

Beschlussvorlage	Datum: 10.12.2019	
Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter: Zentrale Steuerung Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft Amt für Umweltschutz		
Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock Verkehrspolitische Zielsetzung		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
04.02.2020	Bau- und Planungsausschuss	Vorberatung
20.02.2020	Finanzausschuss	Vorberatung
26.02.2020	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Vorberatung
27.02.2020	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Vorberatung
04.03.2020	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt die Verkehrspolitische Zielsetzung für die Erarbeitung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock (Anlage).

Der Beschluss der Bürgerschaft wird für das Stadtgebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie den Stadt-Umland-Bereich getroffen. Die Zielsetzung des Landkreises ist informativ dargestellt, da es ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist.

Beschlussvorschriften:

§ 22 (2) Kommunalverfassung M-V,
§ 7 ÖPNV-Gesetz M-V

bereits gefasste Beschlüsse:

2016/BV/1565 vom 6. April 2016

Sachverhalt:

Mit Beschluss Nr. 2016/BV/1565 wurde die Verwaltung zur Planung der Fortschreibung des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock beauftragt. Die Vorlage einer Verkehrspolitischen Zielsetzung zur Beschlussfassung durch die Bürgerschaft wurde gleichfalls angekündigt.

Die Verkehrspolitische Zielsetzung (VZ) ist der erste wichtige Meilenstein bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, da er die Grundlage für die Planungen bildet.

Anhand der formulierten Ziele werden in den kommenden Monaten ganz konkrete Empfehlungen zur Ausgestaltung des ÖPNV auf Stadtgebiet erarbeitet und mittels eines Maßnahme- und Handlungskonzeptes untermauert. Dadurch, dass bei der Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Planungshoheit z. Bsp. für Siedlungsstrukturen liegt und hier die Kompetenz zur Entscheidung über die Qualität des ÖPNV angesiedelt ist, bietet die VZ den erforderlichen Gestaltungs- und Handlungsspielraum für den ÖPNV der Zukunft.

Anhand der zu beschließenden Zielsetzung wird die Richtung für die nachhaltige und umweltverträgliche Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Rostock festgelegt. Zwei wesentliche Fragestellungen sind, mit welchen Maßnahmen der höchste Nutzen für Klimaschutz, Mobilität und Stadtentwicklung erreicht und mit welchen Strategien die Gewinnung neuer Fahrgäste realisiert werden kann.

In Anbetracht der aktuellen Rahmenbedingungen in der gesellschaftlichen Diskussion sollte der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split auf 20 % und nicht auf 18 %, wie im Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) beschlossen, avisiert werden.

In die Ausgestaltung der Ziele sind gesetzliche Vorgaben, Festlegungen aus dem Mobilitätsplan Zukunft, aus den Leitlinien für die Stadtentwicklung und aktuelle Handlungsempfehlungen von Experten aus Politik, den Verkehrsunternehmen und der Verwaltung eingeflossen.

In den zehn Leitsätzen sind die wichtigsten Handlungsgrundsätze für einen attraktiven ÖPNV formuliert, welche die von der Politik bereits vorgegebenen Rahmenbedingungen bestmöglich erfüllen und für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock in den kommenden Jahren Grundlage des Handelns auf allen Ebenen bilden werden. Das auf diesen Leitlinien aufbauende und anschließend zu entwickelnde Maßnahme- und Handlungskonzept wird ganz konkrete Schwerpunkte benennen, die im weiteren Verlauf auch finanziell zu untersetzen sind. Eine solide Finanzierung des Nahverkehrs ist eine wesentliche Säule für Nachhaltigkeit und eine umweltfreundliche Stadt- und Verkehrsentwicklung.

