüpfungspunkten werden bei Einführung eines sektorbasierten Rufbusangebotes Verknüpfungsstellen zwischen dem landesweiten Rufbus und dem ÖPNV-Taktnetz in jedem Rufbussektor definiert. Diese Verknüpfungsstellen sollen die Anforderungen an Verknüpfungsstellen ebenso einhalten. Ferner konzentriert sich der Landkreis Nordwestmecklenburg darauf, kreiseigene ÖPNV-Angebote mit denen der Nachbarlandkreise stärker zu vernetzen. Dazu sollen in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern weitere geeignete Verknüpfungspunkte identifiziert werden.

Intermodale Verknüpfung

Weiterhin ist der Landkreis Nordwestmecklenburg bestrebt, die intermodale Verknüpfung zwischen dem ÖPNV, dem Radverkehr sowie dem Pkw zu verbessern. Daher sollen an den Bahn-Bus-Verknüpfungspunkten sowie weiteren Bahn-Haltes P+R-Plätze errichtet werden, deren Größe sich an der erwartbaren Nutzung orientiert. Weiterhin ist es auch Sicht des Landkreises sinnvoll, Mobilitätshubs mit weiteren Mobilitätsangeboten wie Carsharing zu entwickeln.

Eine Verknüpfung zum Radverkehr wird über die Errichtung sicherer und komfortabler Radabstellanlagen an der Haltestelle gesehen. Diese B+R-Anlagen sollen sowohl an Verknüpfungspunkten sowie an Haltestellen des ÖPNV-Taktnetzes errichtet werden, um den nutzbaren Einzugsbereich zu erweitern. Die Zuwegungen zu den B+R-Plätzen sollen aus den relevanten Orten im Einzugsbereich komfortabel und sicher gestaltet sein.

Die Planung, Ausführung und Finanzierung der Anlagen obliegen den Kommunen als Baulastträger der Haltestellen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist interessiert, die Kommunen bei der Planung und Priorisierung zu unterstützen.

Weiterhin soll eine Fahrradmitnahme im Bus mindestens für ausgewählte Zu- und Abgangspunkte ermöglicht werden. Zeiten für Be- und Entladung müssen im Fahrplan berücksichtigt werden. Die Zu- und Abgangspunkte orientieren sich an der Nachfrage. Für touristisch bedeutende Linien soll am Wochenende und an Feiertagen eine erhöhte Beförderungskapazitäten bereitgestellt werden.

Empfehlung zur Ausstattung von Verknüpfungspunkten

Die Verknüpfungspunkte sollen die folgenden Ausstattungsmerkmale aufweisen. Grundlegende Ausstattungen wie Fahrplaninformationen werden nicht gesondert aufgeführt.

Ausstattungs-element	Typ 1	Typ 2	Typ 3
DFI-Anzeiger	x	x	(x)
Fahrradabstellplätze (B+R)	x	x	x
Fahrradabstellboxen, möglichst mit Lademöglichkeit für E-Bikes	x	x	-
Parkplätze (P+R)	3	x	(x)
Taxistellplatz	x	x	-
Sitzgelegenheit	x	x	x
Fahrgastunterstand	x	x	(x)
Weitere Services (z. B. Packstation)	x	x	-

Tabelle 9: Empfehlung zur Ausstattung von Verknüpfungspunkten in Nordwestmecklenburg

3.2.4. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Nordwestmecklenburg wird grundsätzlich im Rahmen des Linienverkehrsangebotes organisiert.

Bei der Linien- und Fahrplangestaltung wird sichergestellt, dass der wesentliche Teil der Fahrschüler im Linienverkehr zu den jeweiligen Schulanfangs- und -endzeiten befördert werden kann.

Für den Schülerverkehr gelten § 113 Abs. 3 Satz 3 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie § 4 der Verordnung über die Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern. Die Schülerbeförderung soll möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule anschließen. Weiterhin sollen im

³Die Verknüpfungspunkte des Typ 1 liegen in der Regel im Zentrum eines Mittel- oder Oberzentrum. Dort ist die Anlage von P+R-Plätzen aus städtischer Sicht eher ungünstig, da damit Kfz-Fahrten in das Stadtzentrum gezogen werden. Daher werden P+R-Plätze bei diesem Typ nicht als zwingend angesehen.

Rahmen der Schülerbeförderung Verkehrsspitzen vermieden und Fahrten möglichst in das Taktnetz integriert werden. Dies bedingt eine Anpassung zwischen den Fahrplänen und den Schulanfangs- und -endzeiten. Schulträger, Schulen und der Landkreis Nordwestmecklenburg tragen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung. Weiterhin sollen die Rückfahrten nach der Schule optimiert werden, sodass außerhalb des Taktnetzes nur diejenigen Haltestellen auf dem Linienweg angefahren werden, für die eine Nachfrage besteht. Aus dem Projekt MintesO bestehende Optimierungsansätze sind zu nutzen und weiterzuentwickeln. Diese Linien sind in das Rufbussystem aufzunehmen, um weiteren Personen die Nutzung zu ermöglichen.

3.2.5. Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

Haltestellen

Für Bau und Unterhaltung sämtlicher Haltestellen im Landkreis Nordwestmecklenburg sind die Straßenbulasträger zuständig. Ihnen obliegt die Herstellung der Barrierefreiheit aller Haltestellen. Beim barrierefreien Ausbau sind die baulichen Vorgaben entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Bushaltestellen Landkreis Nordwestmecklenburg 2019, Kapitel 4 Ausbaustandards, zu beachten. In diesem Konzept wird ebenso eine Empfehlung zur Priorisierung festgeschrieben.

Fahrzeuge

Fahrzeuge sind grundsätzlich barrierefrei zu beschaffen. Dazu müssen diese die folgenden Mindestanforderungen erfüllen.

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busse mit Niederflureinstieg⁴ und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 als Mehrzweckfläche mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen ▪ Kneeling und Klapprampe ▪ visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Information	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrtinformation (Liniennummer und Zielanzeige entsprechend § 33 BOKraft) ▪ Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs ▪ visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe ▪ Beschriftung von Haltewunschastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift

Tabelle 10:Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

Für einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen bei geringer Nachfrage sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig, wenn

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden
- Fahrzeuge maximal fünf Sitzplätze aufweisen.

Information und Kommunikation

Die Information und Kommunikation zum ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg sollen barrierefrei gestaltet werden. Dazu müssen folgende Mindestkriterien erfüllt werden:

Mindeststandard	Definition
App und Internetseite	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderungsmöglichkeit des Kontrastes ▪ Anpassungsmöglichkeit der Schriftgröße ▪ Nutzung serifenloser Schriftart ▪ Vorlesefunktion und Spracheingabe ▪ Auskunft zur Barrierefreiheit der Reisekette
Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrplanaushang in kontrastreicher Darstellung in serifenloser Schrift, Schriftgröße mind. 12 Punkt, Anbringungshöhe ca. 1,5 Meter ▪ leichtverständliche Ausbereitung mit möglichst wenigen Fußnoten ▪ Nutzung von QR-Codes für weitergehende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Vertriebskanälen

Tabelle 11:Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

⁴ Als Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge. Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche zwischen der ersten und zweiten Tür auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.

3.2.6. Fahrzeugausstattung und Antriebsart

Ausstattung und Fahrzeugeinsatz

Die im Buslinienverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg eingesetzten Fahrzeuge müssen die nachfolgenden Mindeststandards erfüllen. Diese Anforderungen sind sowohl von genehmigten Linienverkehrsunternehmen als auch von deren Subunternehmern einzuhalten. Die Fahrzeuge müssen an die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere den Anforderungen der Barrierefreiheit (siehe Abschnitt 3.2.5), sowie an den betrieblichen Ablauf angepasst werden. Die Fahrzeuge müssen in einem einheitlichen Corporate Design der ÖPNV-Fahrzeugflotte in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Nordwestmecklenburg gestaltet sein. Folgende weitere Vorgaben sind einzuhalten:

- Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen regelmäßig gewartet und gereinigt werden und einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln. Der Innenraum ist hell und freundlich und soll für alle Kundengruppen subjektiv als sicher wahrgenommen werden.
- Die eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei.
- Das Flottendurchschnittsalter aller regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge liegt bei maximal acht Jahren
Das jeweilige Fahrzeughöchstalter ist so abzuwägen, dass ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet wird. Der Innenraum muss dabei weiterhin attraktiv wirken und dem gängigen Kundengeschmack entsprechen.
- Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über einen vollständig klimatisierten Fahrgastraum verfügen. USB-Ladebuchsen sollen nach Möglichkeit bei Neuanschaffungen vorgesehen werden, sofern Erfahrungen aus dem Betrieb dem nicht entgegenstehen.
- Im Stadtverkehr Wismar sind mindestens auf den Hauptrelationen vorzugsweise Niederflrbusse einzusetzen. Bei der Fahrzeugbeschaffung ist darauf zu achten, durch eine hinreichende Anzahl Türen einen schnellen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die Nachfrage ist im Stadtverkehr durch den Einsatz von Automatischen Fahrgastzählgeräten entsprechend des Standes der Technik zu messen. Die mittlere Auslastung in der Spitzenstunde soll 65 Prozent der gesetzlich zulässigen Gesamtplätze je Linie nicht übersteigen.

Antriebsart

Die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021) sollen umgesetzt werden. Daher sollen künftig im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang saubere und emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden. Die Antriebsart ist so zu wählen, dass weiterhin ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet wird. Die notwendigen Entscheidungen zur Antriebsart sind rechtzeitig zu treffen, um notwendige Infrastrukturen bei der Entwicklung der Betriebshöfe von Beginn an berücksichtigen zu können.

Für Bestandsfahrzeuge ist zu prüfen, ob durch geeignete Kraftstoffe (zum Beispiel HVO 100) die CO₂-Emissionen kurzfristig unter Erhalt eines wirtschaftlichen Betriebs gesenkt werden können. Die Entwicklung der Betriebskosten durch die Umstellung auf

saubere und emissionsfreie Antriebsarten muss für den Landkreis Nordwestmecklenburg als Aufgabenträger wirtschaftlich tragfähig bleiben.

3.2.7. Tarif und Vertrieb

Sobald der Landkreis Teil eines Verkehrsverbundes ist, ist der Verbundtarif anzuwenden. Bis dahin ist der im Landkreis Nordwestmecklenburg bestehende NAHBUS-Tarif fortzuführen. Die Einführung von umlagefinanzierten Gästekarten mit inkludierter ÖPNV-Nutzung werden vom Landkreis begrüßt und der Umsetzungsprozess entsprechend unterstützt.

Darüber hinaus sollen Tarife benachbarter Verkehrsverbände angewendet werden, wenn Busverkehre in diesen Tarifgebieten Bedienungsfunktionen übernehmen. Über die Anerkennung von Fahrscheinen und den Ausgleich von Einnahmen sind Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern und/oder relevanten Verbundpartnern zu schließen. In folgenden Räumen sollen vorrangig Tarifkooperationen bestehen:

- Hansestadt Lübeck (SH-Tarif)
- Ratzeburg (HVV-Tarif)

Das Vertriebssystem muss den Anforderungen des Verkehrsverbundes genügen. Durch den Landkreis Nordwestmecklenburg wird eine Digitalisierung des Vertriebes angestrebt. Der Vertrieb des Fahrscheinsortimentes soll vorrangig digital angeboten werden. Ein Fahrscheinverkauf mit Bargeld muss mindestens für ein Basissortiment sichergestellt werden.

3.2.8. Information und Digitalisierung

Die Vorgaben des Verkehrsverbundes hinsichtlich der Fahrtinformation sind zu erfüllen. Im Landkreis Nordwestmecklenburg sollen die Chancen der Digitalisierung auch für die Fahrtinformation genutzt werden.

Informationen zum Fahrplan und zur einzelnen Fahrt sollen digital und in Echtzeit verfügbar sein.

Die folgenden Mindeststandards müssen im ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreise Nordwestmecklenburg erfüllt werden.

Corporate Design und Fahrplaninformation

Das ÖPNV-Angebot und die Inhalte aller Informationsmedien müssen in einem einheitlichen Corporate Design gestaltet sein.

Fahrplaninformationen einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen sind aktuell online zu veröffentlichen. Fahrplaninformationen in Echtzeit sollen über geeignete digitale Kanäle zur Verfügung gestellt werden.

Linienfahrpläne müssen übersichtlich und intuitiv gestaltet sein. Anschlussinformationen zu Linien des Taktnetzes (Bus und SPNV) werden an den jeweiligen Verknüpfungspunkten aufgeführt. Für touristisch bedeutende Linien beziehungsweise Bedienungskorridore

werden Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformationen“ in Zusammenarbeit mit dem touristischen Destinationsmanagement angeboten.

Haltestellenansagen erfolgen in der Regel automatisiert und rechtzeitig. An Verknüpfungspunkten werden die Umsteigemöglichkeiten in das ÖPNV-Taktnetz angesagt.

Haltestellenbeschilderung

An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher und lesbarer Form anzubringen. Die Aushangpläne sind stets aktuell zu halten sowie Abweichungen und Änderungen deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust erfolgt umgehend ein Austausch. Hinweise auf digitale Informationskanäle sind in geeigneter Form (zum Beispiel QR-Codes) darzustellen.

Mindestens an definierten Verknüpfungspunkten sind Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zu betreiben, die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzeigen.

Digitalisierung

Die Verkehrsunternehmen betreiben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft. Diese ist auch mit mobilen Endgeräten komfortabel nutzbar.

Weiterhin wird die Fahrplanauskunft per Smartphone-App bereitgestellt. Diese App soll auch die Buchung von Rufbusangeboten sowie den Ticketerwerb ermöglichen. Eine Kooperation mit weiteren Partnern ist dabei möglich. Entsprechende Daten sind bereitzustellen.

Mobilitätszentrale

Zur Fahrgastinformation, Aufnahme und Disposition von Fahrtwünschen in flexiblen Bedienformen und zur Bündelung öffentlicher und nicht gewerblicher/privater Verkehrsinteressen soll die Einrichtung einer Mobilitätszentrale erfolgen. Die Mobilitätszentrale soll während der Bedienzeiten des Taktnetzes besetzt und in dieser Zeit telefonisch und per E-Mail erreichbar sein. Über digitale Informationsmedien eingehende Informationen werden dort ebenso verarbeitet, sofern eine automatisierte Bearbeitung nicht möglich ist. Ein Bratungsangebot in Präsenz ist optional.

4. Herleitung des Handlungskonzeptes

4.1. Bewertung des Bestandsangebotes

Grundlage für die Bewertung des Bestandsangebotes sind das Fahrplanangebot 2023 der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und das Anforderungsprofil aus Kapitel 3.2.

Die bestehenden Schwächen in Form von Nichterfüllung festgelegter Anforderungen werden in der folgenden Tabelle 12 zusammengefasst. Die Dokumentation der Analyse erfolgt zusammen mit dem Wirkungsnachweis der konzeptionellen Ansätze im Kapitel 4.3.

