MIT WIR KEN

www.unser-nahverkehr.de

Gemeinsamer Nahverkehrsplan Hanse- und Universitätsstadt Rostock und Landkreis Rostock

Dokumentation zum 3. Bürgerforum am 26. April 2022 als Online-Veranstaltung

Landkreis Rostock
So weit. So gut.

smile city Rostock

Hanse- und Universitätsstadt
ROSTOCK

Moderation und Dokumentation:

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, Organisation 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

Juni 2022

1 Einleitung

Mit dem gemeinsamen Nahverkehrsplan (NVP) erarbeiten 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 Qualitätsstandards, ein Handlungskonzept 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 wird.

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 und am 4. November 2021 fanden im Rostocker Rathaus und Online die ersten öffentlichen Foren zum NVP statt. Am 26 April 2022 wurde die dritte öffentliche Veranstaltung wiederum im Online-Format durchgeführt. Impressionen und Ergebnisse aus diesem Forum sind nachfolgend in kompakter Form dargestellt.

Werbung zum 3. Bürgerforum des Nahverkehrsplans mit Plakaten

2 Ablauf und Interview mit den Aufgabenträgern

Nach dem erfolgreichen zweiten Bürgerforum wurde auch das dritte Bürgerforum zum Nahverkehrsplan im Online-Format durchgeführt. Die Begrüßung, die Vorträge und die Moderation wurden unter Einhaltung der Corona-Bedingungen aus einem Studio organisiert. Zunächst begrüßten der Rostocker Senator für Infrastruktur, Umwelt und Bau Holger Matthäus und der Dezernatsleiter Romuald Bittl von Landkreis Rostock die wieder zahlreich zugeschalteten Teilnehmenden und führten in den aktuellen Stand der gemeinsamen ÖPNV-Planung ein. Sie wiesen nochmals auf die große Bedeutung der Beteiligung zum Nahverkehrsplan sowie auf erste wichtige Erfolge wie die Beschaffung von barrierefreien Elektrobussen, den Ausbau des Rufbusangebotes im Landkreis und das Förderprojekt MIRROR hin (https://mirror-macht-mobil.de/).

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 und Beteiligungstermine eingestellt.

Mit zwei Eingangsfragen wurden die Teilnehmenden zur Verkehrsmittelnutzung am Veranstaltungstag sowie zur Einschätzung der Chancen für den ÖPNV befragt. Bei der Verkehrsmittelnutzung standen wie beim letzten Forum wieder das Fahrrad und die Bahn (Straßenbahn, S-Bahn, Regionalbahn) deutlich im Vordergrund. Vielfach wurden auch mehrere Verkehrsmittel am betreffenden Tag genutzt. Die Chancen des ÖPNV zur Gewinnung neuer Kunden und als Säule der Verkehrswende werden überwiegend optimistisch beurteilt, nur 24% der Teilnehmenden sind skeptisch bzw. sehen die weitere ÖPNV-Entwicklung eher schwierig.

Mit dem ersten Impulsreferat des Abends folgte dann durch die beiden Gutachterbüros eine Vorstellung des Bearbeitungsstandes des Nahverkehrsplans mit den inhaltlichen Schwerpunkten Nahverkehr in Rostock, Stadt-Umland-Verkehr und Nahverkehr im Landkreis sowie ein Überblick zu den Handlungsfeldern im Nahverkehrsplan. 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 und beantwortet wurden.

Anschließend folgte ein Interview mit den beiden ÖPNV-Aufgabenträgern vertreten durch Herrn Matthäus und Herrn Bittl zum Schwerpunktthema der künftigen ÖPNV-Finanzierung. Es besteht Einigkeit, dass ohne Landes- und Bundesförderung die ambitionierten Zielsetzungen und eine ÖPNV-Angebotsoffensive nicht erreichbar sind. Dabei können Förderprojekte wie MIRROR zwar unterstützend wirken, reichen aber in der langfristigen Perspektive nicht aus.

Das Land als wichtiger Partner und Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr hat sich immerhin das Ziel gesetzt, die ÖPNV-Nachfrage bis 2030 zu verdoppeln und steht damit auch in der Verantwortung einen attraktiven ÖPNV zu gestalten. Die kommunalen Gebietskörperschaften verfolgen ebenfalls einen attraktiven ÖPNV, sind aber finanziell bereits am Limit. Dabei stehen derzeit große Investitionen wie Straßenbahnausbau oder die Beschaffung von Elektrobussen an. Eine zusätzliche Herausforderung entsteht dadurch, dass auch in anderen Bereichen des Verkehrssystems Investitionen und Beiträge zur Verkehrswende anstehen.

