

Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim

April 2014



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

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

VORBEMERKUNG

Der vorliegende „Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg“ Teil B – Landkreis Ludwigslust-Parchim bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Ludwigslust-Parchim der Region Westmecklenburg.

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

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

Zur besseren Verständlichkeit wurden die wesentlichen Aussagen des Teils A in den Teil B übernommen. Damit ist es möglich, den Teil B auch ohne den Teil A zu lesen.

Der Regionale Nahverkehrsplan Westmecklenburg bestehend aus dem Teil A – Regionaler Teil und dem Teil B – Landkreis Ludwigslust-Parchim wurde mit Beschluss I-2013/1133 durch den Kreistag Ludwigslust-Parchim am 08.05.2014 beschlossen.

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	10
2.1 STRUKTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN	10
2.1.1 RAUMSTRUKTUR.....	10
2.1.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	11
2.1.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN	20
2.1.4 POTENZIALE IM FREIZEIT- UND TOURISMUSSEKTOR	23
2.1.5 BERÜCKSICHTIGUNG DES UMWELT- UND KLIMASCHUTZES	23
2.2 NETZ- UND ANGEBOTSSTRUKTUR	24
2.2.1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	24
2.2.2 ANGEBOTE IM STRABENGEBUNDENEN ÖPNV.....	29
2.2.3 ANBINDUNG AN ANGRENZENDE NAHVERKEHRSRÄUME.....	34
2.3 ORGANISATIONS- UND FINANZIERUNGSSTRUKTUR	36
2.3.1 AUFGABENTRÄGER	36
2.3.2 VERKEHRSUNTERNEHMEN.....	37
2.3.3 FINANZIERUNGSGRUNDLAGEN	38
3. NACHFRAGEPROGNOSE	39
4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD	42
4.1 ANSATZ FÜR DIE DEFINITION.....	42
4.2 DEFINITION DER ELEMENTE	43
4.2.1 RAUMSTRUKTURELLE ELEMENTE	43
4.2.2 BESCHREIBENDE ELEMENTE.....	44
4.3 MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS	45
4.3.1 HAUPTACHSEN.....	45
4.3.2 NEBENACHSEN.....	46
4.3.3 LÄNDLICHE BEDIENUNGSGEBIETE.....	47
4.3.4 STADT-UMLAND-RÄUME	48
4.3.5 STADTVERKEHRE	49
4.3.6 TOURISTISCHE RÄUME.....	50
4.4 LOKALE ZUORDNUNG DER RAUMSTRUKTURELLEN ELEMENTE.....	51
4.4.1 HAUPTACHSEN.....	51
4.4.2 NEBENACHSEN.....	52
4.4.3 LÄNDLICHE BEDIENUNGSGEBIETE.....	54
4.4.4 STADT-UMLAND-RÄUME	55
4.4.5 STADTVERKEHRE	55
4.4.6 TOURISTISCHE RÄUME.....	55
4.5 ABLEITUNG DES HANDLUNGSBEDARFS	56

5.	NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION	58
5.1	PLANERISCHE LEITIDEE.....	58
5.2	PRÄMISSEN FÜR DIE NETZBILDUNG.....	58
5.3	NETZSTRUKTUR UND PRODUKTE	61
5.4	ANGEBOTSKONZEPT	62
5.5	AUSGESTALTUNG ALTERNATIVER BEDIENUNGSFORMEN.....	62
6.	QUALITÄTSSTANDARDS.....	67
6.1	UMWELT- UND KLIMASCHUTZ.....	67
6.2	FAHRZEUG- UND PERSONALSTANDARDS, INFRASTRUKTUR	67
6.3	TARIF UND VERTRIEB	68
6.4	INFORMATION UND MARKETING.....	68
6.5	LEISTUNGSGARANTIE N	69
6.6	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	70
7.	ORGANISATION, FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN	72
7.1	ORGANISATIONSSTRUKTUR	72
7.2	FINANZIERUNGSKONZEPT.....	73
7.3	LEISTUNGSVEREINBARUNG UND –FINANZIERUNG, CONTROLLING	74
7.4	INVESTITIONSKONZEPT	74
8.	AUSBLICK	75

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 Grundlage für die Erstellung des Nahverkehrsplans fixiert:

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

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

Aus den genannten Bestimmungen heraus ergibt sich, dass der Nahverkehrsplan

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

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

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

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

In Zusammenhang mit dem § 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 tritt am 01.01.2013 in Kraft. Wesentliche Inhalte der Novelle sind die Anpassung des PBefG an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbuslinienverkehrs. Die im Gesetz vorgesehenen Verfahrensmechanismen zielen auf ein effektives Zusammenspiel zwischen gemein- und eigenwirtschaftlichen Verkehren. Im Einzelnen gibt es folgende für den ÖPNV wesentliche Änderungen:
 - Die Gültigkeitsdauer der Liniengenehmigungen im Busverkehr verlängert sich von bisher acht auf zehn Jahre. Bei Vorliegen von Konkurrenzanträgen entscheidet das bessere Verkehrsangebot.
 - Den Aufgabenträgern für den ÖPNV (In Mecklenburg-Vorpommern: Landkreise und kreisfreie Städte) wird die Entscheidungshoheit über die Gestaltung der Verkehre zugeordnet, falls sie eine Vergabe von Verkehrsleistungen ankündigen.

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

- Nach Veröffentlichung einer Direktvergabeabsicht für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag haben Unternehmen innerhalb von sechs Monaten Zeit, zu beantragen, dass ihnen der Aufgabenträger die Gründe für die geplante Direktvergabe mitteilt. Direktvergaben unterliegen der Nachprüfung durch die Vergabekammern.
- Mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können die Aufgabenträger erstmals ausschließliche Rechte an die Betreiber der Verkehrsdienste gewähren. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich.
- Den Genehmigungsbehörden wird künftig das Recht eingeräumt, Unternehmen die Herausnahme ertragreicher Linien oder Linienbündel zu versagen.
- Für die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb wird in den Nahverkehrsplänen als Frist das Jahr 2022 bestimmt. Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan konkret benannt und begründet werden.
- Für alternative Bedienformen wurde die bestehende Rechtsgrundlage weiter geöffnet.
- Für die Jahre 2008 bis 2011 galt eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“. Für die Jahre 2012 bis 2016 wurde diese Verordnung festgeschrieben. 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 Nahverkehrs-

planes 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 insbesondere berücksichtigt:

- zukünftige demographische Entwicklung,
 - zur Verfügung stehende Finanzmittel,
 - Bündelung der Ressourcen unabhängig von den Gebietskörperschaftsgrenzen,
 - Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern.
- Zur Thematik Schülerverkehr wird auch Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Bildung, Wissenschaft und Kultur vom 21. Juli 2000 "Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen" berücksichtigt. Sie enthält u.a. die Regelung zum Unterrichtsbeginn der Schulen im Zusammenhang mit der Organisation des öffentlichen Personenverkehrs. Im Punkt 2 der Verordnung heißt es dazu: "Der Unterricht beginnt regelmäßig im Zeitraum zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr. Einen früheren Unterrichtsbeginn kann das zuständige Schulamt aus wichtigem Grund in Ausnahmefällen und im Einvernehmen mit den Schulträgern und dem Träger der Schülerbeförderung genehmigen."

Der Regionale Nahverkehrsplan mit seinen Teilen 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 Landkreis 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) und im Westen an den Kreis Herzogtum Lauenburg und die kreisfreie Hansestadt Lübeck (beide Land Schleswig-Holstein). Im Norden wird der Verkehrsraum natürlich durch die Ostsee begrenzt.

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

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

Die A20 und A24 verlaufen innerhalb des Verkehrsraumes in West-Ost-Richtung und werden durch die in Süd-Nord-Richtung verlaufende A14 miteinander verbunden. Die beiden West-

Ost-Autobahnen binden den Verkehrsraum sowohl an die Metropolregion Hamburg 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.

Der Landkreis Ludwigslust-Parchim stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Metropolregionen Hamburg und Berlin-Brandenburg dar. Mit der Zugehörigkeit zur Metropolregion Hamburg bildet der Landkreis gleichzeitig den östlichen Abschluss dieses Ballungsraumes. Daraus werden sich in den nächsten Jahren neue Anforderungen an die Organisation und Durchführung des Verkehrs im Landkreis Ludwigslust-Parchim ergeben.

1.3 Verkehrspolitische Ziele und Mittel

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

Als Ziele werden definiert:

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

Hierfür sollen folgende Mittel dienen:

- Der Schülerverkehr stellt im ländlich geprägten Landkreis Ludwigslust-Parchim das Rückgrat des übrigen ÖPNV dar. Zur Verbesserung der Effizienz der eingesetzten Finanzmittel sind generell die Schulentwicklungs- und ÖPNV-Planung sowie speziell die Schulanfangs- und -endzeiten mit den Fahrplänen aufeinander abzustimmen. Dafür ist das Instrument der Schulzeitenstaffelung konsequent anzuwenden.
- Linienführungen und Fahrpläne sollen bedarfsgerecht gestaltet und in einem integrativen Gesamtverkehrssystem fortentwickelt werden. Ausnahmen gelten nur für Hauptverbindungsrelationen und touristischen Verkehre. Umsteigeverbindungen sind zwischen den einzelnen Linien und Verkehrsmitteln, sowohl zum Schienenpersonennahverkehr, zum Fernverkehr als auch zum Individualverkehr in ausreichendem Umfang vorzusehen und benutzerfreundlich auszugestalten.
- Im Rahmen der Angebotsgestaltung liegen die Hauptorientierungen auf den Elementen Kategorisierung, Verknüpfungskonzept und Bedienungsstandard.

- Schienenverkehre sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im ÖPNV darauf ausgerichtet werden, dieser quasi als Zubringer oder Abholer fungieren.
- Der ÖPNV und SPNV sollen leistungsfähiger gemacht, gegenseitig abgestimmt und ausgebaut und die Verbindung der zentralen Orte innerhalb der einzelnen Verkehrsräume gewährleistet werden. Das ÖPNV-Netz richtet sich damit am Zentrale-Orte-System aus.
- Die leistungsfähigen Verbindungen von West-Ost und Nord-Süd sollen erhalten und weiter zukunftsfähig entwickelt werden. Davon ausgehend soll sich ein starkes mobiles Netz in die gesamte Fläche erstrecken.
- 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.

2. BESTANDSAUFNAHME

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Raumstruktur

Die Planungsregion Westmecklenburg ist mit einer Fläche von ca. 7.000 km² einer der größten Planungsregionen Deutschlands. In 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).

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Bevölkerungs- dichte [EW/km ²]			Veränderung [%]
	2004	2010	2012	2004	2010	2012	2004 - 2012
Landkreis Ludwigslust	129.421	122.564	-----	52	49	---	-5,3
Landkreis Parchim	103.977	95.798	-----	47	43	---	-7,9
Landkreis Ludwigslust-Parchim	-----	-----	212.373	---	---	46	-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]

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim ging die Einwohnerzahl stärker zurück als in der Gesamtregion Westmecklenburg und im gesamten Land Mecklenburg-Vorpommern.

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim bestehen 157 Gemeinden davon sind 152 Gemeinden in 17 Ämtern zusammengeschlossen und 5 Gemeinden amtsfrei.

Für die zentralörtliche Gliederung wurden im RREP Westmecklenburg folgende Festlegungen für den Landkreis Ludwigslust-Parchim getroffen:

Oberzentrum:	Landeshauptstadt Schwerin,
3 Mittelzentren:	Hagenow, Ludwigslust, Parchim
14 Grundzentren:	Boizenburg, Brüel, Crivitz, Dömitz, Goldberg, Grabow, Lübtheen, Lübz, Neustadt-Glewe, Plau am See, Sternberg, Wittenburg, Zarrentin am Schaalsee

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

9 Siedlungsschwerpunkte:	Dabel, Dobbertin, Eldena, Marnitz, Mestlin, Neu Kaliß, Rastow, Spornitz, Vellahn
--------------------------	--

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

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

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

In den einzelnen amtsfreien Städten und Gemeinden sowie den Ämtern entwickelten sich die Einwohnerzahlen zwischen 2004 und 2012 wie folgt:

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

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung der Ämter und amtsfreien Gemeinden der Landkreise von 2004 –2012 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Nachfolgend wird die Entwicklung in den einzelnen Gebieten detaillierter betrachtet.

Gebiet Ludwigslust

Die Bevölkerungsentwicklung im Gebiet Ludwigslust ist durch einen rückläufigen Trend geprägt. Im Vergleichszeitraum sank die Zahl der Einwohner um 5,3%. Diese Entwicklung erfolgt regional deutlich differenziert. Vor allen in den südlichen Teilen des Gebietes sind überdeutliche Einwohnerverluste zu verzeichnen. In den nördlichen Gemeinden verläuft diese Entwicklung, bedingt durch die Nähe zur Landeshauptstadt Schwerin, weniger dramatisch. Auch hier haben sich jedoch die Bevölkerungszahlen reduziert. Lediglich im Westen des Gebietes sind einige Gemeinden zu finden, die von der unmittelbaren Nähe zu Niedersachsen profitieren und eine Zunahme der Einwohner aufweisen.

Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung der Bevölkerungsentwicklung im Gebiet Ludwigslust gibt die folgende Tabelle 3 und Abbildung 1.

