MIT WIR KEN

www.unser-nahverkehr.de

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Dokumentation zum 2. Bürgerforum am 4. November 2021 als Online-Veranstaltung

Landkreis Rostock
So weit. So gut.

smile city Rostock

Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Durchführung und Moderation:

urbanus GbR - An der Untertrave 81-83 - 23552 Lübeck

Telefon: 0451 7062 666 Fax: 0451 7062 667
E-Mail: info@urbanus-luebeck.de

Stefan Luft

Technische Organisation:

HaNeP - Sozial und Digital UG (haftungsbeschränkt) - Schonenfahrerstr. 5 - 18057 Rostock

E-Mail: behrens@hanep.de

Robert Behrens und Team

Auftraggeber und Betreuung:

Hansestadt Rostock- Amt für Mobilität - Holbeinplatz 14 - 18069 Rostock

Telefon: 0381/ 381 6601
E-Mail: nahverkehr@rostock.de

Landkreis Rostock- Dezernat III - Am Wall 3-5 - 18273 Güstrow

E-Mail: nahverkehr@rostock.de

Dezember 2021

1 Einleitung

Mit dem gemeinsamen Nahverkehrsplan (NVP) erarbeiteten die Hanse- und Universitätsstadt Rostock und der Landkreis Rostock seit dem Frühjahr 2019 einen neuen Rahmenplan für die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), in dem unter anderen die Qualitätsstandards und der Finanzierungsrahmen für die ÖPNV-Gestaltung festgelegt werden. Zwei Gutachterbüros sind beauftragt, einen Entwurf für den Nahverkehrsplan zu erstellen, der dann voraussichtlich 2022 von der Rostocker Bürgerschaft und dem Kreistag des Landkreises beschlossen werden soll.

Die Bearbeitung des Nahverkehrsplans wird von einem umfangreichen Beteiligungsverfahren begleitet. Während des gesamten Prozesses können über die extra eingerichtete Internetplattform www.unser-nahverkehr.de Informationen abgerufen und Meinungen eingestellt werden. Am 20. November 2019 fand im Rostocker Rathaus das erste öffentliche Forum zum NVP unter dem Leittitel „Ziele, Szenarien, Herausforderungen“ statt. Am 4. November 2021 wurde die zweite öffentliche Veranstaltung durchgeführt. Aufgrund der Corona-Pandemie gab es erstmalig eine Konferenz im Online-Format. Impressionen und Ergebnisse aus diesem Forum sind nachfolgend in kompakter Form dargestellt.

Werbung zum 2. Bürgerforum des Nahverkehrsplans mit Plakaten

2 Ablauf und Impressionen

Die zentralen Akteure des zweiten Forums fanden sich unter Einhaltung der Corona-Bedingungen (alle Personen waren unabhängig vom Impfstatus zusätzlich getestet) in einem Online-Studio zusammen. Die Begrüßung, die Vorträge und die Moderation wurden aus diesem Studio organisiert. Zunächst begrüßten der Rostocker Senator für Infrastruktur, Umwelt und Bau Holger Matthäus und der Dezernatsleiter Romuald Bittl von Landkreis Rostock die mehr als 100 zugeschalteten Teilnehmenden und führten in den gemeinsamen Nahverkehrsplan ein. Sie wiesen auf die große Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für die gesamte Region als Standortfaktor, aber auch als wichtige Säule des Klimaschutzes hin. Außerdem betonten sie die großen Chancen der engeren Zusammenarbeit zwischen Stadt und Landkreis.

Der Moderator Stefan Luft stellte den Ablauf der Veranstaltung vor und informierte über das Verfahren der Online-Mitwirkung. Er wies auch noch einmal auf die eigens für den Nahverkehrsplan eingerichtete Internetseite www.unser-nahverkehr.de hin, die während des gesamten Prozesses als Informations- und Kommunikations-Plattform dient. Hier werden regelmäßig Neuigkeiten eingestellt.

