

1/0042/2024

Beschlussvorlage
öffentlich

Gemeinde Lüdersdorf

Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans im Landkreis Nordwestmecklenburg Teil C

Amt Schönberger Land

Fachbereich I

Datum

18.09.2024

Bearbeitung:

Annett Wolf

Bearbeiter/in-Telefonnr.:

038828/330-1103

Beratungsfolge

Geplante Sitzungstermine

Ö / N

Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Bau, Verkehr
und Umwelt der Gemeinde Lüdersdorf (Vorberatung)

Ö

Gemeindevertretung Lüdersdorf (Entscheidung)

Ö

Sachverhalt

Der Landkreis Nordwestmecklenburg hat mit Schreiben vom 27.05.2024 den Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans Teil C im Landkreis Nordwestmecklenburg für den Planungszeitraum vom 01.01.2026 bis 31.12.2035 übersandt. Gemäß § 7 (6) ÖPNVG M-V sind die Städte und Gemeinden im Landkreis Nordwestmecklenburg dazu anzuhören und zu beteiligen. Das Schreiben, der Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans und die Vorlage für Hinweise sind als Anlage beigefügt.

Eine Stellungnahme seitens der Gemeinde Lüdersdorf muss bis spätestens 01.11.2024 an den Landkreis Nordwestmecklenburg erfolgen.

Beschlussvorschlag

Die Gemeindevertretung gibt folgende Stellungnahme dazu ab:

Finanzielle Auswirkungen

GESAMTKOSTEN	AUFWAND/AUSZAHLUNG IM LFD. HH-JAHR	AUFWAND/AUSZAHLUNG JÄHRL.	ERTRAG/EINZAHLUNG JÄHRL.
00,00 €	00,00 €	00,00 €	00,00 €

FINANZIERUNG DURCH

VERANSCHLAGUNG IM HAUSHALTSPLAN

Eigenmittel	00,00 €	Im Ergebnishaushalt	Ja / Nein
Kreditaufnahme	00,00 €	Im Finanzhaushalt	Ja / Nein
Förderung	00,00 €		
Erträge	00,00 €	Produktsachkonto	00000-00
Beiträge	00,00 €		

Anlage/n

1	20240527 Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan 2026-2035 ÖPNVG M-V (öffentlich)
2	20240527 Entwurfsfassung_Nahverkehrsplan Teil C 2026-2035 Anhörungs- und Beteiligungsverfahren (öffentlich)
3	Beteiligung Vorlage für Hinweise (öffentlich)



Landkreis Nordwestmecklenburg
Der Landrat
Fachdienst Umwelt und Regionalentwicklung

Landkreis Nordwestmecklenburg • Postfach 1565 • 23958 Wismar

An

alle Städte, Ämter und amtsfreien
Gemeinden im Landkreis Nordwest-
mecklenburg

Auskunft erteilt Ihnen Herr Waldruff

Zimmer 4.205 • Börzower Weg 3 • 23936 Grevesmühlen

Telefon 03841 3040 6680

Fax 03841 3040 86680

E-Mail T.Waldruff@nordwestmecklenburg.de

Unsere Sprechzeiten

Di 09:00 - 12:00 Uhr • 13:00 - 16:00 Uhr

Do 09:00 - 12:00 Uhr • 13:00 - 18:00 Uhr

Unser Zeichen Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan
Grevesmühlen, 27.05.2024

**Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans im Landkreis Nordwestmecklenburg
für den Planungszeitraum vom 01.01.2026 bis 31.12.2035**

Beteiligungs- und Anhörungsverfahren nach § 7 (6) ÖPNVG M-V)

Berücksichtigung von Stellungnahmen bis zum 01.11.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Nordwestmecklenburg ist nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) Aufgabenträger für den Busverkehr. Das heißt, dass der Landkreis das Angebot des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) plant und organisiert sowie für dessen Finanzierung zuständig ist. Der Entwicklungsrahmen wird im Nahverkehrsplan festgehalten, den der Landkreis nach § 7 ÖPNVG M-V aufzustellen und fortzuschreiben hat.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 23.05.2024 den beigefügten Entwurf für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Teil C (Landkreis Nordwestmecklenburg) im Planungszeitraum vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2035 beschlossen.