Gemeinde Gebiet Ludwigslust	Bevölkerung			Veränderung in %
	2004	2010	2012	
Alt Krenzlin	843	792	751	-10,9
Alt Zachun	408	369	366	-10,3
Balow	360	336	322	-10,6
Bandenitz	521	487	468	-10,2
Belsch	264	241	216	-18,2
Bengerstorf	584	609	577	-1,2
Besitz	537	460	436	-18,8
Blievenstorf	502	447	436	-13,1
Bobzin	301	288	248	-17,6
Boizenburg,Stadt	11.007	10.691	10.169	-7,6
Brahlstorf	805	716	702	-12,8
Brenz	575	531	532	-7,5
Bresegard bei Eldena	242	230	210	-13,2
Bresegard bei Picher	370	322	315	-14,9
Brunow	393	351	329	-16,3
Dambeck	336	280	286	-14,9
Dersenow	521	456	445	-14,6
Dömitz,Stadt	3.395	3.177	3.047	-10,3
Dümmer	1.400	1.377	1.448	3,4
Eldena	1.427	1.256	1.217	-14,7
Gallin	538	508	530	-1,5
Gammelín	494	484	442	-10,5
Göhlen	427	348	338	-20,8
Gorlosen	582	515	511	-12,2
Grabow,Stadt	6.311	5.859	5.751	-8,9
Grebs-Niendorf	739	674	574	-22,3
Gresse	672	639	657	-2,2
Greven	848	824	679	-19,9
Groß Krams	202	195	178	-11,9
Groß Laasch	1.092	1.010	970	-11,2
Hagenow,Stadt	12.202	11.745	11.324	-7,2
Holthusen	875	852	887	1,4
Hoort	616	577	584	-5,2
Hülseburg	174	168	160	-8,0
Karenz	304	288	237	-22,0
Karstädt	656	572	596	-9,1
Kirch Jesar	684	651	617	-9,8
Klein Rogahn	1.300	1.287	1.337	2,8
Kogel	640	606	655	2,3

Gemeinde Gebiet Ludwigslust	Bevölkerung			Veränderung in %
	2004	2010	2012	
Körchow	910	822	773	-15,1
Kremmin	304	240	253	-16,8
Kuhstorf	838	786	760	-9,3
Lehsen	326	346	353	8,3
Leussow	312	268	265	-15,1
Lübesse	786	755	690	-12,2
Lüblow	694	616	596	-14,1
Lübtheen,Stadt	5.024	4.542	4.653	-7,4
Ludwigslust,Stadt	12.967	12.319	11.998	-7,5
Lüttow-Valluhn	782	815	824	5,4
Malk Göhren	552	482	456	-17,4
Malliß	1.427	1.307	1.232	-13,7
Milow	480	423	399	-16,9
Möllenbeck	251	217	211	-15,9
Moraas	540	480	479	-11,3
Muchow	378	347	316	-16,4
Neu Gülze	761	795	780	2,5
Neu Kaliß	2.110	1.965	1.933	-8,4
Neustadt-Glewe,Stadt	6.938	6.547	6.492	-6,4
Nostorf	751	730	990	31,8
Pampow	2.913	2.837	2.903	-0,3
Pätow-Steegen	407	392	378	-7,1
Picher	765	688	637	-16,7
Prislich	831	756	712	-14,3
Pritzler	532	484	426	-19,9
Rastow	2.042	1.941	1.888	-7,5
Redefin	562	549	552	-1,8
Schossin	271	266	248	-8,5
Schwanheide	774	730	704	-9,0
Setzin	523	517	481	-8,0
Steesow	208	196	181	-13,0
Stralendorf	1.524	1.341	1.344	-11,8
Strohkirchen	341	312	317	-7,0
Sülstorf	977	895	866	-11,4
Teldau	851	919	923	8,5
Tessin bei Boizenburg	435	412	398	-8,5
Toddin	544	490	486	-10,7
Uelitz	468	427	420	-10,3
Vellahn	2.903	2.748	2.716	-6,4
Vielank	1.496	1.397	1.329	-11,2
Warlitz	486	455	414	-14,8
Warlow	537	539	494	-8,0

Gemeinde Gebiet Ludwigslust	Bevölkerung			Veränderung in %
	2004	2010	2012	
Warsow	684	656	648	-5,3
Wittenburg,Stadt	4.984	4.834	4.966	-0,4
Wittendörp	3.101	2.973	2.890	-6,8
Wittenförden	2.843	2.658	2.649	-6,8
Wöbbelin	987	908	874	-11,4
Zarrentin am Schaalsee	4.521	4.655	4.878	7,9
Zierzow	479	422	401	-16,3
Zülow	154	147	154	0,0

Tabelle 3: Entwicklung der Bevölkerung Gemeinden im Gebiet Ludwigslust von 2004 –2012 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

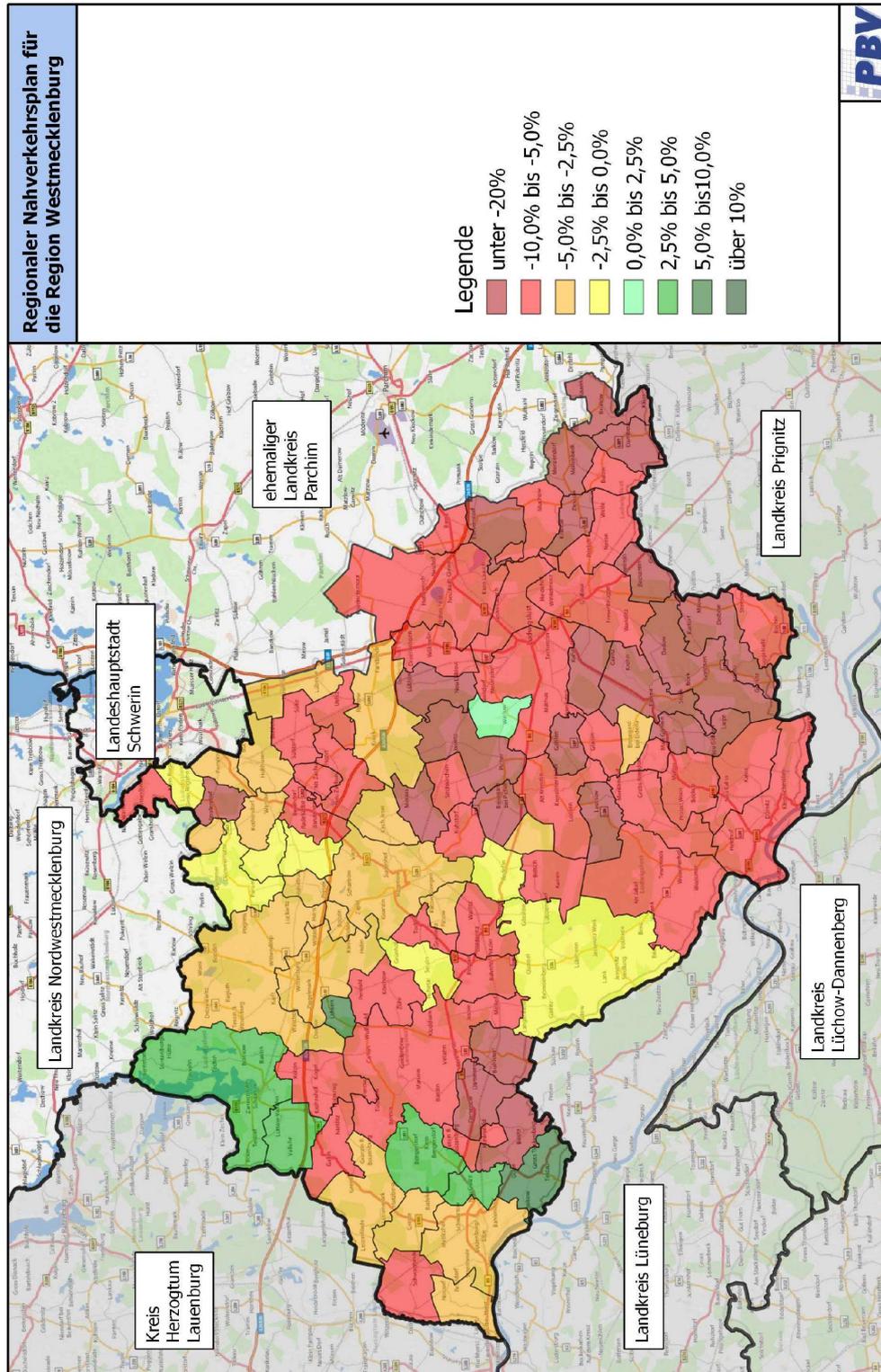


Abbildung 1: Einwohnerentwicklung der Städte und Gemeinden im Gebiet Ludwigslust von 2004 –2010 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Gebiet Parchim

Die Bevölkerungsentwicklung im Gebiet Parchim verlief in den vergangenen Jahren deutlich rückläufig. In den Jahren von 2004 bis 2010 sank die Zahl der Einwohner um 7,9%. Das Gebiet Parchim hat damit in der Planungsregion den höchsten Einwohnerverlust aller Gebiete zu verkräften. Dies ist vor allem seiner Lage geschuldet. Das Gebiet Parchim kann nicht, wie die anderen Gebiete von der Nähe zu Schleswig-Holstein und Niedersachsen profitieren, sondern grenzt selbst an strukturschwache Gebiete wie den Landkreis Rostock (Mecklenburg-Vorpommern) oder den Landkreis Prignitz (Brandenburg). Von daher ist der massive Einwohnerrückgang fast flächendeckend im gesamten Gebiet zu verzeichnen. Lediglich in den nordwestlich gelegenen Gemeinden des Gebietes nahe der Landeshauptstadt Schwerin sowie in und um die Kreisstadt Parchim fallen die Einwohnerverluste geringer aus.

Eine nach Gemeinden differenzierte Darstellung der Bevölkerungsentwicklung im Gebiet Parchim gibt die folgende Tabelle 4 und Abbildung 2.

Gemeinde Gebiet Parchim	Bevölkerung			Veränderung
	2004	2010	2012	in %
Banzkow	2.881	2.718	2.803	-2,7
Barkhagen	613	584	623	1,6
Barnin	471	470	458	-2,8
Blankenberg	466	428	407	-12,7
Borkow	548	504	459	-16,2
Brüel,Stadt	3.120	2.763	2.679	-14,1
Buchberg	656	553	494	-24,7
Bülow	400	352	350	-12,5
Cambs	719	682	639	-11,1
Crivitz,Stadt	5.426	5.114	5.017	-7,5
Dabel	1.520	1.440	1.421	-6,5
Damm	539	505	500	-7,2
Demen	1.257	1.016	921	-26,7
Diestelow	517	468	zu Goldberg	
Dobbertin	1.315	1.228	1.141	-13,2
Dobin am See	2.042	1.964	1.926	-5,7
Domsühl	1.177	1.061	1.009	-14,3
Friedrichsruhe	1.015	898	892	-12,1
Gallin-Kuppentin	648	546	494	-23,8
Ganzlin	589	524	512	-13,1
Gischow	309	278	265	-14,2
Gneven	430	395	362	-15,8
Godern	338	328	zu Pinnow	
Göhren	406	408	zu Tramm	
Goldberg,Stadt	4.713	4.119	3.894	-17,4
Granzin	563	506	489	-13,1
Grebbin	538	501	zu Obere Warnow	
Groß Godems	385	389	402	4,4
Groß Niendorf	258	229	zu Zölkow	

Gemeinde Gebiet Parchim	Bevölkerung			Veränderung in %
	2004	2010	2012	
Herzberg	393	319	zu Obere Warnow	
Hohen Pritz	508	458	379	-25,4
Karbow-Vietlütbe	434	400	342	-21,2
Karow	954	717	zu Plau am See	
Karrenzin	678	642	593	-12,5
Kobrow	492	449	432	-12,2
Kreien	460	418	410	-10,9
Kritzow	568	513	461	-18,8
Kuhlen-Wendorf	1.043	940	854	-18,1
Langen Brütz	519	481	473	-8,9
Langen Jarchow	290	266	254	-12,4
Leezen	2.190	2.182	2.151	-1,8
Lewitzrand	1.639	1.528	1.448	-11,7
Lübz,Stadt	6.750	6.152	6.057	-10,3
Lutheran	340	305	299	-12,1
Malk Göhren	406	408	456	12,3
Marnitz	876	776	779	-11,1
Mestlin	1.002	813	754	-24,8
Mustin	541	445	408	-24,6
Neu Poserin	625	559	530	-15,2
Obere Warnow	931	820	784	-15,8
Parchim,Stadt	19.387	18.425	17.174	-11,4
Passow	823	703	695	-15,6
Pinnow	2.010	1.852	1.911	-4,9
Plate	3.636	3.395	3.385	-6,9
Plau am See, Stadt	6.826	6.365	6.076	-11,0
Raben Steinfeld	1.163	1.093	1.050	-9,7
Rom	920	829	816	-11,3
Severin	282	297	293	3,9
Siggelkow	1.042	924	901	-13,5
Spornitz	1.501	1.383	1.307	-12,9
Sternberg,Stadt	4.786	4.340	4.371	-8,7
Stolpe	403	386	358	-11,2
Suckow	681	595	535	-21,4
Sukow	1.536	1.515	1.427	-7,1
Techentin	765	713	724	-5,4
Tessenow	747	651	596	-20,2
Tramm	1.023	985	956	-6,5
Wahlstorf	164	148	153	-6,7
Weitendorf	489	426	374	-23,5
Wendisch Priborn	481	448	448	-6,9
Wendisch Waren	436	374	zu Goldberg	

