

## Bewertung des ÖPNV in Rostock

Die Qualität des ÖPNV in Rostock wurde mit Hilfe einer SWOT-Analyse<sup>1</sup> beurteilt. Es wurde zunächst herausgearbeitet, wo der ÖPNV in Rostock aktuell steht (Stärken und Schwächen), darauf aufbauend werden in dieser Analyse Chancen und Risiken im Hinblick auf die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Stadt aufgezeigt. Diese Bewertungen dienen als fundierte Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen im Nahverkehrsplan.

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>I. Marktauftritt und Marktposition</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>leistungsstarkes S-Bahn-System im Regionalverkehr und mit wesentlichen Verkehrsaufgaben im Stadtgebiet (z. B. Anbindung Warnemünde)</li> <li>Straßenbahn als attraktives ÖPNV-Grundsystem</li> <li>große Abdeckung durch flächendeckendes ÖPNV-Netz</li> <li>tages-durchgehendes ÖPNV-Angebot (Nachtlinienverkehr)</li> <li>Corporate Design des städtischen ÖPNV (RSAG) mit hohem Wiedererkennungswert und ausgeprägter visueller Wirkung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bei Wegen unter 3 km erreicht der ÖPNV ggü. Auto, Fahrrad und zu Fuß einen signifikant geringeren Anteil</li> <li>wahrnehmungsbezogene Merkmale „Sauberkeit an Haltestellen“, „Sicherheit im Fahrzeug abends“ und „Sicherheit an Haltestellen abends“ mit unterdurchschnittlicher Kundenzufriedenheit</li> <li>Kundenzufriedenheit beim Merkmal „Sauberkeit“ in den letzten Jahren mit signifikantem Rückgang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenbahn-System bietet infrastrukturelle Basis für die Abwicklung der angestrebten Steigerung der ÖPNV-Nachfrage in der Konsequenz der angestrebten „Verkehrswende“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>das (soziale) Sicherheitsempfinden ist vor allem bei jüngeren Fahrgästen eingeschränkt, d. h. bei der Zielgruppe, die mit ihrem tendenziell verstärkt multimodalem Mobilitätsverhalten die „Kunden der Zukunft“ sind</li> </ul>

<sup>1</sup> SWOT: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"><li>• Planung des Bus- und Straßenbahn-Systems aus einer Hand (RSAG)</li><li>• moderne ÖPNV-Infrastruktur (insbesondere Fahrzeuge, viele Haltestellen, Dynamische Fahrgastinformation) als stadtbildprägende „Wahrzeichen“ eines umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes Modal-Split-Anteil des ÖPNV von 17 % für Stadt in Norddeutschland mit nennenswertem Radverkehrsanteil ist als „überdurchschnittlich gut“ einzuschätzen</li><li>• deutliche Verbesserung der Gesamt-Kundenzufriedenheit 2012 – 2016 (RSAG)</li></ul>			

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>II. Systemqualität</b>			
<b>II.1 Netzwirksamkeit</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>radial ausgerichtete, starke Straßenbahnachsen als Netzgerüst</li> <li>S-Bahn-Achse zur Schaffung schneller Verbindungen in Nord-Süd-relation im Stadtwesten</li> <li>Fähren Hohe Düne und Gehlsdorf als wirksame Ergänzung zum ÖV-System (generieren wesentliche Reisezeitvorteile über die Warnow)</li> <li>Busnetzstruktur bestehend aus meist kurzen Linien mit klarer Ausrichtung auf die Verknüpfungspunkte sowie langlaufenden Verbindungslinien (z. B. Linien 39, 49) mit Erschließungsfunktion außerhalb des Straßenbahnnetzes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>S-Bahn-System nicht auf Stadtzentrum orientiert (zusätzliches Umsteigerfordernis)</li> <li>ausgeprägte Nord-Süd-Ausrichtung des Straßenbahnsystems (lange Linienäste im Norden und kurze Äste im Süden und Osten generieren ungleichmäßige Nachfrage- und Auslastungsverteilung)</li> <li>keine (betrieblichen) Alternativstrecken im Straßenbahnsystem im langen Nordwestabschnitt zwischen KTV und Lichtenhagen (keine Umleitungsstrecken im Störfall vorhanden)</li> <li>Reutershagen, Schmarl und Groß Klein als dichtbesiedelter Stadtteil ohne unmittelbaren Direktanschluss an das Straßenbahnsystem bzw. an S-Bahn (nutzbare S-Bahn-Haltestellen für Schmarl und Groß Klein in peripherer Lage zum Stadtteil)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenbahn bietet, im Falle einer räumlichen Orientierung der städtebaulichen Entwicklung unmittelbar am Straßenbahnsystem (Ausnahme Strecken im Nordwesten) wirkungsvolle Basis für zukunftsfähige Mobilitätsgestaltung</li> <li>Tangentialverbindungen noch nicht optimal herausgebildet</li> <li>Straßenbahn als imageträchtige „Lokomotive“ der E-Mobilität</li> <li>ÖPNV-Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen (Stärkung Nahmobilität) verbesserungsbedürftig (insbesondere im Stadtsüdwesten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mögliche städtebauliche Entwicklung im Stadtnorden würde „Ungleichgewicht“ der räumlichen Nachfrageverteilung und der Auslastung im Straßenbahnsystem weiter verschärfen</li> <li>städtebauliche Entwicklungen am Stadtrand würden ÖPNV-System schwächen</li> <li>Reutershagen könnte als „überalterter Stadtteil“ bei absehbarer Veränderung der demografischen Struktur wegen fehlender Integration in das Straßenbahnsystem (oder alternativ Einrichtung hochwertiger, straßenbahnähnlicher Busverbindungen) ÖPNV-Nachfrage verlieren</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadtbuslinien als wichtige Radialachsen in Ausrichtung auf die Innenstadt (z. B. Linien 22, 23, 25) und auf wichtige Stadtteilzentren wie Lütten Klein, Zentrum (z. B. Linie 31) als Ergänzung zur Straßenbahn</li> <li>• Anbindung an das SPNV-Netz, RE und RB als direkte (Schnell-) Verbindung zu anderen Städten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn-Haltepunkte Warnemünde und Bramow sowie SPNV-Haltepunkte Thierfelder Straße, Rostock Kassebohm und Torfbrücke ohne direkte Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV-System</li> <li>• Verbindung der Stadtteile Lütten Klein/ Schmarl und Toitenwinkel im Busnetz grundsätzlich mit Umwegführung über Seehafen (X41 bietet schnelle Verbindung, jedoch für Toitenwinkel mit zusätzlichem Umstieg)</li> <li>• teilweise lange Haltepunktabstände im Straßenbahn-Netz (z. B. Dierkower Allee – Katerweg)</li> <li>• Überfrachtung einiger Buslinien in ihrer Aufgabenvielfalt (sowohl Erschließungs- als auch Verbindungsfunktionen), wie Linien 25 und 39</li> <li>• fehlende Querverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dierkow – Brinckmansdorf</li> <li>○ Dierkow – Toitenwinkel</li> <li>○ Groß Klein und Lichtenhagen</li> </ul> </li> </ul>		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>II.2 Netztransparenz und Linienführungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>aus Fahrgastsicht gute Transparenz im Straßenbahnsystem (aus jedem Korridor mindestens eine Linie durch das Stadtzentrum und eine Linie über Hbf)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systematik in der Liniennummerierung hinsichtlich der räumlichen Zuordnung nicht mehr optimal transparent und nachvollziehbar</li> <li>keine (Produkt-) Kennzeichnung der 10-Minuten-Takt-Buslinien</li> <li>Linie 6 in ihrer Führung nicht optimal („Kreisverkehr“ Campus Südstadt – Neuer Friedhof; keine nachfragewirksame Durchmesser-Verbindung)</li> <li>unübersichtliche Führung der Linie 37 im Ortskern Warnemünde (der nutzbaren Straßenstruktur geschuldet)</li> <li>nicht optimales Zusammenwirken der Linien 36 und 37 in Warnemünde</li> <li>mäandrierende Führung der Linie 39 zwischen Lütten Klein, Schmarl, Evershagen, Schutow, Reutershagen, Hansaviertel und Südstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Buslinien im durchgängigen 10-Minuten-Takt (z. B. Linien 22/ 23 und 25) bieten Basis für Profilierung von hochwertigen Buslinien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung weiterer Buslinien würde Unübersichtlichkeit im Busnetz verstärken</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung Reutershagen-West (Etkar-André-Straße) erfordert umwegige Linienführung, insbesondere für langlaufende Linie 39 (Kompromisslösung zwischen Erschließungsanforderungen und Verbindungsfunktion)</li> <li>• tlw. differenzierte Fahrplange- staltung mit Ferienfahrplänen, einzelnen Linien auch Winter- fahrplan am Wochenende (Fahr- gast muss zwischen verschiede- nen Fahrplanperioden unter- scheiden)</li> </ul>		
