

# Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

## Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg

29. Januar 2015

Erarbeitet durch:

**PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR**

**Bornkessel & Markgraf**

Scharnweberstraße 56

D – 10247 Berlin

Fon 030. 29 66 80 60 · Fax 030. 29 66 80 61

[www.pbv-berlin.de](http://www.pbv-berlin.de) · [mail@pbv-berlin.de](mailto: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](http://www.etc-consult.de) · [info@etc-consult.de](mailto:info@etc-consult.de)

## INHALT

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

## 1. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

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

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

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

Für den neuen NVP sind folgende Prämissen zu beachten:

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

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

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

## 2. BESTANDSAUFNAHME

### 2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Raumstruktur

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist mit 2.117 km<sup>2</sup> der kleinste Landkreis Mecklenburg-Vorpommerns, gehört zugleich aber zu den größten Landkreisen Deutschlands. In ihm leben ca. 156.000 Einwohner (Stand 31.12.2012<sup>1</sup>). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 74 EW/km<sup>2</sup> über dem Durchschnitt des Landes Mecklenburg-Vorpommern (69 EW/km<sup>2</sup>), beträgt aber weniger als ein Drittel der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte Deutschlands (225 EW/km<sup>2</sup>).

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

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

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

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

- Boltenhagen, Insel Poel, Lützow, Neuburg, Selmsdorf

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

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

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

- Neuburg: 2.048
- Selmsdorf: 2.715

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

### 2.1.2 Überregionale Erschließung

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

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

Durch das Kreisgebiet führen die Bundesautobahnen:

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

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

Die Erschließung im Schienenverkehr erfolgt durch folgende Strecken:

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

Eine Darstellung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr erfolgt in Kapitel 2.2.2.

### 2.1.3 Bevölkerungsentwicklung

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

[Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern]

| Gebiet                        | Einwohner<br>[Pers.] |                  |                  | Bevölkerungs-<br>dichte<br>[EW/km <sup>2</sup> ] |           |           | Veränderung<br>[%] |
|-------------------------------|----------------------|------------------|------------------|--|-----------|-----------|--------------------|
|                               | 2004                 | 2010             | 2012             | 2004   | 2010      | 2012      | 2004 - 2012        |
| Kreisfreie Hansestadt Wismar  | 45.442               | 44.397           | -----            | 1.099  | 1.072     | ---       | ---                |
| Landkreis Nordwestmecklenburg | 120.643              | 116.026          | 155.801          | 59   | 52        | 74        | -6,2               |
| <i>Region Westmecklenburg</i> | <i>496.593</i>       | <i>474.005</i>   | <i>459.438</i>   | <i>71</i>  | <i>68</i> | <i>66</i> | <i>-7,5</i>        |
| <i>Mecklenburg-Vorpommern</i> | <i>1.719.653</i>     | <i>1.642.327</i> | <i>1.600.327</i> | <i>75</i>  | <i>71</i> | <i>69</i> | <i>-6,9</i>        |

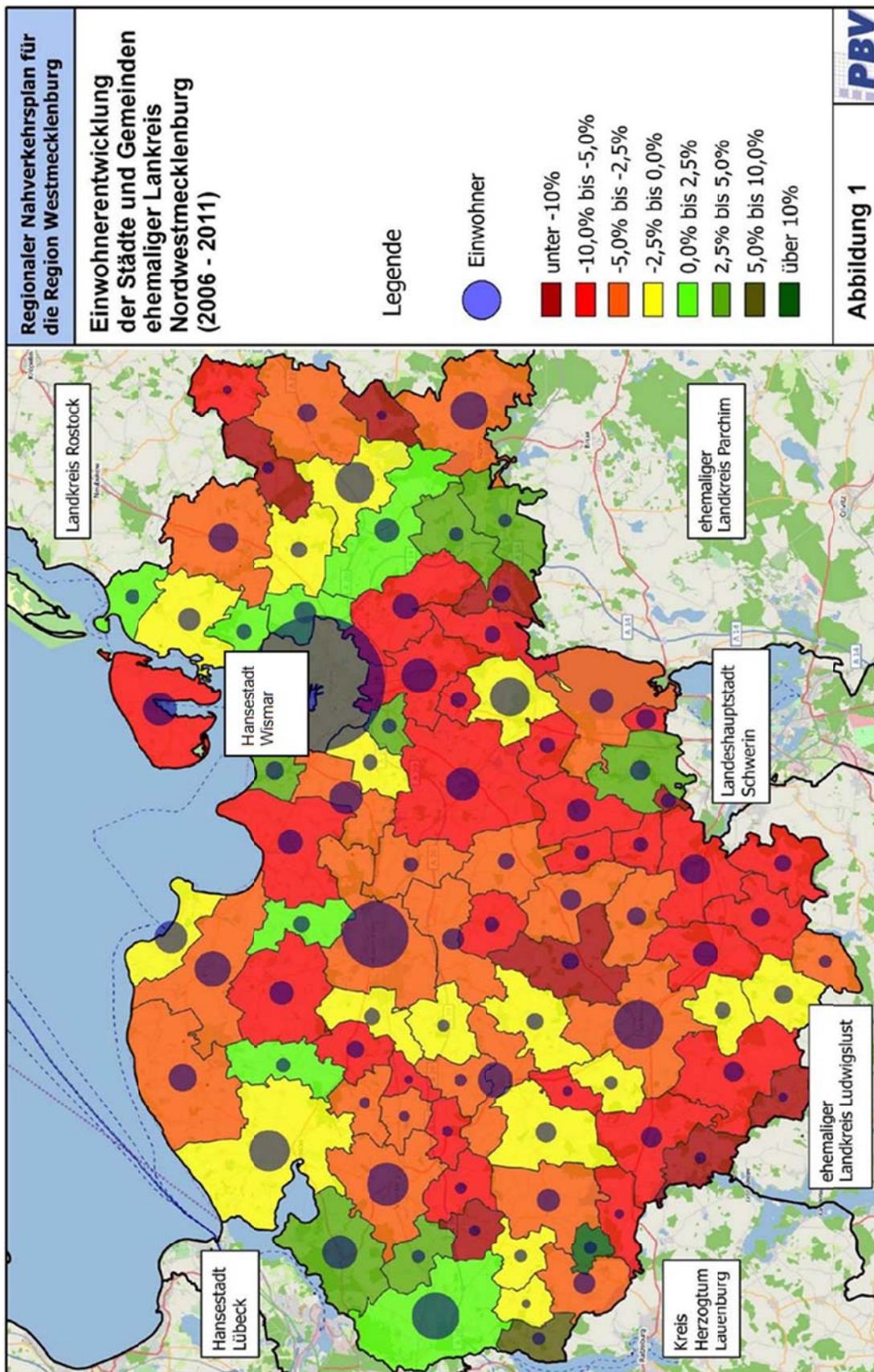
Die Einwohnerzahlen auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Nordwestmecklenburg (Altlandkreis Nordwestmecklenburg und Hansestadt Wismar) gingen von 2004 bis 2012 um ca. 10.300 Einwohner zurück. Relativ betrachtet liegt dieser Wert unter dem Durchschnitt der Gesamtregion Westmecklenburg und des gesamten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