Gemeinde Gebiet Parchim	Bevölkerung			Veränderung in %
	2004	2010	2012	
Werder	485	405	387	-20,2
Wessin	521	442	zu Crivitz	
Witzin	534	454	479	-10,3
Zahrensdorf	392	319	303	-22,7
Zapel	491	428	416	-15,3
Ziegendorf	783	688	618	-21,1
Zölkow	939	847	778	-17,1

Tabelle 4: Entwicklung der Bevölkerung Gemeinden im Gebiet Parchim von 2004 – 2012 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

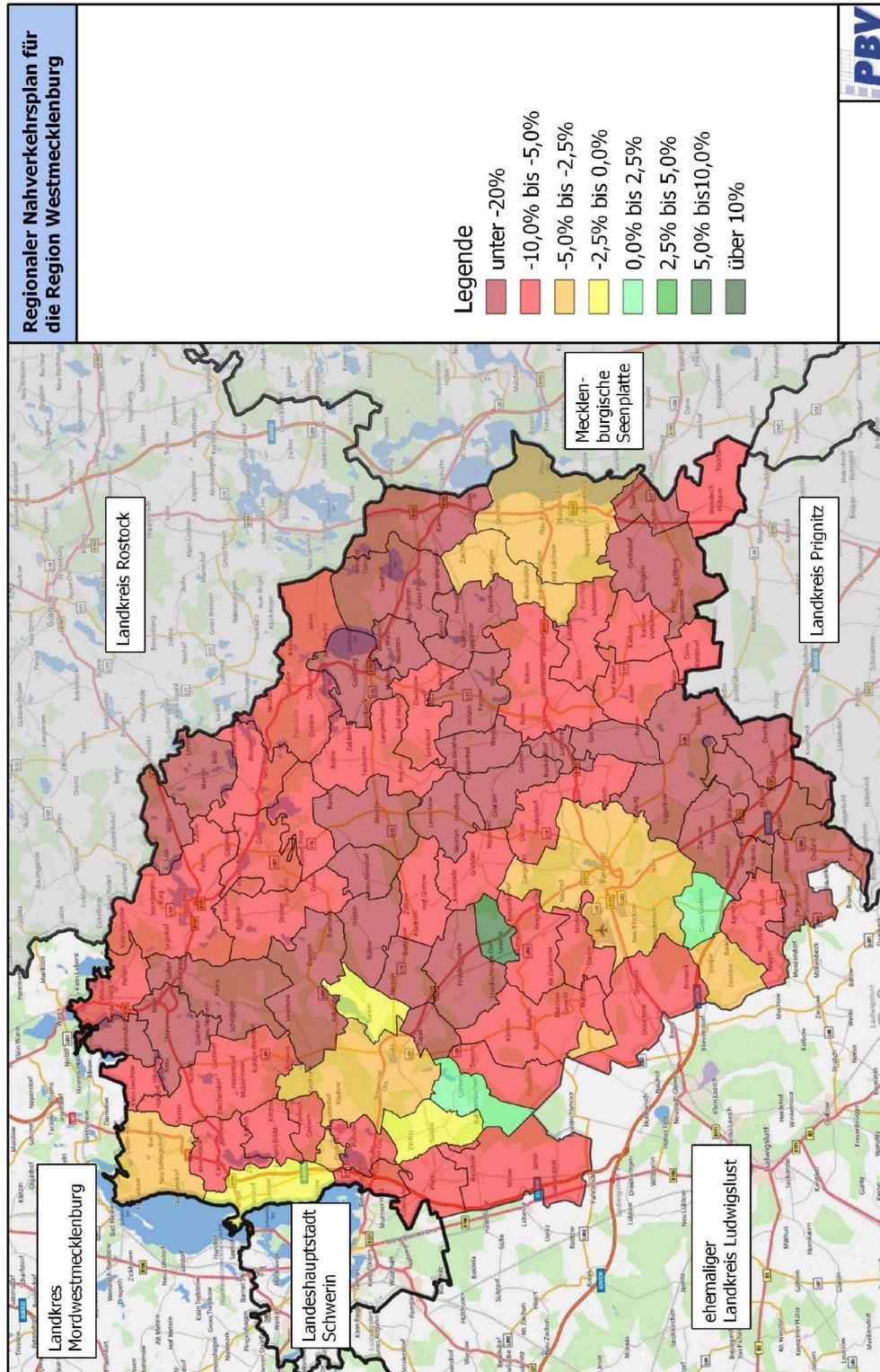


Abbildung 2: Einwohnerentwicklung der Städte und Gemeinden Gebiet Parchim von 2004 –2010 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

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 entnommen. Die Abbildungen 3 und 4 fassen die Ein- und Auspendler der Mittel- und Grundzentren im Landkreis zusammen.

Bei der Analyse der Pendlerverflechtungen wird die Bedeutung der Landeshauptstadt Schwerin deutlich. Aus dem Kreisgebiet pendeln 5 871 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Schwerin (u.a. aus Plate 797, Wittenförden 737, Crivitz 527, Ludwigslust 521, Banzkow 511, Parchim 452 ...), während 3 553 Personen aus der Landeshauptstadt in das Kreisgebiet (u. a. nach Leezen 449, Pampow 330, Ludwigslust 279, Hagenow 262, Parchim 254 ...) pendeln. Die Pendlerströme zwischen den beiden ehemaligen Kreisstädten bzw. Landkreisen Ludwigslust und Parchim sind von nachgeordneter Bedeutung.

Nachfolgende Zentrale Orte haben folgende bedeutende Verflechtungsrelationen:

- Boizenburg (u. a. nach Hamburg 626, Lüneburg 341, Gewerbepark Valluhn/Gallin 190, ...)
- Dömitz (u.a. nach Niedersachsen 317, Ludwigslust 78, Hamburg 45, Schwerin 29 ...)
- Grabow (u. a. nach Ludwigslust 397, Schwerin 165, Hamburg 99, Schleswig-Holstein 99, Parchim 68 ...)
- Hagenow (u.a. nach Schwerin 426, Schleswig-Holstein 378, Hamburg 308, Wittenburg 253, Ludwigslust 245, Gewerbepark Valluhn/Gallin 230 ...)
- Lübtheen (u.a. nach Hagenow 197, Niedersachsen 162, Schleswig-Holstein 111, Hamburg 106, Wittenburg 48 ...)
- Ludwigslust (u.a. nach Hamburg 271, Schwerin 521, Neustadt-Glewe 153, Hagenow 151, Parchim 133 ...)
- Neustadt/Glewe (u.a. nach Ludwigslust 298, Schwerin 240, Schleswig-Holstein 192, Parchim 171, Hamburg 120 ...)
- Wittenburg (u.a. nach Schleswig-Holstein 290, Gewerbepark Valluhn/Gallin 235, Hagenow 203, Hamburg 140, Schwerin 125 ...)
- Zarrentin am Schaalsee (u.a. nach Schleswig-Holstein 548, Gewerbepark Valluhn/Gallin 283, Hamburg 230, Hagenow 111, Wittenburg 105, Schwerin 80 ...)
- Brüel (u.a. nach Schwerin 177, Sternberg 68 ...)
- Crivitz (u.a. nach Schwerin 527, Parchim 104 ...)
- Goldberg (u.a. nach Lübz 167, Parchim 157, Dobbertin 90, Schwerin 80 ...)
- Lübz (u.a. nach Parchim 389, Plau am See 175, Schwerin 102 ...)
- Parchim (u a. nach Schwerin 452, Hamburg 207, Schleswig-Holstein 163, Lübz 144, Neustadt-Glewe 88 ...)
- Plau am See (u.a. nach Parchim 154, Lübz 101, Hamburg 72, Schwerin 52 ...)
- Sternberg (u.a. nach Schwerin 175, Parchim 85, Güstrow 52 ...)

Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die Pendlerverflechtungen grafisch getrennt nach den Gebieten Ludwigslust und Parchim dargestellt.

Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Pendlerverflechtungen sind nicht in der Detailiertheit vorhanden. Aufgrund der generell sinkenden Einwohnerzahl und des Rückgangs der Anzahl der potenziell Erwerbstätigen ist nicht von einer quantitativen Zunahme der Pendlerströme auszugehen.