<b>II.3 Erreichbarkeit und Anbindung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• kleinteilige Netzstruktur mit we- nigen Erschließungslücken in den Stadtteilen</li> <li>• gute Anbindung Zentrum Lütten Klein</li> <li>• Universitätsstandorte zumindest peripher an das Straßenbahnnetz angebunden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hansaviertel, Reutershagen, Schmarl, Groß Klein und Warnemünde als dichtbesiedelte Stadtteile ohne umsteigefreie Anbindung an das Stadtzentrum</li> <li>• Brinckmansdorf und Gartenstadt (östlicher Teil) nur mit peripherer Anbindung an das Stadtzentrum (Steintor bzw. Schröderplatz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchbindung von Buslinien zu Aufkommensschwerpunkten könnte Umsteigezwang im ÖPNV-Netz wirksam abbauen und Straßenbahnsystem in der Nord-Süd-Ausrichtung entlasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienanpassungen zur Verbes- serung der kleinräumigen Er- schließung (Schleifen, Stiche usw. im Linienverlauf) würde Transparenz des ÖPNV-Systems beeinträchtigen</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der zentralen touristischen Bereiche in Warnemünde (hohe Präsenz durch attraktive Haltestellen)</li> <li>• umsteigefreie Erreichbarkeit der Innenstadt aus vielen Stadtteilen</li> <li>• ausgewählte Haltestellen als Verknüpfungspunkt zwischen Stadtverkehr und Regionalverkehr mit Anschluss an das Umland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung der zentralen Innenstadt über Straßenbahn in der Lange Straße, dadurch Erreichbarkeitsnachteile für südliche Innenstadt (Bereich südlich Kröpeliner Straße)</li> <li>• Arbeitsplatzschwerpunkte nicht an die leistungsfähigen Systeme S-Bahn- bzw. Straßenbahn angebunden (Ausnahme Werften Warnemünde)</li> <li>• wichtige Einrichtungen aus dem Straßenbahn- bzw. aus dem S-Bahn-System nur mit Umsteigen auf Bus erreichbar (z. B. Uniklinikum, Agentur für Arbeit, Neptun-Schwimmhalle)</li> <li>• Stadion nicht mit Straßenbahnsystem angebunden (relevant für Großveranstaltungen)</li> <li>• Südstadtcenter nicht mit stadtteilbezogener Linie 26 angebunden</li> <li>• östlicher Bereich IGA-Park nur mit längeren Fußwegen von ÖPNV-Haltestellen erreichbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchbindung von Buslinien zu Aufkommensschwerpunkten könnte Umsteigezwang im ÖPNV-Netz wirksam abbauen und Straßenbahnsystem in der Nord-Süd-Ausrichtung entlasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienanpassungen zur Verbesserung der kleinräumigen Erschließung (Schleifen, Stiche usw. im Linienverlauf) würde Transparenz des ÖPNV-Systems beeinträchtigen</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>II.4 Marktgerechte Angebotsdifferenzierung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• marktgerechte Angebotsdifferenzierung in Tag- und Nachtverkehr</li> <li>• Nachtlinien „RSAG-Fledermäuse“ F1 und F2 mit einem Treff- und Umsteigepunkt (Bedienung nahezu aller Stadtbereiche der Weststadt und über die Innenstadt hinaus bis Brinckmansdorf und Toitenwinkel)</li> <li>• weitere Zubringerlinien im Nachtverkehr F1A und 45/45A (beide bedarfsgesteuert als Ab-ruf-Linien-Taxis)</li> <li>• Expressbuslinie X41 als schnelle Punkt-Punkt-Direktverbindung mit wenigen Halten an nachfragestarken Sammelhaltestellen (Hinweis: da Linie nur wenige Siedlungsbereiche erschließt und nur stündlich verkehrt, bleibt Fahrgastnachfrage hinter anderen Linien zurück)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine (Produkt-) Kennzeichnung der 10-Minuten-Takt-Buslinien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• angebotsseitige und infrastrukturelle Stärkung der Hauptbusachsen als kurzfristig umsetzbarer Ansatz zur wirksamen Erhöhung der ÖPNV-Nachfrage</li> <li>• weiterer Ausbau von Direktverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsplatzstandorten bzw. zu anderen Aufkommensschwerpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitere „Verwässerung“ des Busangebotes (gute Angebote sind auf ersten Blick nicht erkennbar)</li> </ul>



Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>Abruf-Linien-Taxi (ALT) als bedarfsgesteuerte Bedienungsform zu nachfrageschwachen Zeiten sowie im gesamten Bedienungszeitraum in Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage als Zubringer zum Hauptnetz</li> </ul>			
<b>III. Angebotsqualität</b>			