Anforderung	Schwächen
3.2.1 Erschließung und Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Vorgabe, dass Siedlungsgebiete ab 100 Einwohnern an den ÖPNV angebunden sind, wird erfüllt. ▪ Zeitliche Erreichbarkeit der Zentren: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es werden nicht alle Grundzentren innerhalb der Reisezeitvorgaben erreicht. In den Randgebieten des Landkreises abseits des Taktnetzes bestehen teils deutliche Erreichbarkeitsdefizite außerhalb des Schülerverkehrs. ▪ Die Reisezeiten zum nächstgelegenen Mittelzentrum werden ebenso im südwestlichen Bereich des Landkreises (um Gadebusch herum) sowie im östlichen Teil des Landkreises (um Warin und östlich von Neukloster) nicht erreicht. ▪ Von den Gemeinden, die an der südwestlichen sowie östlichen Landkreisgrenze liegen, sind die Oberzentren in der Hauptverkehrszeit nicht innerhalb der Reisezeitvorgaben erreichbar. In der Nebenverkehrszeit gilt dies für einen Großteil der Gemeinden abseits des Bahn- und Bus-Taktnetzes.
3.2.2 Netzgliederung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die angegebenen Bedienungsstandards der neuen Netzebenen werden nicht vollständig eingehalten. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Taktnetz I: Taktvorgaben werden, mit Ausnahme der Linie 235, werktags noch nicht vollständig erfüllt, am Wochenende bestehen mittags Taktlücken ▪ Taktnetz II: Taktvorgaben werden weitgehend erfüllt, am Wochenende bestehen mittags Taktlücken Bedienzeitraum abends teilweise etwas zu kurz (größtes Defizit bei Linien 130 und 131 nur bis ca. 19 Uhr) ▪ Vor allem samstags bestehen Defizite beim Bedienzeitraum auf allen Linien. Die erste Fahrt verkehrt erst zwischen 7 und 8 Uhr, die letzte Fahrt meist zwischen 18 und 19 Uhr. Im Sommerfahrplan der Linien 230, 240 wird die Vorgabe zum Betriebszeitraum nahezu erfüllt.
3.2.3 Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In folgenden Verknüpfungspunkten werden keine Anschlüsse gewährt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schönberg: kein Bus-Bahn-Anschluss und kein barrierefreier Verknüpfungspunkt, fehlende baulich Gestaltung als Verknüpfungspunkt ▪ Gadebusch: kein Bus-Bahn-Anschluss, da auf Bus-Bus-Anschlüsse optimiert

Anforderung	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> Der bestehende Anschluss in Selmsdorf zwischen den Buslinien 145 und 335 ist verspätungsanfällig. Die Linie 145 sollte bis Lübeck durchgebunden werden. Es existieren aktuell P+R-Plätze in Boltenhagen sowie kleinere P+R-Anlagen an ausgewählten Bahnhöfen (zum Beispiel Grevesmühlen, Gadebusch, Wismar). Flächendeckende B+R-Anlagen fehlen an Haltestellen des Taktnetzes. Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte ist im Bestand zu erfassen. Eine weitere Aufwertung anhand der Empfehlungen in Tabelle 9 soll schrittweise erfolgen.
3.2.4 Schülerbeförderung	<ul style="list-style-type: none"> Es sind keine Überschreitungen der Fahrzeitvorgaben bekannt. Die Anforderungen werden in der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Die Fahrtoptimierung auf Rückfahrten befindet sich in der Pilotphase. Die Abstimmung zwischen Schulanfangs- und Endzeiten sowie den ÖPNV-Fahrplänen orientiert sich aktuell überwiegend an bestehenden Schulzeiten. Eine weitere Integration in das Taktnetz ist anzustreben.
3.2.5 Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Die eingesetzten Fahrzeuge bieten einen barrierefreien Einstieg. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist nicht abgeschlossen. Die Zuständigkeit liegt bei den kommunalen Aufgabenträgern. Der Ausbaufortschritt muss fortlaufend dokumentiert werden.
3.2.6 Fahrzeugausstattung & Antriebsart	<ul style="list-style-type: none"> Im Stadtverkehr Wismar werden 21 Busse mit Biogasantrieb eingesetzt. Die restliche Flotte besteht aus Dieselnissen.
3.2.7 Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Im Jahr 2023 wird noch kein Verbundtarif zwischen Bus und Bahn angewendet. An einer Gründung eines Verkehrsverbundes wird gearbeitet. Ein digitaler Vertrieb über die „Nahbus Tickets“ App wird lediglich für das Deutschlandticket angeboten. Das weitere Tarifsoriment wird ausschließlich analog verkauft. Eine App für Information und Vertrieb befindet sich im Entwicklungsprozess. Die Anwendung des SH-Tarifes im Stadt-Umland-Raum Lübeck befindet sich in Vorbereitung (Stand 12/2023) und soll umgesetzt werden.
3.2.8 Information und Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> Die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH nutzt für ihre Auftritte und die Fahrzeugflotte ein einheitlichen Corporate Design, welches sich an den Designgrundsätzen des Landkreises Nordwestmecklenburg orientiert. Fahrplaninformationen werden über die NAHBUS-Internetseite und an Haltestellen sowie in den Servicezentren zur Verfügung gestellt. Eine digitale Verbindungsauskunft erfolgt über die Informationskanäle des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN – mit Echtzeitinformationen) und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV).

Tabelle 12: Zielerreichung durch das Bestandsangebot

4.2. Angebotskonzept

Wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben soll das Netz in vier Angebotskategorien eingeteilt werden. In den definierten Mindestvorgaben berücksichtigt sind die Qualitätsanforderungen des Busnetzes MV. Diese sind in zwei Qualitätsstufen unterteilt. Eine pauschale Zuordnung von einzelnen Relationen zu den Qualitätsstufen ist nicht vorgegeben.

Analog dazu sollen im Taktnetz zwei Produktkategorien etabliert werden. Zwischen den Mittel- und Oberzentren sollen Linien des Taktnetzes I verkehren, welche werktags mindestens eine stündliche Anbindung vorsehen. Hier ist gegenüber dem heutigen Zustand eine deutliche Ausweitung des Angebotes notwendig. Einige Verbindungen, die im Busnetz MV definiert sind, sollen die dort festgelegten Standards der Qualitätsstufe I einhalten, um die damit verbundenen Förderbedingungen zu erfüllen.

Zwischen Grundzentren und höherwertigen zentralen Orten sollen Linien des Taktnetzes II verkehren, die werktags ein mindestens zweistündliches Angebot vorsehen. Diese Linien bedürfen nur einer geringen Aufwertung, um die Mindestvorgaben zu erfüllen. Eine Ausweitung der Betriebszeit einiger Linien in den Abendstunden ist an verschiedenen Verkehrstagen notwendig. Dies kann mit nur wenigen zusätzlichen Fahrten erreicht werden. Ebenso besteht auf vielen Linien am Wochenende in den Mittagsstunden eine Taktlücke von vier Stunden. Dies entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2016 – 2025 und kann mit einer zusätzlichen Fahrt in einen durchgängigen Zwei-Stunden-Takt umgewandelt werden. Dadurch wären auch die Vorgaben der Qualitätsstufe II des Busnetzes MV erfüllt. In Tabelle 13 sind die Bedienqualitäten der Linien des Taktnetzes beschrieben und die notwendigen Änderungen für die Umsetzung des Netzkonzeptes aufgezeigt.

Zusätzlich zur Verdichtung bestehender Verbindungen ist die Aufnahme weiterer Linien in das Taktnetz vorgesehen. Auf der Relation Lübeck – Gadebusch über Schlagsdorf ist die Einführung einer neuen Linie mit den Vorgaben des Taktnetzes II zu prüfen. Dadurch erfahren insbesondere die Gemeinden im Südwesten des Landkreises eine Aufwertung der Anbindungsqualität.

Auf der Verbindung Lübeck – Herrnburg soll die Linie 390 auf die Vorgaben des Taktnetzes I ausgebaut werden. Aktuell übernimmt sie hauptsächlich Aufgaben der Schülerbeförderung. Für eine Vertaktung und Vereinheitlichung des Linienweges sind zusätzliche Fahrten notwendig. Es ist zu erwarten, dass sich Schulwege, die heute durch zusätzliche Fahrten im RegioNetz abgedeckt werden, nach Umsetzung des Konzeptes auf das Taktnetz verlagern. Es ist zu prüfen, ob dadurch die Fahrplanmasse im RegioNetz reduziert werden kann.

Umwegige Fahrten auf Linien des RegioNetzes, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, können auf dem Weg von der Schule zum Wohnort durch das MintesO-Konzept reduziert und für die Allgemeinheit in das Rufbusangebot überführt werden. Bei diesem Konzept wird bei Einstieg ins Fahrzeug elektronisch die Haltestelle des Wohnortes an das Fahrzeug übermittelt. Es werden auf dem Linienweg nur die Orte angefahren, die zum Ausstieg benötigt werden. Dadurch können Stichfahrten und Umwege vermieden und die Reisezeiten für alle Fahrgäste reduziert werden.

Linie	Bedienungsqualität 2023	Änderungen im Netzkonzept
130 Wismar – Gadebusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-18 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ Samstags ausweiten der Betriebszeiten morgens ▪ am Wochenende schließen der Taktlücke
131 Gadebusch – Ratzeburg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-19 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten ▪ am Wochenende drei Fahrtenpaare (2 morgens, 1 abends) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ verdichten auf Zwei-Stunden-Takt am Wochenende
140 Schwerin – Gadebusch	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ Ausweiten der Betriebszeiten samstagsmorgens ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
145 Gadebusch – Selmsdorf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, samstags 6-18 Uhr, sonntags 6-19 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchbindung bis Lübeck ▪ Werktags Verdichtung auf 60-Minuten-Takt ▪ Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen ▪ am Wochenende Ausweiten der Betriebszeiten morgens und Schließen der Taktlücke
230 Wismar – Insel Poel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-22 Uhr, am Wochenende im Sommer 7-22 Uhr, im Winter 9-20 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, am Wochenende Taktlücke im 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten am Samstag ▪ Schließen der Taktlücke im Winter am Wochenende

	<p>Winter, im Sommer zusätzliche Fahrten am Wochenende</p>	
235 Wismar – Schwerin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 6-19 Uhr ▪ 60-Minuten-Grundtakt werktags, am Wochenende 120-Minuten-Grundtakt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Betriebszeiten abends am Wochenende
240 Wismar – Boltenhagen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 7-21 Uhr im Sommer, 9-20 Uhr im Winter ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verdichtung ▪ einige Fahrten ohne Anbindung von Klütz und Boltenhagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinheitlichung des Linienweges ▪ Ausweitung der Betriebszeiten samstags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten am Wochenende im Winter
245 Wismar - Blankenberg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 4-21 Uhr, am Wochenende 7-19 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeiten samstags ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
330 Wismar – Grevesmühlen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, in den Morgenstunden samstags ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
335 Grevesmühlen – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 6-21 Uhr, am Wochenende 7-19Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags ▪ Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tagen ▪ Schließen der Taktlücke am Wochenende
340 Grevesmühlen – Schwerin	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr ▪ 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, samstags in den Morgenstunden

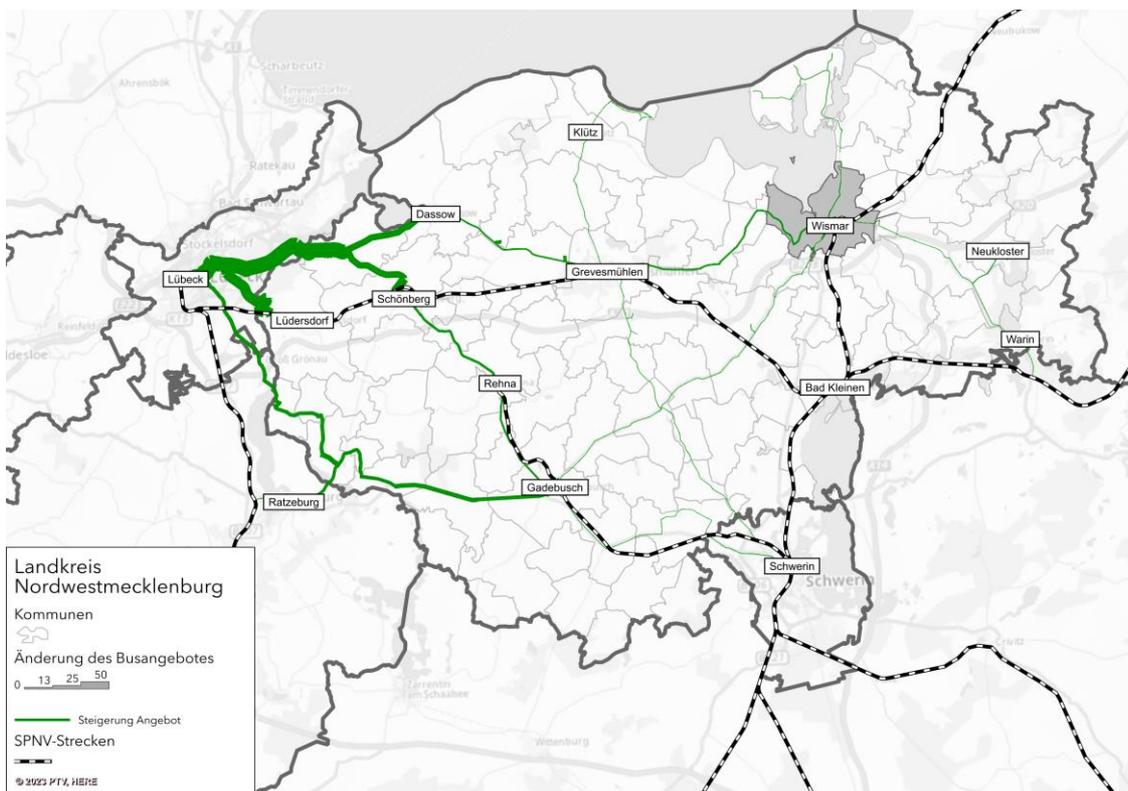
	<ul style="list-style-type: none"> Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags 	<ul style="list-style-type: none"> Schließen der Taktlücke am Wochenende
345 Grevesmühlen – Boltenhagen	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-20 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags Im Sommer täglich abendliche Zusatzfahrt 	<ul style="list-style-type: none"> Ausweitung der Betriebszeit in Morgenstunden an Samstagen Ausweitung der Betriebszeit in den Abendstunden an Werktagen Schließen der Taktlücke am Wochenende
390 Herrnburg – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> Werktags an Schultagen 6-17 Uhr mit verschiedenen Linienrouten, Taktlücke am Vormittag Kein Angebot an Ferientagen und am Wochenende 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinheitlichung des Linienwegs Vertaktung auf 60-Minuten-Takt, Schließen von Taktlücken Ausweiten der Betriebszeiten Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards
395 Gadebusch – Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> Bisher kein Angebot, da neue Linie 	<ul style="list-style-type: none"> neue Linie zur Direktanbindung des westlichen Kreisgebietes an die Stadt Lübeck Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards Taktnetz II

Tabelle 13: Änderungsbedarf Taktnetzlinien

Mittelfristig sollen nach Umsetzung der oben definierten Mindeststandards und unter Vorbehalt der notwendigen finanziellen Mittel und Förderungen die Linien 240 und 345 in das Taktnetz I aufsteigen. Ebenso soll mittelfristig der Stadt-Umland-Raum von Lübeck gestärkt werden und die nach Lübeck verkehrenden Regionalbuslinien abschnittsweise auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Für die Linien 145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck), 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck) und 390 (Herrnburg – Lübeck) wurde ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag geprüft.

Langfristiges Ziel des Landkreises ist eine flächendeckende, stündliche Mobilitätsgarantie. Diese kann im Taktnetz durch Aufwertung aller Linien auf einen ganztägigen Stundentakt realisiert werden. Im RegioNetz wird die Mobilitätsgarantie durch flexible Bedienformen realisiert.

Im RegioNetz soll die Möglichkeit bestehen, flexible Bedienformen einzusetzen, um außerhalb der schulrelevanten Zeiten, in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ein wirtschaftlich darstellbares ÖPNV-Angebot zu schaffen. Aktuell werden linien- und fahrplangebundene Bedarfsverkehre im Landkreis angeboten. In Abbildung 12 ist das bestehende, flexibilisierte Angebot im Landkreises Nordwestmecklenburg dargestellt.