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

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

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

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



## 2.1.4 Pendlerverflechtungen

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

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

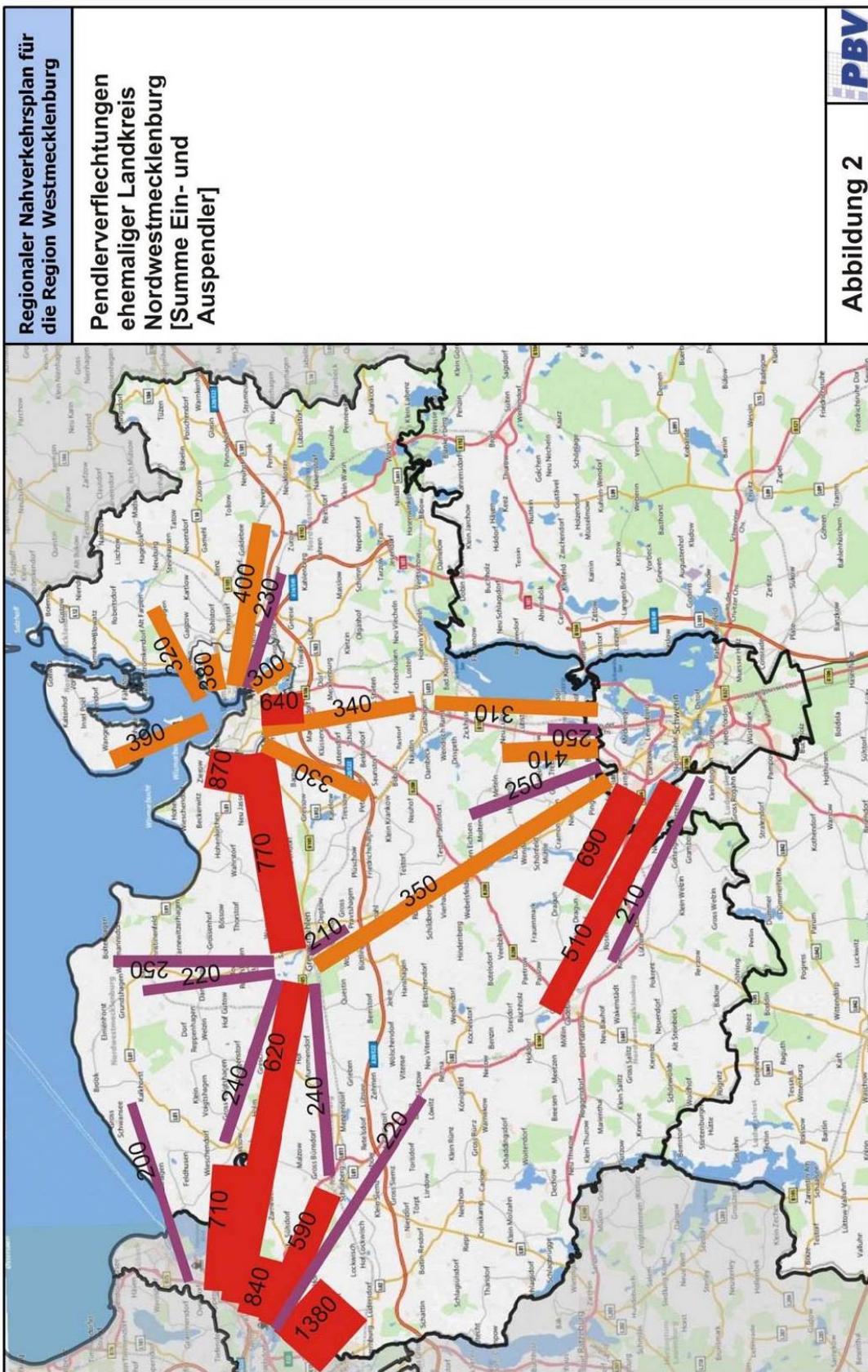
Die Abbildung 2 fasst die wichtigsten Pendlerverflechtungen grafisch zusammen.

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

Nachfolgende Orte verfügen über mehrere bedeutende Verflechtungsrelationen:

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

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



## 2.1.5 Potenziale im Freizeit- und Tourismussektor

Der Landkreis Nordwestmecklenburg verfügt mit der Hansestadt Wismar und der Ostseeküste über herausragende touristische Destinationen. Als wichtige Zielorte sind dabei das Ostseebad Boltenhagen und die Insel Poel zu sehen. Allerdings ist die gesamte Ostseeküste von der Insel Poel über Wismar, Wohlenberger Wieck, Ostseebad Boltenhagen, Dassow bis an die schleswig-holsteinische Landesgrenze ein Gebiet mit zum Teil erheblichem touristischem Entwicklungspotenzial.

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

## 2.2 Netz- und Angebotsstruktur

### 2.2.1 Verkehrsunternehmen

Der Schienenpersonennahverkehr im Verkehrsraum Westmecklenburg wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

realisiert.

Im straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Nordwestmecklenburg besteht die nachfolgende Situation.

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

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

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

### 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

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

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

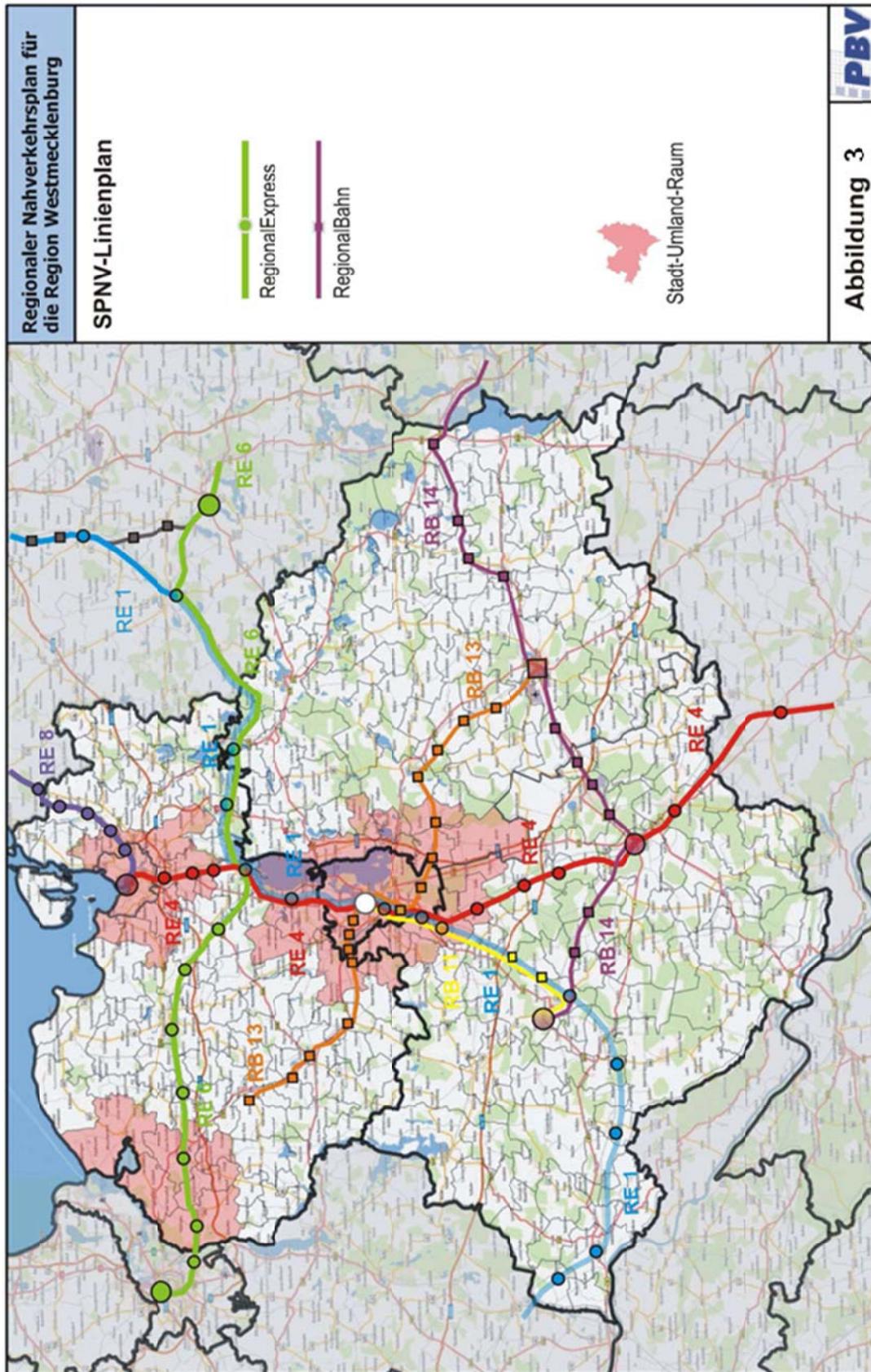
- Eine weitere Achse in West-Ost-Richtung erschließt den Südteil der Planungsregion (Landkreise Ludwigslust und Parchim) und verbindet ihn mit der Mecklenburgischen Seenplatte (Hagenow - Ludwigslust – Parchim – Lübz – Karow – Waren(Müritz) – Neustrelitz).