Mit zwei Eingangsfragen wurden die Teilnehmenden nach Ihrem Wohnort und zur Verkehrsmittelnutzung am Veranstaltungstag befragt. Mit einer deutlichen Mehrheit von 80% kamen die meisten Teilnehmenden demnach aus Rostock, immerhin aber auch 17% aus dem Landkreis. Bei der Verkehrsmittelnutzung standen das Fahrrad und die Bahn (Straßenbahn, S-Bahn, Regionalbahn) im Vordergrund. Vielfach wurden auch mehrere Verkehrsmittel am betreffenden Tag genutzt.

Mit dem zentralen Impulsreferat des Abends folgte dann durch die beiden Gutachterbüros eine ausführliche Vorstellung des Bearbeitungsstandes des Nahverkehrsplans mit den inhaltlichen Schwerpunkten Nahverkehr in Rostock, Stadt-Umland-Verkehr und Nahverkehr im Landkreis. Außerdem erfolgte ein Rückblick auf das erste Bürgerforum sowie eine Vorstellung der bereits beschlossenen verkehrspolitischen Zielsetzungen und der Ausbaustrategie Straßenbahnnetzerweiterung. Die Präsentation ist auf der Internetseite eingestellt. Über den Chat konnten Fragen und Anmerkungen zum Vortrag erfolgen, die dann in Auszügen vorgestellt und von den Gutachtern kommentiert wurden.

Im zweiten Teil der Online-Konferenz wurde dann in 4 Online-Räumen („Arbeitskojen“) zu den inhaltlichen Schwerpunkten des Nahverkehrsplans eine Stunde lang diskutiert, wobei auch ein Wechsel der Arbeitskoje möglich war. Jede Arbeitskoje wurde von einer Moderation und einigen ÖPNV-Experten begleitet. Die Beiträge wurden protokolliert und in einer abschließenden gemeinsamen Runde allen Teilnehmenden vorgestellt. Nachfolgend sind die Beiträge zusammenfassend dargestellt.

Umfrage 2. Bürgerforum

Umfrage 2. Bürgerforum

Umfrage ist beendet | 2 Fragen | 65 von 80 (81%) haben teilgenomm

1. Wo wohnen Sie? (Einzelne Wahl) *

65/65 (100%) haben geantwortet

In Rostock	(52/65) 80%
Im Landkreis Rostock	(11/65) 17%
In einem anderen Ort / Landkreis	(2/65) 3%

2. Welche Verkehrsmittel haben Sie heute genutzt? (Bitte alle genutzten Verkehrsmittel nennen (Mehrfachauswahl) *

65/65 (100%) haben geantwortet

Bin nur zu Fuß gegangen	(23/65) 35%
Fahrrad	(26/65) 40%
Straßenbahn oder Eisenbahn	(26/65) 40%
Linienbus	(9/65) 14%
Pkw/Motorrad als Selbstfahrer*in	(19/65) 29%
Pkw/Motorrad als Mitfahrer*in	(2/65) 3%

Ergebnisse der Eingangsfragen

Uhrzeit	Thema	Akteure
17.30 Uhr	„Willkommen“: Eintritt in den virtuellen Raum DiaShow und Umfrage	
18.00 Uhr	Begrüßung und Einführung zum Ablauf des Forums	Holger Matthäus, Senator HRO Romuald Bittl, Dezernatsleiter Landkreis Jan Bleis, Vorstand der RSAG Thomas Nienkerk, Geschäftsführer rebus Stefan Luft, Moderator
18.15 Uhr	Impulsvortrag zum Arbeitsstand des Nahverkehrsplans - Der Nahverkehr in Rostock - Der Stadt-Umland-Verkehr - Der Nahverkehr im Landkreis Fragen in den Chat	Mathias Schmechtig, NahverkehrsConsult Timo Barwisch, plan:mobil
18:40	Fragen zum Impulsvortrag	Mathias Schmechtig Moderation: Stefan Luft
18:55	Einführung in die Arbeitskojen und das Online-Format	
19.00 Uhr	Arbeit / Diskussion in den 4 Arbeitskojen Wechsel der Koje nach 25 Minuten möglich	Betreuung: Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Gutachter
20.05 Uhr	Vorstellung der Diskussions-Ergebnisse im Plenum / Hauptraum	Vorstellung durch die Moderatoren der Arbeitskojen
20.25 Uhr	Abschlussdiskussion und Zusammenfassung	Moderation: Stefan Luft
20.35 Uhr	Ausblick und Verabschiedung	Holger Matthäus Romuald Bittl