Perspektivisch ist eine weitere Flexibilisierung mit Sektorenbedienung denkbar. Die dafür zu erfüllenden Mindestbedingungen sind in Kapitel 3.2.2 definiert. Die Größe der zu definierenden Sektoren richtet sich nach der erwarteten generierbaren Nachfrage und den zu überwindenden Entfernungen. Die Sektoren müssen groß genug sein, um Bündelungseffekte bewirken zu können. Gleichzeitig dürfen sie aber nur so groß sein, dass die Beförderungswünsche innerhalb einer vertretbaren Zeit disponiert und ausgeführt werden können. Zudem ist darauf zu achten, dass die Sektoren so gestaltet sind, dass die flexiblen Angebote eine Anbindung an die zentralen Orte und das Taktnetz herstellen. Nur so können die verschiedenen Netzebenen sinnvoll verknüpft werden und zu einem flächendeckenden, qualitativen Nahverkehr im Landkreis beitragen. Die bestehenden Linien des flexiblen Angebotes können als Referenz für die Erstellung von Sektoren genutzt werden. Innerhalb der Sektoren müssen die Standorte der Fahrzeuge definiert werden. Dazu eignen sich die in Kapitel 3.2.3 definierten Verknüpfungspunkte. Für jeden Sektor muss eine Anzahl Fahrzeuge festgelegt werden. Dazu ist eine Abschätzung der Nachfrage notwendig, die anhand der Einwohner je Sektor getroffen werden kann. Es kann im Landkreis Nordwestmecklenburg von einem Bedarf von ein bis zwei Fahrzeugen je Sektor ausgegangen werden. Bei etwa 10 bis 15 für den Landkreis notwendigen Sektoren werden

Abbildung 11: Änderungen der Anzahl Fahrtenpaare im Grundnetz

insgesamt zwischen 15 und 28 Fahrzeuge notwendig sein, um die erwartete Nachfrage abdecken zu können. Vor Inbetriebnahme eines flexiblen Bediensystems muss eine Software zur Buchung und Disposition von Fahrten eingerichtet werden. Dabei ist es wichtig, dass dieses System die Fahrten des Linienverkehrs berücksichtigt und auf diese anbindet, sodass durch den On-Demand-Verkehr kein konkurrierendes Angebot entsteht. Eine stufenweise Umsetzung des On-Demand-Angebotes ist möglich.

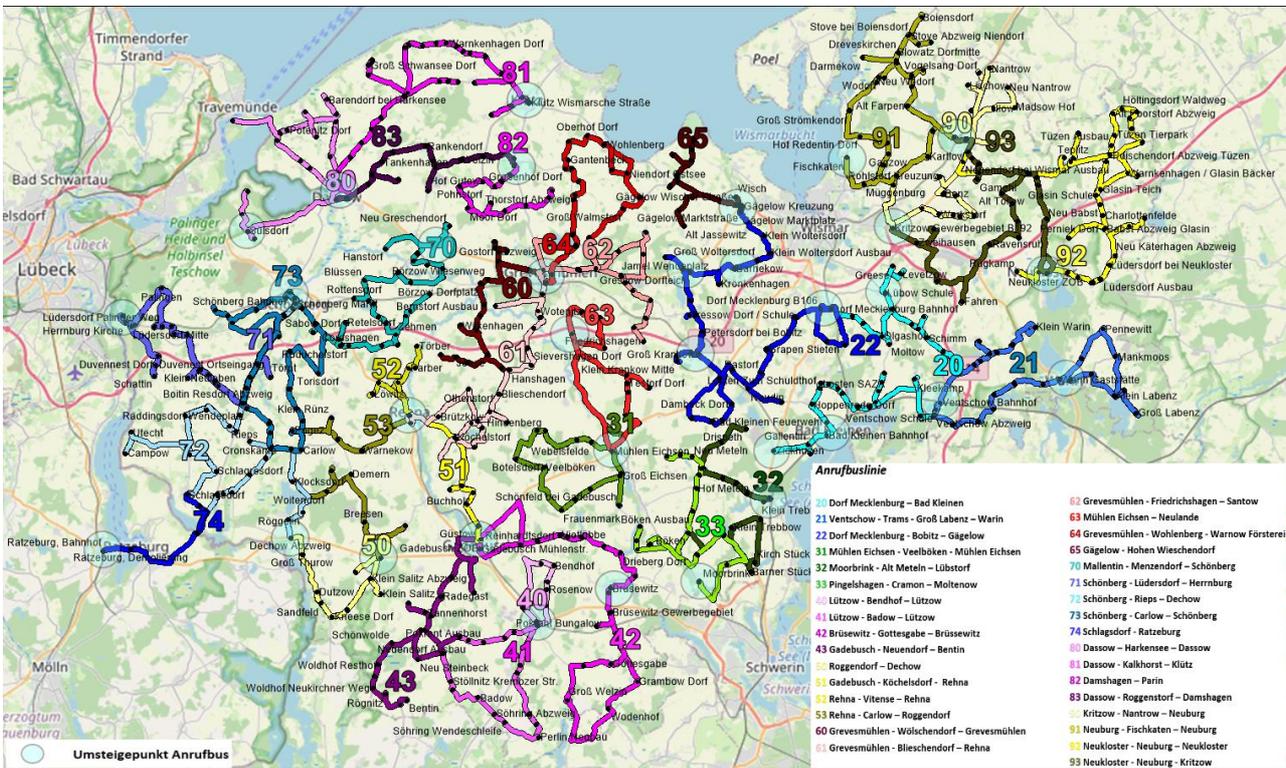


Abbildung 12: Einteilung Sektoren im On-Demand-Verkehr (Quelle: Nahbus, Sachstand 04/2024)

Zur Integration der verschiedenen Verkehrsangebote wird die Umsetzung eines Verkehrsverbundes im Raum Westmecklenburg vorbereitet. Damit wird es möglich, alle ÖPNV-Angebote (Bahn & Bus) mit einem Ticket zu nutzen und Fahrplaninformationen aus einer Hand anzubieten. Dies senkt die Nutzungsbarrieren des ÖPNV weiter und unterstützt die Wirkungen des beschriebenen Angebotskonzeptes.

Notwendige Voraussetzung der im vorangegangenen beschriebenen Angebote ist, dass die Leistungen durch das Verkehrsunternehmen so effizient erbracht werden, dass erforderliche Ausgleichszahlungen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises entsprechen.

4.3. Erreichbarkeiten

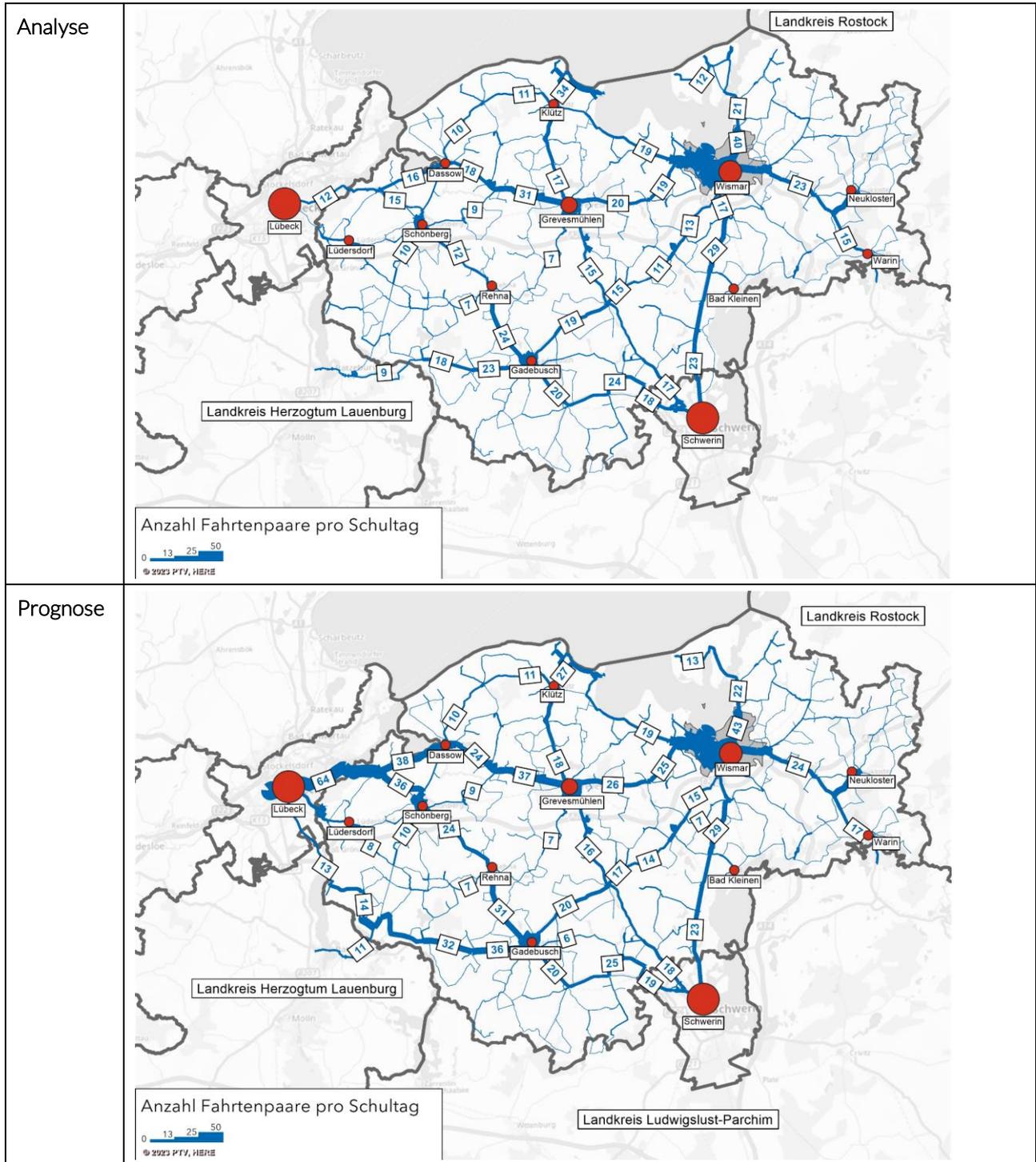
4.3.1. Reisezeiten zu nächstgelegenen zentralen Orten

In Anhang sind die Reisezeiten im ÖPNV von den Gemeinden des Landkreises zu den zentralen Orten des Landkreises sowie den Oberzentren Lübeck und Schwerin sowie Ratzeburg, dargestellt.

Es wurden die Reisezeiten für zwei Zeiträume, mit und ohne Schülerverkehr, untersucht. Dargestellt ist die minimale Reisezeit zum zeitlich nächsterreichbaren Zentrum der

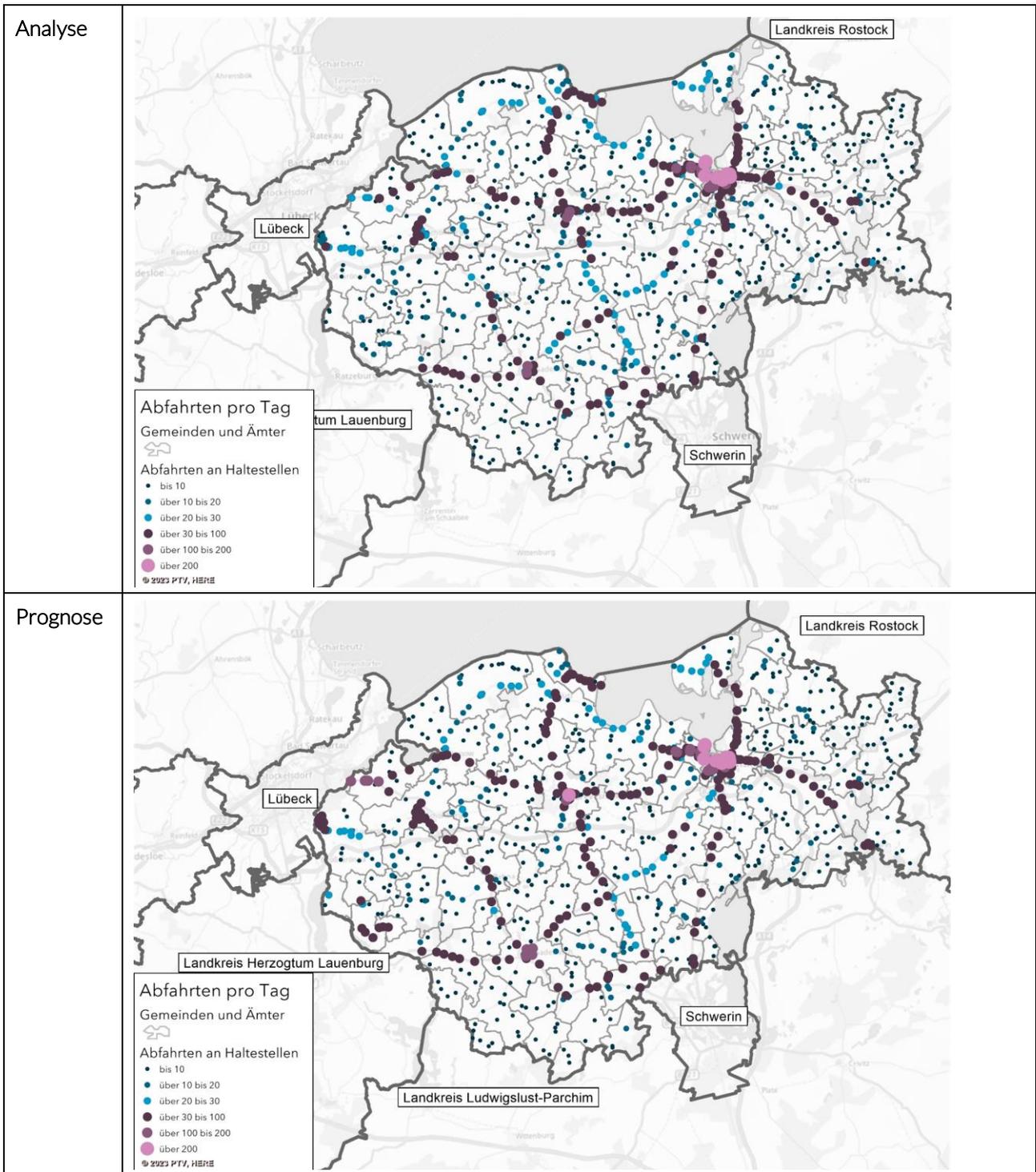
untersuchten Klasse. Dabei wurden Analyse (Ist-Zustand) und Prognose (nach Umsetzung des Angebotskonzeptes) gegenübergestellt. Zu allen untersuchten Zeiten und zu allen untersuchten Orten ist in der Prognose eine Verbesserung oder ein Erhalt des Status-Quo erkennbar. Insbesondere im untersuchten Zeitraum außerhalb der Schulzeiten sind durch die durchgängige Vertaktung im Angebotskonzept deutliche Verbesserungen erkennbar. Bei Gemeinden, die nicht über eine Haltestelle des Taktnetzes verfügen oder die an den Gemeindegrenzen liegen, ist meist keine Verbesserung erreichbar.