Die Ziele dieser Fortschreibung sind insbesondere, gemeinsam die Rahmenbedingungen im ÖPNV zu verbessern, das Angebot sinnvoll auszubauen und mehr Fahrgäste für den Nahverkehr zu gewinnen. Lassen Sie uns gemeinsam dazu beitragen, dass wir diese Ziele erreichen damit das Leben sowie Arbeiten in unserem Landkreis noch attraktiver wird.

Seite 1/2

Die Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreises haben nunmehr gemäß § 7 (6) des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG M-V) die Möglichkeit der Beteiligung.

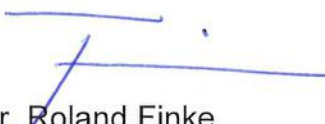
Daher möchte ich Sie bitten, Ihre Stellungnahmen zum Entwurf des Nahverkehrsplans **bis spätestens zum 01.11.2024** an folgende Adresse zu übermitteln:

Landkreis Nordwestmecklenburg
Fachdienst Umwelt und Regionalentwicklung
Rostocker Str. 76
23970 Wismar

oder per E-Mail an: t.waldruff@nordwestmecklenburg.de

Sollten Sie inhaltliche Fragen haben oder möchten Sie Beratungsbedarf in Anspruch nehmen, wenden Sie sich bitte an Herrn Waldruff unter den angegebenen Kontaktdaten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Roland Finke
Fachdienstleiter

Anlage: Entwurfsfassung Nahverkehrsplan 2026-2035



Landkreis
Nordwestmecklenburg
wo die Seele lächelt...



Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg

Teil C: Landkreis Nordwestmecklenburg
2026–2035
1. Entwurfsfassung

Inhalt

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
2.	Bestandsaufnahme.....	5
2.1.	Strukturelle Rahmenbedingungen	5
2.1.1.	Raum- und Bevölkerungsstruktur	5
2.1.2.	Lage und überregionale Anbindung.....	9
2.1.3.	Pendlerverflechtungen und Gewerbestandorte	10
2.1.4.	Schulen und Hochschulen	11
2.1.5.	Potentiale im Freizeit- und Tourismussektor	13
2.2.	Netz- und Angebotsstruktur	15
2.2.1.	Schienenpersonennahverkehr	15
2.2.2.	Regionaler Busverkehr	15
2.2.3.	Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Wismar	18
2.2.4.	Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Schwerin	19
2.2.5.	Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Lübeck.....	20
2.2.6.	Weitere Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Nordwestmecklenburg.....	20
2.2.7.	Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume.....	21
3.	Ziele und Anforderungsprofil	22
3.1.	Verkehrspolitische Ziele des Landkreises.....	22
3.2.	Anforderungsprofil für den ÖPNV	23
3.2.1.	Erschließung und Anbindung.....	23
3.2.2.	Netzgliederung.....	24
3.2.3.	Verknüpfung und Anschlusssicherung	28
3.2.4.	Schülerbeförderung.....	31
3.2.5.	Barrierefreiheit	32
3.2.6.	Fahrzeugausstattung und Antriebsart	34
3.2.7.	Tarif und Vertrieb.....	35
3.2.8.	Information und Digitalisierung.....	35
4.	Herleitung des Handlungskonzeptes	37
4.1.	Bewertung des Bestandsangebotes	37
4.2.	Angebotskonzept	39
4.3.	Erreichbarkeiten.....	44
4.3.1.	Reisezeiten zu nächstgelegenen zentralen Orten.....	44
4.3.2.	Bedienungshäufigkeiten auf Strecken.....	46
4.3.3.	Anzahl Abfahrten an Haltestellen	47
4.3.4.	Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes	48
4.4.	Fahrgastprognose	49
4.5.	Umsetzungsprioritäten	50
5.	Maßnahmenkatalog	52
6.	Linienbündelungskonzept	54



6.1.	Grundlagen der Linienbündelung.....	54
6.1.1.	Rahmenbedingungen	54
6.1.2.	Kriterien für die Definition von Linienbündeln	54
6.2.	Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg.....	55
7.	Finanzierung und Organisation des ÖPNV	59
7.1.	Zielsetzung.....	59
7.2.	Grundlagen des Finanzierungskonzeptes	60
7.2.1.	Fortschreibung Verkehrskonzept	60
7.2.2.	Fortschreibung Tarifkonzept	61
7.2.3.	Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV	61
7.3.	Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerungsinstrument.....	61
7.4.	Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge.....	63
7.5.	Finanzielle Beteiligung Dritter bei Leistungserweiterungen	63
7.6.	Durchführung des ÖPNV	64
8.	Anhang.....	65