Ablauf des 2. Bürgerforums zum Nahverkehrsplan

Impressionen zum Online-Forum

3 Ergebnisse der Arbeitskojen

Arbeitskoje 1 – Nahverkehr in Rostock

Leitfragen zur Arbeitskoje 1

Die Beiträge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

RSAG-Angebotsoffensive 2022

- Geplant 10min Takt in Rostock
  --> wirtschaftlich nicht für gesamt-Rostock möglich, deshalb alternative Bedienformen aufbauen als Ergänzung für den Stadtrand / die Nebenzeiten SVZ.
- Angebotsoffensive Groß Klein, Schmarl, Gehlsdorf mit 10 min Takt.
- Dierkow – Groß Klein: Expressbus X41 mit der Angebotsoffensive 30-Min.-Takt vorgesehen.

Straßenbahnnetzerweiterung

- Machbarkeitsstudie ist erfolgt --> 2 Varianten mit Erfolgsaussichten
  - Westfriedhof , CJD, Goerdeler-Str.,
  - Hamburger-Str., Schwimmhalle.
- Jetzt Kosten-Nutzen-Untersuchung für beide Varianten (für Fördermittelantrag).
- Straßenbahn = hoher verkehrlicher Nutzen; Akzeptanz in der Bürgerschaft wichtig.
- Verweis auf standardisierte Bewertung; Verdopplung der Fahrgäste = deutschlandweiter Trend, <u>notwendig</u> zum Erreichen der Klimaschutzziele.

- Fehlende Straßenbahnzüge für weitere Verstärker (spezielle Fahrzeuge für Rostock nötig) => neue Fahrzeuge für ca. + 10% Kapazität.
- Taktdichte verkehrstechnisch limitiert (Durchlassfähigkeiten) => nicht dichterer Takt sondern größere Fahrzeuge nötig (XXL, Doppel-Traktion), so wie auch in anderen Städten (z.B. Bremen, Erfurt); ab 2030 auch für HRO.

Sonstige Themen

- Nutzer ohne eigenes Auto => in Rostock = stabiles Angebot (gegenüber Berlin und Hamburg); Sonntag aber unzureichend => Angebot so verdichten, dass nicht mehr in den Fahrplan geschaut werden muss.
- Nachfrage zu den Randzeiten sehr gering => Nachtbus muss reichen, keine Änderungen für Zukunft geplant.
- Tangentiallinien in Rostock ungünstig. L39 nur alle 30min, nicht ausreichende Kapazität, viel Verspätung)
  => einen Bus eher fahren, um pünktlich zur Arbeit zu kommen, ebenso L45.
- Tangentiallinien sind sehr wichtig (kurze Strecken) aber haben eher geringes Potential; L39 ist staugefährdet (S-Bahn als Alternative)
  => neue Linien im NVP aufnehmen.
- Neue Busse L39 und L10 => im Verkehrsmodell mit deutlichen Nachfragepotentialen.
- S-Bahn ab 08:00 Uhr nur noch im 15min-Takt => damit sehr voll; ebenso Straßenbahn, oft nur noch Stehplätze => Verstärkerzüge in Spitzenzeiten einsetzen.
- 2024 Neuausschreibung S-Bahn => ganztägig 10min-Takt.
- Groß Klein / Schmarl werden vernachlässigt im Gegensatz zu Reutershagen; (Verweis auf Angebotsoffensive 2022). Perspektivisch Straßenbahnanbindung für beide Stadtteile:
  - EW-Zahlen sprechen dafür,
  - aber nachteilige Reisezeiten gegenüber S-Bahn und Parallelverkehr
  => deshalb vorerst Optimierung Bus / S-Bahn.
- Verbindung Dierkow – Zeltplatz – Markgrafenheide ausbauen (Nutzen von Kulturangeboten abends in Stadt Rostock durch Camper).
- Anbindung an die Fähre verbessern.
- Taktverdichtung und P&R ausbauen (nicht nur gutes Parken sondern auch gutes ÖPNV-Angebot). P&R Biestow wird gut angenommen, Anbindung P&R „Neuer Friedhof“ ist verbesserungswürdig.
- Schnelle Fahrzeit und dichter Takt wichtig (pünktlich zur Arbeit kommen können). Gute Vernetzung an Knotenpunkten, sonst keine Verkehrsverlagerungen vom Pkw.