<b>III.1 Erschließungsqualität</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>weitgehende Flächenerschließung, Erschließungslücken weitgehend nur an den Siedlungsrändern und an der Peripherie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschließungsdefizite <ul style="list-style-type: none"> <li>Stadthafen (Am Strande)</li> <li>St. Petersburger Straße/ Möllner Straße (u. a. Finanzamt)</li> <li>mittlere Kopenhagener Straße</li> <li>zentrale Bereiche im Stadtteil Groß Klein (Linie 31 mit peripherer Führung über Werftallee)</li> <li>Dierkow</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschließung der Lücken mit nennenswertem Potential könnte Fahrgastnachfrage erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anspruch einer 100%igen Erschließung könnte zu unwirtschaftlichen Angeboten ohne messbare Nachfragezuwächse führen (mit Augenmaß handeln)</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>III.2 Bedienungsqualität</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10-Minuten-Takt als Grundtakt im Straßenbahnnetz und im Bushauptnetz</li> <li>• Angebot „rund um die Uhr“ durch Fledermauslinien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unterschiedliche Taktfamilien im Tagesverlauf (Fahrgast wird mit zwei Taktfamilien konfrontiert) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 10-/ 20-Minuten-Takt Tagesverkehr</li> <li>○ 15-/ 30-Minuten-Takt Abend- und Spätverkehr sowie Wochenende</li> </ul> </li> <li>• einzelne Linien nur im 30-Minuten-Takt (Taktfolge bedingt durch weiträumigen 10-Minuten-Takt im Netz nicht als attraktiv wahrnehmbar)</li> <li>• in städtischen Bereichen, in denen Regionalbuslinien die Bedienung übernehmen, Defizite hinsichtlich Qualität und Stringenz der Vertaktung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Flächenwirkung des 10-Minuten-Taktes (Erfolgsfaktor für wirksame Erhöhung der Marktausschöpfung)</li> <li>• Nutzung der (ausgebauten und qualitativ verbesserten) Regionalbuslinien für städtische Verkehrsaufgaben</li> </ul>	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>III.3 Reisezeit</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>im Busnetz vergleichsweise gutes Geschwindigkeitsniveau (nur Linie 25, 27, 34 und 37 &lt; 22 km/h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geschwindigkeit im Straßennahverkehrsnetz (18,8 km/h) ist vor dem Hintergrund des Streckennetzes mit vielen unabhängigen und besonderen Bahnkörpern vergleichsweise gering</li> <li>geringes Geschwindigkeitsniveau (&lt; 18 km/h) insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>Streckenabschnitt Doberaner Platz – Lange Straße</li> <li>Parkstraße</li> <li>Neuer Markt – Steintor</li> <li>im Bereich der Haltestelle „Stadthafen“</li> <li>Evershagen</li> </ul> </li> <li>Linie 25, welche den bevölkerungsstarken Stadtteil Reutershagen exklusiv anbindet, ist die zweitlangsamste Linie im Busnetz</li> <li>Behinderungen und Störungen des Busbetriebes an mehreren neuralgischen Punkten (Folge: Zeitverluste, Unpünktlichkeit, zunehmende Unzuverlässigkeit)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ganzheitliche ÖPNV-Beschleunigung könnte Attraktivität steigern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>weitere Reduzierung der Reisegeschwindigkeiten durch wachsende Behinderungen infolge der zunehmenden Flächenkonflikte in den Straßenräumen</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>IV. Beförderungsqualität und Infrastruktur</b>			
<b>IV.1 Fahrzeuge</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbahnfahrzeuge der 2. Generation sechs Türen und kundengerechter Flächenaufteilung (große Mehrzweckflächen)</li> <li>• moderne Busflotte (100 % der Fahrzeuge mit Komfortmerkmalen Niederflurtechnik (mit Rampe), Fahrgastinformationstechnik, tlw. Klimaanlage und Videoschutz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unterschiedliche Ausstattungsqualität der Straßenbahn 1. und 2. Generation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• angestrebte Neubeschaffung von Straßenbahnen der 3. Generation kann Fahrgastkomfort im Straßenbahnsystem nachhaltig erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich (Fahrgastkomfort, Informationstechnik, Barrierefreiheit