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist nach § 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) Aufgabenträger für den Busverkehr im Landkreis. Das heißt, dass der Landkreis das Angebot des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) plant und organisiert sowie für dessen Finanzierung zuständig ist. Der Entwicklungsrahmen wird im Nahverkehrsplan festgehalten, den der Landkreis nach § 7 ÖPNVG M-V aufzustellen und fortzuschreiben hat. Im Nahverkehrsplan 2026 – 2035 wird die Planung des vorangegangenen Nahverkehrsplans für die nächsten zehn Jahre fortgeschrieben.

Aus dem Regionalen Nahverkehrsplan Westmecklenburg 2016 – 2025 bleibt der Teil A mit allgemeingültigen Festlegungen für die Region Westmecklenburg erhalten. Der Teil C für den Landkreis Nordwestmecklenburg wird als Basis für die Neuvergabe der Busleistungen zum 01.01.2026 fortgeschrieben.

In der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes wurde ein neues Taktliniennetz zusammen mit einem neuen Tarifsysteem eingeführt und weiterentwickelt. Aus diesen Erfahrungen ergeben sich weitere Entwicklungsperspektiven, die zusammen mit Entwicklungen der Raumstruktur und Veränderungen im ÖPNV (zum Beispiel Antriebstechnik, Barrierefreiheit, Deutschlandticket, Digitalisierung) eine inhaltliche Aktualisierung erfordern.

Im Nahverkehrsplan des Landkreises Nordwestmecklenburg werden die künftige Ausrichtung des ÖPNV und dessen Entwicklungsperspektiven festgeschrieben. Auf Basis der Bestandsanalyse von ÖPNV-Angebot und Nachfrage werden Entwicklungsziele und Mindestanforderungen an das ÖPNV-Angebot definiert. Bestehende Angebotsschwächen aus der Nichterfüllung der Kriterien werden identifiziert und daraus ein Maßnahmenpaket abgeleitet. Die Organisation sowie die Finanzierungsstruktur für den ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg werden ebenso betrachtet. Damit werden die planerischen Leitlinien zur Gestaltung des ÖPNV fixiert.

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes berücksichtigt der Landkreis Nordwestmecklenburg die Belange von anderen wichtigen Partnern für den ÖPNV. Dazu gehören auch Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie dem Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