Finanzielle Auswirkungen:

Festlegung mit Vorlage eines Maßnahme- und Handlungskonzeptes

Claus Ruhe Madsen

Anlage:

- Verkehrspolitische Zielsetzung

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Verkehrspolitische Zielsetzung

„Die zehn Leitsätze der Nahverkehrsplanung“

(Stand 19.12.2019)

Seite | 1

Dem Öffentlichen Verkehr (ÖV¹) kommt eine Schlüsselrolle bei der weiteren Ausgestaltung des Verkehrssystems sowie zur Erfüllung umwelt- und klimapolitischer Zielsetzungen zu. Zum einen bei der Lösung verkehrlicher Probleme im unmittelbaren Verdichtungsraum der Regiopolregion Rostock, zum anderen zur Sicherung der Mobilität in der Fläche und an der Peripherie der Region. Die konsequente und weitreichende Einbeziehung des ÖV in die Gesamtverkehrsplanung trägt in diesem Kontext maßgeblich zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus die Vernetzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und zu-Fuß-Gehen mit dem ÖV, sowie die Einbindung des MIV, zu berücksichtigen.

Neue Globalthemen – die im Kontext mit der verkehrspolitischen Zielsetzung der „Verkehrswende“ stehen – wie „Mobilitätswandel“, „Antriebswende“, „Inter- und multimodale Mobilität“, „Digitalisierung“ oder „On-Demand-Verkehre“, werden im Gemeinsamen Nahverkehrsplan der Regiopolregion absehbar eine zunehmende Bedeutung gewinnen.

Die nachfolgend formulierten Zielsetzungen gelten grundsätzlich für den gesamten Nahverkehrsraum (Leitsatz jeweils **Gelb** hinterlegt). Im Leitsatz 4 werden die Zielsetzungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit in drei Teilräumen (bezogen auf die räumliche Orientierung der Verkehre) differenziert:

- Verkehre im Gebiet der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock; Leitsatz **Blau** hinterlegt),
- Stadt-Umland-Verkehr Rostock (gemeinsame Zuständigkeit der Aufgabenträger: Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock² im ÖPNV sowie Land für SPNV; Leitsatz **Hellrot** hinterlegt),
- Verkehre im Gebiet des Landkreises Rostock (Aufgabenträger: Landkreis Rostock³; Leitsatz **Grün** hinterlegt).

¹ ÖV besteht aus Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

² Eine gemeinsame Aufgabenträgerschaft ist zu klären.

³ Hinweis: Bei kreisgrenzüberschreitenden Linien zu benachbarten Landkreisen im Nahverkehrsplan gesonderte Festlegungen zur Zuständigkeit.

Leitsatz 1: Nahverkehrsplanung konsequent am Leitgedanken „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ ausrichten!

Seite | 2

Das Motto „Eine Region – ein Fahrplan – ein Tarif – ein Fahrschein“ wird, wie bereits im Nahverkehrsplan 2005 formuliert, weiterhin als zentraler Leitgedanke der Nahverkehrsplanung verfolgt. Der Fahrgast muss im Mittelpunkt allen Handelns stehen.

Mit dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan soll der ÖV in der Regiopole Region Rostock in höherer Qualität weiterentwickelt werden. Der Verbundgedanke soll dazu zukünftig noch stärker im Mittelpunkt des Handelns stehen. Die Handlungsmöglichkeiten der Digitalisierung, wie das E-Ticketing und die digitale Fahrgastinformation, sind zur Stärkung des Verbundes bestmöglich zu nutzen.

Leitsatz 2: Konkurrenzfähigkeit des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV in den potenzialstarken Räumen weiter verbessern!

Die beiden Aufgabenträger verfolgen, in Abstimmung mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern als SPNV-Aufgabenträger, als strategische Zielsetzung eine signifikante Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Mobilitätsgeschehen (sog. „Modal-Split“). Die Realisierung der Modal-Split-Zielsetzung ist in der räumlichen Struktur des gesamten Nahverkehrsraums differenziert zu betrachten. Während im Stadtverkehr Rostock, in den Stadtverkehren des Landkreises, im Stadt-Umland-Verkehr Rostock und im SPNV-Netz zum Erreichen des Gesamtzieles eine wesentliche, gegenüber dem Wert für den Gesamtraum überdurchschnittliche Erhöhung des Modal-Split-Anteils zu verfolgen ist, wird in den peripheren Räumen – im Kontext mit der Sicherung der Daseinsvorsorge – die Stabilisierung des heute erreichten Anteils bzw. das Verhindern eines merklichen Rückgangs im Mittelpunkt stehen.