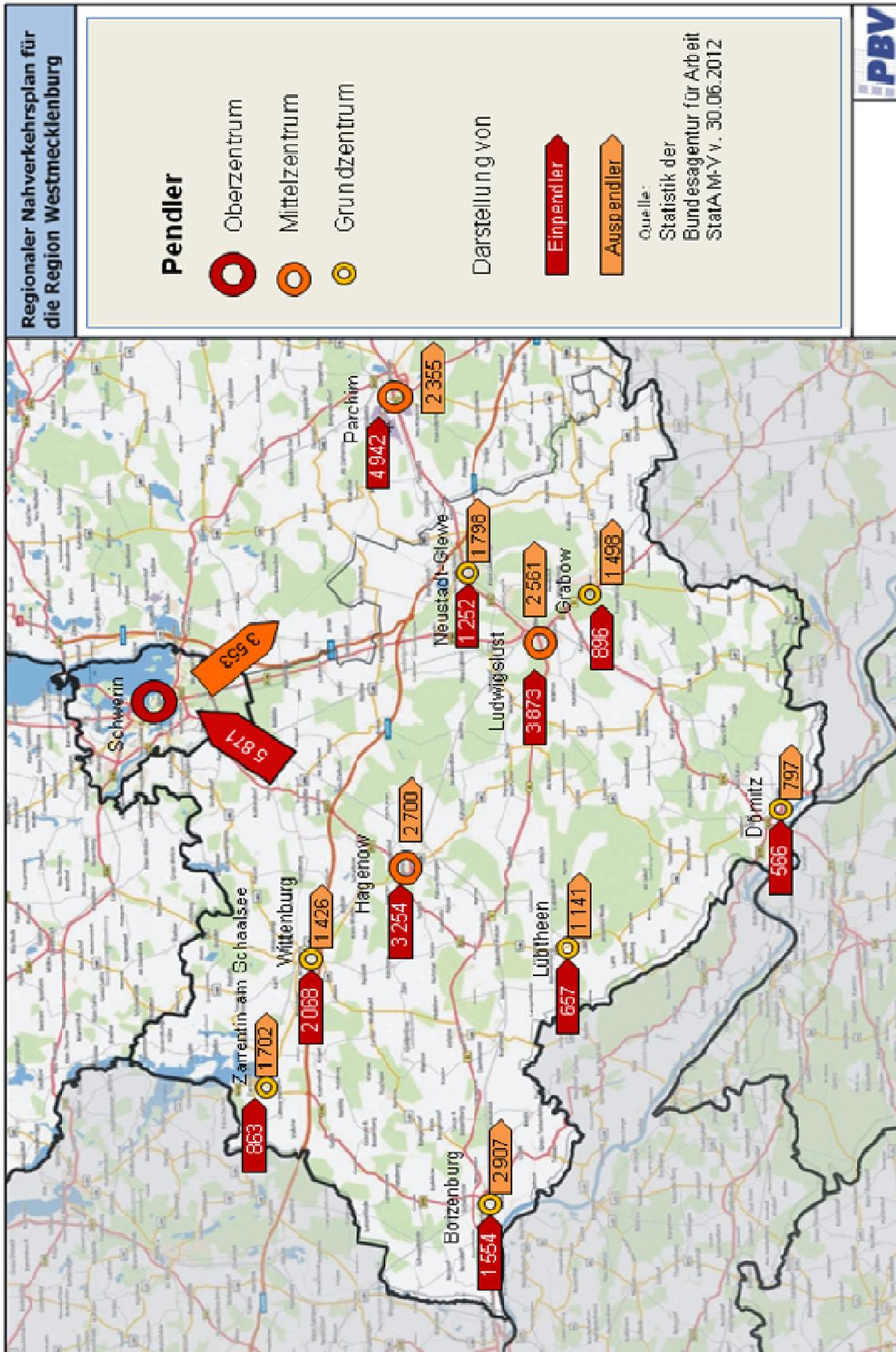


Abbildung 3: Pendlerverflechtungen im Gebiet Ludwigslust

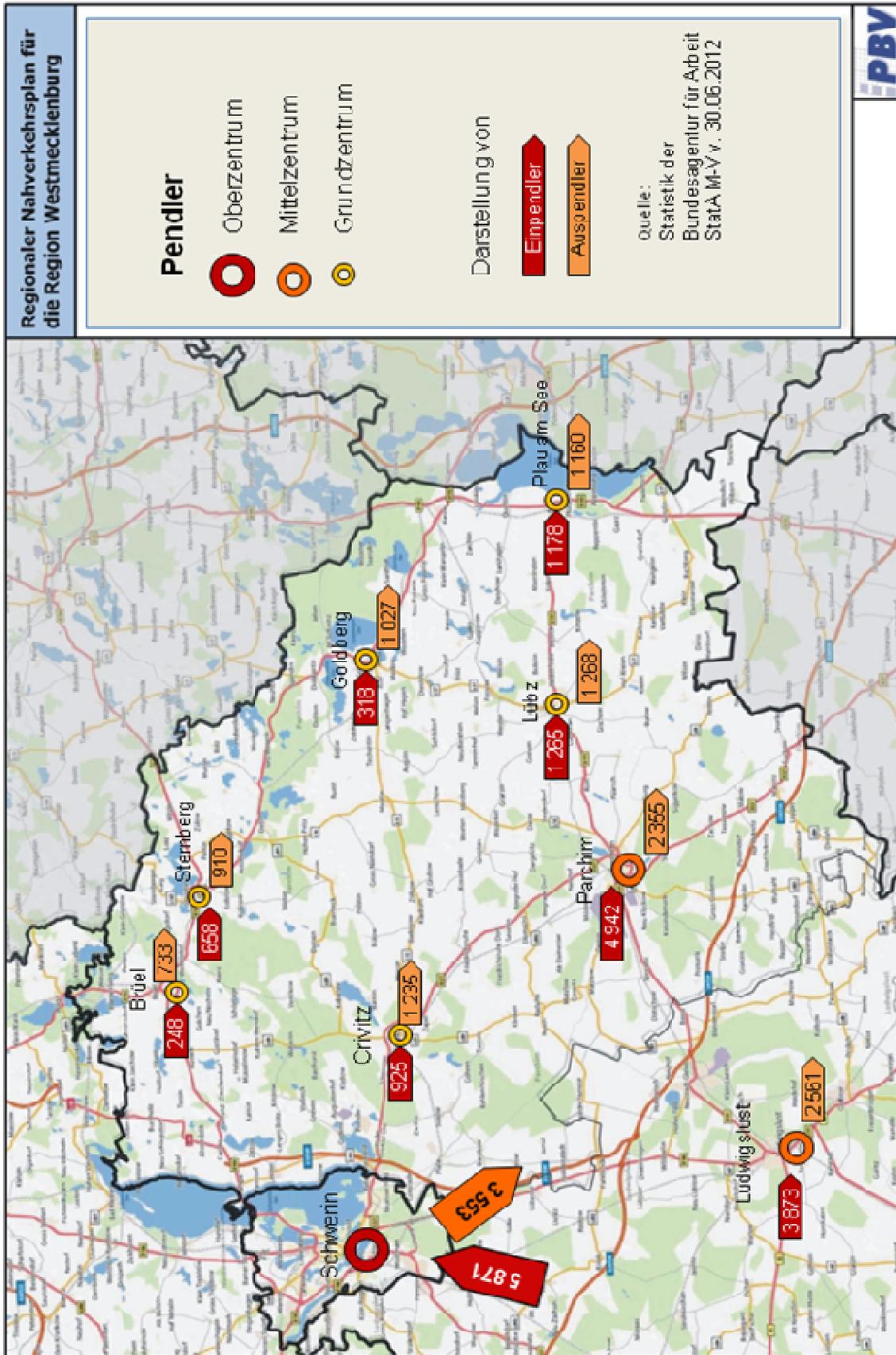


Abbildung 4: Pendlerverflechtungen im Gebiet Parchim

2.1.4 Potenziale im Freizeit- und Tourismussektor

Als wesentliche touristische Ziele aus landschaftlicher Sicht heraus im Landkreis Ludwigslust-Parchim 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 zu nennen.

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

2.1.5 Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes

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

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

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

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

2.2 Netz- und Angebotsstruktur

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

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr

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

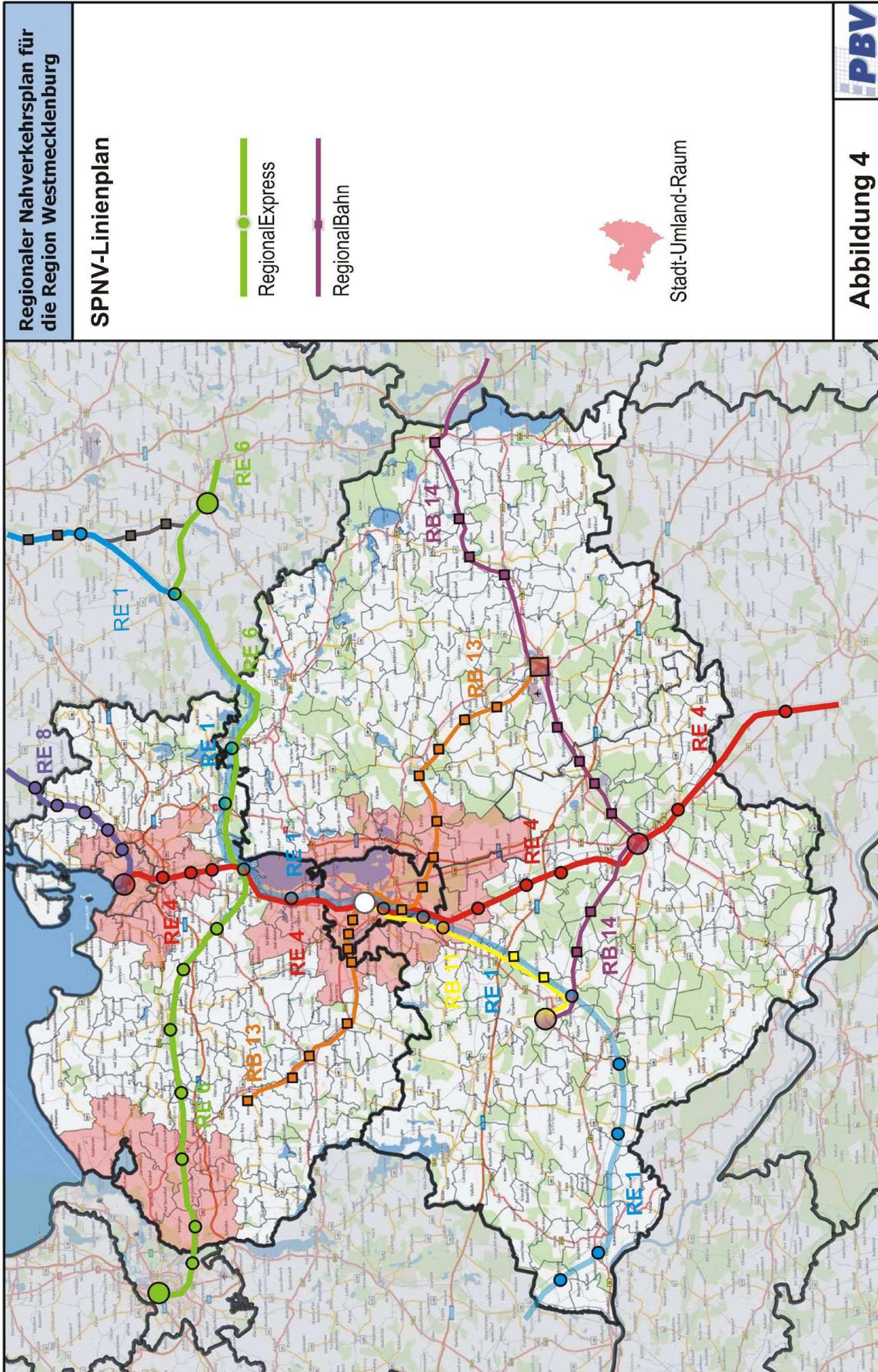
- Eine von Rostock und Wismar kommende Nord-Süd-Achse verbindet die Landeshauptstadt Schwerin mit Ludwigslust und bindet den Nahverkehrsraum an den Großraum Berlin/Brandenburg an.
- Eine von Rostock und Bützow kommende Nordost-Südwest-Achse verbindet Schwerin mit Hagenow sowie Boizenburg und bindet den Nahverkehrsraum 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.
- Eine weitere Achse in West-Ost-Richtung erschließt den Landkreis Ludwigslust-Parchim und verbindet ihn mit dem 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
RB 13	Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim	60-min Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim, 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 Landkreis Ludwigslust-Parchim

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.



Von Bedeutung ist die Nutzung des Angebotes durch die Reisenden. Nachfolgend werden für alle SPNV-Zugangsstellen die Ein- und Aussteigerzahlen für durchschnittliche Verkehrstage genannt.

Zugangsstelle	Mo-Do	Fr	Sa	So
Blankenberg (Meckl)	65/70	67/107	52/54	79/42
Boizenburg (Elbe)	391/395	316/409	232/195	142/102
Brahlstorf	133/129	140/146	95/87	57/37
Crivitz	150/126	158/126	59/67	30/33
Domsühl	38/24	27/28	6/10	12/11
Dütschow	6/3	3/9	2/1	0/1
Friedrichsruhe (Meckl)	11/8	16/11	2/4	6/7
Gallin	4/5	6/10	5/4	0/2
Grabow (Meckl)	46/62	64/103	62/65	56/45
Groß Laasch	10/6	14/11	3/1	8/17
Hagenow Stadt	56/85	92/66	63/57	32/119
Hagenow Land	527/555	750/761	484/402	484/529
Holthusen	33/26	50/79	32/31	20/40
Jasnitz	2/6	2/1	2/9	2/8
Karow (Meckl)	11/14	16/19	12/15	21/29
Kirch Jesar*	10/9	18/8	3/5	4/0
Lüblow (Meckl)	24/23	25/35	6/15	8/7
Lübz	79/81	74/92	37/52	50/31
Ludwigslust	979/1.246	1.481/2.172	546/541	1.209/707
Neustadt-Glewe	82/98	112/105	45/48	29/66
Parchim	370/451	442/513	186/233	208/170
Passow (Meckl)	4/6	2/10	10/8	15/6
Plate (Meckl)	69/79	80/109	40/29	17/17
Pritzier	123/113	97/153	65/52	73/39
Rastow	62/51	76/77	34/40	26/15
Ruthenbeck	5/5	5/6	3/2	2/0
Schwanheide	78/75	79/93	32/38	33/28
Spornitz	105/29	52/113	40/74	55/10
Strohkirchen	8/3	4/4	3/7	1/5
Sukow (b Schwerin)	59/63	78/32	11/16	5/13
Sülstorf	34/37	25/55	14/23	12/8
Zachun*	12/6	8/12	6/6	10/1

* Die Haltepunkte Kirch Jesar und Zachun werden seit Dezember 2012 nicht mehr bedient.

Tabelle 5: SPNV-Nutzerzahlen (Ein-/Aussteiger) im Landkreis Ludwigslust-Parchim
[Quelle: Verkehrserhebung VMV mbH, Herbst 2010]

Die ermittelten Fahrgastzahlen zeigen eine deutliche Heterogenität in der Nutzung der einzelnen Bahnhöfe und Haltepunkte auf. Zum einen verfügen die Zugangsstellen

- Boizenburg,
- Brahlstorf,
- Crivitz,
- Hagenow Land,
- Ludwigslust,
- Parchim und
- Pritzier

dauerhaft über jeweils mehr als 100 Ein- und Aussteiger. Auf der anderen Seite gibt es 13 Zugangsstellen mit weniger als 50 Ein- und Aussteigern täglich.

Aufgrund der unterschiedlichen Nachfrage sind die Bahnhöfe und Haltepunkte seitens der Betreibergesellschaft der Verkehrsstationen im Streckennetz der DB Netz AG, der DB Station&Service AG in sieben verschiedenen Kategorien eingeteilt. Die Kategorie 1 steht für die leistungsstärksten Bahnhöfe und die Kategorie 7 für einfache „Landhalte“. Die Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsgebiet sind dabei wie folgt kategorisiert:

- Kategorie 4: Bahnhöfe mit starker Prägung durch den Regional- und Stadtverkehr. Die Reisenden sind daher häufig Pendler mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof. Die funktionale Ausstattung ist mit der eines Busbahnhofs vergleichbar und beinhaltet in der Regel Wetterschutz und Sitzgelegenheiten.
Bahnhof Ludwigslust
- Kategorie 5: Bahnhöfe kleinerer Städte und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe, die größtenteils von Pendlern genutzt werden. Diese Bahnhöfe sind weniger belebt, weshalb auf eine robuste Ausstattung geachtet wird, die auch Vandalismus standhält. Hierbei wird nicht in nicht benötigte Ausstattung investiert, sondern die finanziellen Mittel eher für Reinigung und Instandhaltung eingesetzt.
Bahnhof Hagenow Land
- Kategorie 6: Bahnhöfe liegen meist in dünn besiedelten Gegenden an Standorten mit geringen Reisendenzahlen und stellen die Grundversorgung im Schienenpersonennahverkehr sicher. Die Ausstattung beschränkt sich zumeist auf das Notwendige.
Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Boizenburg (Elbe), Brahlstorf, Jasnitz, Pritzier, Schwanheide

Anhand der Einordnung der Bahnhöfe in die Kategorien 4, 5 und 6 zeigt sich die Bedeutung dieser SPNV-Zugangsstellen im Gesamtnetz seitens des Betreibers DB Station&Service AG.

Daraus heraus ergeben sich auch sinnvolle Schnittstellen bei der Verknüpfung von Bus- und Bahnverkehr.