2. Bestandsaufnahme

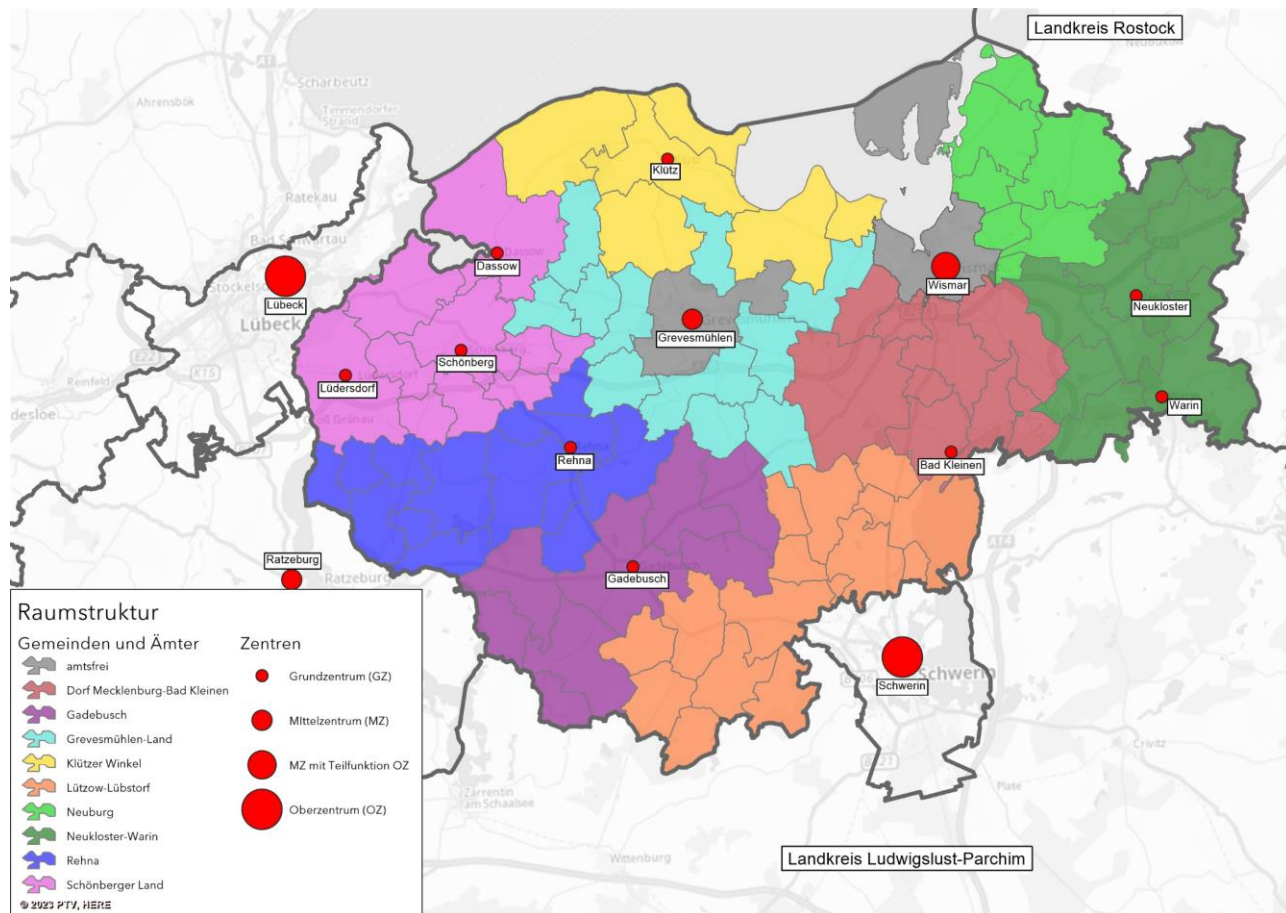
2.1. Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1. Raum- und Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Nordwestmecklenburg liegt im Nordwesten des Landes Mecklenburg-Vorpommern und ist mit einer Fläche von 2.118 Quadratkilometern der kleinste der sechs Landkreise des Bundeslandes. Im Landkreis Nordwestmecklenburg leben rund 158.400 Einwohner (Stand 31.12.2021), woraus eine Bevölkerungsdichte von etwa 74 Einwohnern je Quadratkilometer resultiert. Diese liegt leicht über dem Durchschnitt Mecklenburg-Vorpommerns (69 EW/km²). Im deutschlandweiten Vergleich mit einer mittleren Bevölkerungsdichte von 233 Einwohnern je Quadratkilometer ist der Landkreis Nordwestmecklenburg als dünn besiedelter ländlicher Raum anzusehen. Im Landkreis liegen insgesamt 83 Gemeinden, wovon 80 in neun Ämtern organisiert sind. Drei Gemeinden sind eigenständig und gehören keinem Amt an (siehe Abbildung 1). Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg 2011 (RREP) legt für den Landkreis folgende zentrale Orte fest (siehe auch Abbildung 1):

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

Zudem werden weitere vier Siedlungsschwerpunkte benannt: Boltenhagen, Insel Poel, Neuburg, Selmsdorf. Die Gemeinde Selmsdorf wird zudem als „bedeutsam“ für den Stadt-Umland-Raum Lübeck angesehen.

Abbildung 1: Raumstruktur
Nordwestmecklenburg

Für die genannten Gemeinden des Landkreises mit zentralörtlicher Funktion wurden zum 31.12.2021 folgende Einwohnerzahlen verzeichnet¹:

Stadt oder Gemeinde	Einwohnerzahl zum 31.12.2021
Hansestadt Wismar	42.785
Grevesmühlen	10.440
Gadebusch	5.417
Lüdersdorf	5.308
Schönberg	4.317
Dassow	4.065
Bad Kleinen	3.733
Neukloster	4.015
Rehna	3.598
Selmsdorf	3.219

¹ Quelle: Regionaldatenbank Deutschland: Ergebnis 12411-01-01-5 (regionalstatistik.de)

Stadt oder Gemeinde	Einwohnerzahl zum 31.12.2021
Warin	3.191
Klütz	3.067
Boltenhagen	2.535
Insel Poel	2.467
Neuburg	2.146
Lützow	1.560

Tabelle 1: Einwohnerzahlen der zentralen Orte im Landkreis Nordwestmecklenburg

Weitere überregionale raumstrukturelle und geografische Besonderheiten sind im Teil A des Nahverkehrsplanes dargestellt.