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

**Tabelle 2:** SPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg Jahresfahrplan 2013

| Linie | Relation  | Angebot  | Betreiber        |
|-------|---|--|------------------|
| RE 1  | Hamburg – Boizenburg – Hagenow Land – Schwerin – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow - Rostock               | 120-min-Grundtakt mit abschnittswisen Verdichtungen und Taktverschiebungen   | DB Regio         |
| RE 4  | Cottbus - Berlin – Wittenberge – Grabow – Ludwigslust – Schwerin – Bad Kleinen – Wismar                     | 120-min-Grundtakt, Verdichtung zur stündlichen Bedienung zwischen Ludwigslust und Wismar   | ODEG<br>DB Regio |
| RE 6  | Lübeck – Schönberg – Grevesmühlen – Bad Kleinen – Blankenberg – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin | 120-min-Grundtakt, Verdichtung zwischen Lübeck und Bad Kleinen auf 60-min-Takt mit Halt nur in Lüdersdorf, Schönberg und Grevesmühlen  | DB Regio         |
| RE 8  | Wismar – Bad Doberan – Rostock - Tessin   | 60-min-Grundtakt   | DB Regio         |
| RB 13 | Rehna – Gadebusch – Schwerin – Crivitz – Parchim  | 60-min Grundtakt zwischen Gadebusch und Parchim, 120-min-Grundtakt zwischen Rehna und Gadebusch mit zeitweiser Verdichtung, 120-min-Takt auf der Gesamtstrecke am Sonntagvormittag | ODEG             |

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



### 2.2.3 Regionaler Busverkehr

Strukturell ist der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg gekennzeichnet durch

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

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

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

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

- Die relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte sind den in den vergangenen Jahren durch Nachfragerückgänge und Finanzierungsengpässe notwendigen Rationalisierungsmaßnahmen geschuldet. Dies führt zu einem wenig überschaubaren Gesamtangebot.
- Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen. Linienüberlagerungen ergänzen sich oft nur bedingt zu einem zusammenhängenden Angebot.
- Die Angebotsstruktur vieler Linien wird maßgeblich durch die Belange des Schülerverkehrs geprägt. Von daher sind Taktstrukturen kaum erkennbar. Vielmehr sind mit fast jedem Wochentag wechselnde Fahrplanangebote anzutreffen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die bestehenden Fahrtenhäufigkeiten werden in den nachfolgenden 3 Abbildungen dargestellt:

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

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

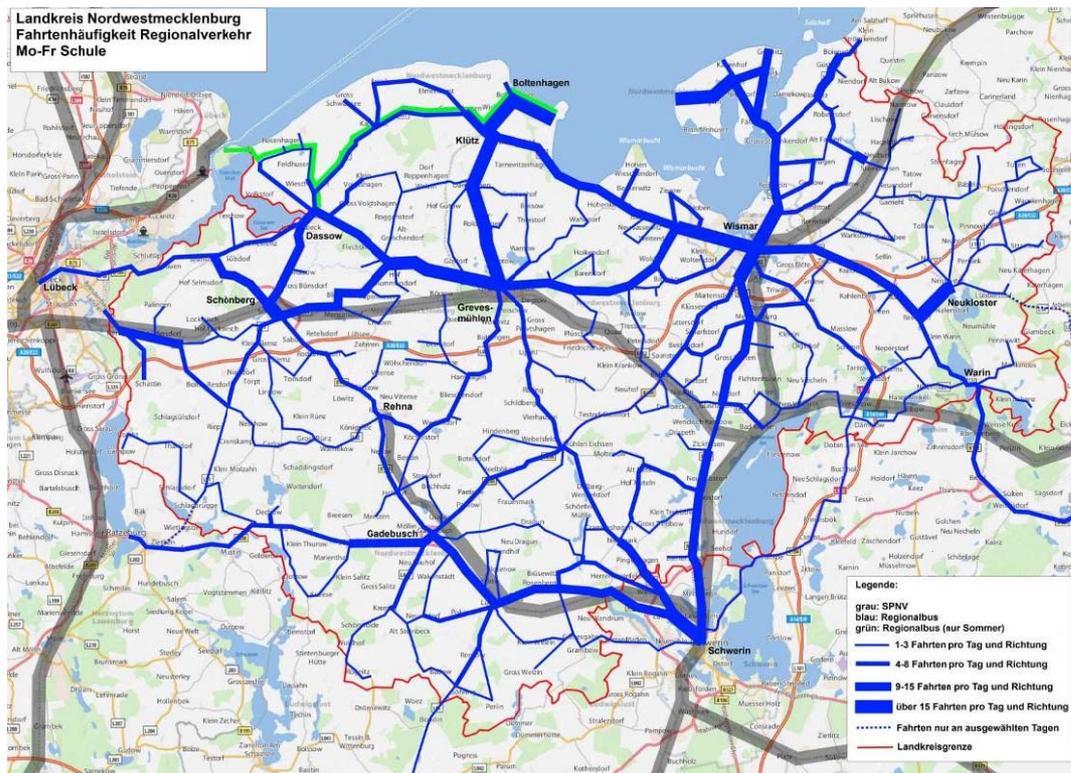


Abb. 4: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Mo-Fr (Schule)