2.2.2 Angebote im straßengebundenen ÖPNV

Gesamtsituation

Strukturell ist der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Ludwigslust-Parchim gekennzeichnet durch

- einen die Verkehrssituation dominierenden Regionalen Busverkehr,
- den Stadt-Umland-Verkehr aus den nördlichen Gebieten des Landkreises in die Landeshauptstadt Schwerin sowie
- Stadtverkehre innerhalb zentraler Orte.

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:

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

Regionaler Busverkehr

Die heutige Netz- und Angebotsstruktur des Regionalbusverkehrs im Landkreis Ludwigslust-Parchim ist entsprechend der differenzierten Raumstruktur und der damit zusammenhängenden Nachfragesituation gestaltet. Im Landkreis sind vier, nur teilweise miteinander verzahnte, großflächige Bedienräume erkennbar. Das sind:

- ein nördlicher Bedienungsraum um Sternberg, Goldberg und Crivitz mit Verknüpfungen zum Stadt-Umland-Gebiet Schwerin, zum südöstlichen Bedienungsraum (Parchim) sowie Verknüpfungen in den Landkreis Nordwestmecklenburg, kaum jedoch in den Landkreis Rostock,
- ein östlicher Bedienungsraum um Parchim, Lübz und Plau am See mit Verknüpfungen zum nordöstlichen Bedienungsraum aber nur marginalen Verknüpfungen zum zentralen Bedienungsraum (Ludwigslust).
- ein südlicher Bedienungsraum um Ludwigslust ohne nennenswerte Verknüpfungen zu benachbarten Bedienungsräumen oder Gebietskörperschaften,
- ein westlicher Bedienungsraum um Hagenow mit Verknüpfungen zum Stadt-Umland-Gebiet Schwerin, Verknüpfungen in den Landkreis Nordwestmecklenburg sowie Verbindungen in die rechtselbischen Gebiete von Niedersachsen.

Der Regionalbusverkehr im westlichen und südlichen Bedienungsraum (ehemaliger Landkreis Ludwigslust) konzentriert sich auf folgenden, diese Bedienungsräume erschließenden Achsen:

- Ludwigslust – Hagenow,
- Ludwigslust – Eldena – Dömitz,
- Ludwigslust – Grabow,
- Ludwigslust – Neustadt-Glewe,
- Hagenow – Wittenburg – Zarrentin am Schaalsee,
- Wittenburg – Schwerin,
- Hagenow – Schwerin,
- Hagenow – Boizenburg.

Die Achse Ludwigslust – Hagenow besitzt aufgrund der schnelleren SPNV-Verbindung keine herausragende Verbindungsfunktion sondern erschließt vorrangig die Siedlungsgebiete zwischen beiden zentralen Orten. Die Mehrzahl der angebotenen Leistungen bedient nur Teilabschnitte und ist stark schülerverkehrsorientiert.

Auf der Achse Ludwigslust – Eldena – Dömitz verkehrt ein getaktetes Grundangebot als Ersatz für den ehemaligen Bahnverkehr. Dieses wird durch verschiedene Linien nahezu gänzlich oder in Teilabschnitten mit ungetakteten Angeboten überlagert.

Auf der Verbindung Ludwigslust – Grabow ist ein ca. stündliches, jedoch ungetaktetes Angebot vorhanden, welches durch zahlreiche zusätzliche Angebote im Schülerverkehr überlagert wird.

Die Verbindung Ludwigslust – Neustadt-Glewe ist stark schülerverkehrsorientiert und damit in Linienführung und Angebot unübersichtlich.

Auf der Achse Hagenow – Wittenburg – Zarrentin am Schaalsee verkehrt ein getaktetes Grundangebot als Ersatz für den ehemaligen Bahnverkehr. Dieses wird durch verschiedene Linien nahezu gänzlich oder in Teilabschnitten mit ungetakteten Angeboten überlagert.

Zwischen Wittenburg und Schwerin verkehrt eine Linie mit wenigen durchgehenden Angeboten. Weitere Angebote bis zur Kreisgrenze sind mit dort beginnenden Stadt-Umland-Verkehren nicht verknüpft.

Auf der Achse Hagenow – Schwerin verkehrt ein taktähnliches Grundangebot. Weitere bis jeweils an die Kreisgrenze führende Leistungen überlagern dieses Angebot.

Die Achse Hagenow – Boizenburg wird durch verschiedene, sich überlagernde jeweils ungetaktete Linienangebote bedient. Neben einer durchgehenden Linie handelt es sich um Linien, die jeweils nur Teilabschnitte bedienen.

Die Erschließung der ländlichen Räume erfolgt durch Flächen erschließende Linienstrukturen mit Orientierung auf Ludwigslust, Grabow, Neustadt-Glewe, Dömitz, Hagenow, Wittenburg, Zarrentin am Schaalsee, Vellahn, Lübtheen und Boizenburg. Schülerverkehre sind in die jeweiligen Linienverkehre weitgehend integriert, was die Übersichtlichkeit teilweise erschwert.

Die Angebote in den ländlichen Räumen sind nachfrageorientiert und verkehren außerhalb der Schulzeiten oft nur an ausgewählten Betriebstagen als Grundversorgung.

Der Regionalbusverkehr im nördlichen und östlichen Bedienungsraum (ehemaliger Landkreis Parchim) konzentriert sich auf ein rasterförmiges Achsennetz, welches diese Bedienungs-räume erschließt und teilweise in benachbarte Gebietskörperschaften hineinführt. Dabei handelt es sich um die Achsen:

- Sternberg – Brüel – Wismar,
- Sternberg – Brüel – Cambs – Schwerin,
- Schwerin – Crivitz – Goldberg – Karow,
- Parchim – Lübz – Plau am See bzw. Goldberg,
- Parchim – Sternberg,
- Güstrow – Karow – Plau am See – Meyenburg

Der Busverkehr auf allen Achsen ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Linien, die jeweils nur abschnittsweise der Achse folgen und im Verlauf auf andere Achsen wechseln. Damit ist eine Vielzahl von Direktverbindungen mit jeweils geringem Angebot gegeben, gleichzeitig das Gesamtangebot auf jeder Achse jedoch unübersichtlich.

Die Achse Sternberg – Brüel – Wismar wird durch mehrere, sich abschnittsweise überlagernde Linien bedient, welche Taktansätze aufweisen. Das Gesamtangebot ist nur teilweise in einem Gesamtfahrplan dargestellt.

Die Achse Sternberg – Brüel – Cambs – Schwerin wird durch nur eine Linie mit ungetaktetem Angebot bedient. In den Abschnitten Sternberg – Brüel sowie Cambs – Schwerin überlagern zahlreiche weitere Linien dieses Angebot.

Die Regionalbusachse Schwerin – Crivitz – Goldberg – Karow bündelt mehrere diesem Achsenverlauf nur teilweise folgende Linien mit einem dichten, jedoch ungetakteten Gesamtangebot. Nur das Angebot zwischen Schwerin und Crivitz ist in einem Gesamtfahrplan dargestellt.

Auch auf der Achse Parchim – Lübz – Plau am See bzw. Parchim – Lübz – Goldberg verkehren mehrere sich überlagernde ungetaktete Linienangebote.

Zwischen Parchim und Sternberg verkehren nur zwei Linien; eine Achsenfunktion ist durch den komplizierten Linienverlauf und Fahrplan schwer erkennbar.

Auf der tangentialen Achse Güstrow – Karow – Plau am See – Meyenburg verkehren sowohl überregional bedeutsame als auch lokale Verkehre mit auch erheblicher Bedeutung für den touristischen Verkehr.

Die Erschließung der ländlichen Räume erfolgt durch Flächen erschließende Linienstrukturen mit Orientierung auf Parchim, Lübz, Plau am See, Goldberg, Crivitz, Blankenberg und Sternberg. Unübersichtliche Schülerverkehrsangebote sind teilweise separaten Linien zugeordnet.

Die Angebote in den ländlichen Räumen sind nachfrageorientiert und verkehren außerhalb der Schulzeiten oft nur an ausgewählten Betriebstagen als Grundversorgung.

Der Einsatz nachfrageorientierter Angebote aus dem Spektrum der alternativen Bedienungsformen ist in diesen Bedienungsräumen innerhalb des Verkehrsraums Westmecklenburg am besten entwickelt. In verkehrsschwachen Zeiten und bei geringem Fahrgastaufkommen kommen Linientaxen, Anrufsammeltaxen und Anrufbusse zum Einsatz. Diese sind wie folgt charakterisiert:

- Linientaxen (LT) dienen der Substitution großer Fahrzeuge bei geringem Fahrgastaufkommen. Anmeldungen sind nur für Gruppenfahrten, nicht für Einzelreisende notwendig. Das Linientaxi verkehrt nach Fahrplan auf einem festen Linienweg. Gegenwärtig erfolgt ein Einsatz für Einzelfahrten auf 7 Linien.
- Anrufsammeltaxen (AST) verkehren nur nach telefonischer Voranmeldung. Dazu sind im jeweiligen Linienfahrplan verankerte Rahmenbedingungen einschließlich tariflicher Besonderheiten zu beachten. Fahrten beginnen jeweils an öffentlichen Linienhaltestellen. Das Fahrtziel kann abweichend von der normalen Linienführung festgelegt werden, sofern es im öffentlichen Straßenraum erreichbar ist und im Einzugsbereich der Linie liegt. Gegenwärtig erfolgt ein Einsatz 2 Linien.
- Anrufbusse (A) sind Busse im normalen Linienverkehr, die jedoch nur nach telefonischer Voranmeldung verkehren.

Stadt-Umland-Verkehr Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum der Landeshauptstadt Schwerin wird von der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim GmbH (VLP) mit 15 Buslinien (Linienbezeichnungen zwischen 101 und 119 sowie 124 bis 126) dominiert. Dabei führen 12 Linien in bzw. über den Landkreis Ludwigslust-Parchim. Das Bedienegebiet einiger dieser Linien reicht über die Grenzen des gemäß RREP definierten Stadt-Umland-Raumes hinaus (so z.B. bis Crivitz, Goldenstädt, Rastow, Warsow, Dümmer). Die Linien des Stadt-Umland-Verkehrs werden in ihrer Linienführung insbesondere auf den Achsen

- Schwerin – Crivitz sowie
- Schwerin – Cambs – Sternberg

durch weitere regionale Buslinien der VLP überlagert. Durch diese Überlagerungen ergibt sich ein teilweise dichtes, jedoch unkoordiniertes Angebot. Eine teilweise Überlagerung ergibt sich im Stadtgebiet Schwerin auch zu Stadtbus und Straßenbahnlinien.

Darüber hinaus werden mit den Linien 6, 12 und 13 drei von der Nahverkehr Schwerin GmbH bedienten Stadtbuslinie vom Stadtgebiet ins Umland verlängert.

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. Ausnahme bildet die Linie 12, die eine typische Stadtbuslinie mit dichtem Angebot darstellt.

Stadtverkehre

In den Mittelzentren Parchim, Ludwigslust und Hagenow werden Stadtverkehre mit unterschiedlicher liniengebundener Angebotsstruktur realisiert. Aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung zwischen Bahnstrecke und Elbe wird im Grundzentrum Boizenburg ebenfalls ein liniengebundener Stadtverkehr angeboten

Stadtverkehr Parchim

Das Stadtgebiet Parchim wird zwischen 06:00 und 19:00 Uhr durch eine u-förmig das Stadtgebiet umfahrende Linie im strikten Stundentakt erschlossen. Diese wird in zwei Intervallen am Vormittag und am Nachmittag durch eine zentrumsnahe Ringlinie ergänzt, welche im 30-min-Takt verkehrt. An Wochenenden werden diese durch eine Linie mit veränderter Führung ersetzt, welche im Stundentakt verkehrt. Der Stadtverkehr sichert die Verbindung von Bahnhof und ZOB sowie die Anbindung der die wichtigsten Siedlungsgebiete an das Zentrum.

Stadtverkehr Ludwigslust

Der Stadtverkehr Ludwigslust besteht aus einer Linie, welche stark schülerverkehrsorientiert ist und ein relativ unübersichtliches ungetaktetes Angebot beinhaltet. Ein Wochenend- oder Abendverkehr existiert nicht.

Stadtverkehr Hagenow

Der Stadtverkehr Hagenow besteht aus einer Linie, welche den Bahnhof Hagenow Land mit dem Hagenower Stadtzentrum (ZOB) verbindet. Die Linienführungen der Hin- und Rückrichtung unterscheidet sich. Da ein Großteil der Fahrten das Stadtgebiet ohne Wartezeit am ZOB verkehrt, führt dieses ringförmige Angebot zu einer guten Erschließung des Stadtgebietes. Im relativ dichten Angebot ist ein taktähnliches Angebot etwa alle 60 min zu erkennen. Die Bedienung erfolgt nur montags bis freitags von ca. 05:00 bis 20:00 Uhr.

Stadtverkehr Boizenburg

Das Stadtgebiet Boizenburg wird durch eine schleifenförmige Stadtverkehrslinie erschlossen und an den zentrumsfernen Bahnhof angebunden. Das Angebot verkehrt von ca. 05:00 bis 20:00 Uhr taktähnlich etwa alle 30 min mit Ausdünnungen an den Tagesrandlagen. An Wochenenden werden weniger Fahrten (ca. alle 60 min) in einem kürzeren Bedienzeitraum angeboten.