4.3.2. Bedienungshäufigkeiten auf Strecken



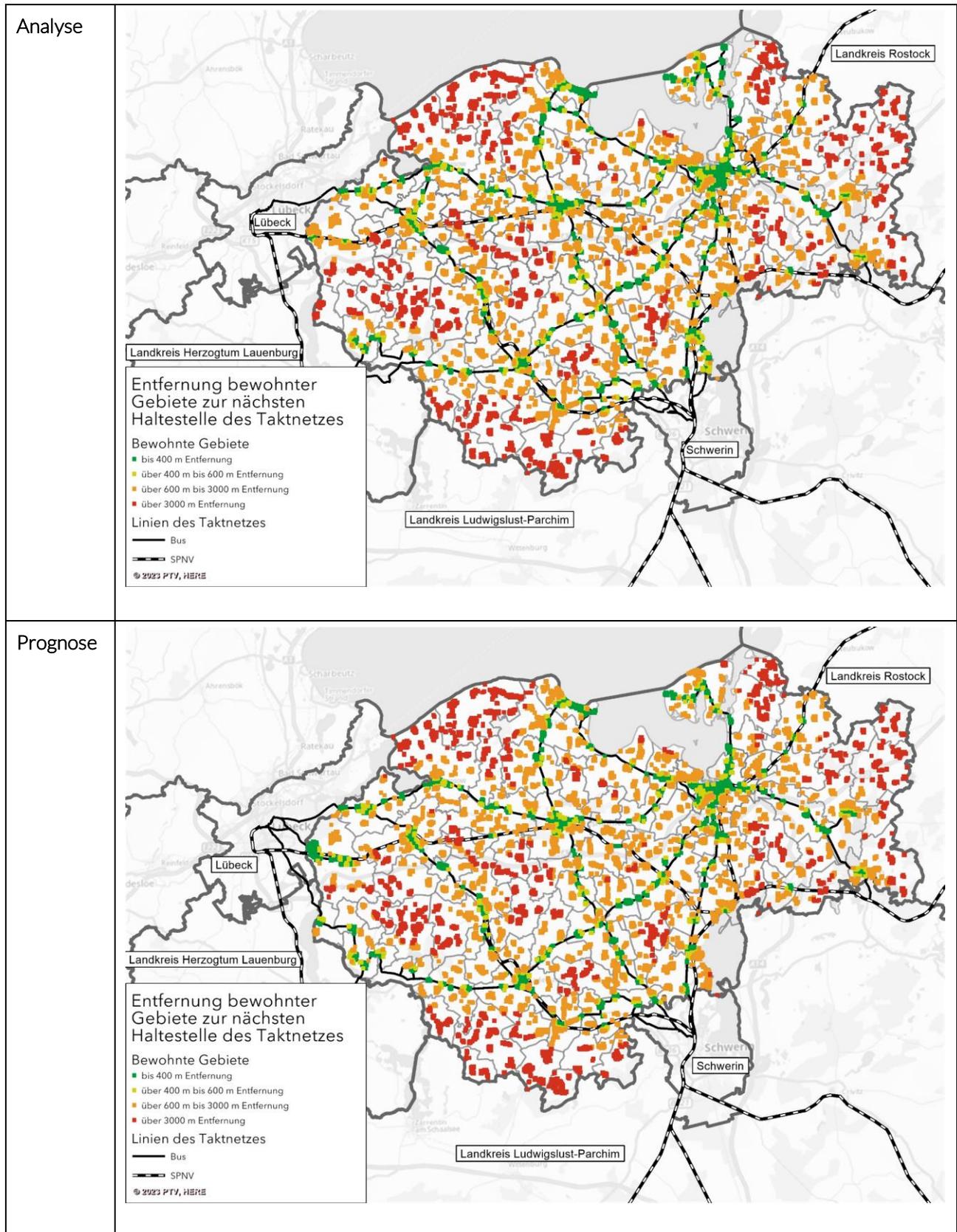
Die Bedienungshäufigkeit im Taktnetz nimmt auf den meisten Strecken zu. Geringe Reduzierungen sind der Vereinheitlichung der Linienwege geschuldet. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig eine Verschlechterung des Angebotes bedeuten, da in peripheren Gebieten das Taktnetz durch On-Demand-Verkehr ergänzt werden soll und so die Gesamtqualität gesteigert wird.

4.3.3. Anzahl Abfahrten an Haltestellen



An der Anzahl der Abfahrten je Haltestelle ist erkennbar, wo Linien des Taktnetzes entlangführen und sich gegebenenfalls überlagern. Insbesondere im Nordwesten des Landkreises, wo ein deutlicher Ausbau des bestehenden Angebotes angedacht ist, kann das Angebot deutlich ausgebaut werden. Auch im räumlich zentralen Bereich um Mühlentien ist eine deutliche Steigerung der Bedienungsfrequenz erkennbar.

4.3.4. Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes



Insgesamt ist die Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes bereits im Bestand als gut zu bewerten. 87,9 Prozent der Bevölkerung erreicht eine Haltestelle des Taktnetzes aus Bus oder Bahn in maximal 600 Metern Entfernung. Dieser Wert erhöht sich auf 88,4 Prozent bei Umsetzung des Angebotskonzeptes.

4.4. Fahrgastprognose

In Abbildung 13 sind die Auswirkung der Umsetzung des Angebotskonzeptes auf die Fahrgastnachfrage dargestellt. In grün dargestellt sind Strecken, auf denen mit einem Nachfragezuwachs zu rechnen ist. In dieser Abbildung ist die Nachfrageentwicklung nach Umsetzung der Mindestvorgaben im TaktNetz und RegioNetz dargestellt. Zudem beinhaltet sie die Verdichtung der Linien 145, 335 und 390 auf einen Halbstundentakt im Stadt-Umland-Raum Lübeck sowie die Einführung einer neuen Linie 395 zwischen Gadebusch und Lübeck. Aus der Abbildung ist erkennbar, dass der wesentliche Anteil der gewonnenen ÖPNV-Nachfrage im Stadt-Umland-Raum Lübeck entlang der Linien 145, 335 und 390; aber auch der Linie 395 entsteht, da hier die deutlichsten Angebotsausweitungen stattfinden.

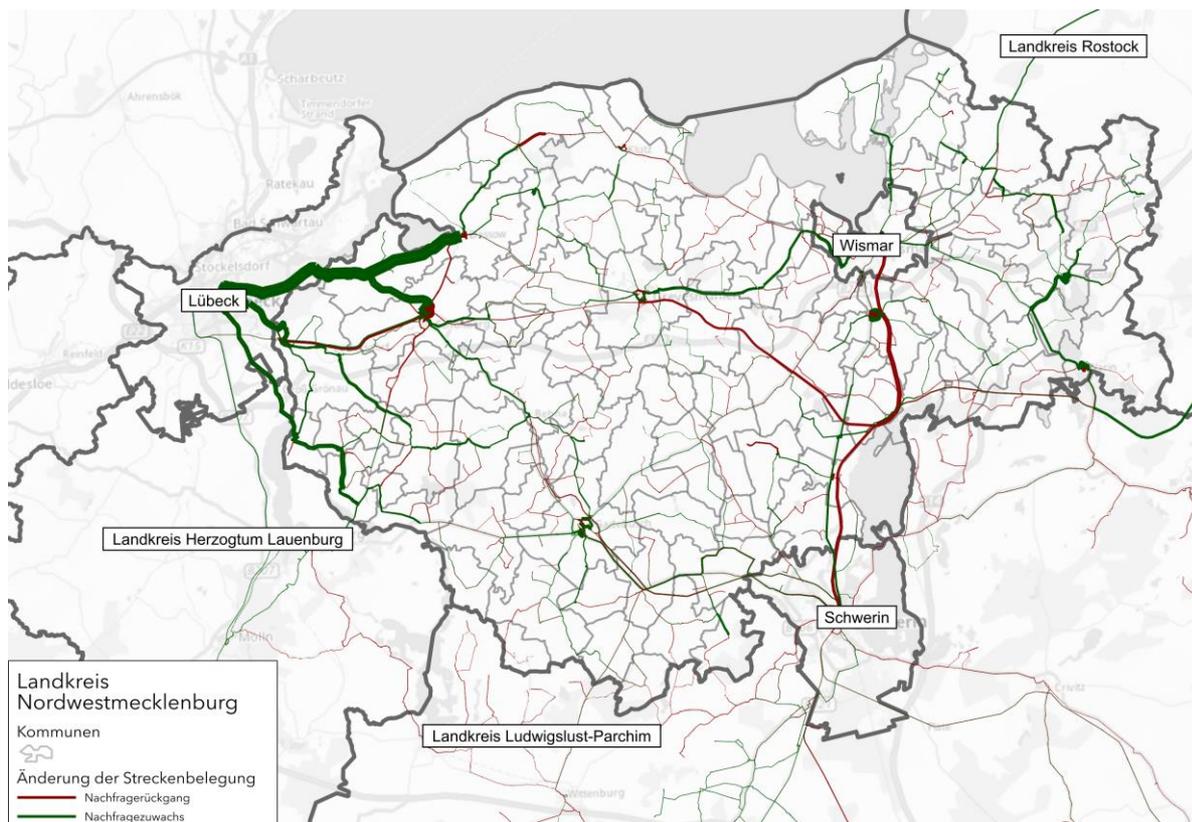


Abbildung 13: Änderung der Streckenbelegung im ÖV

Die Ermittlung der Nachfrageeffekte erfolgte mit Hilfe des Verfahrens der standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs 2016+. Dieses ermittelt die Verlagerungswirkungen sowie neu induzierte Fahrten im ÖPNV anhand der Veränderungen der Widerstände (zum Beispiel Reisezeit und Umsteigehäufigkeiten) und stellt ein anerkanntes Verfahren dar. Für das Maßnahmenkonzept sind damit die folgenden Nachfrageentwicklungen in den drei wesentlichen Teilbereichen erwartbar:

- **Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck (Linien 145, 335 und 390):**
Bei einem 30-Minuten-Takt Montag bis Freitag kann eine Verdopplung bis Verdreifachung der Anzahl Einsteigender in die Linien (ohne Fahrten von und zur Schule) erwartet werden.
Bei einer konsequenten Verdichtung auf einen 60-Min-Takt ist noch höchstens eine Verdopplung der Anzahl Einsteigender in die Linien (ohne Fahrten von und zur Schule) möglich. Fahrten von und zur Schule sind Pflichtfahrten und werden in der Regel durch Angebotsänderungen nicht beeinflusst. In den Effekten ist weiterhin erkennbar, dass die mittlere Wegelänge in diesem Bereich sinkt. Das heißt, dass ein wesentlicher Teil der Nachfrage in Lübeck sowie im direkten Nahbereich (Herrnburg, Selmsdorf, Schönberg und Dassow) generiert wird. Daher muss eine Anerkennung des SH-Tarifbeschlusses im Raum Lübeck als wichtige Rahmenbedingung erfüllt sein.
- **Weiteres Taktnetz:**
Durch eine konsequente Umsetzung der Mindestbedienungsstandards und die Einrichtung der neuen Taktnetz-Linie 395 zwischen Gadebusch und Lübeck ist eine Nachfragerhöhung von 15 Prozent bis 20 Prozent, bezogen auf die Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs zu erwarten.
- **RegioNetz:**
Durch die Umsetzung des landesweiten Rufbusses des „Busnetzes MV“ im Landkreis Nordwestmecklenburg ist eine Steigerung der Fahrgäste im RegioNetz um mindestens zehn Prozent möglich, bezogen auf die Fahrten außerhalb des Schulverkehrs. Wichtig ist, dass die Buchung des flexiblen Angebotes mit kurzen Vorbuchungsfristen und mit geringen Zugangshürden möglich ist und für die flexiblen Bedienungsangebote keine zusätzliche Servicegebühr zum normalen Ticket erhoben wird.

4.5. Umsetzungsprioritäten

Die Umsetzung des Angebotskonzeptes muss in drei Prioritätsstufen erfolgen, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit für den Landkreis Nordwestmecklenburg zu erhalten.

- In der Priorität 1 wird das Taktnetz auf die in Kapitel 3.2.2 definierten Mindeststandards ausgeweitet. Das Taktnetz wird in Abbildung 10 definiert (mit der Einschränkung zur Linie 395).
- In der Priorität 2 werden die Linien 145, 335 und 390 im Bereich des Stadt-Umland-Raumes Lübeck (Herrnburg, Schönberg, Dassow) auf einen Halbstundentakt

verdichtet. Die Linien 240 und 345 werden in das Taktnetz I aufgenommen und auf einen Stundentakt verdichtet. Diese Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt, dass die dadurch entstehenden Betriebskosten (abzüglich der durch zusätzliche Fahrgäste generierte Fahrgeldeinnahmen und die Förderung für Landesbuslinien) durch den Landkreis Nordwestmecklenburg getragen werden können.

- In der Priorität 3 wird die langfristige Vision einer Mobilitätsgarantie mit stündlichen Fahrtmöglichkeiten umgesetzt. Dazu wird und die Linie 395 mindestens zweistündlich zwischen Gadebusch und Lübeck eingerichtet. Optional kann eine verkürzte Linienführung zwischen Lübeck und Schlagsdorf bzw. Schlagbrügge eingerichtet werden, sofern die Abfahrts- und Ankunftszeiten so abgestimmt werden, dass ein Umstieg auf die Linie 131 mit kurzen Wartezeiten realisiert werden kann. Zudem werden weitere Buslinien in das Taktnetz aufgenommen und die bedarfsgesteuerten Angebote weiter flexibilisiert (Sektorbedienung). Auch diese Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

5. Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die Maßnahmen für den Nahverkehrsplan 2026 bis 2035 zusammengefasst. Diese Auflistung enthält die Maßnahmen, die für den Gültigkeitszeitraum absehbar relevant sind. Entsprechend der übergeordneten Entwicklungen sowie durch eventuell geänderte Strukturen in der ÖPNV-Finanzierung können weitere, darüberhinausgehende Maßnahmen erforderlich werden.

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit
1	Weiterer barrierefreier Ausbau der Haltestellen	0	Kommunen als Baulastträger
2	Ausbau des Bus-Taktnetzes anhand der Standards in Abschnitt 3.2.2, 3.2.3 und des Busnetz MV (siehe Tabelle 13)	1	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
3	Entscheidung zur künftigen Antriebsart der Busflotte im Stadtverkehr Wismar bis 2026/27 zur Realisierung der nötigen Infrastruktur im Betriebshof Wismar	1	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
4	Gründung eines Verkehrsverbundes im Raum Westmecklenburg	1	Landkreis Nordwestmecklenburg mit beteiligten Aufgabenträgern
5	Weiterentwicklung der Informations- und Vertriebskanäle (im Zusammenhang mit einem möglichen Verkehrsverbund)	1	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
6	Taktverdichtung im Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck auf einen 30-Minuten-Takt im Tagesverkehr Montag – Freitag) – unter Finanzierungsvorbehalt <ul style="list-style-type: none"> ▪ 145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck) ▪ 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck) ▪ 390 (Herrnburg – Lübeck) Verdichtung der Linien 240 und 345 auf einen Stundentakt	2	Landkreis Nordwestmecklenburg & Hansestadt Lübeck
7	Weitere Optimierung des Schülerverkehrs sowie stärkere Integration in das Taktnetz	2	Landkreis Nordwestmecklenburg, NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und Schulen im Landkreis
8	Schrittweise Umstellung der Antriebsart im Busverkehr	2	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
9	Ausbau der Verknüpfungspunkte gemäß der Ausstattungsempfehlungen in Tabelle 9	2	Kommunen als Baulastträger
10	Umsetzung der Mobilitätsgarantie mit einem Stundentakt im Taktnetz sowie Umsetzung der Taktnetz-Linie 395 (Gadebusch – Lübeck)	3	Landkreis Nordwestmecklenburg & Hansestadt Lübeck

11	Flexibilisierung des On-Demand-Angebotes im RegioNetz anhand der Standards in Abschnitt 3.2.2, 3.2.3 und des Landesrufbus MV (siehe Abbildung 12) Weitere Optimierung im Zulauf auf das Taktnetz mit verbesserten Übergängen zur Einhaltung der reisezeitvorgaben im Abschnitt 3.2.1, Weitere Abstimmung von Verknüpfungspunkten außerhalb des Landkreises mit benachbarten Aufgabenträgern	3	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
----	---	---	---

Tabelle 14: Maßnahmenkatalog

6. Linienbündelungskonzept

6.1. Grundlagen der Linienbündelung

6.1.1. Rahmenbedingungen

Der Begriff „Linienbündelung“ bezeichnet die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 Abs. 2 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Vermeidung von „Rosinenpickerei“).