usw.) erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste und erfordert somit regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>IV.2 Verknüpfungspunkte</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehrere modern gestaltete Verknüpfungspunkte (Doberaner Platz, Lütten Klein Zentrum, Lütten Klein, Lichtenhagen, Warnemünde Werft, Markt Reutershagen, Campus Südstadt)</li> <li>• Parkstraße und Holbeinplatz: optimale funktionale Gestaltung der Verknüpfung mit Lage der Straßenbahn-Haltestellen direkt am S-Bahnhof-Zugang</li> <li>• alle Verknüpfungspunkte der Kategorie 1 sind mit DFI und Fahrkartenautomaten ausgestattet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptbahnhof: längere (beschwerliche) Wege über Treppenanlage oder (zeitintensivere) Fahrstuhlnutzung beim Umsteigen Straßenbahn – SPNV</li> <li>• Busbahnhof Regionalverkehr mit ungünstiger Lagegunst zum Hauptbahnhof (Hinweis: Neuordnung geplant)</li> <li>• Verknüpfungspunkt „Reutershagen“ mit ungünstiger funktionaler Gestaltung (Fußwege, längere Wartezeiten für Querenden Hamburger Straße)</li> <li>• Bus-Verknüpfungspunkt „S Lütten Klein“ erscheint überdimensioniert und wird dadurch unübersichtlich</li> <li>• Fußgängertunnel „Lütten Klein S“ mit gravierenden Mängeln bzgl. sozialer Sicherheit (Angstraum)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• funktionierende Vernetzung im ÖPNV-System durch gestalterisch und funktional hochwertige Verknüpfungspunkte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Verknüpfungspunkte (Hinweis: Sicherheit ist wichtiges Kriterium bei Kundenzufriedenheit)</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>IV.3 Haltestellen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>im Straßenbahnsystem nahezu alle Haltestellen in modernem Erscheinungsbild und einheitlichem Design</li> <li>„überfahrbares Haltestellenkap“ als pragmatische Lösung an mehreren Straßenbahnhaltestellen (z. B. Volkstheater)</li> <li>mehrere hinsichtlich der städtebaulichen Integration ansprechende Haltestellen (z. B. Steintor, Warnemünde Kirchenplatz)</li> <li>Ausstattung vieler Haltestellen mit Witterungsschutz/ Wartehalle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>viele Bushaltestellen mit Ausbau- bzw. Erneuerungsbedarf (z. B. Höhe Düne Fähre, Zoo)</li> <li>Richtungshaltestellen Thierfelderstraße „auseinander gerissen“, stadteinwärtige Haltestelle direkt an Haltestelle Platz der Jugend</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>moderne Haltestelle als überzeugende, einladende „Einstiegs- punkte“ in das ÖPNV-System</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>geringe, zurückgehende Nutzerakzeptanz infolge nicht ausreichend attraktiver Haltestellen, insbesondere an aufkommensstarken Punkten (Hinweis: Sicherheit ist wichtiges Kriterium bei Kundenzufriedenheit)</li> </ul>
<b>IV.4 Fahrwege</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>weite Abschnitte des Straßenbahnnetzes mit unabhängigen bzw. besonderen Bahnkörpern</li> <li>störungsfreie Führung des Busverkehrs zwischen Parkstraße und Saarplatz durch Mitnutzung des Bahnkörpers</li> <li>Busspur Schillingallee</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>im Busnetz stauanfällige Straßennetzabschnitte ohne Sonderfahrspuren (insbesondere Mühlendamm)</li> </ul>		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>V. Barrierefreiheit</b>			
<b>V.1 Fahrzeuge</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>100%ige Niederflrigkeit im Stadtverkehr (RSAG)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Straßenbahn 1. Generation mit Schwächen bzgl. barrierefreie Fahrgastinformation (älterer „Stand der Technik“)</li> <li>einzelne Fahrzeuge mit Scheibenbeklebung (beeinträchtigen für Menschen mit Sehschwäche, insbesondere bei Dunkelheit und/oder Regen Sicht nach außen, schränken damit Orientierbarkeit ein)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>angestrebte Neubeschaffung von Straßenbahnen der 3. Generation kann Barrierefreiheit auf aktuellem Niveau „Stand der Technik“ verbessern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dynamische Entwicklung der Technik im Fahrzeugbereich erhöht Erwartungshaltung der Fahrgäste im Hinblick auf Barrierefreiheit (insbesondere Fahrgastinformation)</li> </ul>