- Attraktive Verknüpfungspunkte ausbauen.
- Relation von Lütten Klein zum Seehafen verbessern.
- Schutow (neues Gewerbegebiet) besser erschließen => Ausbau Straßenbahnachse Bad Doberan – Ostseepark - Schutow – Reutershagen.
- Die Stadt muss sich auf ein Straßenbahnprojekt konzentrieren. Grund: es fehlen Planer und Fahrpersonal. Reutershagen – Zoo mit dem größten Potential.

Arbeitskoje 2 – Stadt-Umland-Verkehr

Leitfragen zur Arbeitskoje 2

Die Beiträge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Bahnverkehr

- Bahnverkehr nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans => Zuständigkeit des Landes MV.
- S-Bahnen im Regionalverkehr mindestens alle 60 Minuten.
- Anbindungen an überregionalen Verkehr verbessern insbesondere nach Hamburg.
- Bessere Verknüpfung der S-Bahn mit Anschlussbussen in den Landkreis.
- S-Bahn Richtung Güstrow RE5 Richtung Berlin als Alternative mit einbinden (statt 30-Minuten-Takt der S-Bahn), aber RE5 wird durch das Land Brandenburg bestellt => Verbesserung schwierig.
- Stadt-Umland-Verkehr steht teilweise im Zielkonflikt mit touristischen Verkehren (Bahn).
- Stadtbahn-Regionalbahn-Projekt verkehrplanerisch weiterhin von Bedeutung, aber technologisch derzeit nicht möglich bzw. realistisch.
- Brechung von S-Bahnen am Hauptbahnhof vermeiden und neue S-Bahn-Halte errichten (z.B. Sildemow).

Busanbindung Bereich Hohe Düne / Rövershagen / Graal-Müritz

- Rövershagen im Schulbusverkehr für Strecken von 6 bis 7 km über eine Stunde Fahrzeit (schlechter Umstieg in Hinrichshagen).
- Neue Küstenbus- Linie bis zum Darß mit Fahrradmitnahme wäre sinnvoll.
- Umsteigebeziehungen optimieren, da teilweise extrem lange Umsteigezeiten (da nicht alle Haltestellen bedient werden).
- Massives Ausbaupotential in die Rostocker Heide.
- Strecke Graal–Müritz – Klockenhagen touristisch ausbauen.
- Angebote Hohe Düne – Graal–Müritz ausbauen.
- Information der RSAG: Verbesserungen Markgrafenheide / Graal-Müritz – Rostocker Heide bereits in der Planung.

Anschlüsse

- Derzeit im Stadt-Umland-Verkehr unattraktive / schlechte Umsteigebeziehungen.
- Bessere Anschlussbeziehungen bzw. Anschlusssicherung bei Verspätungen (lieber 1 Minute warten des Anschlussbusses als 20 Minuten oder mehr auf den nächsten Bus).
- Anschlüsse tagsüber im Stadtverkehr kein Problem durch häufiges Angebot, abends / am Wochenende Anschlusssicherung durch technische Maßnahmen.
- Im Stadt-Umland-Verkehr sind gute Anschlüsse besonders wichtig (z.T. Umsteigen Bus – Straßenbahn oder S-Bahn erforderlich).