Im zweiten Teil des Forums wurden dann wieder in 3 Online-Räumen („Arbeitskojen“) die inhaltlichen Schwerpunkte des Nahverkehrsplans bezogen auf die Verkehrsräume Hansestadt Rostock, Stadt-Umland-Raum und Landkreis Rostock vertieft und diskutiert. 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 und Diskussionsergebnisse zusammenfassend dargestellt.

Umfrage zum Nahverkehrsforum

Welche Verkehrsmittel haben Sie HEUTE genutzt (Mehrfachauswahl möglich) ?

Wie sehen Sie die Chancen für den ÖPNV in Ihrem Stadtteil oder Ihrer Gemeinde, neue Kunden zu gewinnen und Kfz-Verkehre auf den ÖPNV zu verlagern (Einzelne Wahl)

Ergebnisse der Eingangsfragen

Uhrzeit	Thema	Akteure
17.30 Uhr	„Willkommen“: Eintritt in den virtuellen Raum DiaShow	
18.00 Uhr	Begrüßung und Einführung zum Ablauf des Forums mit Umfrage Teil 1	Holger Matthäus, Senator HRO Romuald Bittl, Dezernatsleiter Landkreis Stefan Luft, Moderation
18.15 Uhr	Impulsvortrag Teil 1 Zusammenfassender Überblick zum Nahverkehrsplan und zu übergeordneten Themen Fragen in den Chat	Mathias Schmechtig, NahverkehrsConsult
18:35 Uhr	Fragen zum Impulsvortrag Interview Teil 1 mit Stadtverwaltung und Kreisverwaltung	Mathias Schmechtig, Josephine Ulrich (Chat) Stefan Luft Holger Matthäus, Romuald Bittl
18:50 Uhr	Einführung in die Arbeitskojen	
19.00 Uhr	Arbeit / Diskussion in 3 Arbeitskojen jeweils mit Impulsvortrag Teil 2 zu den ausgewählten Themen-schwerpunkten	Betreuung: Gutachter, Verwaltung. Vortragende: Mathias Schmechtig, Timo Barwisch und Stefan Wiedmer vom Verkehrsverbund Warnow VVW
20.00 Uhr	Vorstellung der Diskussions-Ergebnisse	Vorstellung durch die Moderatoren der Arbeitskojen
20.15 Uhr	Interview Teil 2 mit RSAG und rebus und Umfrage Teil 2	Stefan Luft Jan Bleis, RSAG und Thomas Nienkerk, rebus
20.30 Uhr	Ausblick und Verabschiedung	Romuald Bittl

Ablauf des 2. Bürgerforums zum Nahverkehrsplan

Dezenernatsleiter Romuald Bittl und Senator Holger Matthäus bei der Begrüßung und beim Interview mit Moderator Stefan Luft

Gutachter Mathias Schmechtig beim Einführungsvortrag

Sebastian Hampf als Moderator der Arbeitskoje Stadt-Umland-Verkehr

Stefan Wiedmer vom VVW

Die Gutachter Timo Barwisch und Mathias Schmechtig mit Cornelia Ulrich von der Stadtverwaltung und Moderator Stefan Luft bei der Beantwortung von Fragen aus dem Chat

Interviewpartner Jan Bleis, RSAG und Thomas Nienkerk, rebus

Impressionen zum Online-Forum

3 Ergebnisse der Arbeitskojen

Arbeitskoje 1 – Nahverkehr in Rostock
Moderation: Cornelia Ulrich, Impulsvortrag: Mathias Schmechtig

Als Einstieg in die Diskussion erfolgte zunächst ein kurzer Vertiefungsvortrag zum ÖPNV im Rostocker Stadtgebiet durch den Gutachter Herrn Schmechtig. Er ging vor allem auf Leuchtturmprojekte ein, die eine herausragende Bedeutung für die Zielerfüllung des NVP besitzen und eine ausgeprägte Signalwirkung für die Umsetzung des NVP-Maßnahmenprogramms erreichen. Mit ihnen sollen neue ÖPNV-Kunden gewonnen und einen hohe Öffentlichkeitswirkung erzielt werden.

Im Handlungsfeld 1 „Ausbau des Straßenbahnnetzes“ liegen Prioritäten auf der Strecke „Reutershagen - Zoo“, bei der "Querspange vom Holbeinplatz zur Parkstraße“ und bei der „Verlängerung von der Hafenallee nach Gehlsdorf". Dabei wird neben der bautechnischen Machbarkeit auch das Thema städtebauliche Qualität/ Integration eine große Rolle spielen.

Leuchtturmprojekt im Busnetz sind die Premium-Buslinien wie u.a. die Campus-Linie, die im 10-Minuten-Takt fahren und das Straßenbahnnetz in tangentialen Verkehrsaufgaben ergänzen sowie auch neue Direktverbindungen schaffen. Eine Herausforderung ist, dass sich der ÖPNV nach der Corona-Pandemie auch auf ein verändertes Mobilitätsverhalten einstellen muss.