2.2.3 Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

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

Richtung Norden:

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

Richtung Osten:

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

- RE1: Hamburg – Schwerin – Blankenberg – Bützow – Rostock sowie
- RE6: Lübeck – Blankenberg – Güstrow – Stettin

realisiert. Nahverkehrsraumübergreifende Buslinien bestehen derzeit mit den Linien

- 260: Goldberg – Güstrow (rebus GmbH),
- 270: Sternberg – Güstrow (rebus GmbH),
- 700: Parchim – Lübz – Krakow am See (VLP)
- 713: Parchim – Lübz – Goldberg – Güstrow (VLP)

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

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

- RB 14: Hagenow – Ludwigslust – Parchim – Karow – Waren (Müritz) - Neustrelitz sowie am Rande über
- RE 6: Lübeck – Blankenberg – 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

- RE 2: Wismar – Schwerin – Wittenberge – Berlin - Cottbus

Im Rahmen des SPNV-Ersatzverkehrs verkehrt die Linie 735 (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 ist zu beachten, dass hier Schülerbeziehungen zwischen Lenzen und Dömitz bestehen.

Richtung Süden:

Im Süden grenzt die Planungsregion Westmecklenburg an den Landkreis Lüchow-Dannenberg (Land Niedersachsen). Ein Übergang zum Landkreis Lüchow-Dannenberg erfolgt von Dömitz aus mittels der Rufbuslinie 1987 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 der Landkreis Ludwigslust-Parchim als Teil der 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 Buslinien

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

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. Danach hat der neue Landkreis Ludwigslust-Parchim die bisherigen Aufgaben der damaligen Aufgabenträger Landkreis Ludwigslust und Landkreis Parchim übernommen.

2.3.2 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Westmecklenburg wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

realisiert.

Im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Ludwigslust-Parchim besteht folgende Situation.

Im ehemaligen Landkreis Ludwigslust war die Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft mbH (LVG) wichtigster Leistungsersteller im Regionalbusverkehr sowie für die in diesem Gebiet realisierten Stadtverkehre in Ludwigslust, Hagenow und Boizenburg. Gesellschafter des Unternehmens war der Landkreis Ludwigslust-Parchim. Das Unternehmen fusionierte gemeinsam mit der Reisedienst Parchim GmbH und Teilen der SGS Bus & Reisen GmbH zum gemeinsamen kommunalen Unternehmen Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP).

Im ehemaligen Landkreis Parchim wurden die Regionalbusleistungen zum einen von der Reisedienst Parchim GmbH erbracht. Darüber hinaus gewährleistete dieses Unternehmen auch den Stadtverkehr von Parchim. Gesellschafter dieses Unternehmens war ebenfalls der Landkreis Ludwigslust-Parchim.

Die SGS Bus & Reisen GmbH Schwerin war mit seinen Betriebsteilen in der Landeshauptstadt Schwerin, dem Landkreis Nordwestmecklenburg (Gadebusch) und dem Landkreis Ludwigslust-Parchim (Sternberg) beheimatet. Ausgehend vom Stadt-Umland-Raum Schwerin agierte es als Regionalbusunternehmen in diesen Landkreisen. Gesellschafter dieses Unternehmens waren die Landkreise Ludwigslust-Parchim sowie der Landkreis Nordwestmecklenburg. Bedingt durch die Kreisgebietsreform wurde dieses Unternehmen geteilt. Der Betriebsteil Gadebusch wurde mit der GBB fusioniert. Die anderen Betriebsteile fusionierten mit der Ludwigsluster Verkehrsgesellschaft mbH und der Reisedienst Parchim GmbH (siehe oben).

Im Stadt-Umland-Raum Schwerin verkehrt außerdem die Nahverkehr Schwerin GmbH mit drei Linien. Gesellschafter des Unternehmens sind die Stadtwerke Schwerin GmbH und die Stadt Schwerin direkt.

Darüber hinaus werden Teilleistungen im Regionalbusverkehr durch die Unternehmen Busunternehmen Peter Bathke Goldberg (ehemaliger Landkreis Parchim), Omnibusbetrieb & Reisebüro Kröger GmbH Neustadt-Glewe (ehemaliger Landkreis Ludwigslust) sowie Busunternehmen und Reisebüro M. Maaß GbR Plau-Quetzin (ehemaliger Landkreis Parchim) erbracht.

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.

Hinsichtlich der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr gemäß § 45 PBefG ist anzumerken, dass für die Jahre 2008 bis 2011 eine Festschreibung der Ausgleichszahlungen entsprechend der „Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern“ galt. Derzeit werden auf dieser Basis auch weiterhin die Finanzmittel gewährt, allerdings unter Vorbehalt. Damit ist eine rechtssichere Finanzierung des Ausbildungsverkehrs gefährdet.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern versetzt darüber hinaus die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV durch Zuschusszahlungen 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 bezahlen (Entgeltzahlungen entsprechend Verkehrsvertrag).

Darüber hinaus gibt es derzeit keine oder nur geringe komplementäre Finanzmittel aus den jeweiligen Kommunalhaushalten. Dies betrifft auch mögliche Defizitausgleiche der Gesellschafter bei ihren Unternehmen.

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 prognostiziert⁵.

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 6: 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.

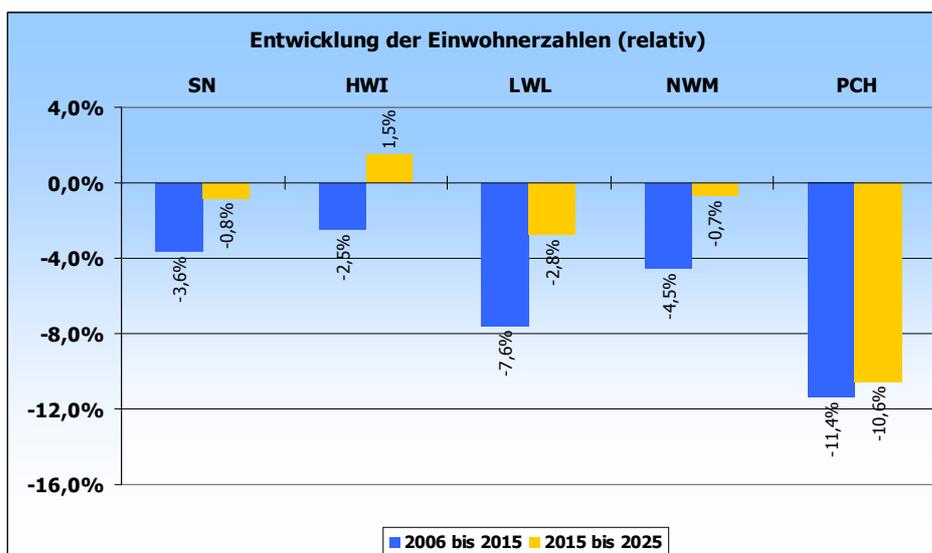


Abbildung 5: relative Entwicklung der Einwohnerzahlen 2006 bis 2015 und 2015 bis 2025 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

⁵ Da die Bevölkerungsprognose auf der Basis der ehemaligen Landkreise und kreisfreien Städte erfolgte, wurde diese so übernommen und wenn nötig ergänzt.

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

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

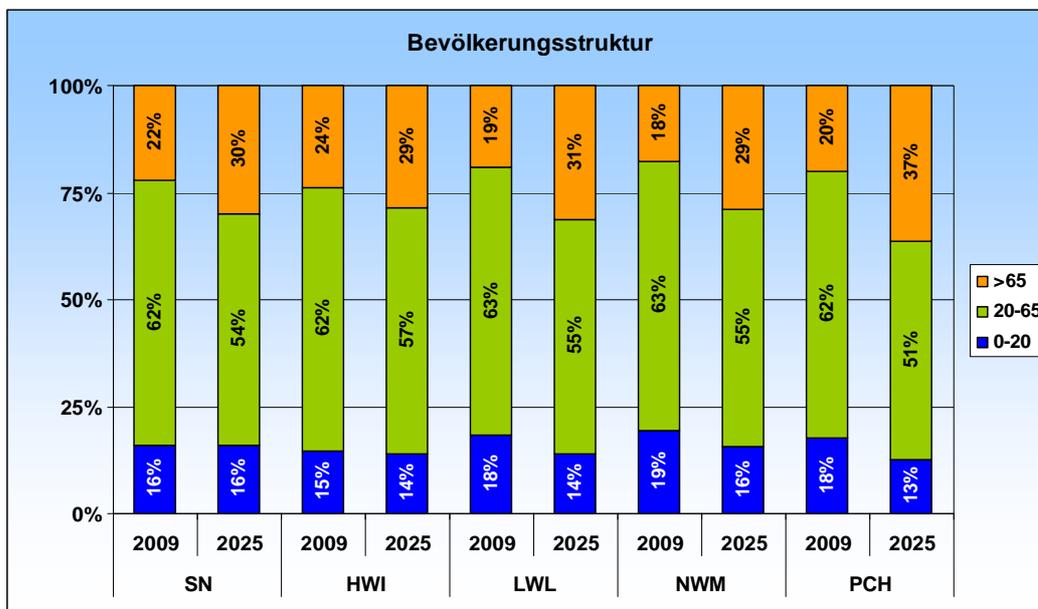


Abbildung 6: Bevölkerungsstruktur 2010 und 2025
[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

Dabei ergeben sich folgende Charakteristika:

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

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

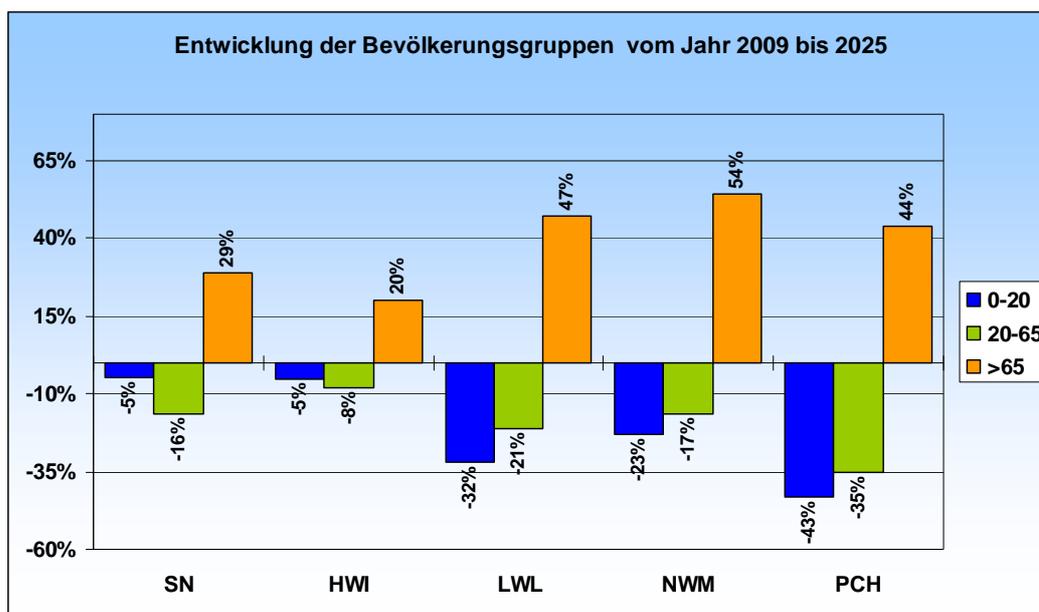


Abbildung 7: Entwicklung der Bevölkerungsgruppen 2010 bis 2025
 [Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

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

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

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

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

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

4. INTEGRIERTER BEDIENUNGSSTANDARD

4.1 Ansatz für die Definition

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

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

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

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

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

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

4.2 Definition der Elemente

4.2.1 Raumstrukturelle Elemente

Folgende raumstrukturellen Elemente sind für die verkehrlichen Bedienungsstandards maßgebend:

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

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

Hauptachsen sind definiert durch

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

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

Nebenachsen zugeordnet werden

- weitere radiale Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren,
- ausgewählte nachfragestarke radiale Verbindungen von Ober- und Mittelzentren zu anderen zentralen Orten,
- nachfragestarke 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 Nebenachsenetz verknüpft.

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

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

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

4.2.2 Beschreibende Elemente

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

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

4.3 Mindestbedienungsstandards

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

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

4.3.1 Hauptachsen

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

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

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

Bedienungszeit:

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

Bedienungshäufigkeit:

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

Linienführung und Reisezeit:

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

Haltestellenerreichbarkeit:

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

Produktqualität:

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

4.3.2 Nebenachsen

Bedienungszeit:

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

Bedienungshäufigkeit:

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

Linienführung und Reisezeit:

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

Haltestellenerreichbarkeit:

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

Produktqualität:

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

4.3.3 Ländliche Bedienungsgebiete

Bedienungszeit:

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

Bedienungshäufigkeit:

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

Linienführung und Reisezeit:

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

Haltestellenerreichbarkeit:

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

Produktqualität:

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

4.3.4 Stadt-Umland-Raum Schwerin

Für die Stadt-Umland-Verkehre im Raum Schwerin 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 Teilräumen mit geringer Siedlungsdichte gelten die Bedienungsstandards für ländliche Bedienungsgebiete.
- Für Teilräume 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 des Stadtzentrums Schwerin 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 sind als alternative Bedienungsform zu gestalten.
- Eine übersichtliche Darstellung von Gesamtverkehren (abgestimmte Stadt-, Stadt-Umland- und Regionalverkehre) ist vorzunehmen.