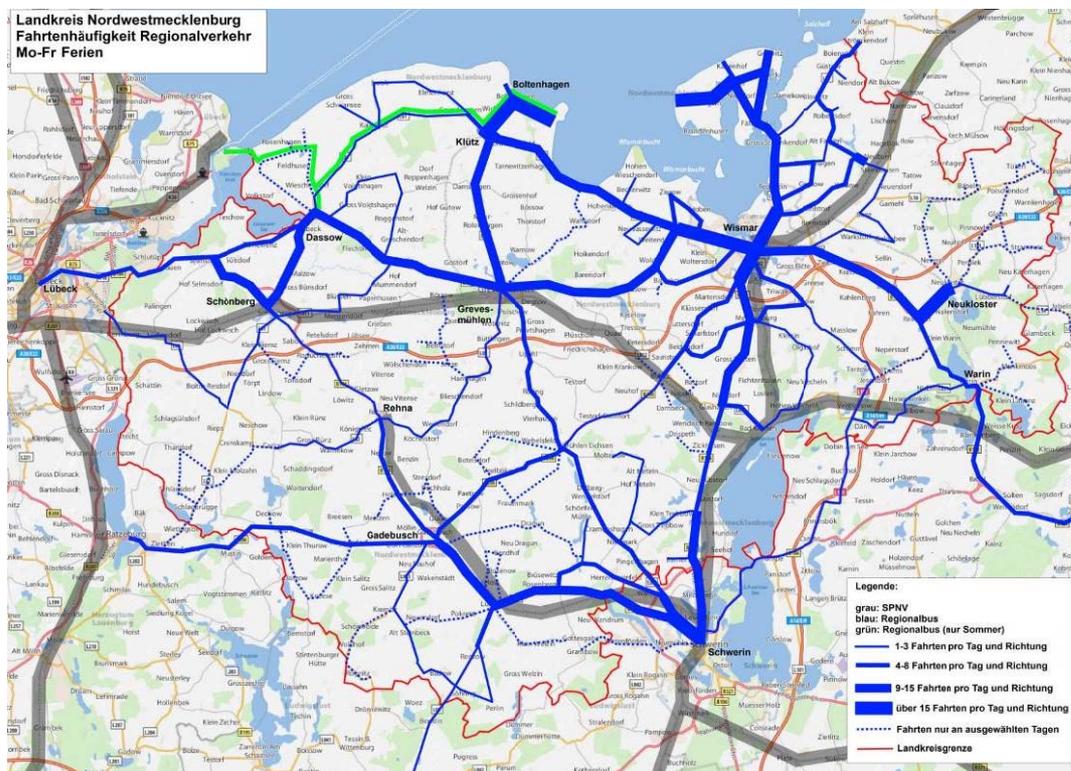


Abb. 5: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Mo-Fr (Ferien)

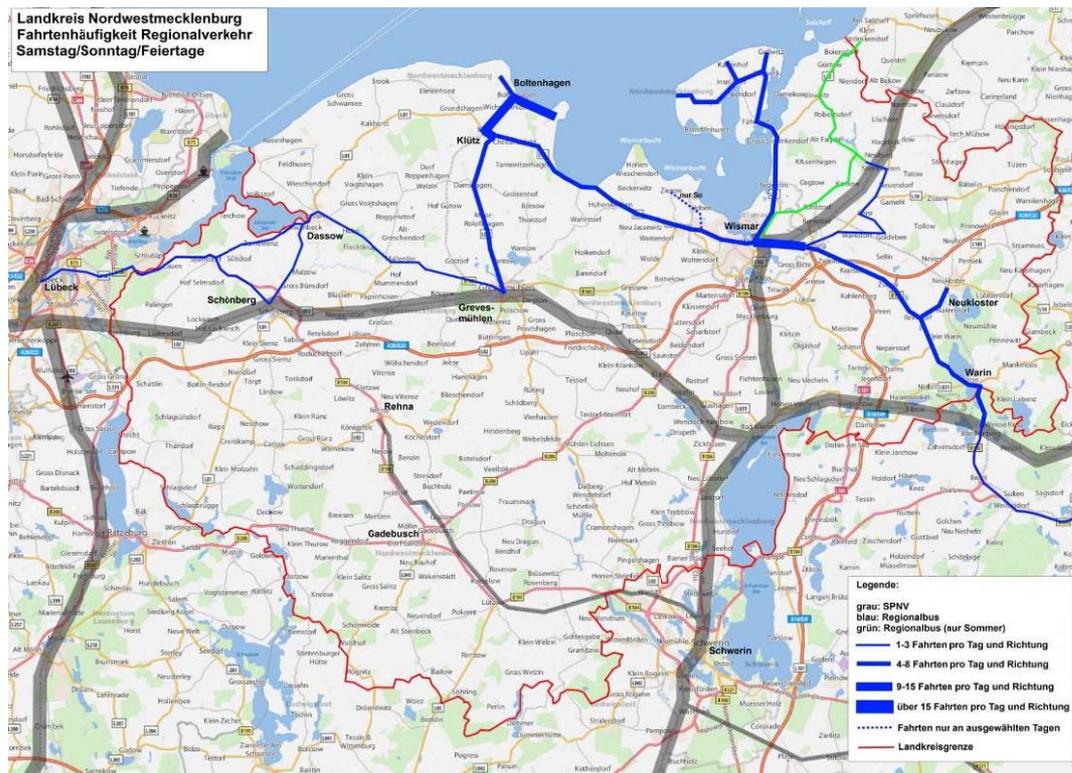


Abb. 6: Fahrtshäufigkeit Regionalverkehr Samstag/Sonntag

## 2.2.4 Stadtverkehr und Stadt-Umland-Verkehr Wismar

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Hansestadt Wismar ist geprägt durch

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

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

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

### Stadtverkehr Wismar

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

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

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

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

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

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



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

### Stadt-Umland-Verkehr Wismar

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

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

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

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

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

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

durch weitere regionale Buslinien überlagert.

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

- Getaktete oder taktähnliche Angebote mit Stadt-Umland-Charakter (wie Linien A, C, D, 430, 233),
- Ungetaktete Angebote mit starker Orientierung auf den Schülerverkehr.

### 2.2.5 Stadt-Umland-Verkehr Schwerin

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

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

- Schwerin – Lützw – Gadebusch und
- Schwerin – Mühlen-Eichsen

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

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

### 2.2.6 Stadt-Umland-Verkehr Lübeck

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

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

Die im Landkreis Nordwestmecklenburg durch den Stadtverkehr Lübeck bedienten Haltestellen sind innerhalb der Tarifgemeinschaft Lübeck gelegen. Parallelverkehre gibt es zwischen den Linien 300 und der Linie 12 im Abschnitt Selmsdorf, Trave – Lübeck, Innenstadt, weiterhin zwischen Linie 390 und der Linie 5 im Abschnitt Eichholz-Herrnburg Bhf.

### 2.2.7 Stadtverkehre in weiteren Städten

### Stadtverkehr Grevesmühlen

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

### Ortsverkehr Boltenhagen

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

## 2.2.8 Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

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

### Richtung Süden

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

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

### Richtung Norden

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

### Richtung Osten

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

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

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

### Richtung Westen

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

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

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

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

miteinander verbunden.

### **Richtung Nordwesten**

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

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

direkt und durch die von GBB betriebene Buslinie

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

indirekt miteinander verbunden.