Weitere Maßnahmen im Bereich Infrastruktur sind der Ausbau einer City-Haltestelle im Stadtzentrum zu einer Mobilitätsstation mit Car-Sharing, Fahrrad-Ausleihstation, RSAG-Kundenzentrum usw., die Umstellung der Busflotte auf klimaneutrale Fahrzeuge, Kapazitätserweiterungen im Straßenbahn- und Busnetz insbesondere durch längere Züge oder größere Busse sowie die Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen zur Erhöhung der Verlässlichkeit.

Leuchtturmprojekt im Bereich „intermodale Verknüpfung“ ist Errichtung und Betrieb eines Fahrradparkhauses oder einer Radstation am Hauptbahnhof. Mittelfristig nicht weiterverfolgt wird die SPNV-Anbindung des Seehafens. Stattdessen setzt Rostock auf ein attraktives Busangebot mit intermodalen Verknüpfungspunkten.

Die Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf die Frage, warum bei der Campus-Linie schon wieder über eine Alternativroute nachgedacht wird, wenn eigentlich schon auf der gesamten Strecke (Ulmenstr. und Richtung Südstadt) die Bushaltestellen vorbereitet sind, antwortet der Gutachter, dass vor allem das vorhandene Angebot ausgebaut und verbessert werden soll. Dabei wird auf der vorhandenen Infrastruktur ausgebaut, Linienführung und Fahrplan aber zielgerichtet angepasst.

- Es erfolgt der Hinweis, dass es bei der Radstation am Hauptbahnhof parallele Entwicklungen im Zuge eines Treffens zwischen Verkehrsverbund, Polizei, Stadt und Hansa Rostock mit perspektivisch zwei Parkhäusern am Hauptbahnhof gibt, wo sich dann die Frage der Flächenverfügbarkeit stellt. Bezüglich der Radstation zeigt der Nahverkehrsplan (NVP), dass dort eine Radstation gebraucht wird. Die operative Umsetzungsplanung liegt nicht im Bereich des NVP, bei einer Stadt dieser Größenordnung ist aber ein großes Potenzial und ein großer Bedarf gegeben. Es gibt zudem auch Möglichkeiten flächensparend zu bauen und dabei sowohl in die Höhe als auch in die Tiefe zu gehen.
- Das Amt für Mobilität ergänzt dazu, dass grundsätzlich zwischen der Situation am Bahnhof Nord und der Südseite zu unterscheiden ist. Auf beiden Seiten besteht ein großer Fahrradabstellbedarf, der auch die Bedeutung der Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten untermauert. Es gibt für die Nordseite mit einer Studie ein sehr konkretes Projekt, die zeigt, wie ein Fahrradparkhaus aussehen könnte. Auch auf der Südseite sollte ein solches Angebot errichtet werden. Es wird auf der Südseite voraussichtlich zwei Parkhäuser geben anstelle eines ursprünglich geplanten großen Parkhauses. In diese Parkhäuser werden als multimodale Stationen verschiedene andere Angebote auch für Fahrräder und Sharing mit zu integrieren sein.
- In einem weiteren Beitrag geht um die künftigen Antrieb im Busverkehr, auch im Kontext mit den durch den Ukrainekrieg ausgelösten Entwicklungen im Energiesektor. Dabei stehen Elektroantriebe, Alternativen wie Wasserstoff und Hybrid, aber auch Biomethan zur Diskussion. Dabei spielen auch Aspekte der Fahrzeugkosten und der Reichweite eine Rolle. Nach Aussage der RSAG sind derzeit Wasserstoff-Busse sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb wesentlich teurer als Biomethan-Busse, deswegen hat sich die RSAG für eine gesplittete Strategie von Batterieelektro-Bussen und Biomethan-Bussen für die längeren Laufleistungen entschieden. Natürlich muss die Entwicklungen weiter beobachten werden und es gibt noch viele Unwägbarkeiten, wohin die Entwicklung der Energieträger in den nächsten Jahren gehen wird. Alleine vom Thema der Energieeffizienz und der notwendigen Energieumwandlungen ist Wasserstoff bisher keine Option für den Rostocker Stadtverkehr, die Kosten eines Wasserstoffbusses liegen mindestens beim zwei bis dreifachen eines normalen Dieselbusses. Die RSAG möchte bis 2034 den letzten Diesel-Bus außer Betrieb nehmen und ist dabei, mit den Stadtwerken Rostock langfristige Lieferverträge für das Biomethan abzusichern.
- Zum Thema der Seehafen-Anbindung und der Verknüpfungspunkte erläutert der Gutachter die Idee, eine 10-Minuten-Takt-Linie von Lütten Klein über Krummendorf nach Toitenwinkel zu führen und dort südlich der Autobahnzufahrt einen Umsteigepunkt einzurichten und dann mit einem kleineren Fahrzeug in den Seehafen zu fahren. Das Optimum wäre es, wenn dann die einzelnen Unternehmen es zulassen, dass diese Fahrzeuge auf die Betriebsgelände fahren können. Ein solches typisches Industriegebiet ist nicht nur in Rostock ein Problem und schwer vernünftig anzubinden, weil die Diskrepanz zwischen Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit groß ist.