Ziel ist die Gewährleistung eines den regionalen Besonderheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes unter den Bedingungen einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG erteilt. Der Landkreis Nordwestmecklenburg beabsichtigt für die Gesamtleistung als Linienbündel die Direktvergabe an NAHBUS als internen Betreiber i.S.v. Art 5 Abs. 2 der VO (EU) 1370/2007.

6.1.2. Kriterien für die Definition von Linienbündeln

Grundsätzlich können für die Festlegung von Linienbündeln folgende Kriterien herangezogen werden:

- Raumordnerische Grundlagen
- Verkehrliche Basis (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife)
- Verkehrliche Verflechtungen (bestehende Nachfragebeziehungen im Teilnetz)
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien)
- betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. Optimierungspotenziale)

Vor diesem Hintergrund wird für den Landkreis Nordwestmecklenburg ein zusammenhängendes Linienbündel definiert.

Die wesentlichen verkehrlichen Eckpunkte wurden hierzu bereits erläutert. Weitergehende Rahmenbedingungen werden in Kapitel 7 dargestellt.

6.2. Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg

Der Aufgabenträger Landkreis Nordwestmecklenburg legt für seinen Nahverkehrsraum ein **Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ fest.

Zur besseren Orientierung erfolgt eine Unterteilung in die Bereiche

- Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes RegioNetz

Die flexiblen Bedienungsformen erfolgen in den unter Abschnitt 3.2.2 eingegrenzten Teilräumen ebenfalls als Bestandteil des Linienbündels.

Linie	Relation
130	Gadebusch – Bobitz – Wismar
131	Gadebusch – Ratzeburg
140	Gadebusch – Schwerin
145	Gadebusch – Schönberg – Selmsdorf
230	Wismar – Kirchdorf – Timmendorf Strand
235	Schwerin – Lübstorf – Bad Kleinen – Wismar
240	Wismar – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek
245	Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg
330	Grevesmühlen – Wismar
335	Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck
340	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen – Schwerin
345	Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek
390	Boltenhagen – Dassow – Schönberg – Herrnburg – Lübeck
395	Lübeck – Thandorf – Schlagsdorf – Groß Molzahn – Roggendorf – Gadebusch

Tabelle 15: Teilbereich: Taktnetz

Linie	Relation
12	Gägelow - Ostseeblick - Seebad Wendorf - Krankenhaus - Friedhof - ZOB - Kagenmarkt
13	Zierow - Ostseeblick - Wendenkrug - Burgwall - ZOB - Kagenmarkt - Fischkaten
14	An der Westtangente - Dammhusen Gartenstadt - Sporthalle - Markt - ZOB - Dammhusen Gartenstadt - An der Westtangente
15	(Neptunring) - Seebad Wendorf - Burgwall - Markt - ZOB - Seebad Wendorf - (Neptunring)
16	Hornstorf - Kritzow - ZOB - Burgwall - Sporthalle - Kluß - Lübow
18	Barnekow - Gartenstadt - Burgwall - Markt - ZOB - Barnekow

Tabelle 16: Teilbereich: Stadtverkehrsnetz Wismar

Linie	Relation
106	Schwerin - Kl. Trebbow - Drispeth
107	Schwerin - Alt Meteln - Böken
110	Schwerin - Brüsewitz - Cramon
142	Gadebusch - Mühlen Eichsen - Grevesmühlen
143	Gadebusch - Mühlen Eichsen - Schwerin
144	Schwerin - Drieberg - Gadebusch
146	Gadebusch - Rehna - Carlow - Schlagsdorf
147	Bentin - Krembz - Gadebusch
148	Krembz - Lützow - Schwerin
151	Grambow - Gadebusch
152	Gadebusch - Rosenow
153	Gadebusch - Lützow - Krembz
155	Gadebusch - Wakenstädt
156	Gadebusch - Kneese - Roggendorf - Gadebusch
158	Schwerin - Gadebusch - Rehna - Schönberg
160	Rehna - Parber - Törber - Löwitz
161	Gadebusch - Rehna - Benzin
162	Gadebusch - Meetzen - Kl. Hundorf - Gadebusch

163	Gadebusch – Webelsfelde/Frauenmark – Mühlen Eichsen
200	Wismar – Neukloster
202	Wismar – Neukloster – Warin – Groß Labenz
203	Kritzow – Madson Hof
241	Wismar – Hohen Wieschendorf
250	Wismar – Bobitz
251	Wismar – Bobitz – Dorf Mecklenburg – Lübow
254	Rambow – Bobitz
255	Bobitz – Bad Kleinen
280	Dorf Mecklenburg – Gallentin
300	Grevesmühlen – Dassow – Schlutup
301	Dassow – Schönberg – Selmsdorf
310	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen/Schönhof
320	Grevesmühlen – Tarnewitz/Redewisch
321	Klütz – Hohen Schönberg – Kalkhorst – Dassow
322	Klütz – Elmenhorst – Brook
323	Damshagen – Gutow – Moor/Parin
325	Weißer Wiek – Boltenhagen – Redewisch
331	Grevesmühlen – Friedrichshgn/Barendf
332	Grevesmühlen – Niendorf/Ostsee
333	Grevesmühlen – Warnow – Damshagen
341	Grevesmühlen – Mallentin – Damshagen/Dassow
342	Grevesmühlen – Menzendorf – Schönberg
343	Grevesmühlen – Bernstorf – Börzow/Gostorf
344	Grevesmühlen – Rehna – Schönberg
351	Schönberg – Carlow/Cordshagen
353	Schönberg – Lockwisch
372	Dassow – Harkensee – Pötenitz
400	Wismar – Proseken – (Barnekow) – Grevesmühlen
401	Wismar – Zierow – Proseken
402	Wismar – Barnekow – Gägelow – Proseken
410	Neukloster – Lüdersdorf b Neukloster

411	Kritzow – Neukloster Am Sonnenberg
412	Wismar – Hornstorf – Krusenhagen
413	Wismar – Neuburg – Boiensdorf
420	Wismar – Ventschow
421	Karow Gewerbepark – Kritzow Gewerbegebiet
431	Wismar – Boiensdorf
440	Neukloster – Groß Tessin – Babst – Glasin – Pässe
441	Neukloster – Wakendorf

Tabelle 17: Teilbereich: Nachfrageorientiertes RegioNetz

7. Finanzierung und Organisation des ÖPNV

7.1. Zielsetzung

In dem vom Kreistag am 02.02.2012 beschlossenen Grundsatzpapier vom 05.01.2012 wurde als Ziel der Neustrukturierung der Finanzierung des ÖPNV festgehalten:

„Der ÖPNV ist in einer dünn besiedelten Region auf öffentliche Mittel angewiesen. Buslinien können nur ausnahmsweise gewinnbringend oder auch nur kostendeckend ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen finanziert werden. Durch Einsatz der gesetzlichen Planungsinstrumente und ein geeignetes Finanzierungsmodell ist dafür Sorge zu tragen, dass die öffentlichen Mittel wirtschaftlich und kundenorientiert eingesetzt werden. Zu vermeiden ist eine ‚Rosinenpickerei‘, bei der wirtschaftlich interessante Linien von privaten Verkehrsunternehmen (ggf. mit ergänzenden öffentlichen Zuschüssen) betrieben werden und der Aufgabenträger bzw. seine Verkehrsunternehmen nur für die unwirtschaftlichen Linien verantwortlich sind.“ (Grundsatzpapier II.6)

Nach den dem bisherigen Nahverkehrsplan zugrunde liegenden Erwägungen sollte die Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg folgenden Zielen dienen:

- Umsetzung des im Nahverkehrsplan dargestellten Verkehrskonzepts und Tarifsystems,
- weitgehende Steuerungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für den Aufgabenträger, sowohl hinsichtlich des Umfangs und der Qualität des Verkehrsangebots als auch hinsichtlich der Beförderungstarife,
- Gewährleistung einer sparsamen und wirtschaftlichen Erbringung eines hochwertigen Verkehrsangebots,
- Gewährleistung der Anschlusssicherheit auf allen Netzebenen und der flexiblen Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts,
- Verhinderung des „Rosinenpickens“ zugunsten einzelner (privater) Verkehrsunternehmen und zulasten des Kreishaushalts,
- Sicherung der bestehenden kommunalen Unternehmen, der Arbeitsplätze und der getätigten Investitionen,
- Vermeidung von Überkompensationen durch öffentliche Zuwendungen und Vermeidung bürokratischer Abstimmungs- und Kontrollverfahren.

Der bisher geltende Nahverkehrsplan hat sich grundsätzlich bewährt. Das gilt namentlich für das zugrundeliegende Konzept einer Kombination des angebotsorientierten Taktnetzes auf den Hauptachsen und des nachfrageorientierten RegioNetzes unter Integration alternativer Bedienformen (Rufbus). Daher hat der Kreistag am 11.05.2023 beschlossen, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben. An dem Grundkonzept und den bisherigen Überlegungen wird festgehalten.

In den folgenden Abschnitten werden die Finanzierungsinstrumente des Landkreises beschreiben. Auf die Finanzierung seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird nicht eingegangen.

7.2. Grundlagen des Finanzierungskonzeptes

7.2.1. Fortschreibung Verkehrskonzept

Das bisherige Verkehrskonzept sieht zwei miteinander verknüpfte Ebenen bzw. Netze vor (siehe Abschnitt 2.2.2.):

- Taktnetz
- Nachfrageorientiertes RegioNetz

Dieses Verkehrskonzept wird fortgeschrieben. Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Nordwestmecklenburg und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden, weshalb das Netz kategorisiert wird: Taktnetz I (SPNV- und Bus-Linien im Stundentakt), Taktnetz II (SPNV- und Bus-Linien im Zweistundentakt), RegioNetz, Stadtbus (vgl. Abschnitt 3.2.2.). Die Taktverdichtung im Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck (145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck), 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck), 390 (Herrnburg – Lübeck)) steht unter Finanzierungsvorbehalt (vgl. Abschnitt 4.4.).

Von wesentlicher Bedeutung ist die Verknüpfung der beiden Netzebenen (Taktnetz und nachfrageorientiertes RegioNetz) an den vorgesehenen Verknüpfungspunkten und die Gewährleistung der Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Netzebenen.

Im Vergleich zum Taktnetz ist das RegioNetz nachfrageorientiert. Um bedarfsgerecht zu sein, muss auf beiden Netzebenen Flexibilität möglich sein und eine einheitliche aufeinander abgestimmte Fahrplanung für die verschiedenen Netzebenen erfolgen können.

Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, ist eine Planung und Erbringung der Verkehrsleistungen auf vier Netzebenen aus einer Hand geboten. Deshalb ist in Kap. 6 vorgesehen, dass die Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem einheitlichen Linienbündel erbracht werden.

Nur so kann auch dem Ziel Rechnung getragen werden, eine „Rosinenpickerei“ durch einzelne (private) Verkehrsunternehmen zu vermeiden.

Die Finanzierungsstruktur muss dieser Vorgabe der Planung und Erbringung der Verkehrsleistungen aus einer Hand, der Vergabe der Linienverkehrsgenehmigungen für die Gesamtleistungen in einem Linienbündel und der Vermeidung von „Rosinenpickerei“ weiterhin Rechnung tragen.

7.2.2. Fortschreibung Tarifkonzept

Das bisherige Tarifkonzept sieht einen günstigen und einfachen Zonentarif vor, dessen Höhe durch den Aufgabenträger gesteuert werden soll. Dieses Tarifkonzept wird fortgeschrieben (siehe Abschnitt 3.2.7).

7.2.3. Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV

Für die Gestaltung der Finanzierung und Organisation des ÖPNV sowie als rechtliche Instrumente für die Umsetzung eines aufgabenträgergesteuerten Tarifs kommen in Betracht:

- Die Festlegung von Höchsttarifen und die Gewährung entsprechender Ausgleichsleistungen auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.
- Die Vereinbarung entsprechender Festlegungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 (Verkehrsvertrag) mit entsprechenden Anpassungsmöglichkeiten zugunsten des Aufgabenträgers.
- Die Selbsterbringung der Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 unter Festlegung der Beförderungsentgelte durch den Aufgabenträger als Leistungserbringer.

Der Landkreis hat in der Vergangenheit die Gestaltung der Finanzierung und Organisation des ÖPNV in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 vorgenommen. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt. Daher bleibt diese Grundsatzentscheidung bestehen. Der Landkreis wird die Verkehrsleistungen nicht selbst erbringen, sondern auch künftig NAHBUS als internen Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 beauftragen. Auch wird – aus den unter 7.3 erläuterten Gründen – keine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erlassen.

7.3. Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerungsinstrument

Die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV unterliegt den Vorschriften der unmittelbar geltenden VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen hat grundsätzlich nach Art. 3 Abs. 1 der VO im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu erfolgen. Die Verordnung regelt Anforderungen an den Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und das Verfahren zu ihrer Vergabe. In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind die Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden (Art. 4 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 1370/2007).

Nach Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte

Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein und Ausgleichsleistungen für die Auswirkungen, die sich aus den in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen ergeben, können dann auch ohne Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden.

Durch eine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 können aber nur tarifliche Vorgaben gemacht werden, eine Umsetzung der Anforderung des neuen Verkehrskonzepts wäre auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nicht möglich. Für den Aufgabenträger bestünden unzureichende Steuerungsmöglichkeiten für die Erbringung der Verkehrsleistungen und die erwünschte flexible Fahrplanung.

- Durch allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 können nur Höchsttarife festgesetzt, aber keine sonstigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen begründet werden. Dadurch sind die Gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers wesentlich eingeschränkt. Bei der eigenwirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen obliegt die Gestaltung des Verkehrsangebots grundsätzlich den (privaten) Verkehrsunternehmen.
- Durch allgemeine Vorschriften kann nur eine finanzielle Kompensation für die tariflichen Anforderungen („Tarifnachteil“), nicht für sonstige Anforderungen des Aufgabenträgers an die Gestaltung des ÖPNV vorgesehen werden. Die allgemeine Vorschrift ist insbesondere kein Instrument, um Anforderungen an das Fahrplanangebot, an die Fahrzeugstandards und sonstige Qualitätsstandards des ÖPNV festzusetzen.
- Die Begründung ausschließlicher Rechte kann nach § 8a Abs. 8 PBefG nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, nicht aber auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift erfolgen.
- Zwar hat die Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG) und kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht (§ 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG). Der Nahverkehrsplan ist aber für die Verkehrsunternehmen und die Genehmigungsbehörde nicht bindend.
- Eine Festlegung von Anforderungen durch Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers nach § 8a Abs. 2 PBefG i. V. m. Art. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 kommt nur für den Fall in Betracht, dass der Aufgabenträger die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge beabsichtigt. Nur in diesem Fall wären die Anforderungen nach Maßgabe von § 13 Abs. 2a PBefG auch für den Fall konkurrierender eigenwirtschaftlicher Anträge durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen.
- Zwar besteht bei eigenwirtschaftlichen Anträgen die rechtliche Möglichkeit, dass der Antragsteller verbindliche Zusicherungen abgibt (§ 12 Abs. 1a PBefG), die Abgabe solcher Zusicherungen kann aber weder durch den Aufgabenträger noch durch die Genehmigungsbehörde erzwungen werden.