Sonstiges

- Ostseepark / Hansecenter in die VVW Tarifzone Rostock einbinden (wichtige Verkehrsziele auch für die Rostocker Bevölkerung).
- Tunnel Papendorf nicht behindertengerecht nutzbar.
- Bus im Landkreis teilweise nur eingeschränkt verfügbar (nur Schulbusse).
- Busse im Regionalverkehr wie Reisebusse ausstatten.
- Problem Barrierefreiheit: Fahrzeuge weitgehend barrierefrei, aber Haltestellen nicht.
- Problem der Fahrradmitnahme: Zu wenig Abstellkapazitäten in den Fahrzeugen, schwierige Sicherung, Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang.
- Wirtschaftlichkeit darf nicht Hauptkriterium bei der ÖPNV-Gestaltung sein.
- Viele der gesamten Punkte wurden bereits erkannt und werden in den Entwurf des NVP eingearbeitet.

Arbeitskoje 3 – Nahverkehr m Landkreis

Leitfragen zur Arbeitskoje 3

Die Beiträge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Angebotsqualität

- Attraktive und durchgängige Vertaktung auf den zentralen Achsen als zentrales Qualitätskriterium des zukünftigen ÖPNV.
- Angebote auch in den Randzeiten etablieren, heute für unterschiedliche Nachfragegruppen tlw. kein Angebot außerhalb der Kernzeiten.
- Fahrradmitnahme im SPNV und ÖPNV ermöglichen.
- Attraktive Fahrpreise umsetzen und Tarife einfacher und transparenter gestalten.
- Teilweise gute Ticketangebote vorhanden (Bsp. KrassTicket) aber kein gut nutzbares Angebot.
- Wichtige Zielgruppen
  - Pendelnde
  - Schüler*innen, Kinder und Jugendliche
  - Touristen
  - Frauen (hier die Frage, ob besondere Themen im NVP Berücksichtigung finden wie beispielsweise Sicherheitsempfinden etc.).

Tourismus

- Krakow am See und Umfeld bis in den Nachbarlandkreis als besonderes touristisches Potential => ÖPNV-Angebot deutlich aufstocken.

Schienengebundener Personennahverkehr (SPNV)

- Schaffung von attraktiven Verknüpfungspunkten (SPNV/ÖPNV, P&R).
- Bessere Verknüpfung von ÖPNV/SPNV.
- Fahrradmitnahme vereinfachen und preisgünstiger, ggf. kostenlos.
- Frage nach zukünftiger Antriebstechnologie => Wasserstoff?
- Wiedereröffnung kleinerer Bahnhaltepunkte ggf. als Bedafshalte.
- Reaktivierung von Bahnstrecken, z.B. Güstrow – Meyenburg.
- Verknüpfungspunkte insbesondere an den Bahnstationen müssen infrastrukturell ertüchtigt werden. Deutliche Verbesserung bei Bus-Schiene-Verknüpfung beispielsweise Kavelstorf gefordert.

Bedarfsgerechte Angebote

- Start des Rufbusprojektes RUBI im Bereich Gnoien und Teterow positiv.
- Vielen Personen ist das Angebot RUBI bereits bekannt, aber Details nicht (z.B. ob Schüler*innen das Rufbus-Angebot kostenfrei nutzen können; Komfortzuschlag 1 Euro für alle?).
- Wunsch nach Ausbau des Angebotes RUBI und nach Haustürbedienung auf Hin- und Rückfahrt. Nächste Erweiterung im Bereich Krakow am See geplant. Mittelfristiges Ziel => Erweiterung im gesamten südlichen Bereich des LRO; sukzessiver Aufbau des Angebotes.
- Eventuell auch Anrufsammeltaxis im Landkreis einsetzen. Fehlende „Unternehmerlandschaft“ in der Fläche, die entsprechende Angebote anbieten könnten (z.B. UBER). Landkreisseitig Entscheidung und Konzentration auf ein System und nicht auf mehrere Ansätze.