- Eine weitere Frage zielt auf die ÖPNV-Potentiale aus den Gewerbegebieten z. B. Fischereihafen? Der Gutachter führt am Beispiel Fischereihafen aus, wie schwierig das in Verbindung von S-Bahn, Straßenbahn und Bus ist. Der Aufwand, dem Kfz-Verkehr Konkurrenz zu bieten, ist sehr groß, während beim Klinikum oder der Innenstadt der ÖPNV seine Vorteile viel besser ausspielen kann, auch weil in der Regel nicht direkt am Arbeitsplatz geparkt werden kann und ein viel größeres und konzentriertes Nachfragepotenzial besteht.
- Es gibt den Hinweis, dass die Arbeitgeber mehr einbezogen und auch Angebote wie das Jobticket besser beworben werden müssten. Es gibt aber Schwierigkeiten, die Jobticket-Abnahme voranzubringen. Die Gesamtpakete müssen stimmen und dazu gehört natürlich auch die Unterstützung der Unternehmen.
- Bezüglich des Straßenausbaus erfolgt die Frage zum Ausbau der Straßenbahnlinien, wo jetzt wieder über die Linie Zoo - Reutershagen gesprochen wird. Die Rostocker Bürgerschaft hatte 2017 den MOPZ beschlossen, da geht es um den Ausbau der Straßenbahn nach Schutow und zum Kiefernweg, wobei der Kiefernweg hinfällig wäre, wenn der neue Friedhof abgehängt und die Straßenbahn nach Reutershagen umgeleitet wird. Zu Schutow führt der Gutachter aus, dass eine Straßenbahnverbindung in diese Richtung nicht wirtschaftlich und damit nicht förderfähig ist und damit so eine Strecke keine vernünftige Zukunft hat. Die Strecke Richtung Biestow war abhängig davon, dass dort ein neuer Stadtteil entsteht. Durch die modifizierte Bevölkerungsprognose ist dieser Ansatz keine mittelfristige Planungsgrundlage mehr. Die Stadtverwaltung ergänzt, dass die Stadt seinerzeit von Groß-Biestow ausgegangen ist, einem Stadtteil von vielen tausend Einwohnern und einem Bevölkerungswachstum deutlich über die 230.000 Einwohner. Davon hat die Stadt inzwischen Abstand genommen. Tatsächlich liegt eine neuere Prognose vor, die hier eine deutliche Korrektur vorgenommen hat. Das Wohngebiet Kiefernweg wird durch die WIRO in naher Zukunft entstehen, darüber hinaus wird es dort in den nächsten Jahren keine absehbare bauliche Entwicklung geben. Dennoch hat die Stadt einen Korridor für die Straßenbahnerschließung dort weiterhin im Blick, im Moment aber nicht auf der Realisierungsliste.
- Bezüglich der Anbindung des Neuen Friedhofs haben Untersuchungen gezeigt, dass das heutige System mit der Straßenbahn, die am Friedhof endet, nur zu einem Teil den Bedarf abbildet, weil es starke Verflechtungen zwischen Südstadt, Hansaviertel und Gartenstadt gibt. Es wird eine durchgehende Verbindung benötigt, die nicht am Friedhof endet. Deshalb sind auch neue Busverbindungen vorgesehen, die aus Reutershagen kommend am Zoo vorbei, Friedhof, Richtung Südstadt bis zum Hauptbahnhof führen, u.a. auch die Campuslinie, die eine neue Querverbindung aus der Gartenstadt bis zum Campus Südstadt abbildet. Die Straßenbahn ist an der Stelle zu kurz und deswegen wird eine bessere Lösung in einem flexibleren verzweigteren System aus Straßenbahn und verschiedenen Buslinien gesehen.