Im Nahverkehrsraum wird in diesem Kontext, unter Berücksichtigung der realen Fahrgastpotenziale, eine differenzierte ÖV-Angebotsqualität bzgl. der MIV-Konkurrenzfähigkeit mit **Differenzierung des ÖV-Systems** in drei Stufen vorgesehen.

Systemstufe 1: ÖV als Konkurrenzsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit sehr hoher Verkehrsnachfrage

- Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehr sowie radiale Achsen⁴ aus der Region mit sehr hoher Verkehrsnachfrage (insbesondere SPNV)

In der Systemstufe 1 wird eine ÖV-Qualität vorgesehen, welche mit dem MIV realistisch konkurrenzfähig ist und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung weitgehend abdecken kann. Dadurch kann durch Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖV eine Entlastung vom MIV ermöglicht werden.

⁴ Mit „Achsen“ sind hier verkehrliche Achsen und ausdrücklich nicht raumordnerische Achsen gemeint.

Die Stärkung folgender Qualitäten steht im Mittelpunkt:

- SPNV: Reisezeit und Vertaktung,
- Straßenbahn: dichter Takt und Reisezeit,
- Regionale (hochwertige) Hauptbuslinien: dichter Takt und Reisezeit.

Da in den genannten Bereichen die negativen Auswirkungen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, ist der ÖV hier planerisch konsequent gegenüber dem MIV zu bevorzugen.

Seite | 3

Systemstufe 2: ÖPNV als Alternativsystem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer bis hoher Verkehrsnachfrage

- Mittelzentren, Hauptachsen innerhalb des Landkreises Rostock (insbesondere in Ausrichtung auf die Mittelzentren), nicht zur Stufe 1 gehörende Achsen mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Rostock, periphere Randbereiche im Stadtgebiet Rostock

In den Relationen, Achsen und Gebieten der Stufe 2 soll ein ÖPNV angeboten werden, der hinsichtlich seiner Attraktivität gegenüber dem MIV eine (für den Nutzer wahrnehmbare) Mobilitätsalternative darstellt. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive Erreichbarkeit der Mittelzentren, deren Verbindung untereinander und die Stadtverkehre in den Mittelzentren.

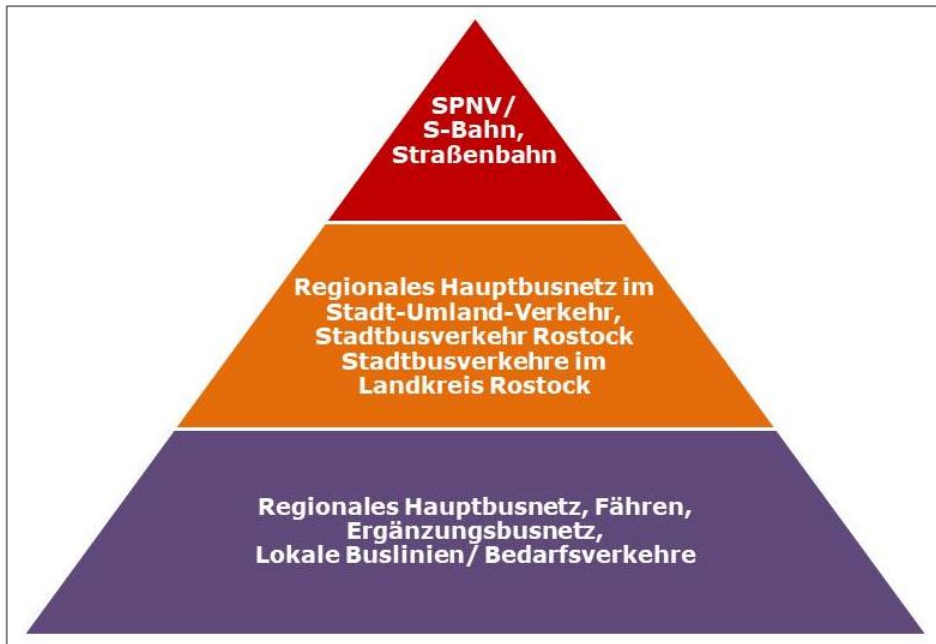
Systemstufe 3: ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit sehr geringer bis geringer Verkehrsnachfrage