Barrierefreiheit

- Barrierefreiheit ist nicht im gesamten LRO gegeben.
- Viele Haltestellen in der Region haben keine sichere fußläufige Anbindung. Beispiel: Haltestelle an Bundes – und Landesstraßen mit Tempo 100 ohne Zuwegung und gesicherte Überquerungen.
- Fahrzeugflotte der rebus ist zu 95 % barrierefrei, aber Rufbusse sind nicht barrierefrei.

Finanzierbarkeit

- ÖPNV-Finanzierung benötigt einen ganz anderen Ansatz, um die Dinge zu erreichen, die notwendig sind => Solidargemeinschaft: Steuern, Eigenanteil, Arbeitgeberanteil.

Arbeitskoje 4 – Tarife, Service und Fahrgastinformation

Leitfragen zur Arbeitskoje 4

Die Beiträge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Frage Welche Tarifangebote vermissen Sie beim VVW?

- Gruppenkarte als Tageskarte gibt es; es fehlen jedoch Angebote als Gruppe für Einzelfahrten (Rabatt für Einzelfahrten).
- VVW-Tarif möglichst einfach, möglichst gerecht (zwischen Verbundpartnern); ein individueller Tarif ist nicht immer einfach; bisher keine hohe Nachfrage nach Gruppenangeboten für Einzelfahrten.
- Kommentar IHK zum Jobticket: Konditionen sollten überprüft werden, da rund 71% der Unternehmen nicht teilnehmen können. Mindestabnahmemenge schwierig, es gäbe erhebliche Potentiale wenn TN-Kreis vergrößert werden könnte. IHK würde sich an einer Vermarktung aktiv beteiligen.
- Antwort des VVW: Mindestabnahmemenge liegt bei 5 Tickets; es gibt ein Jobticket-Modell mit verschiedenen Stufen; unabhängig davon können Arbeitgeber Fahrkarten weiterhin querfinanzieren und ihren Mitarbeitenden anbieten.
- IHK kritisiert Zonenaufteilung im Verbund, die teilweise zu hohen Fahrtkosten auf bestimmten (grenzüberschreitenden) Strecken führen, insbesondere Kurzstrecke und Gerechtigkeit bei Fahrtdauer und Preis.
- Antwort VVW: Tarifzonen im VVW kompliziert; Tarifzonenstruktur jedoch auch schwer aufzubrechen. Tarif soll leistungsgerechter werden; aktuelle Tarifstruktur ist langfristig zu überarbeiten.

- Kommentar des DGB zum Jobticket: 100 Betriebs- und Personalräte zu Wünschen zum Nahverkehr nachgefragt; nur 1/3 nutzt ein Jobticket. Frage: Wie kann Jobticket attraktiver gestaltet werden? Eine flächendeckendere Einführung wäre sehr effektiv. Seit die Mindestanzahl auf 5 verringert wurde, wird eine deutlich erhöhte Nachfrage nach dem Jobticket verzeichnet.
  => Mindestanzahl sollte noch weiter reduziert werden.
- Antwort VVW: Theoretisch kann jeder Arbeitgeber auch ab einer Person ein Ticket subventionieren, das heißt dann nur nicht Jobticket. Es gibt einen Mitarbeiter, der mit den Unternehmen direkt spricht und das Angebot ‚Jobticket' vor Ort vorstellt; Anfragen können immer an den VVW gestellt werden (auch fernab des klassischen Angebots).
- Bahncard-Nutzung im Verbundgebiet ist zu prüfen. Bahn wird vom Land als Aufgabenträger bestellt; im Verbund ist bei neuen Angeboten immer eine Zustimmung aller Verbundpartner notwendig.
- 10-erTagesticket innerhalb von 60 Tagen aufbrauchen – warum zeitlich beschränkt? Antwort VVW: Angebot soll Kunden ansprechen, für die sich das Monatsabo nicht mehr lohnt (z.B. aufgrund von Corona), in anderen Verbünden häufig nur 30-Tage-Frist.
- Fähre Hohe Düne: Fahrt mit Auto günstiger als mit dem Fahrrad. Kann Tarif mit Fahrrad günstiger oder die Fahrradmitnahme kostenfrei gestaltet werden? Antwort VVW: Befindet sich gerade in der Prüfung. Es existieren 2 verschiedene Tarifwelten: 1. Auto und 2. Fahrräder und Personen; Ziel sollte sein, diese zusammenzubringen.
  => Der VVW befindet sich im Austausch mit der Weißen Flotte.
- Kostenlose Fahrradmitnahme in Schwachlastzeiten ermöglichen.