- Zur Frage, wie man vom Dr.-Lorenz-Weg (im Barnstorfer Wald) zum Neuen Friedhof kommt, erfolgt die Antwort, dass im Zuge des Ausbaus der Satower Str. geplant ist, dort eine zusätzliche Bushaltestellen einzurichten, wo der Überweg über die Bahnanlagen an der Thierfelder Str. ist. Von dort wird eine Pemium-Buslinie dann im 10-Minuten-Takt z. B. auch zum Neuen Friedhof fahren. Im Übrigen gibt es noch keine abschließdende Entscheidung darüber, ob die Straßenbahn zum Neuen Friedhof bestehen bleibt. Das ist erst Gegenstand der weiteren Planungen, die RSAG und das Amt für Mobilität durchführen.
- Zur Anbindung von Hohe Düne und Markgrafenheide wird nach Überlegungen mit den Taktungen der Linien 17 und 18 gefragt. Ein Stundentakt ist ungünstig auch im Hinblick auf die Anbindung der Fähre. Der konzipierte 20-/ 40-Minuten-Takt ist ein Ergebnis der intensiven Abstimmungen zwischen der RSAG und dem Ortsbeirat Markgrafenheide. Der 30-Minuten-Takt hatte zur Folge, dass die Fähre, die insbesondere im Winterhalbjahr alle 20 Minuten fährt, von jedem zweiten Bus nicht erreicht wurde. Deshalb hat man sich im Sinne der optimalen Fähranschlüsse geeinigt, dort alle 20/40 Minuten abwechselnd zu fahren und das Konzept hat bis heute so Bestand. Vom Ortsbeirat wurde der Fähranschluss als wichtiger eingestuft, als ein dichter Takt, weil man sich dann auf die Fähranschlüsse einstellen kann. Perspektivisch ist dort eine dritte Linie vorgesehen, die von Hohe Düne in Richtung Rövershagen fährt, so dass dann der 20-Minuten-Takt zwischen Hohe Düne und Markgrafenheide hergestellt wäre.
- Bezüglich der Anbindung an Dierkow und Toitenwinkel, für die der Bereich Hohe Düne / Markgrafenheide ein wichtiges Naherholungsziel darstellt, wird ausgeführt, dass die Linie 18 stündlich von Dierkow in Richtung Markgrafenheide fährt. Die Linie 16, die heute in Stuthof endet, soll vom Dierkower Kreuz kommend, stündlich bis in Richtung Graal Müritz verlängert werden, so dass von Dierkow aus stündlich eine Verbindung nach Markgrafenheide besteht und stündlich nach Graal Müritz mit einem zusätzlichen Anschluss in Hinrichshagen von/nach Hohe Düne.
- Es wird nach dem Zusammenhang der Radstation mit dem ÖPNV gefragt. Wenn Leute mit dem Zug kommen, dann möchten sie ihr Fahrrad mitnehmen und nicht abstellen. Das Amt für Mobilität führt dazu aus, dass im Impulsvortrag einige Beispiele aus anderen Städten benannt wurden, wo ganz gezielt in der Innenstadt Verknüpfungsangebote gemacht werden die als architektonisches Highlight mit zusätzlichen Servicefunktionen noch gestärkt werden, um eine hohe Attraktivität zu bieten. Neben dem Doberaner Platz gibt es Überlegungen ein weiteres Servicecenter im Innenstadtbereich zu etablieren. Beim Fahrradparken am Hauptbahnhof ist der Bedarf schon heute offensichtlich und sichtbar. Die Fahrradmitnahme ist erfahrungsgemäß geringer ausgeprägt als das Parken an den ÖPNV-Stationen. Aus Erhebungen in anderen Regionen ist bekannt dass es einen großen Anteil an Reisenden gibt, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen und da ist es auch ein ganz typisches Verhalten, zwei Fahrräder zu haben, eines am Wohnort und ein Zweites in der Stadt wo gearbeitet oder eingekauft wird. Dieses Pendlerverhalten ist typisch und in einer Stadt wie

Rostock gehört ein Fahrradparkhaus bzw. Radstationen eigentlich zum Basisstandard. In den Niederlanden geht es sogar um Radstationen mit mehr als 1.000 Abstellplätzen, wobei hier nicht immer eine Übertragbarkeit gegeben ist.