4.3.5 Stadtverkehre

Bedienungszeit:

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

Bedienungshäufigkeit:

In den Stadtverkehren des Landkreises Ludwigslust-Parchim sind Taktverkehre folgender Qualität anzubieten:

Kategorie	Städte	Grundtakt	Takt in der Hauptverkehrszeit
Mittelzentren	Parchim, Ludwigslust, Hagenow, Boizenburg*	60 min oder alternative Bedienung	60 min oder alternative Bedienung

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

Tabelle 7: 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 Reisezeitstandards ist eine Definition mittlerer Reisegeschwindigkeiten für Stadtverkehre Ziel führender, da einheitliche Reisezeitstandards den verschiedenen lokalen Gegebenheiten nicht gerecht werden. Hierbei gelten lokal zu definierende Richtwerte in Abhängigkeit von Stadtstruktur und Verkehrsmittel.

Haltstellenerreichbarkeit:

- Haltestellen sind in der Regel mittels 350 Meter Fußweg zu erreichen.

Produktqualität:

- Für die Stadtverkehre in kleineren zentralen Orten sind sowohl Linienverkehre als auch alternative Bedienungsformen möglich.

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.

Haltstellenerreichbarkeit:

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

Produktqualität:

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

4.4 Lokale Zuordnung der raumstrukturellen Elemente

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

4.4.1 Hauptachsen

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim definieren sich folgende Hauptachsen:

Nr.	Art	Relation
A2		Schwerin – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow (nur tangierend)
A2		Schwerin – Sternberg – Güstrow
Busachse mit weit entferntem Verlauf vom SPNV und anderer Erschließungsfunktion		
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Schwanheide – Hamburg
A5		Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Lauenburg
Busachse mit abschnittsweise anderer Erschließungsfunktion als SPNV		
A6		Hagenow – Ludwigslust – Parchim – Lübz – 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 Lübz 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 Lübz – 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 8: Lokale Zuordnung der Hauptachsen

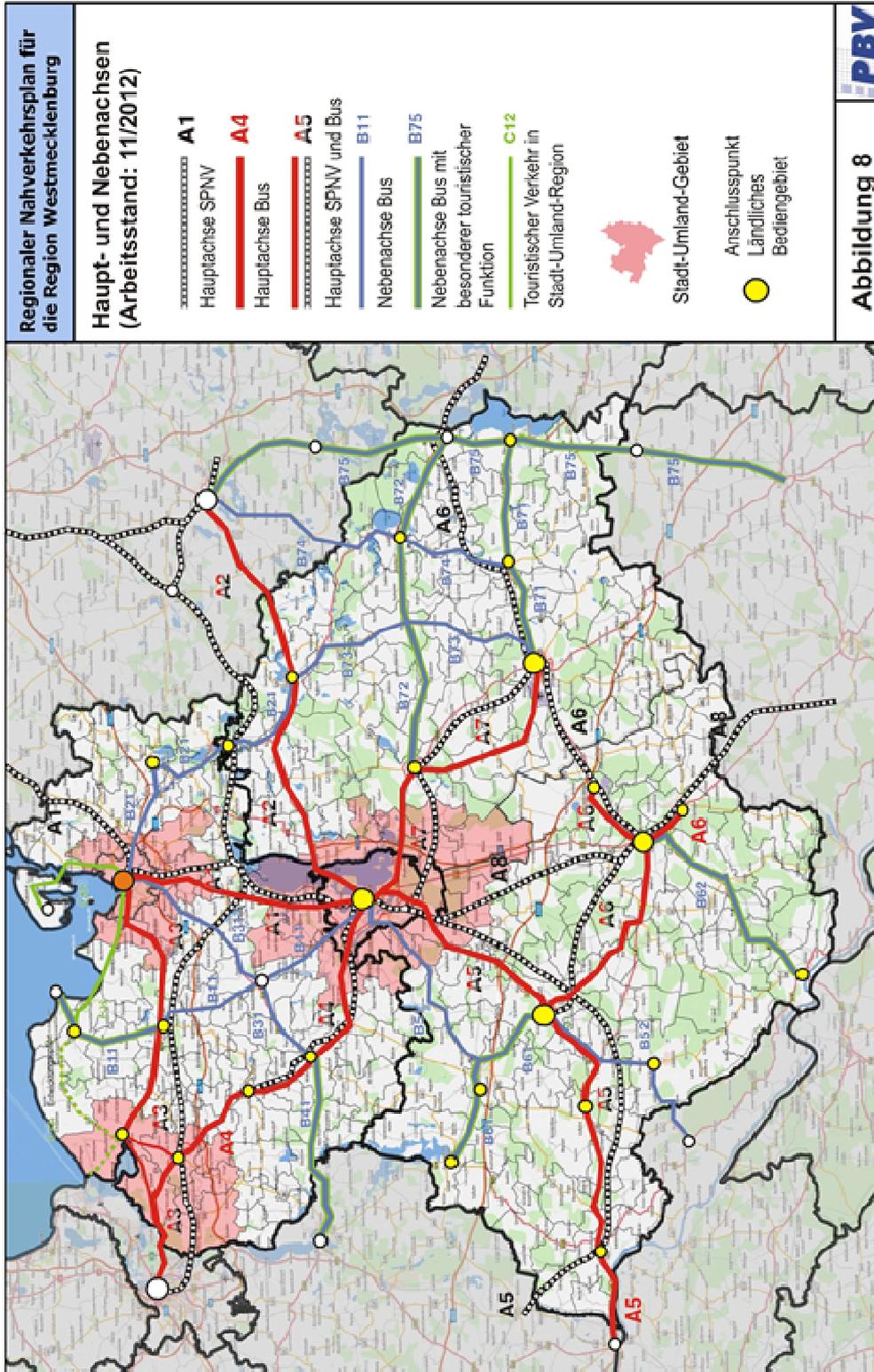
4.4.2 Nebenachsen

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim definieren sich folgende Nebenachsen:

Nr.	Art	Relation
B21		Wismar – Blankenberg – Sternberg (Verbindungsache in den LK Nordwestmecklenburg)
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 9: Lokale Zuordnung der Nebenachsen

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



4.4.3 Ländliche Bedienungsgebiete

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim definieren sich nachfolgende Ländliche Bedienungsgebiete mit ihren Anbindungen an die Haupt-/und Nebenachsen:

Bedienungsraum	Bedienungsgebiet	Anbindung an Achse
Nord	Blankenberg	A2 (SPNV), B21
Nord	Sternberg	A2 (Bus), B21, B73
Nord	Crivitz	A7, B72
Nord	Goldberg	B72, B74
Ost	Plau am See	B71, B75
Ost	Lübz	A6 (SPNV), B71, B74
Ost	Parchim	A7, A6/B71, B73
Süd	Ludwigslust	A6, A8, B62
Süd	Grabow	A8 (SPNV).A6 (Bus)
Süd	Neustadt-Glewe	A6
Süd	Dömitz	B62
West	Hagenow	A5, A6, B61
West	Wittenburg	B61, B51
West	Zarrentin am Schaalsee	B61
West	Vellahn	A5
West	Lübtheen	B52
West	Boizenburg	A5

Tabelle 10: Ländliche Bedienungsgebiete im Landkreis Ludwigslust-Parchim

4.4.4 Stadt-Umland-Raum

Die Stadt-Umland-Verkehre orientieren sich an den Stadt-Umland-Räumen gemäß ihrer Definition im RREP. Für den Landkreis relevante Stadt-Umland-Verkehre sind im Stadt-Umland-Raum Schwerin zu realisieren.

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.

Für den Stadt-Umland-Raum Schwerin sind die durch die bisherigen Linien 6, 12 und 13 der Nahverkehr Schwerin GmbH Verkehre relevant. Aus Sicht des Landkreises werden die Verkehre entsprechend Mindestbedienungsstandard (s. Kap. 4.3.4) gefordert. Die Finanzierung weitergehender Verkehre ist abhängig von der Haushaltslage bzw. einer Kofinanzierung durch Dritte.

4.4.5 Stadtverkehre

Stadtverkehre werden in den Mittelzentren Parchim, Ludwigslust, Hagenow 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

Für den Landkreis relevante touristische Verkehre sind für folgende Stadt-Umland-Gebiete bzw. Nebenachsen zu gestalten:

Nr.	Art	Relation
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 11: Erschließung touristischer Räume

4.5 Ableitung des Handlungsbedarfs

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

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

2. Vorhandene Ressourcen sind durch Integration und Abstimmung besser zu nutzen. Dazu zählen
 - Angebotsverknüpfung und eine verbesserte Darstellung der 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).

Die Umsetzung dieser Handlungsschwerpunkte ermöglicht auch einen effizienten Einsatz der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden immer knapper werdenden finanziellen Mittel. Dies bedeutet eine enge Zusammenarbeit sowohl auf Aufgabenträger- als auch Unternehmensseite.

Für die definierten Achsen und Bedienungsgebiete ist grundsätzlich festzustellen, dass der anzustrebende Bedienungsstandard aus quantitativer Sicht auf den meisten Relationen erreicht wird. Für die Achsenverkehre ist zu prüfen, ob in den Randlagen der Bedienzeiten ergänzende Fahrten notwendig sind.

Dieses Angebot gilt es perspektivisch in qualitativer Hinsicht mittels veränderter Fahrplandarstellung der Gesamtangebote, klarer Linienstruktur und gleichmäßigerer Verteilung der Bedienungshäufigkeit zu verbessern. Dabei sollten Linien, die nur abschnittsweise der Achse folgen und im Verlauf auf andere Achsen wechseln neu strukturiert werden.

Im Abgleich mit dem Integrierten Bedienungsstandard besteht im Busverkehr folgender Handlungsbedarf:

- Die Hauptachse A2 (Schwerin – Sternberg – Güstrow) verfügt zwischen Schwerin und Cambs über ein quantitativ umfangreiches Angebot mit vielen Linien, welches sich nicht in die Region fortsetzt. Das perspektivische Angebot ist den Anforderungen einer Hauptachse anzupassen. Dabei sind Regional- und Stadt-Umland-Verkehre zu integrieren. Diese Angebote sind bei der SPNV-Achse A2 zu berücksichtigen.
- Die Hauptachsen A5 (Schwerin – Hagenow – Boizenburg – Lauenburg) und A6 (Hagenow – Ludwigslust – Grabow/Neustadt-Glewe) sind entsprechend ihrer Er-

gänzungsfunktionen zu den SPNV-Achsen A5 bzw. A6 auszugestalten. Vorrangig sind hierbei die Fahrplanintegration aller verkehrenden Linien je Achse anzustreben.

- Für die Hauptachsen A5 und A7 ist eine Fahrplanintegration mit den Schweriner Stadt-Umland-Verkehren zu prüfen.
- Die Hauptachse A7 (Schwerin – Crivitz – Parchim) ist in Verbindung mit den verlängerten Nebenachsen B71 und B72 nach Plau am See insbesondere hinsichtlich ihrer touristischen Potenziale aufzuwerten. Für das abschnittsweise stark wechselnde Angebot sollten sinnvolle Verknüpfungen gesucht werden. Das dem Achsenverlauf nur teilweise folgende dichte, jedoch unvertaktete Gesamtangebot ist abzustimmen und achsenkonform zu ordnen.
- Die Nebenachsen B74 (Sternberg – Parchim) und B73 (Lübz – Goldberg – Güstrow) sind im Abgleich mit den Nebenachsen B71 und B72 in der Fahrplandarstellung als Achsen auszubilden. Achse B74 sollte mit der Achse B21 (Wismar – Blankenberg – Sternberg) verknüpft werden. Die auf der Achse B21 verkehrenden Linien sind als Gesamtangebot darzustellen.
- Relationen mit touristischer Bedeutung wie B61 (Hagenow – Wittenburg – Zarrentin am Schaalsee), B62 (Ludwigslust – Dömitz), B75 (Güstrow – Krakow – Karow – Plau am See – Meyenburg) oder die o.g. B71 und B72 sollten hinsichtlich touristisch relevanter Wochenendangebote geprüft werden. Insbesondere für die Achsen B61 und B62 ist eine Fahrplanintegration des getakteten Grundangebots mit überlagernden Linien zu prüfen.
- Für die Nebenachse B51 (Wittenburg - Schwerin) ist eine Liniendurchbindung sowie Fahrplanintegration mit den Schweriner Stadt-Umland-Verkehren zu prüfen.
- Der Bedienungsstandard in den ländlichen Bedienungsgebieten wird weitgehend erfüllt, dennoch sollte insbesondere im nördlichen und östlichen Bedienegebiet ein Übergang von einzelnen wochentäglichen Fahrplanfahrten zu alternativen Bedienformen geprüft werden. Dabei ist die begonnene Erschließung der ländlichen Räume durch Flächen erschließende Linienstrukturen mit Anbindung an die Achsen sowie die Zuordnung unübersichtlicher Schülerverkehrsangebote zu separaten Linien weiter zu entwickeln.
- Für die Weiterentwicklung nachfrageorientierter Angebote aus dem Spektrum der alternativen Bedienungsformen sollte auf existente Strukturen im westlichen und südlichen Bedienungsraum des Landkreises orientiert werden.