7.4. Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Für die Fortschreibung des bisherigen Verkehrskonzepts und die erforderlichen Steuerungsmöglichkeiten für den Aufgabenträger ist eine Finanzierung auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 daher nicht geeignet. Die Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg soll daher auch weiterhin auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Dabei sind folgende Eckpunkte vorzusehen:

- In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Verkehrsvertrag) werden die von dem Verkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen einschließlich qualitativer und quantitativer Anforderungen in Umsetzung des Verkehrskonzepts des Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger festgelegt.
- Der Aufgabenträger erhält gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen vertragliche Weisungsrechte zur Leistungsanpassung (Änderung der Linienführung, Takt- und Fahrplanänderung etc.), um die flexible Umsetzung und Weiterentwicklung des Verkehrskonzepts zu gewährleisten.
- In dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden kostendeckende und angemessene Leistungsentgelte für definierte Leistungseinheiten vereinbart, die der Aufgabenträger an das Verkehrsunternehmen zahlt.
- Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird für eine festzulegende Laufzeit erteilt, für die notwendige Entgeltanpassung an die Kostenentwicklung wird eine Preisanpassung vereinbart, die insbesondere den Kostensteigerungen bei den Kraftstoffkosten, den Investitionskosten und den Personalkosten Rechnung trägt.
- Der Landkreis als Aufgabenträger entscheidet einerseits über den Leistungsumfang im ÖPNV, der aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren ist, und andererseits über die Höhe und Anpassung der Beförderungsentgelte.
- Die – vom Aufgabenträger festgelegten – Beförderungsentgelte stehen dem Landkreis zu, werden von den Verkehrsunternehmen erhoben und mit den vereinbarten Leistungsentgelten verrechnet (Bruttovertrag). Der Aufgabenträger trägt das Entgeltrisiko, da er die Höhe der Entgelte und die Gestaltung des Verkehrsangebots bestimmt.
- Solange Ausgleichszahlungen des Landes für die Schülerbeförderung unmittelbar an die Verkehrsunternehmen erfolgen, dürfen im Verkehrsvertrag keine Regelungen getroffen werden, die der Inanspruchnahme von Ausgleichszahlungen entgegenstehen.

7.5. Finanzielle Beteiligung Dritter bei Leistungserweiterungen

Für Leistungserweiterungen, die über das mit dem Nahverkehrsplan geregelte Grundangebot hinausgehen, bedarf es einer gesonderten Regelung bezüglich der Finanzierung..

7.6. Durchführung des ÖPNV

Zur Umsetzung der genannten Ziele (7.1) beabsichtigt der Landkreis Nordwestmecklenburg, die dargestellten Verkehrsleistungen (3.2 und 6.2) als Gesamtleistung in einem Linienbündel nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wie bisher an NAHBUS als kommunales Verkehrsunternehmen als internen Betreiber direkt zu vergeben. Die Direktvergabe der Verkehrsleistungen als Gesamtleistung in einem Linienbündel hat sich in der Vergangenheit bewährt.

Eine allgemeine Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird daher nicht erlassen.

NAHBUS soll für einen Teil der Verkehrsleistungen unter Beachtung der vergaberechtlichen Anforderungen Verkehrsverträge an private Verkehrsunternehmen vergeben. Dabei ist die Vorgabe aus Art. 5 Abs. 2e VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten, wonach der interne Betreiber verpflichtet ist, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen. Die beabsichtigte Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird durch den Landkreis durch Vorabbekanntmachung nach Art. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 bekannt gemacht werden. In der Vorabbekanntmachung sollen weitere Anforderungen zur Umsetzung der planerischen Aussagen des Nahverkehrsplans festgelegt und die Vergabe der Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem Linienbündel vorgesehen werden.

Konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, die grundsätzlich innerhalb der Drei-Monats-Frist nach der Vorabbekanntmachung (§ 12 Abs. 6 PBefG) gestellt werden können, sind nicht zu erwarten. Sie wären mangels öffentlicher Ausgleichsleistungen allenfalls auf Grundlage von Beförderungstarifen denkbar, die wesentlich über den Beförderungsentgelten liegen würden, die nach Kap. 3.2.7. bei Erbringung der Verkehrsleistung durch NAHBUS vorgesehen sind. Solche Tarife wären indes im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht zustimmungsfähig. Der Landkreis Nordwestmecklenburg behält sich zudem vor, bei Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre die Schülerbeförderung im freigestellten Schülerverkehr auf Grundlage eines Inhouse-Auftrages an ein kommunales Verkehrsunternehmen nach Art. 12 der Richtlinie 2014/24/EU vom 26.2.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe zu organisieren, wenn aufgrund der von dem Antragsteller des eigenwirtschaftlichen Verkehrs vorgesehenen Beförderungsentgelte für die Schülerbeförderung die dem Landkreis durch eine Kostenübernahme der Schülerbeförderung im eigenwirtschaftlichen Linienverkehr entstehenden Kosten höher sind, als die bei Beförderung im freigestellten Schülerverkehr durch das kommunale Unternehmen entstehenden Kosten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Genehmigungsbehörde auch prüfen, ob ein dauerhafter Betrieb des beantragten Verkehrs während der gesamten Genehmigungslaufzeit wirtschaftlich gewährleistet ist. Für einen eigenwirtschaftlichen Antrag, der einzelne ertragreiche Linien aus dem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde, darf die Genehmigung nicht erteilt werden (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 d) PBefG).

8. Anhang

Anhang 1: Liste der Linien des RegioNetzes mit Fahrplanangebot

Anhang 2: Reisezeiten zu zentralen Orten

Anhang 3: Liniennetzplan Regionalverkehr

Anhang 4: Liniennetzpläne Stadtverkehr (Wismar und Schwerin)

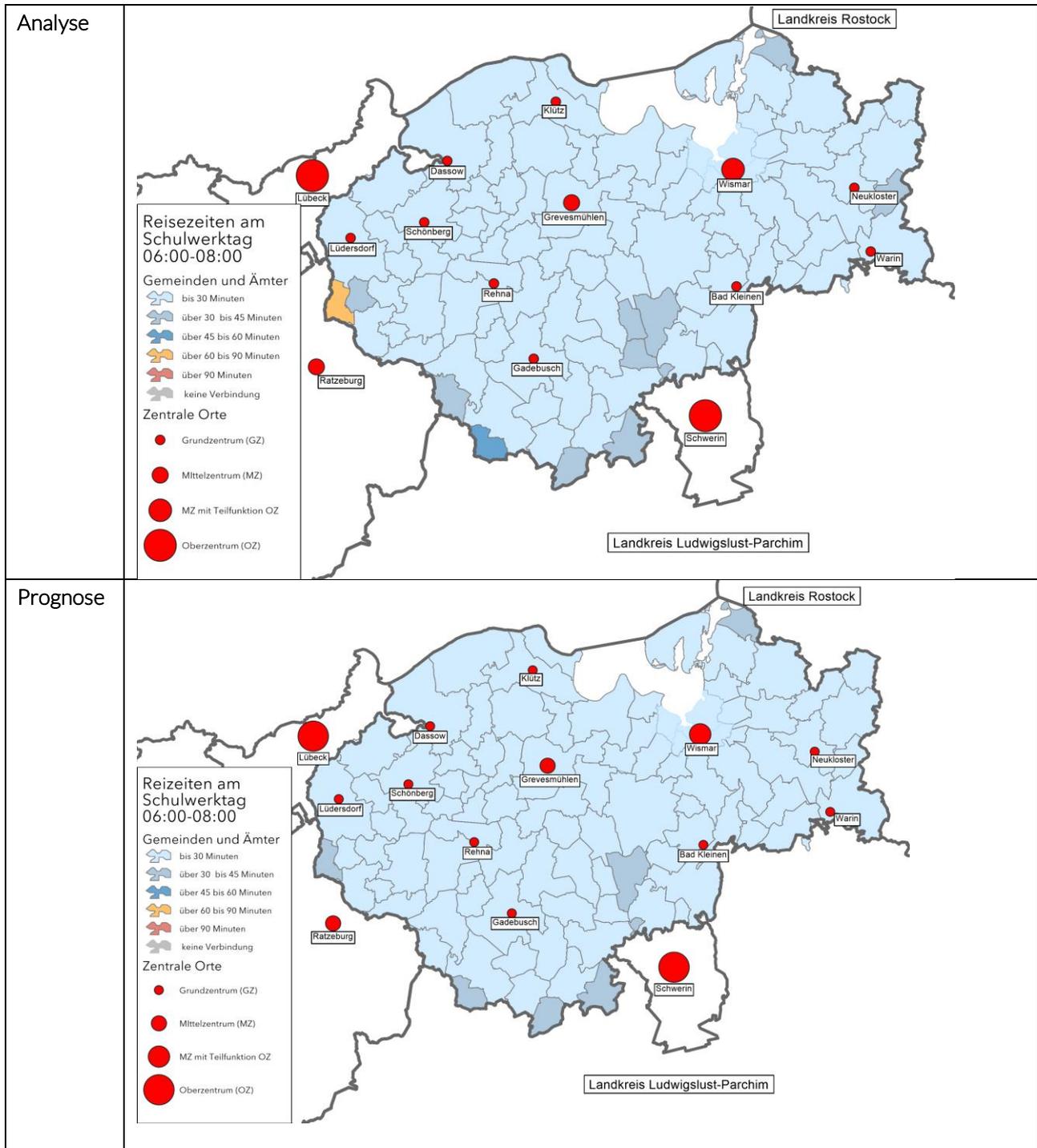
Anhang 1: Liste der Linien des RegioNetzes mit Fahrplanangebot

Linie	Relation	Anzahl Fahrplanfahrten			
		Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
106	Schwerin – Kl. Trebbow – Drispeth	8	0	0	0
107	Schwerin – Alt Meteln – Böken	18	4	0	0
110	Schwerin – Brüsewitz – Cramon	10	3	0	0
142	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Grevesmühlen	3	2	0	0
143	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Schwerin	11	0	0	0
144	Schwerin – Drieburg – Gadebusch	12	4	0	0
146	Gadebusch – Rehna – Carlow – Schlagsdorf	25	2	0	0
147	Bentin – Krembz – Gadebusch	8	0	0	0
148	Krembz – Lützw – Schwerin	8	1	0	0
151	Grambow – Gadebusch	7	2	0	0
152	Gadebusch – Rosenow	4	0	0	0
153	Gadebusch – Lützw – Krembz	8	3	0	0
155	Gadebusch – Wakenstädt	5	0	0	0
156	Gadebusch – Kneese – Roggendorf – Gadebusch	23	4	0	0
158	Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg	6	0	0	0
160	Rehna – Parber – Törber – Löwitz	5	0	0	0
161	Gadebusch – Rehna – Benzin	9	1	0	0
162	Gadebusch – Meetzen – Kl. Hundorf – Gadebusch	1	0	0	0
163	Gadebusch – Webelsfelde/Frauenmark – Mühlen Eichsen	5	0	0	0
200	Wismar – Neukloster	11	0	0	0
202	Wismar – Neukloster – Warin – Groß Labenz	21	2	0	0
203	Kritzow – Madson Hof	10	2	0	0
241	Wismar – Hohen Wieschendorf	16	1	0	0
250	Wismar – Bobitz	7	2	0	0
251	Wismar – Bobitz – Dorf Mecklenburg – Lübow	8	2	0	0
254	Rambow – Bobitz	5	0	0	0
255	Bobitz – Bad Kleinen	3	0	0	0
280	Dorf Mecklenburg – Gallentin	6	0	0	0
300	Grevesmühlen – Dassow – Schlutup	13	0	0	0

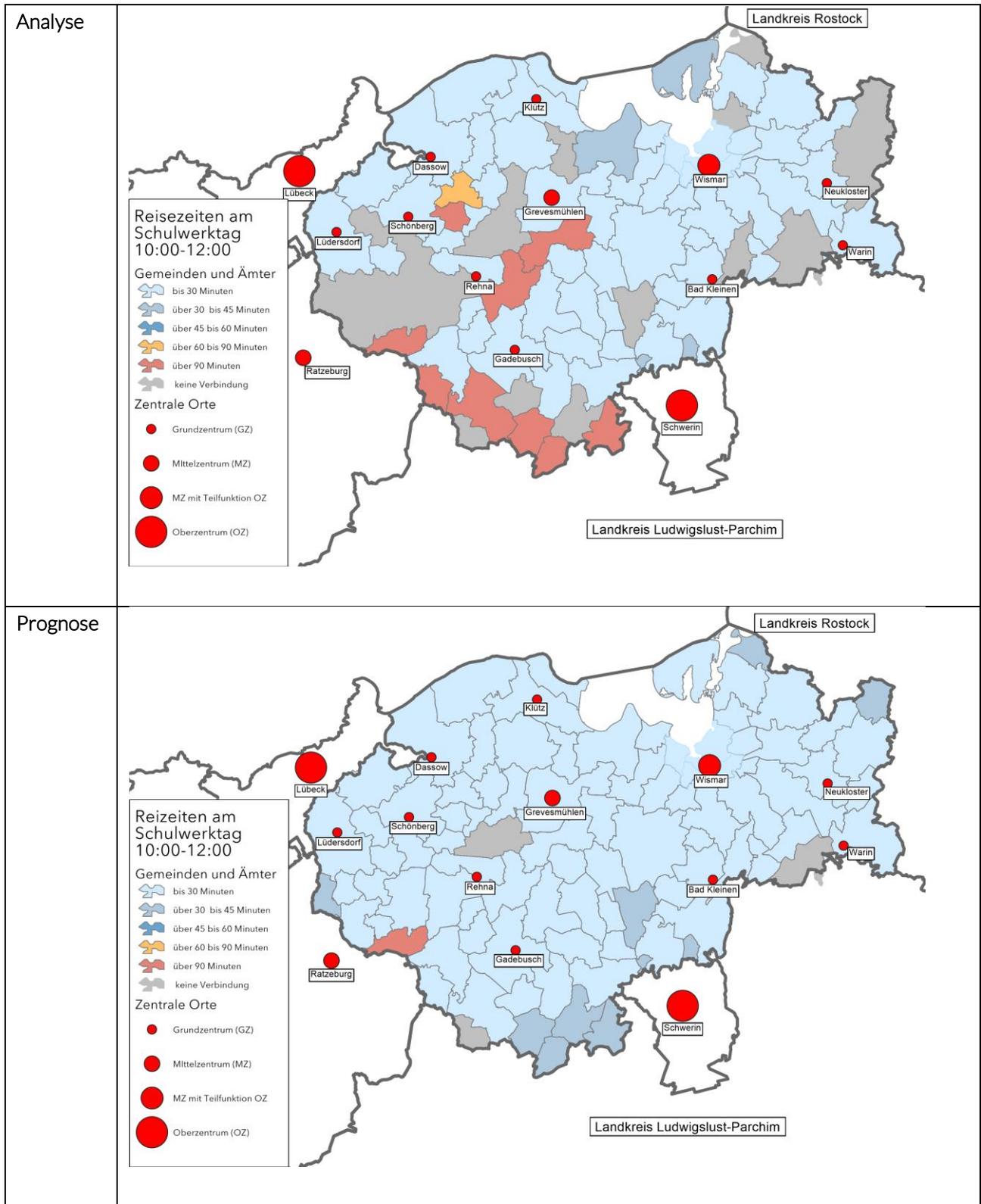
301	Dassow – Schönberg – Selmsdorf	21	0	0	0
310	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen/Schönhof	17	8	0	0
320	Grevesmühlen – Tarnewitz/Redewisch	25	0	0	0
321	KlütZ – Hohen Schönberg – Kalkhorst – Dassow	17	2	0	0
322	KlütZ – Elmenhorst – Brook	15	0	0	0
323	Damshagen – Gutow – Moor/Parin	6	0	0	0
325	Weiße Wiek – Boltenhagen – Redewisch	18	18	18	18
331	Grevesmühlen – Friedrichshgn/Barendf	22	5	0	0
332	Grevesmühlen – Niendorf/Ostsee	10	4	0	0
333	Grevesmühlen – Warnow – Damshagen	8	0	0	0
341	Grevesmühlen – Mallentin – Damshagen/Dassow	27	9	0	0
342	Grevesmühlen – Menzendorf – Schönberg	13	1	0	0
343	Grevesmühlen – Bernstorf – Börzow/Gostorf	10	0	0	0
344	Grevesmühlen – Rehna – Schönberg	8	5	0	0
351	Schönberg – Carlow/Cordshagen	12	0	0	0
353	Schönberg – Lockwisch	4	0	0	0
372	Dassow – Harkensee – Pötenitz	5	0	0	0
400	Wismar – Proseken – (Barnekow) – Grevesmühlen	15	10	0	0
401	Wismar – Zierow – Proseken	15	12	6	6
402	Wismar – Barnekow – Gägelow – Proseken	8	2	0	0
410	Neukloster – Lüdersdorf b Neukloster	4	0	0	0
411	Kritzow – Neukloster Am Sonnenberg	11	0	0	0
412	Wismar – Hornstorf – Krusenhausen	2	0	0	0
413	Wismar – Neuburg – Boiensdorf	16	2	0	0
420	Wismar – Ventschow	14	6	0	0
421	Karow GewerbePark – Kritzow Gewerbegebiet	7	0	0	0
431	Wismar – Boiensdorf	10	2	0	0
440	Neukloster – Groß Tessin – Babst – Glasin – Pässe	11	0	0	0
441	Neukloster – Wakendorf	7	0	0	0