### 3. KONZEPTIONELLE ENTWICKLUNG

#### 3.1 Neues Verkehrskonzept

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

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

- Angebotsorientiertes Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

##### 3.1.1 Taktnetz

###### Funktion und Struktur:

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

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

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

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

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

#### **Takt:**

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

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

#### **Linienverläufe:**

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

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

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

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

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

#### **Beginn und Ende des Bedienungszeitraums:**

Erste Ankunft spätestens:

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

Letzte Abfahrt frühestens:

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

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

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

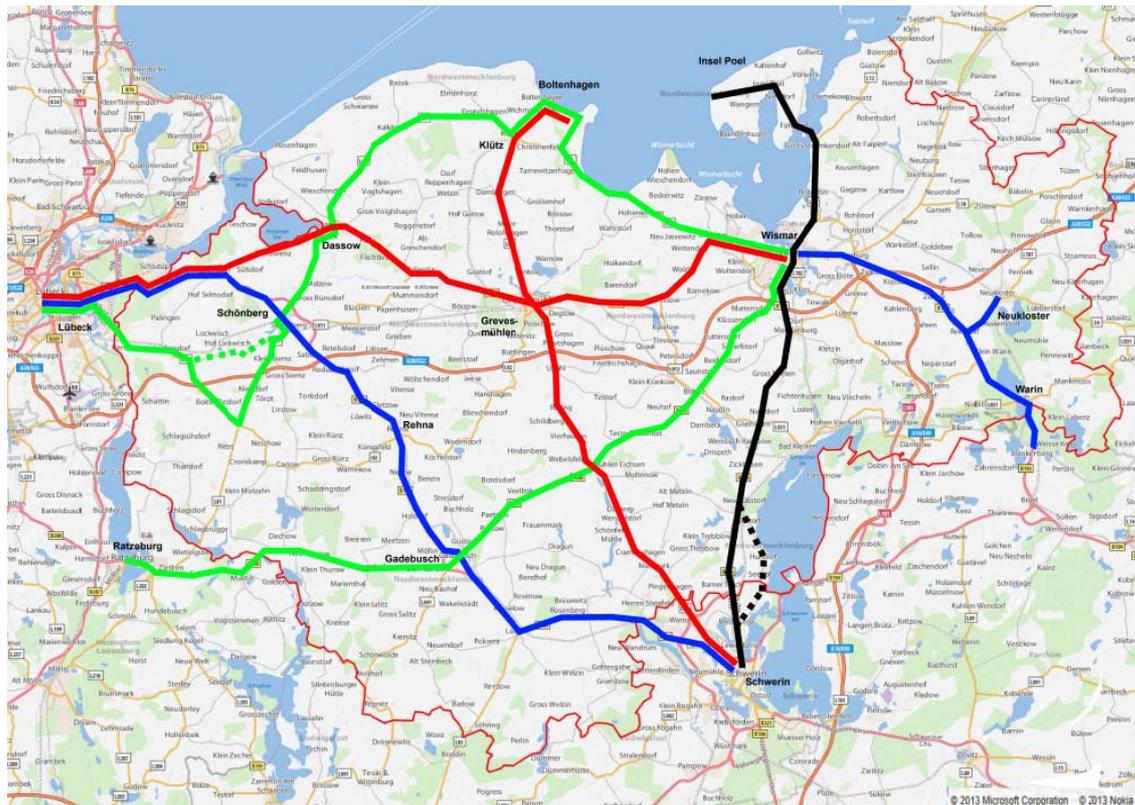


Abbildung 8: Taktnetz ohne Stadtverkehr Wismar

### 3.1.2 Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

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

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

#### Konventioneller Linienverkehr im Ergänzungsnetz

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

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

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



Abbildung 9: Nachfrageorientierte Ergänzungsnetz

### Alternative Bedienformen im Ergänzungsnetz

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

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

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

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

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

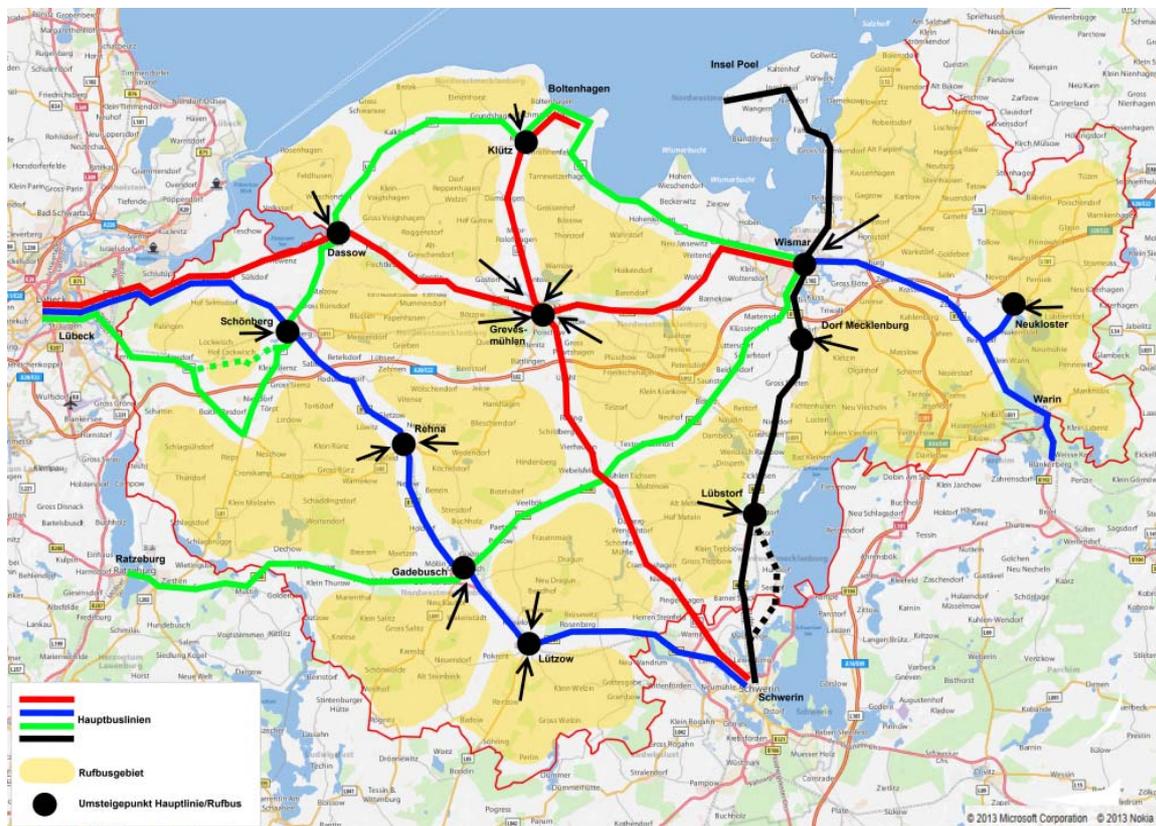


Abbildung 10: Räume alternativer Bedienungsangebote (Beispiel)

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

### 3.1.3 Verknüpfungspunkte, Intermodalität

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.1.4 Fahrgastinformation, Mobilitätszentrale, Mitfahrportal

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

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

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

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

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

### 3.1.5 Barrierefreiheit

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

Folgende Anforderungen sind zu beachten:

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

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

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

### 3.1.6 Schülerbeförderung

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

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

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

nicht übersteigt.

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

### 3.2 Neues Tarifkonzept

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

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

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

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

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

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

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

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

Folgende Eckpunkte für die künftige Tarifstruktur sind vorgesehen:

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

Eine Tarifkooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ist anzustreben.