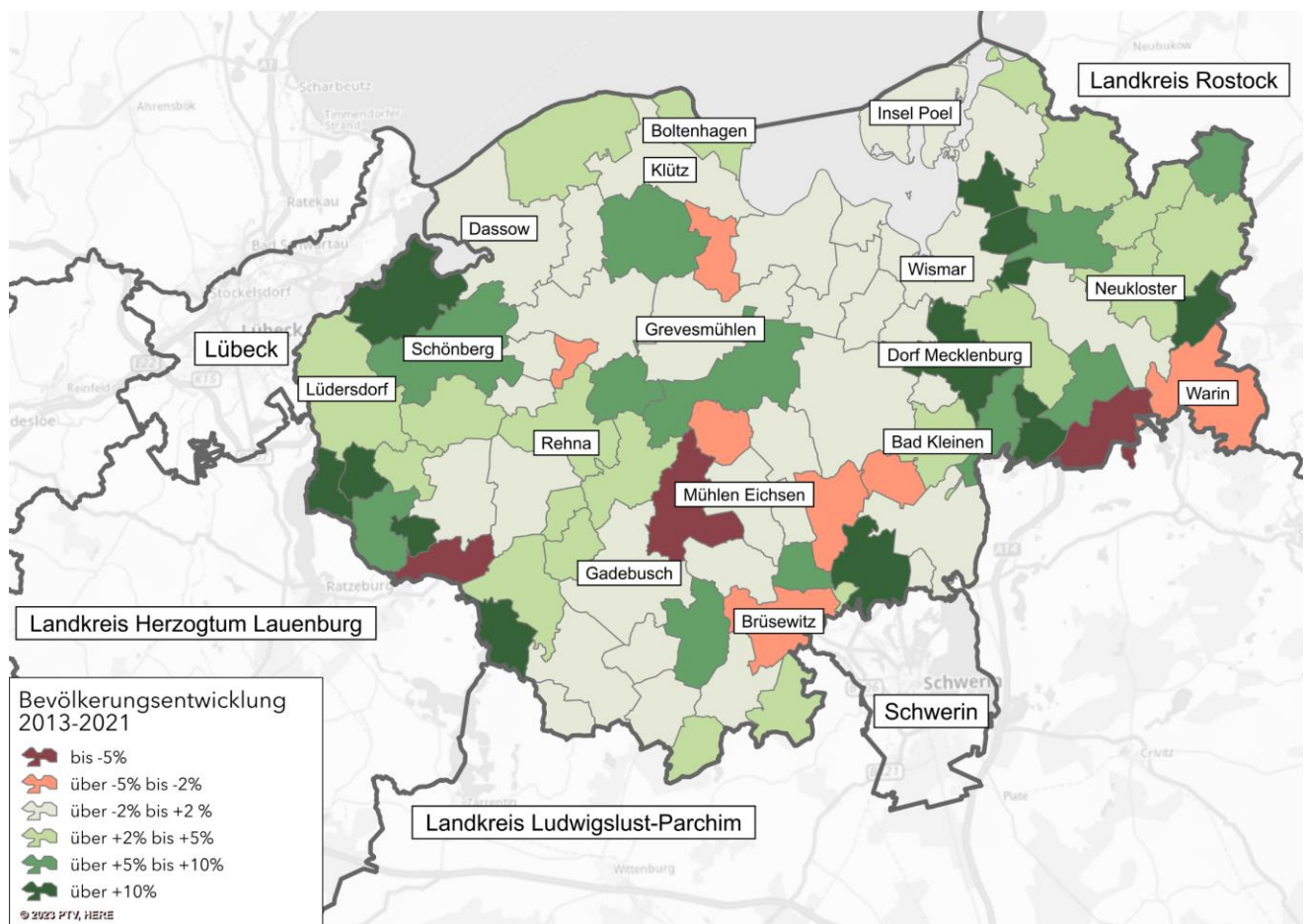
Die Einwohnerzahlen des Landkreises Nordwestmecklenburg stiegen von 2013 bis 2021 um etwa 3.200 Einwohner an. Dies entspricht einem Zuwachs von rund zwei Prozent und liegt leicht über der Entwicklung der Region Westmecklenburg (etwa 1,6 Prozent) sowie der Tendenz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (0,9 Prozent).