5. NETZ- UND ANGEBOTSKONZEPTION

5.1 Planerische Leitidee

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

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

5.2 Prämissen für die Netzbildung

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

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

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

1. Es erfolgt eine an den raumstrukturellen Elementen des Integrierten Bedienungsstandards sowie der Straßeninfrastruktur und Siedlungsstruktur orientierte Korridorbildung im Stadt-Umland-Raum Schwerin. 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. 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 und den weiteren regionalen Zentren des Landkreises 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 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 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.

- Hauptverknüpfungspunkte:
 - Boizenburg (Bahn/Bus)
 - Hagenow Land (Bahn/Bus)
 - Ludwigslust (Bahn/Bus)
 - Parchim (Bahn/Bus)
- Hauptverknüpfungspunkte mit Prüfauftrag:
 - Brahlstorf (Bahn/Bus)
 - Crivitz (Bahn/Bus)
- Weitere Verknüpfungspunkte:
 - Blankenberg
 - Brüel
 - Dömitz
 - Goldberg
 - Grabow (Meckl)
 - Hagenow
 - Karow (Meckl)
 - Lübtheen
 - Lübz
 - Neustadt-Glewe
 - Plau am See
 - Pritzier

Schwerin: Stauffenbergstraße, die Kieler Straße und der ZOB Hauptbahnhof.

 - Sternberg
 - Wittenburg
 - Zarrentin am Schaalsee
- Weiterer Verknüpfungspunkt mit Prüfauftrag:
 - Vellahn

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, 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, 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 alternativer 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.

Für den Bereich des SPNV wird auf die bestehende Kooperation zur Initiierung des Elbetal-Express zwischen den Landkreisen Ludwigslust-Parchim, Ostprignitz-Ruppin, Prignitz (beide Land Brandenburg) und Stendal (Land Sachsen-Anhalt) hingewiesen. Der derzeitige Regionalverkehr in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen-Anhalt ist bisher vorrangig auf die jeweiligen Landeshauptstädte bzw. Berlin ausgerichtet und vernachlässigt das Wirtschaftszentrum Hamburg. Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Elbetal-Express zeigt Möglichkeiten für die Region auf, wie eine bessere Anbindung an die Metropolregion Hamburg zu erreichen ist. Damit wird nicht nur die Situation für eine Vielzahl von Arbeitspendlern verbessert, sondern auch ein wichtiger Beitrag für die Wirtschaftsförderung, der demografischen Stabilisierung und der touristischen Nachfrage aus dem Raum Hamburg erreicht.

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 Räu-

men 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 Voranmeldezeit (Realisierungszeit).

Für die Angebote, die sich aus zeitlicher und räumlicher Flexibilisierung kombinieren lassen, hat sich in der Praxis noch keine einheitliche Namensgebung (Produktname) durchgesetzt. Üblicherweise werden alternative Bedienungsformen als „Rufbus“ oder „Anruf-Sammeltaxi (AST)“ bezeichnet. In der Praxis betragen die Kosten von alternativen Bedienungsformen je realisierten Kilometer mit Fahrgastbesetzung und je nach konkreter Ausgestaltung und

Rahmenbedingungen 40 – 70 % (meist bei etwa 60 %) der Kosten je Fahrplankilometer im konventionellen Linienbetrieb. Unter der Annahme, dass nicht alle angebotenen Fahrten auch tatsächlich abgerufen werden, kann das Fahrplanangebot bei alternativer Bedienung gegenüber dem Angebot im konventionellen Linienverkehr deutlich ausgeweitet werden, ohne dass Mehrkosten zu erwarten sind.

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

- Das Hauptaugenmerk des Angebots liegt auf dem Schülerverkehr. Dieser bestimmt die Anzahl der Fahrzeuge und Personale. Für die anderen Verkehre besteht nur ein äußerst geringer Bedarf.
- Der Schülerverkehr ist und bleibt die wesentliche Einnahmequelle für regionale Verkehrsunternehmen. Durch den demografischen Wandel wird aber der Anteil der Schüler an der Gesamtbevölkerung weiter abnehmen und jener der Senioren weiter zu nehmen. Gleichzeitig nimmt das Durchschnittsalter der Bevölkerung zu.
- Die Senioren können doch auch wie bisher den Schülerverkehr mitnutzen.
 - 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 bekommen. Das bedeutet, es wird eine deutlich höhere Flexibilität auch von den Senioren erwartet, wenn sie am öffentlichen Leben teilhaben wollen.
- Wenn alternative Bedienungsformen eingeführt werden, dann kosten diese auch Geld.
 - Auch alternative Bedienungsformen weisen i.d.R. keinen 100%-igen Kostendeckungsgrad auf. Allerdings kann der spezifische Kostensatz je gefahrenem Fahrplankilometer reduziert werden.
 - Es werden zum einen nur die tatsächlich nachgefragten (bestellten) Fahrten des Fahrplanangebots realisiert und zum anderen nur der tatsächlich nachgefragte Linienweg und nicht der gesamte Linienweg gefahren. Erfahrungswerte gehen von einem kombinierten räumlichen und zeitlichen Abrufungsgrad von ca. 30% (höchstens 50%; bei sehr ausgedehnten Betriebszeiten wie z. B. im Anwendungsfall Landkreis Wittenberg sogar deutlich unter 10%) aus. Bei der Kostenplanung sind allerdings auch Vorhaltungskosten zu berücksichtigen.
 - Mittelfristig kann bei entsprechender konzeptioneller Vorplanung und Umsetzung die Fahrzeugkapazität der Fahrgastzahl angepasst werden. So wurden z.B. in einem dünn besiedelten Landkreis in Sachsen-Anhalt 5 Jahre nach Einführung alternativer Bedienungsformen 20% der Busflotte mit kleineren Fahrzeugen erneuert. Damit reduzierten sich zum einen unmittelbar die Investitionskosten und mittelbar die Betriebskosten (z.B. durch wesentlich geringeren Kraftstoffverbrauch).
- Mit der Einführung alternativer Bedienungsformen werden Busfahrerarbeitsplätze in den Verkehrsunternehmen abgeschafft.
 - Mit einer guten Planung kann das Verkehrsunternehmen auch selbst die alternativen Bedienungsformen erbringen und damit Arbeitsplätze sichern. Diese wären sonst ohnehin infolge geringer Fahrgastnachfrage gefährdet. Dies setzt im All-

gemeinen eine Überplanung des derzeitigen Angebotes voraus, um einen noch spezifischeren Fahrzeugeinsatz zu ermöglichen.

- Im Bereich der Disposition, Kundenbetreuung, Abrechnung und Controlling können sogar ein bis zwei neue Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Wie werden alternative Bedienungsformen genehmigungsrechtlich behandelt?
 - In der Regel erfolgt eine Genehmigung nach § 42 PBefG als dem Linienverkehr ähnliche Verkehrsangebote. Zwar kennt das PBefG keine Flächengenehmigung, dennoch handeln die Genehmigungsbehörden hier meistens im Sinne der Einführung alternativer Bedienungsformen. Teilweise wird für die Beantragung die Einhaltung bestimmter Formalien, wie die Angabe sämtlicher möglicher Haltestellen oder einer fiktiven Anfangshaltestelle verlangt. Im Rahmen der anstehenden Novellierung des PBefG wäre hierzu eine Klarstellung des Gesetzgebers wünschenswert.
- Wie erfolgt die Abgrenzung zum Taxiverkehr und ist nicht mit Konkurrenzstreit zu rechnen?

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

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

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

- Alternative Bedienungsformen sind dem konventionellen Linienverkehr gleichwertige ÖPNV-Angebote.

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

Zeitschicht	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 12: 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 Fahrgastsicherheit 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 Metropolenregion Hamburg und den dortigen Hamburger Verkehrsverbund (HVV) 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 (VWW).

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 der Bus- und Bahnlinien im Bedienungsgebiet
 - 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 finanziellen 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 Verkehrsunter-

nehmen 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 Qualität⁶.

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

6.6 Linienbündelungskonzept

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 be-

⁶ 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

triebswirtschaftlich besonders ineffizient und zum Schaden für die Allgemeinheit durch einzeln geplante Linienverkehre realisiert werden können.

Im Rahmen der Neuvergabe der Linienkonzessionen ist eine Umwandlung der Verkehre nach §43 PBefG in Linienverkehre nach §42 PBefG anzustreben. Das Ziel besteht in einer weiteren Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr.

Bisher bestehen im Landkreis Ludwigslust-Parchim folgende Teilnetze im straßengebundenen ÖPNV:

- Linienbündel Boizenburg
- Linienbündel Goldberg
- Linienbündel Hagenow
- Linienbündel Ludwigslust
- Linienbündel Neustadt-Glewe
- Linienbündel Parchim
- Linienbündel Schweriner Umland
- Linienbündel Sternberg

Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln sind der Anlage des Nahverkehrsplans zu entnehmen. Mit der Fusion der bisherigen im Kreisgebiet tätigen kommunalen Verkehrsunternehmen zu einem gemeinsamen (VLP) sollen auch folgende Ziele umgesetzt werden:

- Einheitliches Gesamtnetz
- Hebung von wirtschaftlichen Synergien
- Abbau von Parallelverkehren
- Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit

Hierzu ist es notwendig, dass das Gesamtnetz des Busverkehrs im Landkreis Ludwigslust-Parchim als ein einheitliches Linienbündel definiert wird. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Direktvergabe gegeben.

7. ORGANISATION, FINANZIERUNG UND INVESTITIONEN

7.1 Organisationsstruktur

Als Besteller der Verkehrsleistungen strebt der Landkreis Ludwigslust-Parchim an, diese Leistungen des ÖPNV im Bediengebiet als Gesamtnetz an das kommunale Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim GmbH (VLP) direkt zu vergeben. Damit ist es möglich, sowohl die schwach nachgefragten Verkehrsangebote im dünn besiedelten ländlichen Raum zur Sicherung der Daseinsvorsorge als auch stärkere Linien gemeinsam anzubieten. Die bisher im gesamten Bediengebiet tätigen privaten Verkehrsunternehmen sind mindestens im Umfang der eigenen Leistung für die Laufzeit der Genehmigung unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen vertraglich einzubinden.

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

Der Landkreis Ludwigslust-Parchim hat in einem ersten Schritt entschieden, ein kommunales Verkehrsunternehmen für den Landkreis zu bilden.

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

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

Mögliche Kernaufgaben einer solchen Regieeinheit sind:

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

Als Projekte und Aufgaben der Regieeinheit sind möglich:

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

Im Rahmen der Gültigkeit des Regionalen Nahverkehrsplans können hierzu detailliertere Betrachtungen vorgenommen werden.

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 Landkreis Ludwigslust-Parchim bilden die FAG- und PBefG-Ausgleichszahlungen die Hauptelemente der Finanzierung des ÖPNV. Es gibt mittlerweile keine oder nur geringe komplementäre Finanzmittel aus den Kommunalhaushalten. Angesichts der demografischen und allgemeinen finanziellen Entwicklung ist die allgemeine Begrenzung auf FAG- und PBefG-Mittel zunehmend schwerer zu erreichen. 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. Daher beabsichtigt der Landkreis, die Verkehrsleistungen im ÖPNV direkt an das kommunale Verkehrsunternehmen VLP zu vergeben.

7.4 Investitionskonzept

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. Für den Landkreis Ludwigslust-Parchim ist dies aufgrund seiner regionalen und demografischen Spezifika mit den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar. Daher ist während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans 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 B: Landkreis Ludwigslust-Parchim“ bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV im neu gebildeten Landkreis.

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

- konsequente Ausrichtung des Liniennetzes entsprechend der Netzkategorisierung,
- Im Rahmen der Neuvergabe der Linienkonzessionen ist eine Umwandlung der Verkehre nach §43 PBefG in Linienverkehre nach §42 PBefG anzustreben. Das Ziel besteht in einer weiteren Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den Linienverkehr.
- Direktvergabe aller Verkehrsleistungen im ÖPNV im Landkreis Ludwigslust-Parchim als Gesamtnetz an das kommunale Verkehrsunternehmen Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim GmbH (VLP);
- Die durch die veränderte rechtliche Situation (Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) vorgenommene Stärkung der Aufgabenträger ist durch eine Vertiefung der bestehenden Kooperation unter Federführung des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg fortzuführen. Hierzu ist ein entsprechender Aufgabenkatalog zu erstellen.
- Vorbereitung und Umsetzung des flächendeckenden Einsatzes alternativer Bedienungsformen,
- verbessertes Marketing des ÖPNV insgesamt z.B. durch einen regionalen Internetauftritt mit einer entsprechenden Fahrplanauskunft,
- Prüfauftrag: Überführung des „Fifty-Fifty-Tickets“ in den ÖPNV als Pilotprojekt für Mecklenburg-Vorpommern
- 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.
- Die Verwaltung des Landkreises Ludwigslust-Parchim wird beauftragt, die Direktvergabe gemäß Kapitel 7.3 vorzubereiten.
- 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.