- Es wird nach einem 20-Minuten-Takt an Sonntagen gefragt, damit sich auf der Relation Innenstadt – Hauptbahnhof die Fahrpläne zum 10-Minuten-Takt ergänzen könnten. Die Züge sind in diesem Abschnitt oft gut gefüllt. Ein Vorschlag wäre, die Linien 1 und 5 im 20-Minuten-Takt zu fahren und die Linien 3 und 6 im 20-/40-Minuten-Takt und die Linien 2 und 4 zu einem 60-Minuten-Takt zu ergänzen, so dass immer alle 10 oder 20 Minuten auf den meisten Abschnitten eine Straßenbahn fährt. Der Gutachter führt aus, dass wenn die S-Bahn auch sonntags im 10-Minuten-Takt fährt, das ganze System in Rostock angepasst werden müsste. Es ist auch ein Wunsch der RSAG, den Verkehr an Sonntagen zu verbessern, aber angesichts begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten nicht vorrangig im Vergleich zu Maßnahmen für die Hauptverkehrszeiten bzw. Starklastzeiten. Wenn die Finanzierungsmöglichkeiten seitens der Stadt vielleicht mit künftiger Unterstützung von Bund und Land das hergeben, dann wird dies von der RSAG auch weiterverfolgt.
- Weiter wird von den Teilnehmenden der Arbeitskoje vorgetragen, attraktive Verknüpfungspunkte auszubauen, die Relation von Lütten Klein zum Seehafen zu verbessern und das neue Gewerbegebiet Schutow besser anzubinden (Ausbau Straßenbahnachse Bad Doberan – Ostseepark - Schutow – Reutershagen). Dazu wird angemerkt, dass sich die Stadt aufgrund fehlenden Personals zunächst auf ein Straßenbahnprojekt konzentrieren muss. Für die Strecke Reutershagen – Zoo wird derzeit das größte Potential gesehen.

Arbeitskoje 2 – Stadt-Umland-Verkehr

Moderation: Sebastian Hampf, Impulsvortrag: Stefan Wiedmer

Zunächst erfolgt ein vertiefender Vortrag durch Herrn Wiedmer vom Verkehrsverbund Warnow mit den Schwerpunkten:

- Einführung zum Verbundtarif und Optimierungsansätzen,
- Weiterentwicklung von Liniennetz und Angebot mit den Premium-Linien 121, 102, 119, 113:
  - 102: 20-Min-Takt HRO – Stäbelow und Verlängerung bis Doberaner Pl.,
  - 113: Taktverdichtung, Verknüpfung mit SPNV, ggf. neue Bahnhaltepunkte,
  - 119 a/b: 20 Min.-Takt nach S Lütten Klein, 60-Min.-Takt nach Warnemünde,
  - 121: Anpassung Linienweg in Rostock.
- Stärkung weiterer Buslinien (106, 118, 120, 122, 123, 128).

Die Beiträge der anschließenden Dikussion lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frage zur Verstärkung der Linie 118 Graal-Müritz (GM) – HRO. Neustrukturierung im Zusammenhang mit Linien 17, 18, 60-Minuten-Takt, Linienverlaufsänderung ggf. über GM hinaus.
- Der Bedarf für einen 20-Minuten-Takt auf der Linie 119 wird im Rahmen des begleitenden Monitorings und mit der Nachfrageeentwicklung geprüft und bewertet.
- Anregung für eine Beschleunigung der Regionalbahn von HRO nach Wismar (derzeit „Bummelzug“ mit doppelt so langer Fahrzeit wie mit dem Auto). Die Beschleunigung ist abhängig von den infrastrukturellen Voraussetzungen, Aufgabenträger ist das Land (Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern).
- Zum Vorschlag ohne Halte zwischen HRO und Wismar zu verkehren, wird angemerkt, dass die Funktion der Strecke eher für Fahrten im Nahbereich ausgerichtet ist.
- Zum Bahnhaltepunkt Köhlerhof (Rostocker Heide) hat der VVW keine Informationen über den Zeitplan. Nach Aussage der RSAG gibt es imkommenden Jahr einen Halt am Erdbeerhof, während der Köhlerhof wahrscheinlich nicht in das Fahrplankonzept passt. Zuständig ist das Land als Aufgabenträger.
- Zur Frage einer Direktverbindung Hohe Düne – Rövershagen oder Graal-Müritz wird ausgeführt, dass eine Bedienung Hohe Düne – Rövershagen im 60-Minuten-Takt angedacht ist. Es gibt auch eine Idee für touristische Linie Hohe Düne – Graal-Müritz, die aber noch finanziert werden muss.
- Eine direkte Flughafenlinie nach Laage ist abhängig von Entwicklung des Flughafens. Es gibt ein Rufbus-Angebot zum Flughafen (Linie 127), das aber wenig bekannt ist.
- Mit dem Projekt MIRROR ist ab 2024 eine Express S-Bahn geplant, ein Nachtverkehr kommt ggf. zu anderem Zeitpunkt.
- Für die angefragte Anbindung des Vogelparks Marlow gibt es nur ein geringes Nachfragepotenzial, andere Verkehre haben derzeit Priorität.
- Zur Frage einer besseren Verknüpfung von S-Bahn und Bus im Landkreis antwortet der VVW: Ziel ist es, Verkehre generell gut zu verknüpfen, dazu gehört auch der Ausbau von P+R. In HRO sind Mobilpunkte geplant, damit Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten möglich ist.