Gebiet	Einwohner [Pers.]			Bevölkerungsdichte [EW/km ²]			Veränderung
	2013	2017	2021	2013	2017	2021	2013 - 2021
Landkreis Nordwestmecklenburg	155.265	156.993	158.449	73,3	73,8	74,5	+ 2,0%
Region Westmecklenburg	458.813	465.312	466.088	65,5	66,2	66,4	+ 1,6%
Mecklenburg-Vorpommern	1.596.505	1.611.119	1.611.160	68,8	69,2	69,2	+ 0,9%

Tabelle 2: Entwicklung der Einwohner und der Bevölkerungsdichte 2013 – 2021

[Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder]

Die Entwicklungstendenzen innerhalb des Landkreises sind in der folgenden Abbildung 2 dargestellt. Im Bereich um die Hansestadt Lübeck sowie im Stadt-Umlandraum Wismar waren positive Bevölkerungsentwicklungen zwischen 2013 und 2021 zu verzeichnen. Diese Gemeinden profitierten durch die Nähe zu den jeweiligen Zentren. In weiten Teilen des Landkreises blieben die Bevölkerungszahlen weitgehend stabil, nur in einzelnen Ausnahmen waren bisher Rückgänge sichtbar. Die Einwohnerzahl der Hansestadt Wismar stieg im Betrachtungszeitraum um etwa 1,3 Prozent.



Im Zeitraum bis 2040 wird im gesamten Landkreis Nordwestmecklenburg ein Bevölkerungsrückgang erwartet. Die 5. Bevölkerungsprognose Mecklenburg-Vorpommerns geht für den Landkreis Nordwestmecklenburg von einem Rückgang um 4,6 Prozent gegenüber dem Analysejahr 2017 aus. Damit liegt der Rückgang leicht unter dem Durchschnitt für Mecklenburg-Vorpommern (fünf Prozent).

Es existieren deutliche räumliche Unterschiede bei der Bevölkerungsentwicklung. Besonders für den ländlichen Raum sind erhebliche Bevölkerungsrückgänge von örtlich bis -10 % prognostiziert. Neben der Hansestadt Wismar gibt es nur vereinzelt weitere Bereiche mit laut Prognose konstanter Bevölkerungszahl. Es wird prognostiziert, dass der Anteil der unter 18-jährigen absolut und prozentual sinken wird (um einen Prozentpunkt). Der Anteil der über 65-jährigen wird von 24 auf über 33 Prozent steigen. Auch absolut wird die Zahl der über 65-jährigen bis 2040 zunehmen. Damit muss sich der Landkreis Nordwestmecklenburg wie die meisten ländlichen Räume mit einem steigenden Durchschnittsalter und den damit verbundenen Anforderungen beschäftigen.