Anhang 2: Reisezeiten zu zentralen Orten

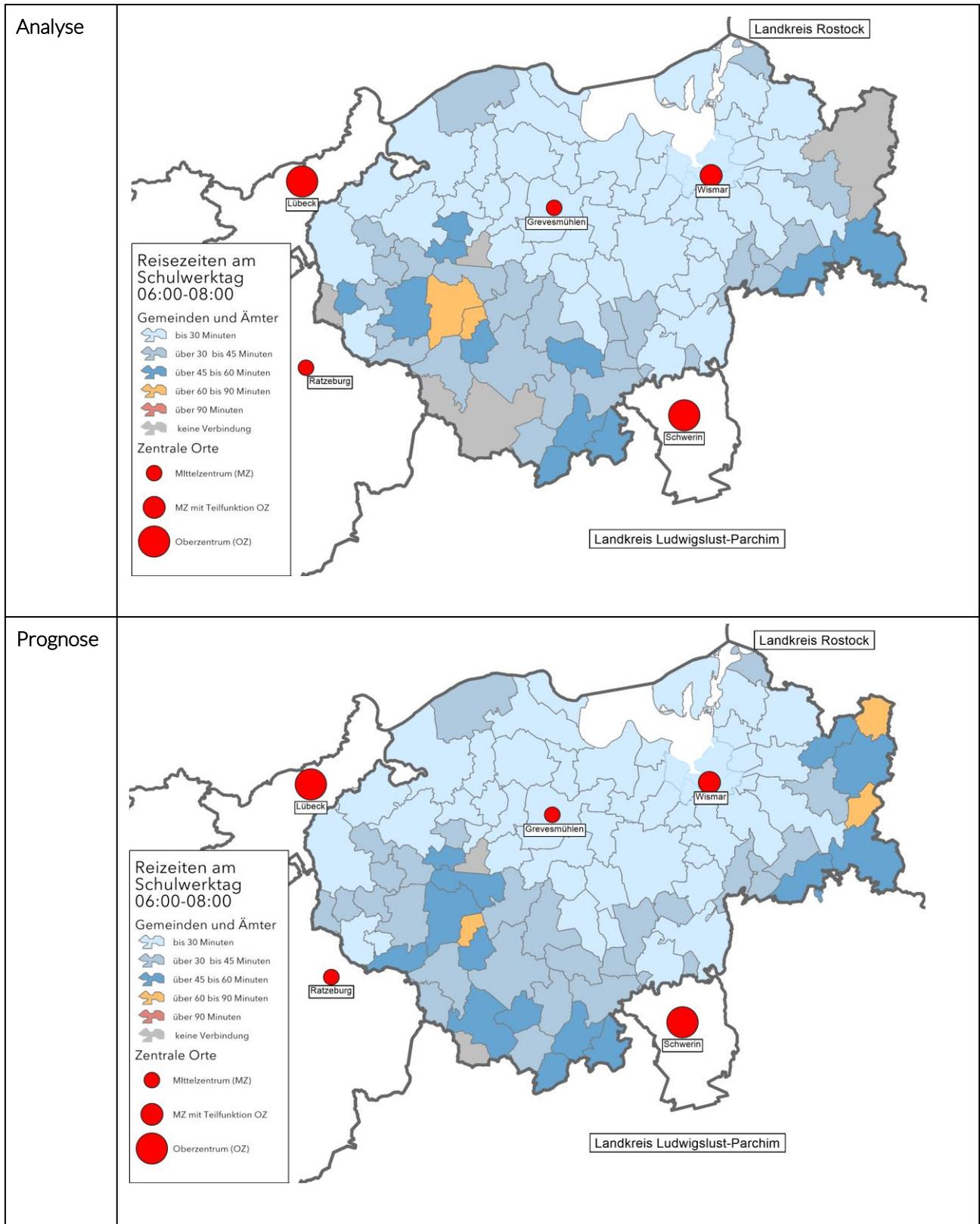
Reisezeiten zu Grundzentren morgens



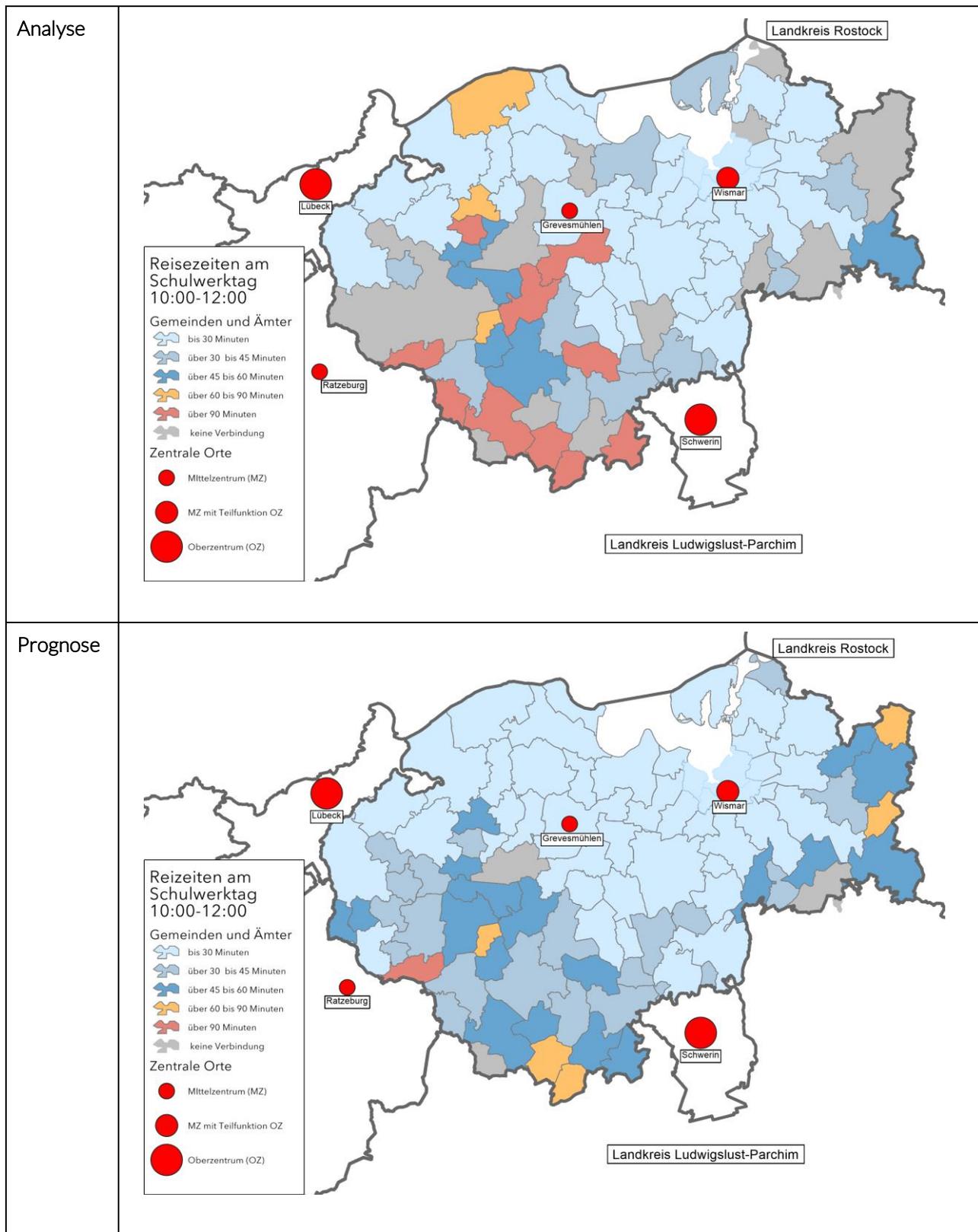
Reisezeiten zu Grundzentren mittags



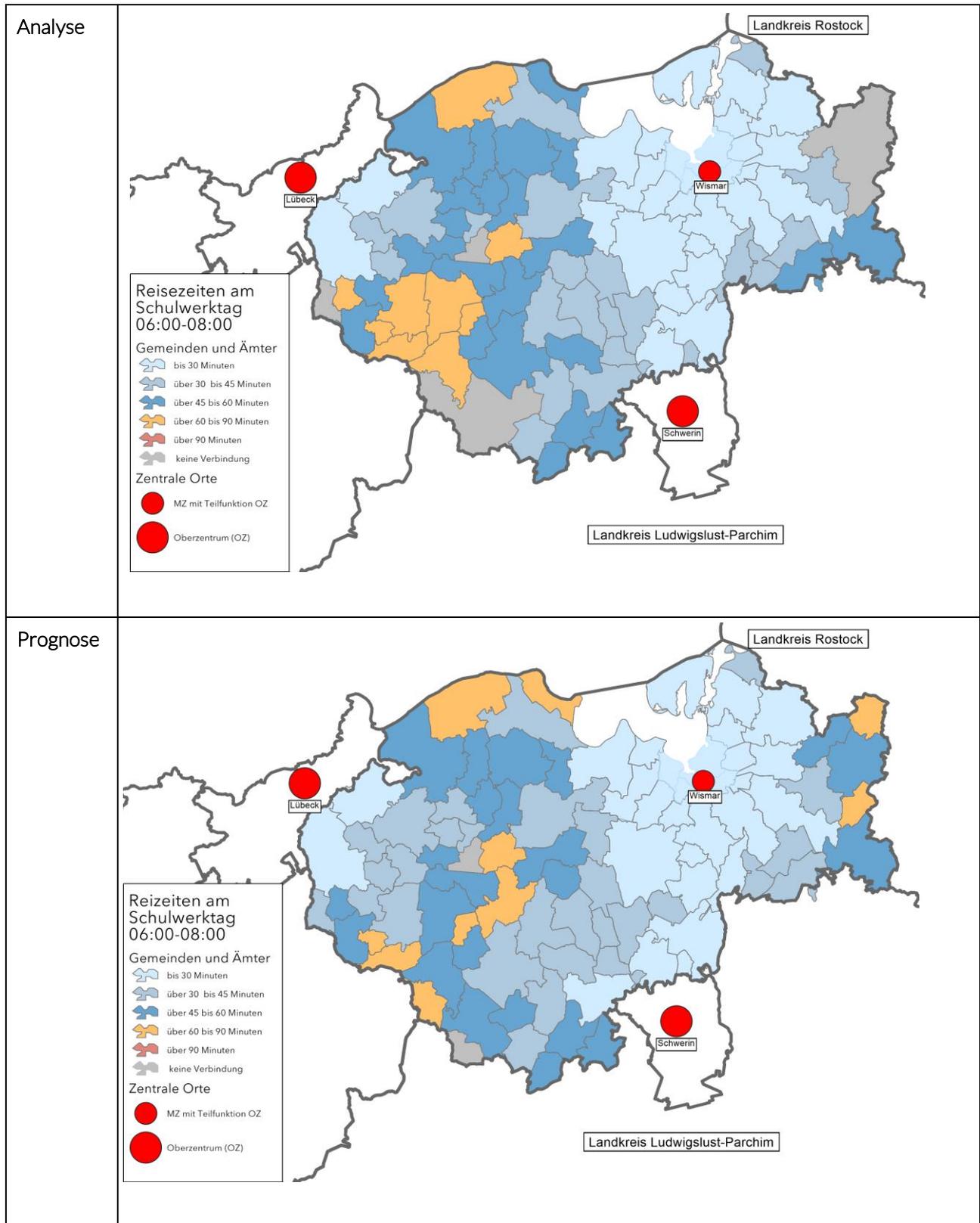
Reisezeiten zu Mittelzentren morgens



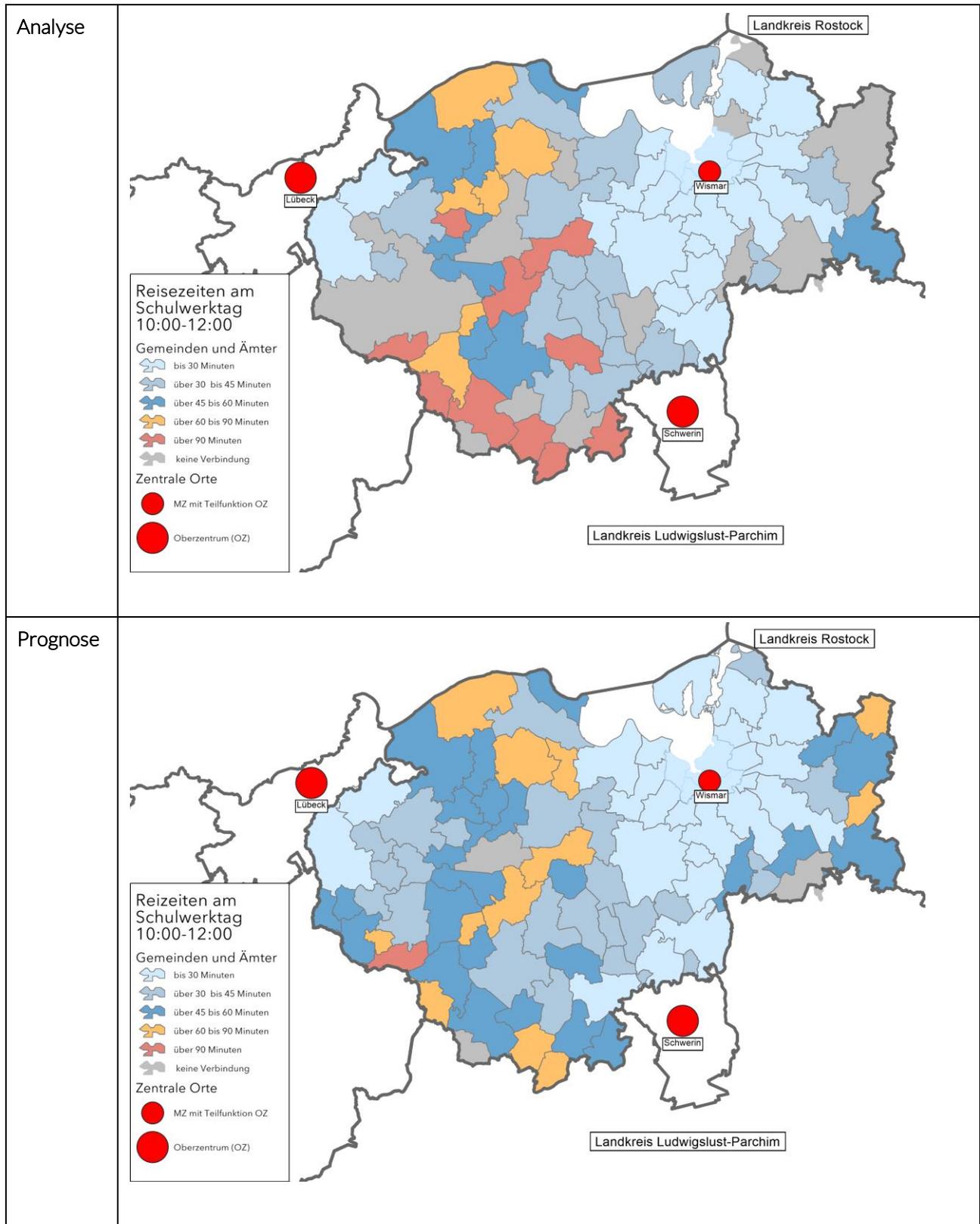
Reisezeiten zu Mittelzentren mittags

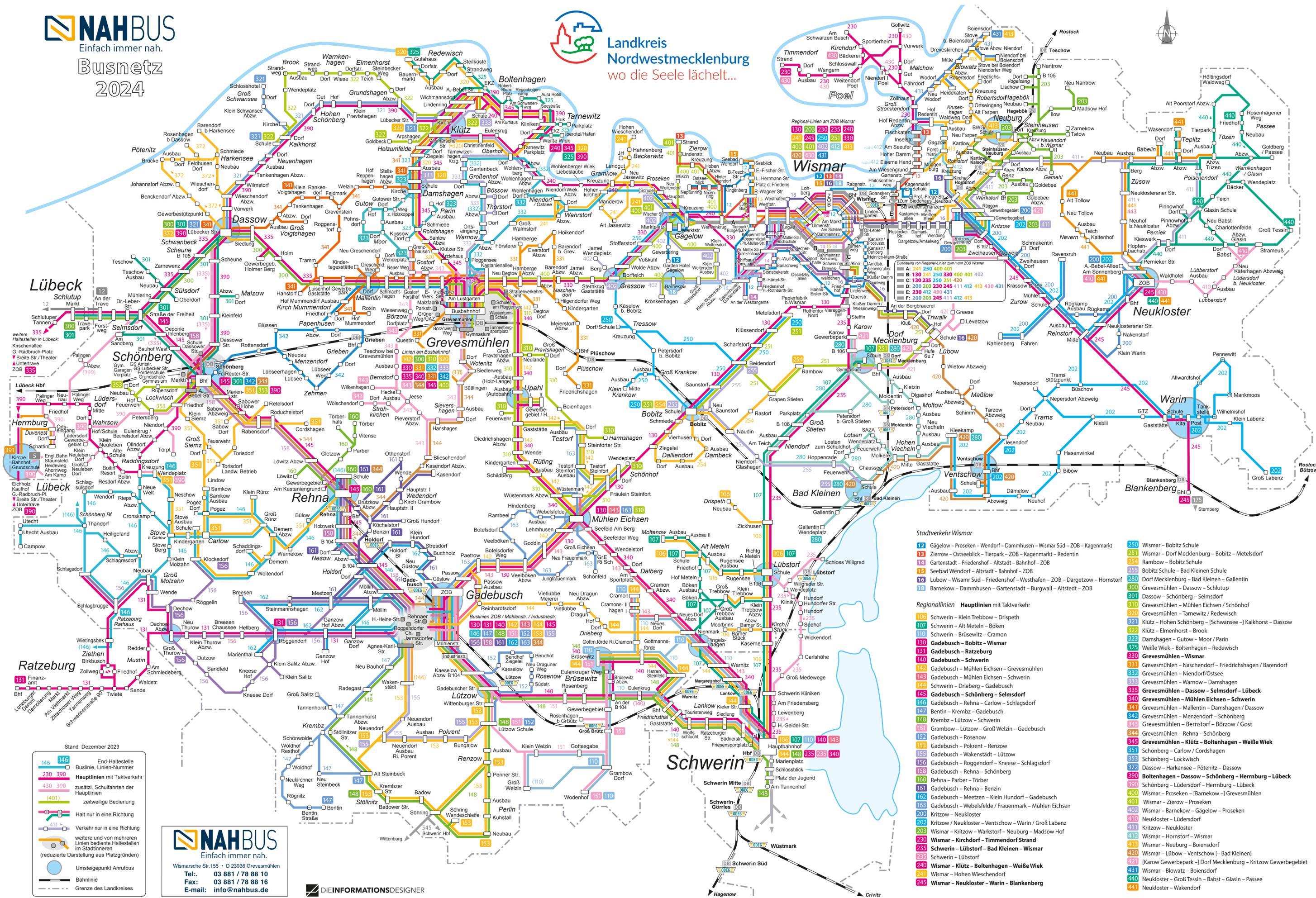


Reisezeiten zu Oberzentren morgens



Reisezeiten zu Oberzentren mittags





- Stadtverkehr Wismar**
- 12 Gägelow – Proseken – Wendorf – Damnhusen – Wismar Süd – ZOB – Kagenmarkt
 - 13 Zierow – Ostseeblick – Tierpark – ZOB – Kagenmarkt – Redentin
 - 14 Gartenstadt – Friedhof – Altstadt – Bahnhof – ZOB
 - 15 Seebad Wendorf – Altstadt – Bahnhof – ZOB
 - 16 Lübow – Wisam Süd – Friedhof – Westhafen – ZOB – Dargetow – Hornstorf
 - 18 Barnekow – Damnhusen – Gartenstadt – Burgwall – Altstadt – ZOB
- Regionallinien Hauptlinien mit Taktverkehr**
- 106 Schwerin – Klein Trebbow – Drispeth
 - 107 Schwerin – Alt Meteln – Böken
 - 110 Schwerin – Brüselwitz – Cramon
 - 130 Gadebusch – Bobitz – Wismar
 - 140 Gadebusch – Ratzeburg
 - 142 Gadebusch – Schwerin
 - 143 Gadebusch – Mühlen Eichsen – Grevesmühlen
 - 144 Schwerin – Drieberg – Gadebusch
 - 145 Gadebusch – Schönberg – Selmsdorf
 - 146 Gadebusch – Rehna – Carlow – Schlagsdorf
 - 147 Bentin – Kremzb – Gadebusch
 - 148 Kremzb – Lützw – Schwerin
 - 151 Grambow – Lützw – Groß Welzin – Gadebusch
 - 152 Gadebusch – Rosenow
 - 153 Gadebusch – Pokrent – Renzw
 - 154 Gadebusch – Wakenstädt – Lützw
 - 156 Gadebusch – Roggendorf – Kneese – Schlagsdorf
 - 158 Gadebusch – Rehna – Schönberg
 - 160 Rehna – Parber – Torber
 - 161 Gadebusch – Rehna – Benzin
 - 162 Gadebusch – Meetzen – Klein Hundorf – Gadebusch
 - 163 Gadebusch – Webelsfelde / Frauenmark – Mühlen Eichsen
 - 200 Kritzw – Neukloster
 - 202 Kritzw / Neukloster – Ventschow – Warin / Groß Labenz
 - 203 Wismar – Kritzw – Warkstorf – Neuburg – Madsow Hof
 - 230 Wismar – Kirchdorf – Timmendorf Strand
 - 235 Schwerin – Lübstorf – Bad Kleinen – Wismar
 - 235 Schwerin – Lübstorf
 - 240 Wismar – Klützw – Boltenhagen – Weiße Wiek
 - 241 Wismar – Hohen Wieschendorf
 - 245 Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg
- 250 Wismar – Bobitz Schule
 - 251 Wismar – Dorf Mecklenburg – Bobitz – Metelsdorf
 - 254 Rambow – Bobitz Schule
 - 255 Bobitz Schule – Bad Kleinen Schule
 - 280 Dorf Mecklenburg – Bad Kleinen – Gallentin
 - 300 Grevesmühlen – Dassow – Schlutup
 - 301 Dassow – Schönberg – Selmsdorf
 - 310 Grevesmühlen – Mühlen Eichsen / Schönhof
 - 320 Grevesmühlen – Tarnewitz / Redewisch
 - 321 Klützw – Hohen Schönberg – [Schwansee –] Kalkhorst – Dassow
 - 322 Klützw – Elmenhorst – Brook