Außerdem gab es weitere Beiträge und Anregungen aus dem Chat:

- Schülerticket für Internatsschüler in Rostock,
- Aufnahme Strecke Rostock – Teterow,
- Bahnanbindung Krakow am See,
- Frage zum aktuellen Modal Split im ÖPNV in Rostock,
- Reaktivierung S-Bahn zum Seehafen,

Arbeitskoje 3 – Nahverkehr im Landkreis

Moderation: Stefan Luft, Impulsvortrag: Timo Barwisch

Es erfolgt zunächst ein vertiefender Vortrag von Herrn Barwisch zu den Handlungsfeldern und zum Handlungskonzept des Nahverkehrsplan im Landkreis Rostock. Die folgende Diskussion lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Umfeld der Mecklenburgischen Seenplatte besteht ein großes touristisches Potenzial für den ÖPNV, das im Nahverkehrsplan berücksichtigt wird. Dazu wird auch noch eine bessere Anbindung von Krakow geprüft.
- Der Rufbus dient vor allen als Zubringer zum SPNV und zu den übergeordneten Achsen des Busnetzes, die Bedienungszeit von 8-17 Uhr kann perspektivisch auch noch verlängert werden.
- Berufspendler in M-V und Fernpendler begrüßen die Linie 202 für Güstrow-Süd. Für den Stadtverkehr Güstrow wäre aber eine Busabfahrt zu jeder S-Bahn-Fahrt Warnemünde-Güstrow sinnvoll, d.h. auch für die letzte S-Bahn-Abfahrt von Warnemünde.
- Ausfälle und Verspätungen werden in der VVW-App nicht richtig bzw. verlässlich angezeigt. Rebus plant aber eine Leitstelle, über die dann in Kooperation mit der RSAG-Leitstelle bessere Störungsmeldungen, dynamische Fahrgastanzeigen (DFI) (10 geplante Standorte in 2022) und Ansagen in Bussen gesteuert werden. Damit wird sich die Qualität der Fahrgastinformation deutlich verbessern.
- Anschlussverbindungen zum Fernverkehr über RE4 sind gut, aber eine Verdichtung der Buslinie Güstrow – Bützow (Anschluss ICE) wäre hilfreich. Derzeit ist nur Linie 273 vorgesehen, es soll kein Parallelverkehr zur Bahn erzeugt werden.
- Eine Durchbindung der Linien Güstrow – Sternberg bis nach Schwerin wäre sinnvoll zu prüfen, betrifft aber mehrere ÖPNV-Aufgabenträger.
- Eine Flughafenanbindung von Güstrow und Rostock ist schlecht planbar, da häufig Flugverspätungen auftreten und auch das Nachfragepotenzial schwer einschätzbar ist.
- Für die anderen Zentralorte neben Bad Doberan und Güstrow, perspektivisch eventuell auch Kühlungsborn sind keine eigenen Ortsverkehre vorgesehen, sondern eine Erschließung der Ortslagen über die vertakteten Regionalbuslinien.
- Die S-Bahnlinien S2 und S3 sollten versetzt fahren, um so einen Halbstundentakt herzustellen. Dies wurde auch dem Land schon vorgetragen, der Taktknoten Rostock mit zeitgleichen Ankünften und Abfahrten hat aber hier bisher Priorität.
- Die Linie 202 könnte als Anregung gelegentlich nach Bützow durchgebunden werden, vielleicht sogar über Gutow als Linie 260.
- Die Mitnahme von Lastenrädern ist nicht in den Beförderungsbedingungen vorgesehen. Die DB AG sollte Abmessungen ihrer Verkehrsanlagen kommunizieren, tlw. passen Lastenräder nicht in die Fahrstühle.

- Zur Fahrradmitnahme führt rebus aus, dass auf der Linie 250 Krakow Hecklastenträger getestet wurden. Fahrräder werden aber immer schwerer, so dass es beim Ein- und Ausstieg zu Fahrzeitverlusten kommen kann. Bei der Mitnahme im Fahrzeug kommt es zum Zielkonflikt Sitzplatz versus Fahrräder bzw. Abstellraum. Eventuell ist ein BikeSharing an Zielbahnhöfen möglich. Touristen haben aber i.d.R. ihre eigenen Fahrräder bei sich.
- Auf der Strecke Bützow – Kühlungsborn sollten Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden (interessante Linie für Radfahrende). Von den Verkehrsunternehmen werden künftig nur noch Niederflurbusse mit „Kombi-Sondernutzungsflächen“ bestellt, es sind nur noch wenige Hochbodenbusse im Einsatz.
- Zu den Auswirkungen des 9-€-Tickets auf die Fahrradmitnahme können noch keine Aussagen getroffen werden. Dies wird aber beobachtet und ausgewertet.

4 Interview mit den Verkehrsunternehmen

Zum Abschluss der Veranstaltung werden die Verkehrsunternehmen zu den Planung und den Herausforderungen für die kommenden Jahren befragt.