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

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

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

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

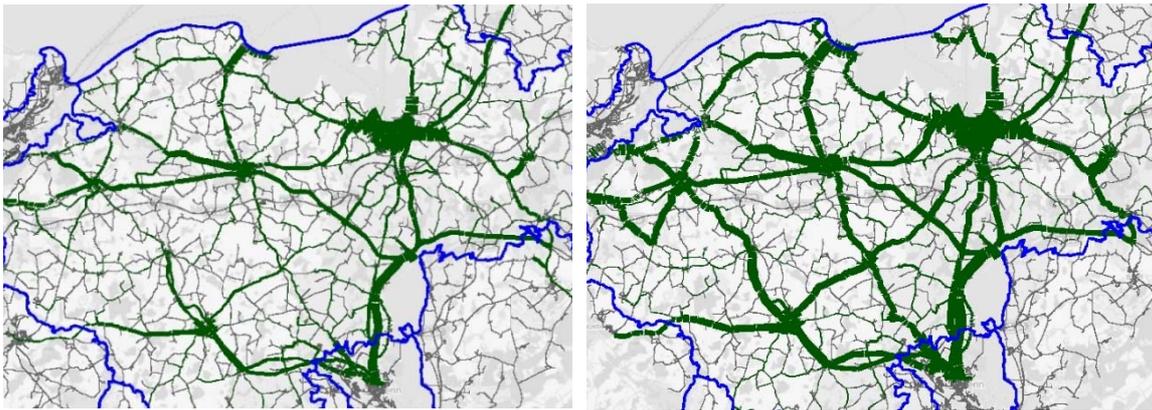
## 4. ERREICHBARKEIT UND VERKEHRSNACHFRAGE

### 4.1 Erreichbarkeiten

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

#### Bedienungshäufigkeit auf Strecken

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



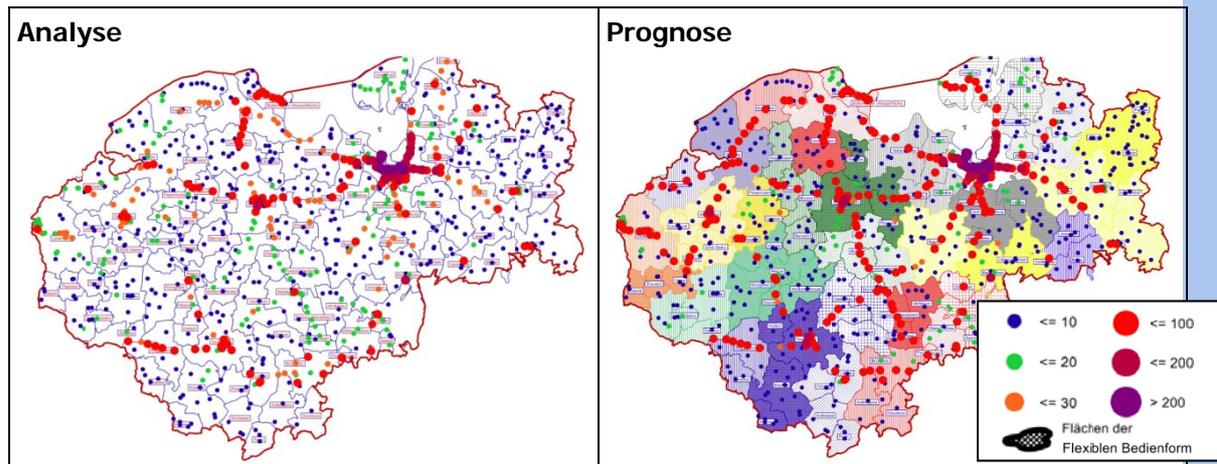
**Abbildung 11:** Bedienungshäufigkeit  
(Schultag; links: Ist-Zustand, rechts: ÖPNV-Konzept)

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

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

### Anzahl Abfahrten an den Haltestellen

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



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

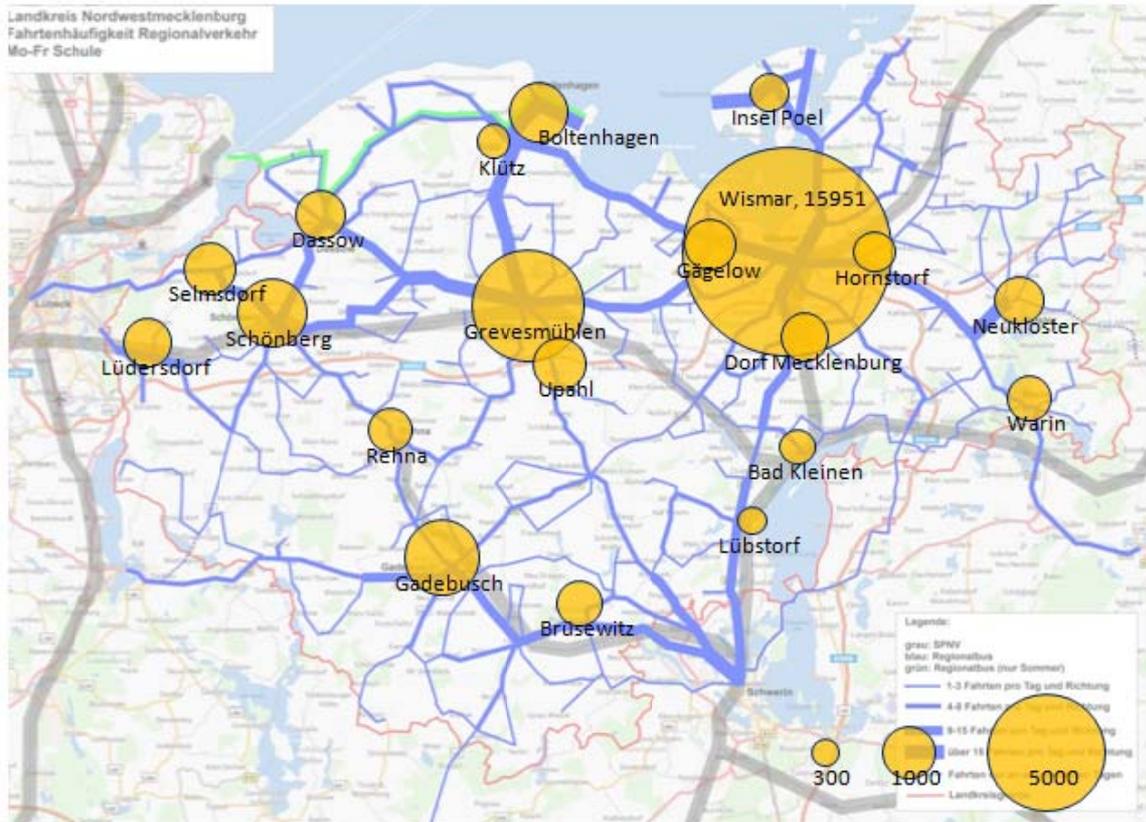
Es lässt sich weiterhin ablesen, dass mit der Einführung der flexiblen Bedienung die Gemeinden, die abseits der Taktlinien und des SPNV liegen, flächendeckender erschlossen werden können, als dies heute der Fall ist. Damit verfügen mehr Einwohner über einen Zugang zum ÖPNV. Ein weiterer Vorteil ist die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