<b>V.2 Haltestellen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>alle Straßenbahn-Haltestellen niederflurgerecht (d. h. niveaugleicher Ein- und Ausstieg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>etwa 40 % der 434 Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebaut</li> <li>spaltfreie Anfahrbarkeit vieler Bushaltestellen verbesserungsbedürftig</li> <li>eingeschränkte Nutzbarkeit der älteren „Blindenleitsysteme“ (Rillenplatten verdrecken schnell und sind für Blinde mit Rollspitze am Stock kaum ertastbar)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vision: Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit für Großteil der Nutzer zeitnah realisierbar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ausgebaute Haltestellen entsprechen nach einigen Jahren nicht mehr dem Stand der Technik, so dass Ausstattungsdifferenzen je nach Alter der Haltestellen entstehen (betrifft insbesondere Bodenindikatoren); bedingt durch Fördermittelbindung können nicht regelmäßig Anpassungen erfolgen</li> </ul>

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbahnhaltestelle „Hauptbahnhof“ für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nur über Fahrstühle erreichbar</li> <li>• Busbahnhof Regionalverkehr (ZOB) nicht barrierefrei</li> <li>• Verknüpfungspunkt „Dierkower Kreuz“ nicht barrierefrei nutzbar (Orientierung für Blinde sehr problematisch, Bussteige für Wendemanöver sehr beengt)</li> </ul>		
<b>V.3 Fahrgastinformationen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DFI mit Echtzeit an systemrelevanten Verknüpfungspunkten</li> <li>• künftige DFI-Anlagen mit Vorlesefunktion (Text-to-speech) für Informationen im Zwei-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch)</li> <li>• Flyer und Homepage-Seite mit relevanten Informationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Kennzeichnung der barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen im Fahrplan oder Liniennetzplan</li> <li>• kein Fahrplanbuch vorhanden (seit 2018); kompensiert durch Linien-Flyer</li> </ul>		
<b>V.4 Schulungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rollator-Training</li> <li>• E-Scooter-Schulung</li> </ul>			



Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VI. Kundenservice und Fahrgastinformation</b>			
<b>VI.1 Kundenbetreuung</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (dezentrale) vier Kundencenter im Stadtgebiet</li> <li>• Kundenzentrum Hauptbahnhof auch am Sonntag geöffnet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein Kundencenter im unmittelbaren Stadtzentrum</li> <li>• ausgedünnte Öffnungszeiten der Kundenzentren <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Dierkower Kreuz nur 9 bis 17 Uhr (und Mittagspause)</li> <li>◦ Doberaner Platz erst ab 8 Uhr geöffnet; keine Öffnung am Samstag</li> </ul> </li> <li>• kein RSAG-Kundencenter in Warnemünde, insbesondere für Zielgruppe „Touristen“ (Tourismuszentrale nur bedingt in dieser Funktion erkennbar)</li> </ul>		
<b>VI.2 Fahrgastinformation</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• unterschiedliche Qualität (und damit auch innovative Ausstrahlungskraft) der DFI in den Straßenbahnen der 1. und der 2. Generation</li> <li>• DFI mit Echtzeit an systemrelevanten Verknüpfungspunkten</li> <li>• Homepages RSAG und VVW Verkehrsverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zwei App (RSAG und VVW)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beibehalten der „mehrgleisigen“ Fahrgastinformationswege mit Mix aus persönlicher Beratung, gängigen Medien, digitaler Fahrgastinformation sowie Printmedien</li> </ul>	

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• RSAG Fahrplan-App mit allen wichtigen Informationen (Linienetzpläne, Fahrplanauskunft, Tarifinformationen sowie weitere Service- und zielgruppenorientierte Informationen) inkl. aktuelle Verkehrsmeldungen und Funktion zum Kauf eines Mobile-Tickets über den VVW-Webshop</li> <li>• VVW-App mit allen Fahrplänen im Verbundgebiet sowie Funktion zum Kauf eines MobileTickets</li> <li>• aktuelle Informationen über diverse Social MediaNewsrooms (Twitter, Facebook, Youtube)</li> </ul>			