- ländlicher Raum (nicht durch Stufen 1 und 2 abgedeckte Relationen, Achsen und Gebiete)

Aufgrund der geringeren Personenverkehrsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann (unter den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen) hier nur ein ÖPNV-Grundangebot (ggf. auch bedarfsgesteuert) vorgehalten werden, das gegenüber dem MIV realistischere nicht konkurrenzfähig sein kann.

Leitsatz 3: Öffentlichen Verkehr als hierarchisch abgestuftes System gestalten!

Das ÖV-System im Nahverkehrsraum ist in Ausrichtung auf die in Leitsatz 2 dargestellte Differenzierung als integriertes und hierarchisch abgestuftes Netz mit differenzierten Verkehrsaufgaben zu stärken und weiterzuentwickeln (siehe nachfolgende Abbildung).



Die Systemvorteile des schienengebundenen Verkehrs (SPNV und Straßenbahn) sind für die leistungsfähige, schnelle und komfortable Beförderung der Fahrgäste umfassend zu nutzen. Die Verknüpfungen zwischen den Angebotsebenen sind unter Nutzung der Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich zu gestalten. Nahverkehrsraum-übergreifende Verkehrsbeziehungen sind zu berücksichtigen und, wo sinnvoll, in Abstimmung mit den Nachbaraufgabenträgern auszubauen. Der Busbahnhof am Hauptbahnhof in Rostock ist in seiner Funktion als Verknüpfungspunkt des regionalen und städtischen ÖPNV zum Fernverkehr und SPNV zu sichern und zu stärken.

Leitsatz 4: ÖPNV räumlich differenziert in Ausrichtung auf die unterschiedlichen, auch gegensätzliche Potenziale und Bedarfe entwickeln!

Entsprechend der in den Leitsätzen 2 und 3 formulierten Hierarchisierung des ÖV-Systems ist eine räumlich differenzierte Schwerpunktsetzung in der Entwicklung des ÖPNV-System erforderlich.

Leitsatz 4.1: Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Leistungsfähigkeit des ÖPNV sichern und Stadtentwicklung flankieren!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist zum Erreichen der Zielsetzungen die verkehrliche Wirksamkeit des Straßenbahnsystems weiter zu verbessern. Im Kontext dieser Zielsetzung ist ein regelmäßiger Abgleich zu technologischen Weiterentwicklungen von ÖPNV-Systemen vorzunehmen und entsprechend der Nahverkehrsplanung anzupassen.

Im Mittelpunkt stehen folgende Ziele und Grundsätze:

- **Priorität hat die Sicherung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems.** Unter „Leistungsfähigkeit“ werden insbesondere die Kriterien
 - Beförderungskapazitäten (Fahrzeuggröße und Taktdichte)
 - gesamte Tür-zu-Tür-Reisezeit zwischen Start und Ziel
 - Zuverlässigkeit des ÖPNV-Systemsverstanden.
- Die Straßenbahn ist in der Entwicklung der Verkehrssysteme gegenüber dem MIV zu bevorzugen.
- Eine besondere Bedeutung kommt dem ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, bei der Entwicklung neuer, potenzialstarker Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte zu, um frühzeitig in diesen Gebieten das Mobilitätsverhalten zugunsten des ÖPNV gestalten zu können.
- Der vorsorgende Erhalt der Straßenbahn-Infrastrukturen hat weitgehend Investitionsvorrang vor dem Netzausbau. Bei Neubaustrecken in neue Stadtteile ist eine Abwägung dieses Grundsatzes vorzunehmen.
- Die Stadtverkehrsfunktion der S-Bahn und der Regionalbahn ist durch die Einrichtung von weiteren Haltepunkten zu stärken.
- Die Hauptlinien im Busnetz, die in ihrer Verkehrsfunktion und ihren Nachfragepotenzialen einer Straßenbahnverbindung nahekommen, sind als höherwertige Buslinien zu entwickeln.
- Im Stadtgebiet sind weitere Tangentiallinien zur Schaffung neuer Direktverbindungen zu prüfen.
- Der ÖPNV ist, unter Beachtung der in der Tourismuskonzeption 2022 verankerten Handlungsschwerpunkte, verstärkt auf die Tourismusbelange auszurichten.