### Erreichbarkeit von Haltestellen im Taktnetz

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

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

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



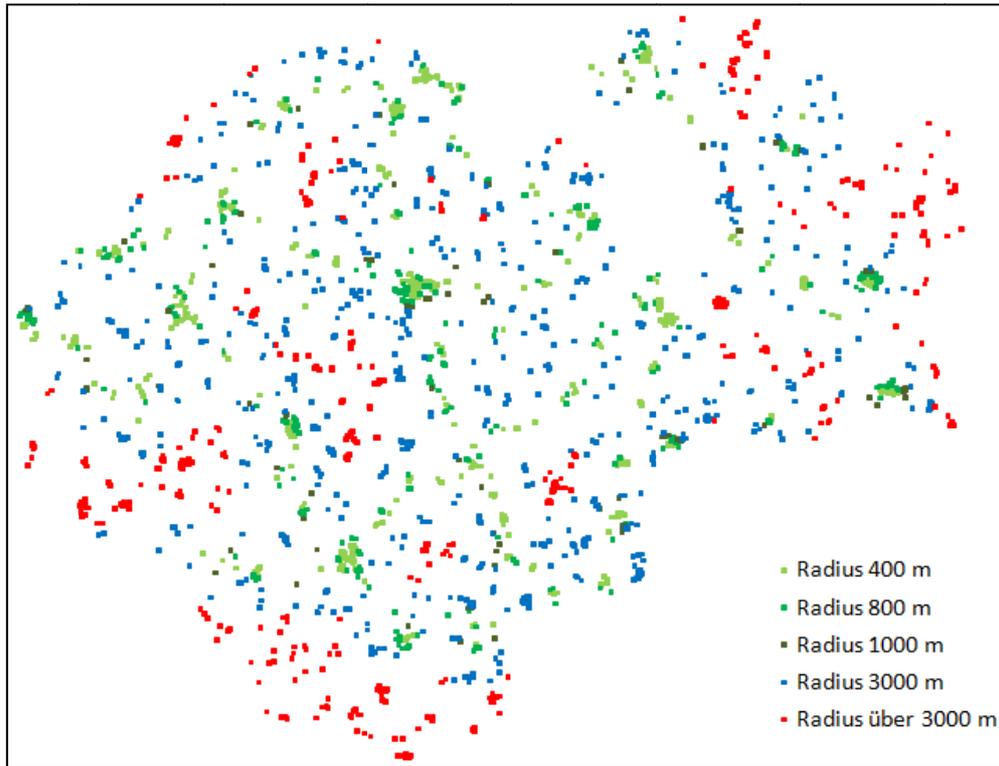
**Abbildung 13:** Top-20-Standorte nach Anzahl sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze am Ort, Hintergrund heutige Fahrtenhäufigkeit Regionalverkehr Schulzeit (Quelle Statistisches Landesamt M-V, Stand 06/2011, eigene Darstellung)

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

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

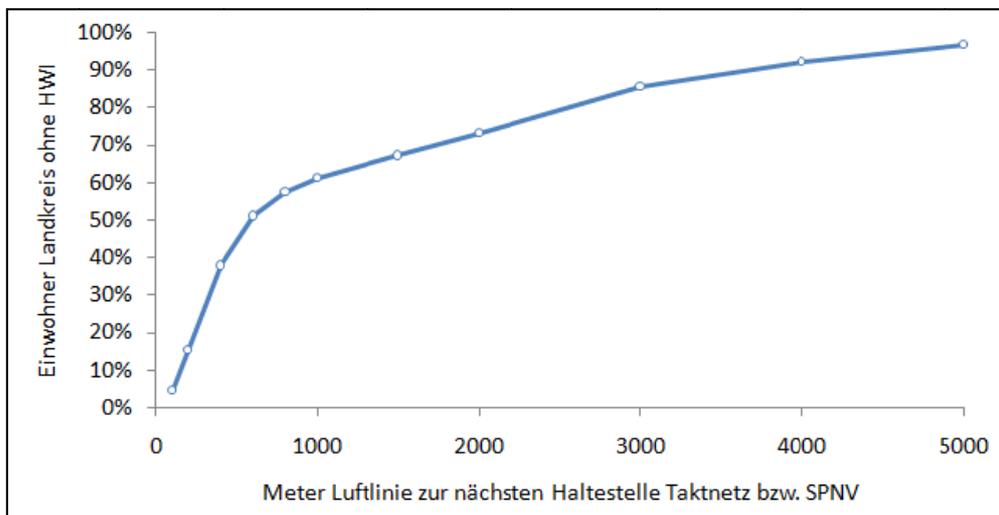
- gut fußläufig erreichbar (bis 600 m Laufstrecke)
- fußläufig erreichbar (bis 1.000 m Laufstrecke)
- erreichbar mit Fahrrad und Pedelec (bis 3.000 m Fahrstrecke)