<b>VI.3 Tarifstruktur</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ein Verbundtarif (bis auf die Linie 304) = einheitliche Tarifstrukturen</li> <li>• transparente Tarifstruktur im Rostocker Stadtgebiet (eine Preisstufe für gesamte Stadt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskrepanz der Tarifzonengrößen mit großer Zone für Rostock und kleinteiligeren Zonen im sonstigen Verbundgebiet</li> <li>• umfangreiches Fahrscheinsortiment mit Tendenz zur Unübersichtlichkeit</li> </ul>		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VI.4 Ticketvertrieb</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrscheinautomaten in allen Fahrzeugen (RSAG)</li> <li>Fahrscheinautomaten an nachfragestarken Haltestellen</li> <li>persönliche Beratung und Vertrieb in vier Kundencentern und 17 Partneragenturen</li> <li>elektronisches Ticket „Mobile Ticketing“ (Einzelfahrscheine) mit bargeldlosem Zahlungssystem über den VVW-WebShop und die VVW-App</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partneragenturen nicht mit einheitlichem Service (sieben Agenturen kein Verkauf von Monatskarten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorhalten von verschiedenen Vertriebskanälen ermöglicht vielfältige Zielgruppenansprache</li> </ul>	
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VI.5 Serviceleistungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualitätsversprechen (Pünktlichkeit, Anschlüsse, Sauberkeit)</li> <li>Halten auf Wunsch ab 20 Uhr und Taxivermittlung</li> <li>Mobilitätsschulungen für Zielgruppen (Rollator-Training, E-Scooter-Schulung, ÖPNV-Schule für Kindergartenkinder und für Grundschüler)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kein Begleitservice für Senioren bzw. Vermittlung eines solchen Services</li> </ul>		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VI.5 Fahrgastsicherheit</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Videoschutz in allen Fahrzeugen</li> <li>• flankierende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (Vordereinstieg nach 20 Uhr, Halten auf Wunsch)</li> <li>• Notrufsäule am Hauptbahnhof</li> <li>• Flyer und Homepage-Seite mit relevanten Informationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängertunnel „Lütten Klein S“ mit gravierenden Mängeln bzgl. sozialer Sicherheit (Angsträum)</li> <li>• geringe Kundenzufriedenheit mit Merkmal „Sicherheit“ ist deutliches Indiz für Handlungsbedarf</li> <li>• einige Haltestellen bzgl. sozialer Kontrolle mit nicht optimaler Lage (z. B. Martin-Niemöller-Straße, Südblick, Neuer Friedhof, Zoo)</li> </ul>		
Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VII. Sonstiges</b>			
<b>VII.1 Umweltaspekte</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbahn als elektrisches Beförderungsmittel ist Kernangebot des städtischen ÖPNV und trägt Großteil des Fahrgastaufkommens</li> <li>• 45 % der Stadtbus-Fahrzeuge erfüllen den EURO-VI-Standard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 55 % der Stadtbus-Fahrzeuge erfüllen nicht den EURO-VI-Standard (Stand 1. Quartal 2019)</li> </ul>		

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
<b>VII.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausgeprägtes Fahrradparken am Hauptbahnhof (tlw. über 100 %)</li> <li>• hohe Auslastung der Bike-and-Ride-Anlage an der Endhaltestelle „Mecklenburger Allee“ (Indiz für größeren Einzugsbereich der Haltestelle)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Park-and-Ride im Stadtgebiet wird nur bedingt angenommen</li> <li>• viele Bike-and-Ride-Anlagen könnten besser genutzt werden (z. B. Campus Südstadt, Dierkower Kreuz)</li> <li>• keine abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen für hochwertige Fahrräder/ Pedelecs am ÖPNV-System (Ausnahme: Hohe Düne Fähre und Hauptbahnhof (Südseite; für SPNV))</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Park-and-Ride-Ausbau verstärkt wohnortnah in der Region</li> <li>• Erweiterung der Einzugsbereiche von Haltestellen durch nutzergerichte Bike-and-Ride-Anlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln nur punktuell an einzelnen Haltestellen, keine Flächenwirksamkeit im System</li> </ul>