Wie soll der Ticketkauf künftig aussehen?

- Hinweis VVW: Aktuell breit aufgestellt, zukünftig geht es in Richtung mobiles / digitales Ticketing. Digitaler Vertriebskanal soll weiter ausgebaut werden, jedoch nicht für alle zugänglich (auch Alternativen wie Kundenzentren / Fahrscheinautomaten bleiben zunächst erhalten), aktuell soll auf analoge Kanäle nicht verzichtet werden.
- Online-Tickets günstiger als Papiertickets machen? Antwort VVW: Momentan nicht angedacht, soziale Frage, ggf. Diskriminierung? Mit der 10er-Tageskarte gibt es aber ein erstes Angebot, welches ausschließlich online verfügbar ist.
- Die Diskussion unter den Teilnehmenden der Arbeitskoje zeigt, dass Bürger*innen unterschiedliche Tarife für Online- und Papiertickets als ungerecht empfinden.
- Stationäre Automaten: Kartenzahlung häufig kaputt, in Fahrzeugen gar nicht möglich, Verbesserung wird gewünscht. Antwort VVW: Die Automaten sind schon älter und störanfälliger geworden => Ersatzbeschaffung geplant.

- Wunsch, dass Buchung über Bahn-App möglich ist. Antwort VVW: VVW ist seit 1,5 Jahren im DB Navigator vertreten, Einzelfahrten und Tagestickets sind bereits buchbar; demnächst auch Zeitfahrkarten.
- Zwei Tarife bei (tarif-) grenzüberschreitendem Verkehr (Umland-Tarifzone Rostock) sind problematisch; Wunsch eines einheitlichen Tarifs, teilweise müssen für 5 Minuten Fahrt hohe Preise gezahlt werden, weil eine Tarifgrenze übertreten wird.

Wie möchten Sie sich zukünftig zu Ihrer Reise informieren?

- Hinweis VVW: Papier-Jahresfahrplan ist bereits seit einigen Jahren abgeschafft, dies entspricht einem bundesweiten Trend. Einzelne Linien (Linienfahrpläne) können als Flyer gedruckt angefordert werden.
- VVW-App Echtzeit-Info wird positiv bewertet. App ist für Routenplanung jedoch noch wenig geeignet und sollte dahingehend ausgebaut werden. Antwort VVW: Ausbau Echtzeitinfo geplant.
- Bündelung der Echtzeitinformationen aller Verkehrsbetriebe im Verbund wäre wünschenswert, aktuell Info's zu Unfällen/Baustellen o.a. nur über einzelne Social-Media Kanäle der Betriebe und nicht gebündelt. Antwort VVW: Ein zentrales Social-Media-Konzept befindet sich in der Planung.
- Routenplanung in der App: Verkehrsmittelvarianten / Reisezeitvergleich der verschiedenen Verkehrsmittel wären wünschenswert. Antwort VVW: Angebot und Kosten werden geprüft, aber nicht alle Funktionen werden dort integriert werden können.
- Wie können Routen besser kommuniziert werden? Auch im Landkreis und über Landkreisgrenzen? Teilweise werden an Grenzen die Anschlüsse und Umstiegsmöglichkeiten mit den weiteren Verbindungen nicht angezeigt. Antwort VVW: Bei Einzelstrecken kann im DB Navigator im System nachgesteuert werden und die Standardumsteigezeit von 5 Minuten reduziert werden (seitens der Bahn); in diesem Fall Info an VVW oder DB Navigator.