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



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

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

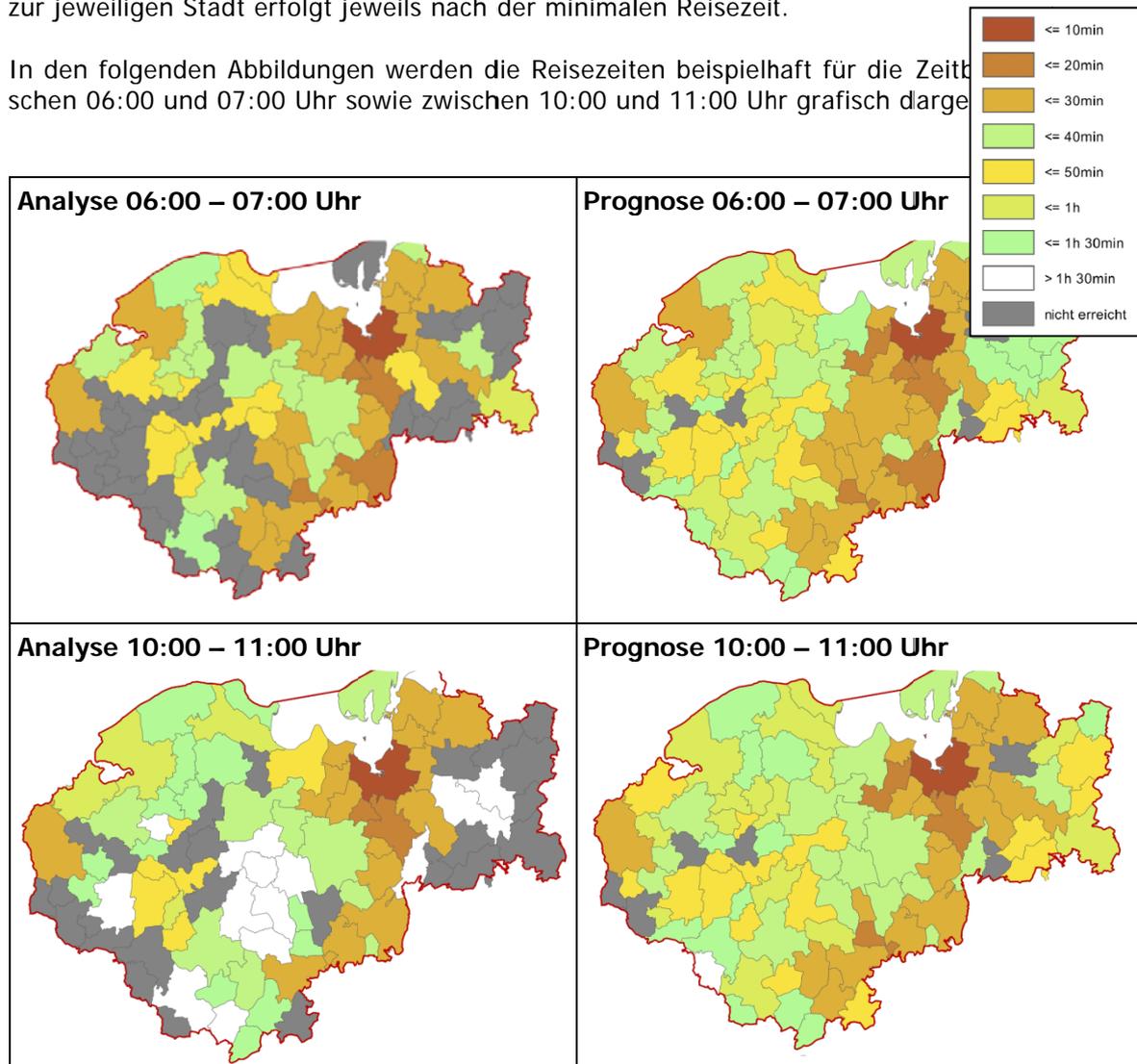


**Abbildung 15:** Summenfunktion Anschlussgrad

### Reisezeiten zum nächstgelegenen Ober- bzw. Mittelzentrum

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

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



**Abbildung 16:** Reisezeiten nach Wismar, Schwerin oder Lübeck

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

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

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

## 4.2 Fahrgastprognose

### Einleitung

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

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

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

### Datengrundlagen und Vorgehen

Ein Verkehrsmodell beinhaltet im Wesentlichen:

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

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

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

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

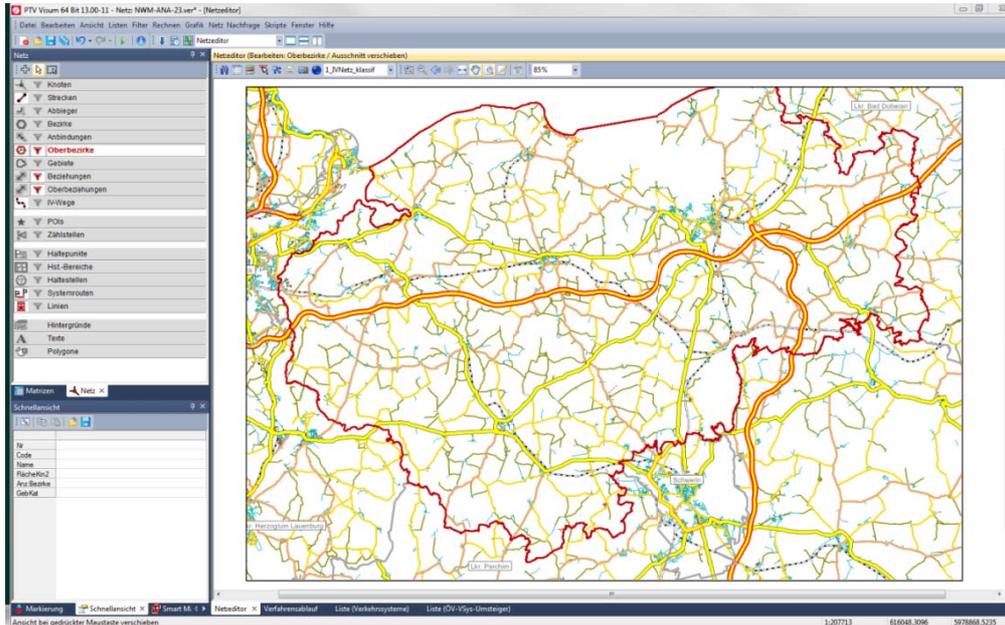


Abbildung 17: Strecken-/Knotenmodell des Landkreises Nordwestmecklenburg<sup>2</sup>

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

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

Die **Daten zum Verkehrsverhalten** (z. B. die Mobilitätsrate<sup>3</sup>, Modal Split) wurden aus der Literatur übernommen und an die örtlichen Verhältnisse angepasst.

### Methodik

Ein Verkehrsmodell beschreibt immer zwei Zustände:

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

<sup>2</sup> Das Verkehrsmodell wurde durch PTV mit der Software ptv vision Visum erstellt.

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

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

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

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

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

Die Prognose der Fahrgastnachfrage des ÖPNV-Konzeptes erfolgt in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des ÖPNV. Das ist ein offiziell anerkanntes Verfahren mit dem Wirkungen von Veränderungen im Verkehrsangebot, Modal Split-Veränderungen sowie induzierte Verkehre<sup>4</sup> berechnet werden können. Das Verfahren wurde weiterhin um projektspezifische Aspekte (z. B. fahrtzweckspezifische Betrachtung, Berücksichtigung flexibler Bedienformen) ergänzt bzw. angepasst.

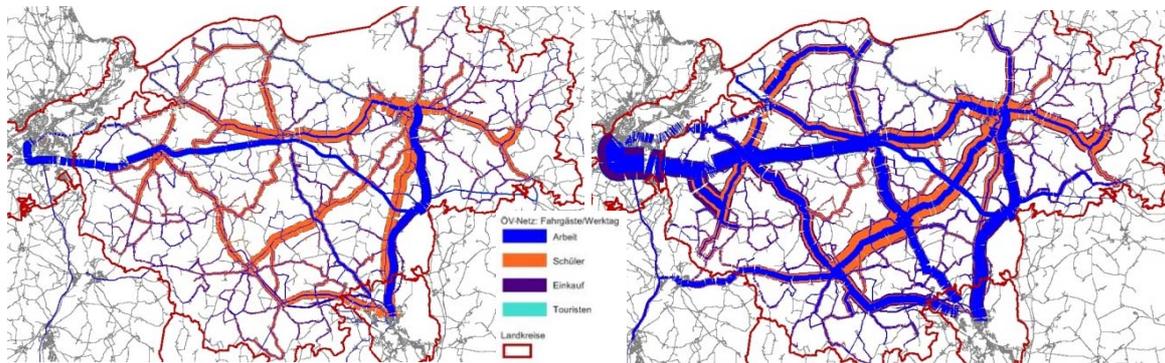
In die Prognose der Fahrgastnachfrage werden die Nutzergruppen Arbeit (Berufswege), Besorgung-Einkauf-Freizeit (sonstige Wege) und Touristen einbezogen. Die Nachfrage des Schülerverkehrs wird konstant gehalten, da sich bei den Schülern keine wesentlichen Veränderungen ergeben werden.

## Ergebnisse

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

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

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



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

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

**Tabelle 3:** Veränderung der Verkehrsnachfrage zwischen Analyse und Prognose

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

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

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

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

## 5. LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT

### 5.1 Grundlagen der Linienbündelung

#### 5.1.1 Rahmenbedingungen

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

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

#### 5.1.2 Kriterien für die Definition von Linienbündeln

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

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

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

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

## 5.2 Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg

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

Zur besseren Orientierung erfolgt eine Unterteilung in die Bereiche

- Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

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

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

**Tabelle 4:** Teilbereich: Taktnetz

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

**Tabelle 5:** Teilbereich: Stadtverkehrsnetz Wismar

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

**Tabelle 6:** Teilbereich: Nachfrageorientiertes Ergänzungsnetz

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

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

## 6. FINANZIERUNG UND ORGANISATION DES ÖPNV

### 6.1 Zielsetzung

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

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

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

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

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

## 6.2 Grundlagen des Finanzierungskonzepts

### 6.2.1 Neues Verkehrskonzept

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

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

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

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

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

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

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

### 6.2.2 Neues Tarifkonzept

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

### 6.2.3 Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV

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

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

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

### 6.3 Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerungsinstrument

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

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

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

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

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

#### 6.4 Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge

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

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

## 6.5 Durchführung des ÖPNV

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

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

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

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

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

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