Leitsatz 4.2: Im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Angebote für Pendler sichern und ausbauen!

Der Stadt-Umland-Verkehr Rostock soll eine stärkere Rolle zur Reduzierung des MIV im Pendlerverkehr übernehmen. Im Zusammenhang mit dieser Zielsetzung ist der Ausbau von Hauptbuslinien mit erkennbaren Wachstumspotenzialen als wahrnehmbares Qualitätsprodukt zu forcieren.

An den SPNV-Zugangsstellen sind Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Angebote sowie an den Hauptbuslinien Bike-and-Ride-Angebote angebotsorientiert auszubauen bzw. zu errichten. Vorzusehen sind nutzerfreundliche und leistungsfähige Anlagen in möglichst optimaler Lagegunst zu den ÖV-Angeboten.

Leitsatz 4.3: Im Landkreis räumlich differenziert passende Angebote schaffen sowie Grundversorgung sichern!

Im Gebiet des Landkreises Rostock kann der ÖPNV aufgrund der heterogenen Struktur, im aktuellen Finanzierungsrahmen des Landkreises, nicht flächendeckend als reelle Alternative zum MIV entwickelt werden. Aus diesem Grund ist hier eine differenzierte Ausgestaltung des ÖPNV erforderlich.

Seite | 6

- Auf Korridoren mit hohen und sehr hohen Fahrgastpotenzialen soll ein angebotsorientierter und nutzergerechter Ausbau der Bedienung erfolgen (Taktverkehr, Ausdehnung Betriebszeiten usw.). Die bisher priorisierten Anforderungen des Schulverkehrs sind gegenüber den Anforderungen an eine transparente Angebotsgestaltung (Taktfahrplan, einheitliche Linienführungen) zukünftig verstärkt abzuwägen. Auf den Hauptbusachsen sind die Anforderungen der Transparenz zu präferieren.
- An den im Landkreisgebiet definierten Verknüpfungspunkten sind die Netzebenen (siehe Leitsatz 3) untereinander zu vernetzen. Hier sind insbesondere attraktive Übergänge zu den ÖV-Angeboten der Systemstufe 1 (Leitsatz 2), welche schnelle, leistungsstarke und komfortable Verbindungen in das Oberzentrum herstellen, zu sichern. Die Verknüpfungspunkte sollen perspektivisch als Mobilitätsstationen entwickelt werden (siehe auch Leitsatz 6).
- In Teilräumen mit geringerer Nachfrage außerhalb der Schülerbeförderung sind sinnvolle nutzergerechte und wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Angebote vorzusehen und ggf. durch Anpassung des Liniennetzes neue Anreize zu schaffen.
- In Teilräumen mit sehr geringer Nachfrage (Schulverkehrsanteil >90 %) ist ein Grundangebot außerhalb der Schülerbeförderung anzubieten. Der Landkreis Rostock unterstützt als zuständige Behörde in diesen Räumen verstärkt ergänzende Angebote auf ehrenamtlicher oder genossenschaftlicher Basis.
- In den Tourismusschwerpunkten sollen die Touristen verstärkt als Fahrgastpotenzial berücksichtigt und bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes integriert betrachtet werden. Dabei sind die besonderen Anforderungen der Nutzergruppe (z. B. Kurkartennutzung, umfangreiche Informationsbereitstellung oder die Mitnahme von Fahrrädern) zu beachten.