Was braucht es weiter, um vom PKW in den ÖPNV umzusteigen?

- Es gibt zwei ÖPNV-Nutzendengruppen: Tägliche Pendler und Gelegenheitsnutzende, z.B Familien mit Kind. Insbesondere für Gelegenheitsnutzende sind Einzelfahrten sehr teuer => hier sollten Angebote geschaffen und Preise gesenkt werden, so lange man im ÖPNV zu zweit 9 EUR zahlt bleibt das Auto attraktiver. Generell muss ÖPNV kostengünstiger werden.
- Konzept: Familientickets einführen, Parken teurer machen; kostengünstigere Tickets und Kombitickets z.B. für Besuche ZOO, Theater etc. einführen.
- Push & Pull erforderlich.
- Kostenerstattung bei ÖPNV-Nutzung z.B. beim Einkaufen. Auch von der Stadt, Unternehmen usw. Anreize anbieten.
- Modellversuch kostenlose Samstage haben gezeigt, dass Anreize funktionieren => Aktionen fortsetzen.

4 Bewertung und Ausblick

Das große Interesse am Forum, auch in einem ungewohnten Format unter Corona-Bedingungen, hat gezeigt, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiterhin ein wichtiges Thema der Stadtentwicklung ist und von der Bevölkerung engagiert diskutiert wird. Die Resonanz auf das Online-Forum war durchweg positiv, 80% der Teilnehmenden bewerteten die Veranstaltung mit sehr gut oder gut.

In einer abschließenden Fragerunde zum Bürgerforum wurden die Handlungsschwerpunkte aus Sicht der Teilnehmenden deutlich. Mehr Direktverbindungen, noch dichtere Taktfahrpläne und gute Anschlussbedingungen bei Umsteigeverbindungen stehen fast gleichwertig an den ersten Positionen, sogar noch vor dem Ausbau des Straßenbahnnetzes. Bedarfsgesteuerte Angebote speziell in der Stadt Rostock sowie Fahrzeuge und Haltestellen spielen dagegen nur eine abgestufte Rolle.

Die abschließende Bearbeitungsphase zum Nahverkehrsplan umfasst jetzt die Ausarbeitung weiterer ergänzender Themen und die Erstellung eines konkreten Handlungsplans, hinterlegt mit Kostenschätzungen und Prioritäten. Dazu wird ein weiteres Bürgerforum voraussichtlich im April 2022 stattfinden. Informationen und Termine werden über die Presse und das Internet-Portal zum Nahverkehrsplan **www.unser-nahverkehr.de** bekanntgegeben.

Umfrage 2. Bürgerforum Nahverkehr (Ende)

1:21 | 2 Fragen | 49 von 56 (87%) haben teilgenommen

1. Wie hat Ihnen die Veranstaltung gefallen? (Einzelne Wahl) *

49/49 (100%) haben geantwortet

Sehr gut oder gut	(39/49) 80%
Geht so	(9/49) 18%
Eher schlecht	(1/49) 2%

2. Welche Handlungsfelder im ÖPNV sind für Sie am wichtigsten? (Mehrfachauswahl möglich) (Mehrfachauswahl) *

49/49 (100%) haben geantwortet

Ausbau des Straßenbahnnetzes	(17/49) 35%
Mehr direkte Verbindungen im Bahn- und Busnetz	(27/49) 55%
Mehr Fahrten / dichtere Takte	(26/49) 53%
Bessere Anschlüsse zwischen den ÖPNV Linien	(28/49) 57%
Mehr Flexibilität durch bedarfsgesteuerte Angebote z....	(9/49) 18%
Bessere Fahrzeuge und Haltestellen	(5/49) 11%

Ergebnisse der Abschlussfragen