 - 323 Damshagen – Gutow – Moor / Parin
 - 325 Weiße Wiek – Boltenhagen – Redewisch
 - 330 Grevesmühlen – Wismar
 - 331 Grevesmühlen – Naschendorf – Friedrichshagen / Barendorf
 - 332 Grevesmühlen – Niendorf/Ostsee
 - 333 Grevesmühlen – Warnow – Damshagen
 - 335 Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck
 - 340 Grevesmühlen – Mühlen Eichsen – Schwerin
 - 341 Grevesmühlen – Mallentin – Damshagen / Dassow
 - 342 Grevesmühlen – Menzdorf – Schönberg
 - 343 Grevesmühlen – Bernstorf – Börzow / Gost
 - 344 Grevesmühlen – Rehna – Schönberg
 - 345 Grevesmühlen – Klützw – Boltenhagen – Weiße Wiek
 - 351 Schönberg – Carlow / Cordshagen
 - 352 Schönberg – Lockwisch
 - 353 Schönberg – Lockwisch
 - 390 Boltenhagen – Dassow – Schönberg – Herrnhurg – Lübeck
 - 390 Schönberg – Lüdersdorf – Herrnhurg – Lübeck
 - 400 Wismar – Proseken – [Barnekow –] Grevesmühlen
 - 401 Wismar – Zierow – Proseken
 - 402 Wismar – Barnekow – Gägelow – Proseken
 - 410 Neukloster – Lüdersdorf
 - 411 Kritzw – Neukloster
 - 412 Wismar – Hornstorf – Wismar
 - 413 Wismar – Neuburg – Boiensdorf
 - 420 Wismar – Lübow – Ventschow – [Bad Kleinen]
 - 421 [Karow Gewerbepark –] Dorf Mecklenburg – Kritzw Gewerbegebiet
 - 431 Wismar – Blowatz – Boiensdorf
 - 440 Neukloster – Groß Tessin – Babst – Glasin – Pässe
 - 441 Neukloster – Wakendorf

Stand Dezember 2023

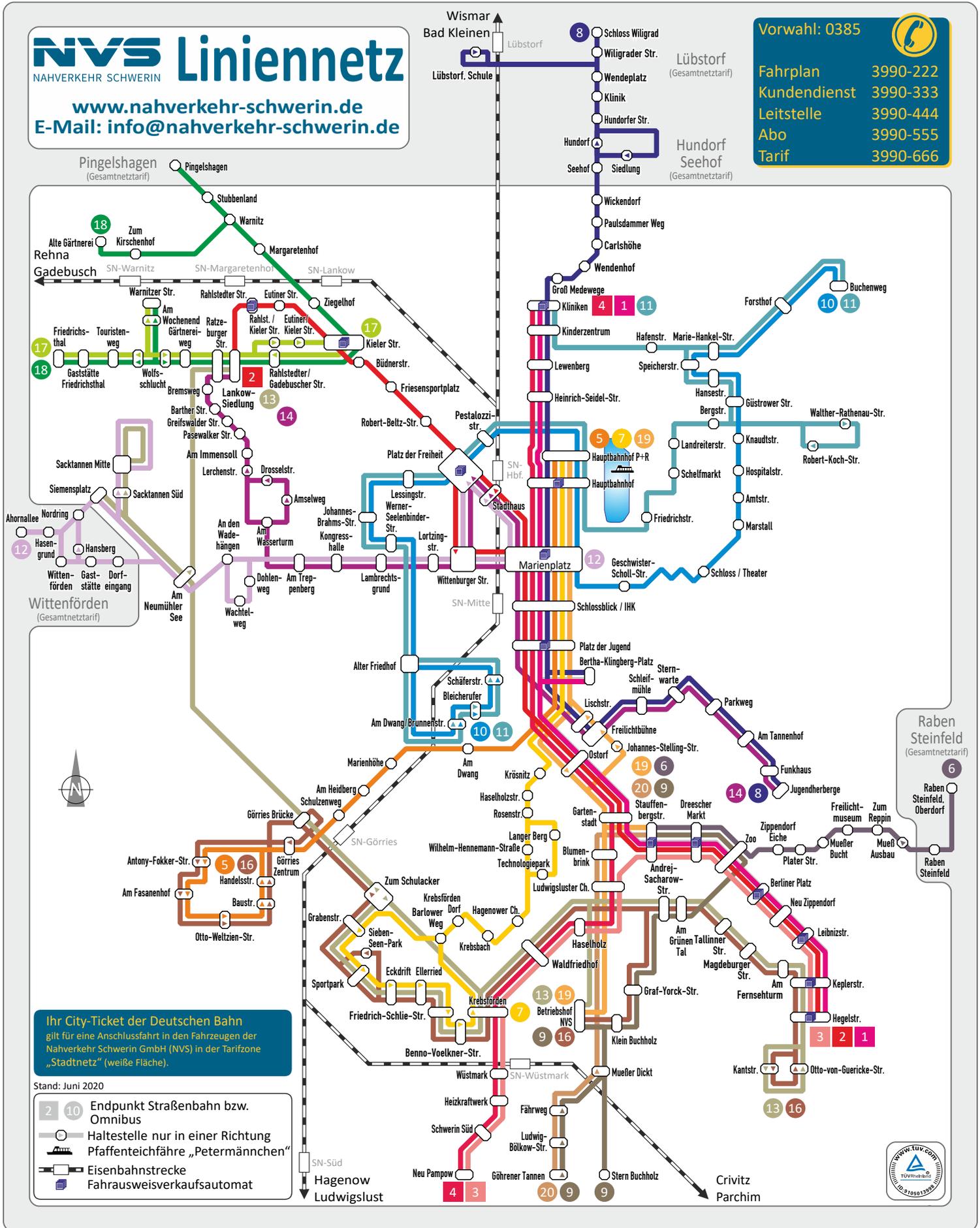
- 146 End-Haltestelle
- 146 Buslinie, Linien-Nummer
- 230 390 Hauptlinien mit Taktverkehr
- 430 390 zusätzl. Schulfahrten der Hauptlinien
- (401) zeitweilige Bedienung
- 411 Halt nur in eine Richtung
- Verkehr nur in eine Richtung
- weitere und von mehreren Linien bediente Haltestellen in Stadttinnern (reduzierte Darstellung aus Platzgründen)
- Umsteigepunkt Anrufbus
- Bahnlinie
- Grenze des Landkreises

NAHBUS
Einfach immer nah.

Wismarsche Str.155 · D 23936 Grevesmühlen
Tel.: 03 881 / 78 88 10
Fax: 03 881 / 78 88 16
E-mail: info@nahbus.de

Vorwahl: 0385

Fahrplan	3990-222
Kundendienst	3990-333
Leitstelle	3990-444
Abo	3990-555
Tarif	3990-666



Ihr City-Ticket der Deutschen Bahn gilt für eine Anschlussfahrt in den Fahrzeugen der Nahverkehr Schwerin GmbH (NVS) in der Tarifzone „Stadtnetz“ (weiße Fläche).

Stand: Juni 2020

- Endpunkt Straßenbahn bzw. Omnibus
- Haltestelle nur in einer Richtung Pfaffenteichfähre „Petermännchen“
- Eisenbahnstrecke
- Fahrausweisverkaufsautomat

Bezahlen? Ganz einfach!

Wo? In allen Bussen und Bahnen stehen Fahrausweisverkaufsautomaten zur Verfügung. Diese Fahrausweise sind bereits entwertet.

Wie? Mit einer Banknote und/oder Münzen ab 5 Eurocent, der Giro-Karte, der Kreditkarte oder kontaktlos.



Linienetzplan für die Region Wismar - 2024



12	15	130	240
13	16	230	245
14	18	235	330