Von rebus werden folgende geplante Maßnahmen und Aktivitäten benannt:

- Taktangebote und Taktverdichtung im Stadt-Umland-Verkehr, im Stadtverkehr Bad Doberan und Linie 104 (Kröpelin, Anschluss an Bahn und Molli).
- Beschaffung neuer Fahrzeuge nach neuesten Anforderungen inkl. WLan (auch über MIRROR) vorwiegend für die Linie 121.
- Rubi Einrichtung für dritte Rufbusregion um Krakow am See mit Anschlüssen an den SPNV und den übergeordneten Busverkehr.
- Geplante Anschaffung 52 neuer Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb mit Umrüstung der Werktstätten.
- Installation neuer Bordrechner in den Bussen und Installation 10 neuer DFI-Anzeigen an Bushaltestellen.
- Planung eines neuen ZOB für den Regionalverkehr in Rostock.

Schwerpunkte und Herausforderungen bei der RSAG sind:

- Fahrzeuge: Hohe Investitionen in den nächsten Jahren für neue Straßenbahnen (28 neue Züge + 10 Sanierungen), 40 Altfahrzeuge müssten eigentlich ersetzt werden.
- Infrastruktur Straßenbahn: Strecken sind in die Jahre gekommen, Sanierungen und Umbauten stehen an (z.B. Verlegung Trasse am Werftdreieck).
- Langfristige Straßenbahnnetzerweiterung: Aktuell Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Verbindung Zoo – Reutershagen, Untersuchung weiterer Strecken (Gehlsdorf, Holbeinplatz) geplant.
- Antriebswende beim Bus: Beschluss der Bürgerschaft zur Klimaneutralität: 40% E-Busse, 60% Biomethanbusse, ab 2023 werden keine Dieselbusse mehr angeschafft.
- Angebotsverbesserungen in den nächsten Jahren schwerpunktmäßig im Busnetz (RSAG-Angebotsoffensive und Premium-Linien).
- Stärkung des Stadt-Umland-Verkehrs gemeinsam mit Rebus in Modellkorridoren im Rahmen des Projektes MIRROR.

5 Bewertung und Ausblick

Das nach dem zweiten Bürgerforum wiederum große Interesse an der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat nochmals die Bedeutung des ÖPNV für die Mobilitätswende und als Standortfaktor untermauert. Die Resonanz auf das Online-Forum war wieder durchweg positiv, eine deutliche Mehrheit der Teilnehmenden bewertete die Veranstaltung mit sehr gut oder gut.

Die Chancen für den ÖPNV werden mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans von fast 80% der Teilnehmenden mit sehr groß oder groß beurteilt. Ebensoviele gehen davon aus, dass eine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens wahrscheinlich oder zumindest möglich ist.

Die abschließende Bearbeitungsphase zum Nahverkehrsplan umfasst jetzt den letzten Feinschliff des Handlungskonzeptes und dann die Durchführung der formalen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB). Ende 2022 soll der Entwurf des Nahverkehrsplan dann in die politischen Gremien eingebracht und beschlossen werden, final durch die Bürgerschaft der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und durch den Kreistag des Landkreises Rostock. In einem vierten Bürgerforum soll dann über den endgültigen Nahverkehrsplan und weitere anstehenden Aktivitäten rund um den ÖPNV (u.a. Förderprojekt MIRROR) informiert werden.

Weitere Informationen und Termine werden laufend im Internet-Portal zum Nahverkehrsplan **www.unser-nahverkehr.de** eingestellt.

Abschlussumfragen zum Nahverkehrsforum

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

26/26 (100%) haben geantwortet

Sehr gut / gut	(18/26) 69%
Geht so	(7/26) 27%
Eher schlecht	(1/26) 4%

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

24/24 (100%) haben geantwortet

Sehr gut / gut	(21/24) 88%
Geht so	(3/24) 13%
Eher schlecht	(0/24) 0%

3. Wie sehen Sie mit der Umsetzung der Nahverkehrsplans die Chancen für den ÖPNV in Ihrem Stadtteil oder Ihrer Gemeinde? (Einzelne Wahl) *

24/24 (100%) haben geantwortet

Sehr groß	(1/24) 4%
Groß	(18/24) 75%
Eher schwierig	(4/24) 17%
Gering	(1/24) 4%

4. Würde sich Ihr Mobilitätsverhalten bei einer entsprechend hohen ÖPNV-Qualität verändern? (Einzelne Wahl) *

24/24 (100%) haben geantwortet

In jedem Fall	(12/24) 50%
Ja gut möglich	(8/24) 33%
Weiß ich nicht	(0/24) 0%
Eher nicht	(4/24) 17%

Ergebnisse der Abschlussfragen