Leitsatz 5: Barrierefreiheit herstellen!

Als langfristig angelegte und kontinuierlich zu verfolgende Zielsetzung wird die Schaffung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ formuliert.

- Von diesen Maßnahmen partizipieren alle Fahrgäste („Design für alle“).
- Der Planungsanspruch ist die Gewährleistung durchgängiger, lückenloser und barrierefreier Mobilitätsketten, flankiert durch barrierefreie Informationsketten.

- Die weitgehend flächendeckende Umsetzung soll mit Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen verfolgt werden (unter Beachtung festgelegter Ausnahmetatbestände).
- Die Umsetzung erfolgt mit dem aktuellen Stand der Technik. Planerische Grundlage für die Haltestellengestaltung sind die Richtzeichnungen der Hanse- und Universitätsstadt Rostock bzw. das Haltestellenkonzept im Landkreis Rostock.

Leitsatz 6: Die infrastrukturelle und digitale Vernetzung mit den anderen Verkehrsträgern ausbauen und ergänzende öffentliche Mobilitätsangebote stärken!

Die Vernetzung des ÖV mit den anderen Verkehrsarten ist weiter auszubauen. Dazu sind sog. „intermodale Verknüpfungen“, wie Bike-and-Ride und/ oder Park-and-Ride, an den verkehrsbedeutsamen Schnittstellen bereitzustellen. Der Ausbau von Park-and-Ride-Angeboten soll als strategischer Ansatz möglichst nah am Wohnort der Fahrgäste/ Pendler verfolgt werden (d.h. außerhalb des Stadtgebietes Rostock).

Die auf die inter- und multimodale Mobilität ausgerichteten (öffentlichen) Mobilitätsangebote, wie Carsharing und Fahrradausleihsysteme, sollen (bei ausreichendem Potenzial und Wirtschaftlichkeit) an den dafür definierten Verknüpfungspunkten als Mobilitätsstationen angeboten werden. Hierbei ist zu beachten, dass der Erfolg solcher Angebote sehr stark vom Erreichen eines Netzcharakters anstelle von (isolierten) Einzellösungen abhängig ist.

Die Digitalisierung ist, unter Beachtung von Nutzen-Kosten-Kriterien, bestmöglich zu nutzen. Der Verkehrsverbund in der Regiopoleregion Rostock soll in diesem Kontext, um die Netzwirksamkeit von ergänzenden öffentlichen Mobilitätsangeboten etablieren und sichern zu können, konsequent zu einem „Mobilitätsverbund“ weiterentwickelt werden. Er soll als „Mobilitätsplattform“ neben dem ÖV-Angebot als Kernaufgabe umfassend die Bereitstellung (Betrieb ggf. durch Dritte) und Buchung aller inter- und multimodalen Mobilitätsangebote „aus einer Hand“ organisieren. Die Verkehrsunternehmen sollen sich in diesem Kontext zu integrierten Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln.

Leitsatz 7: Erfüllung der globalen und lokalen Umweltziele unterstützen!

Für die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind im Interesse der Umsetzung der von Bürgerschaft beschlossenen umweltpolitischen Zielvorgaben, wie dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und den Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen, die vom Verkehr ausgehenden Umwelt- und Klimabeeinträchtigungen zu minimieren. Der ÖPNV soll insbesondere in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie auf den Hauptachsen in Richtung des Oberzentrums signifikante, messbare Anteile des MIV und auch Neuverkehre übernehmen.

Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind bei der Planung und Durchführung des ÖPNV im gesamten Nahverkehrsraum zu berücksichtigen. Dem elektrifizierten SPNV und der Straßenbahn sind als Bestandteil der „E-Mobilität“ eine besondere Bedeutung beizumessen.

Im Bereich des Busverkehrs ist die „Antriebswende“ mit Umstellung auf emissionsarme Antriebe konsequent unter Beachtung des „Standes der Technik“ und der Wirtschaftlichkeit zu verfolgen. Sobald ausreichend belastbare Erfahrungen und Erkenntnisse zu den realisierungsfähigen Technologien und den Realisierungsrandbedingungen vorliegen, ist eine Grundsatzstrategie differenziert in Stadtverkehr Rostock, Stadt-Umland-Verkehre Rostock und Regional- und Stadtverkehre im Landkreis Rostock zur nachhaltigen Umsetzung und Finanzierung zu entwickeln und zu beschließen.

Leitsatz 8: Siedlungsplanung und Nahverkehrsplan zwingend wirkungsvoll verzahnen!

Eine ÖPNV-orientierte Siedlungspolitik unterstützt die Wirkung des ÖV und verbessert seine Marktchancen (z. B. Ausweisung neuer Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahbereich von SPNV-Haltestellen oder an Straßenbahnachsen).

Um bereits in der Entwicklungsphase das Mobilitätsverhalten positiv zugunsten des ÖPNV beeinflussen zu können, müssen neue Siedlungs- und Nutzungsentwicklungen, insbesondere im Rostocker Stadtgebiet und im unmittelbaren Umland des Oberzentrums, frühzeitig an das ÖV-System angebunden werden.

Leitsatz 9: Reisezeiten merklich verkürzen!

Die zur Systemstufe 1 (siehe Leitsatz 2) gehörenden ÖPNV-Achsen sind mit ganzheitlich angelegten Beschleunigungsprogrammen in ihrer Qualität, insbesondere hinsichtlich Reisezeit und Pünktlichkeit, zu verbessern.

Die im MOPZ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vorgesehene weitere ÖPNV-Beschleunigung, insbesondere zur Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf 25 km/h, erfordert die Bevorrechtigung des ÖPNV. Bei der Gestaltung der Verkehrsabläufe in den Kreuzungsbereichen sind die Abläufe insgesamt, speziell die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die im MOPZ definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten mit LSA für den ÖPNV (Orientierungswerte) sind zum Erreichen des Zielwertes konsequent einzuhalten.

Leitsatz 10: Finanzierung zum Erreichen der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele sichern und verstärken!

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und im Stadt-Umland-Verkehr Rostock⁵ sind absehbar zusätzliche Finanzierungen erforderlich, damit der ÖPNV seinen erwarteten Beitrag zum Erfüllen der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Ziele leisten und die absehbare Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zielführend flankieren kann.

Seite | 9

Für die Finanzierung des ÖPNV sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten zu erschließen. Dafür werden nachfolgende Grundsätze formuliert.

- Zusätzliche Finanzierungen sind prioritär für den Ausbau der Bedienungsangebote und für die Infrastruktur vorzusehen. Diese sollen einen signifikanten Nutzen für den Fahrgast generieren, d.h. für die Schaffung der Barrierefreiheit, für den Netzausbau sowie für den Erhalt der Funktionsfähigkeit eingesetzt werden. Der Einsatz zusätzlicher Finanzmittel für preisgünstigere Tarife soll erst dann in Betracht gezogen werden, wenn die anderen Handlungsmöglichkeiten zur Nachfragesteigerung ausgeschöpft sind.
- Zu berücksichtigen sind ausreichende Finanzierungsmittel für die allgemeinen Kostensteigerungen im ÖPNV (Stichwort: Dynamisierung der Mittel).
- Die Handlungsmöglichkeiten zum Ausbau der Beförderungskapazitäten infolge von Nachfragesteigerungen sind frühzeitig bzgl. der Kostenwirksamkeit zu bewerten.

Die Weiterentwicklung des ÖV-Systems und dessen Finanzierung ist konsequent am Grundsatz der Nachhaltigkeit auszurichten. Priorität haben Maßnahmen mit optimalem Nutzen-Kosten-Effekt zum Erreichen der formulierten Zielsetzungen.

⁵ Angestrebt wird eine gemeinsame Zuständigkeit der beiden Aufgabenträger.