Abbildung 2:
Bevölkerungsentwicklung
2021 bis 2030

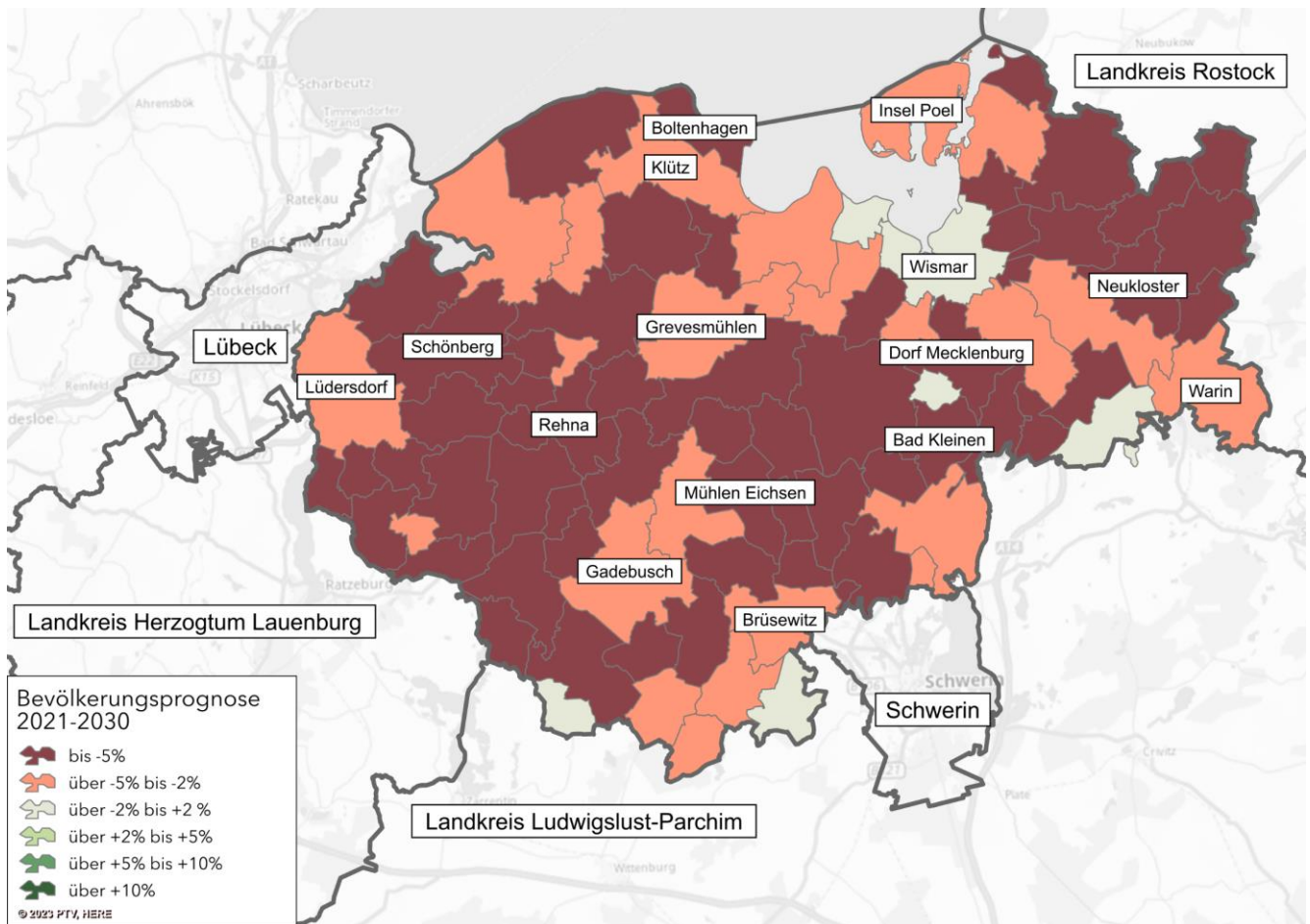


Abbildung 3:
Bevölkerungsentwicklung
2021 bis 2030

2.1.2. Lage und überregionale Anbindung

Der Landkreis Nordwestmecklenburg bildet den nordöstlichen Abschluss der Metropolregion Hamburg und liegt etwa mittig zwischen der Metropole Hamburg und dem Wirtschaftszentrum Rostock. Direkt im Westen grenzen die kreisfreie Hansestadt Lübeck und der Kreis Herzogtum Lauenburg an den Landkreis Nordwestmecklenburg an. Im Süden schließen sich der Landkreis Ludwigslust-Parchim und die Landeshauptstadt Schwerin sowie im Osten der Landkreis Rostock an. Im Norden grenzt der Landkreis Nordwestmecklenburg an die Ostsee.

Durch das Kreisgebiet führen folgende Bundesautobahnen

- A14: Dreieck Nossen – Leipzig – Halle (Saale) – Magdeburg – Karstädt (in Planung und Bau bis etwa 2030) – Schwerin – Wismar
- A20: Bad Segeberg – Lübeck – Grevesmühlen – Wismar – Rostock – Greifswald – Neubrandenburg – Kreuz Uckermark („Ostseeautobahn“)
- Weiterhin wird der Landkreis durch mehrere Bundesstraßen erschlossen (104, 105, 106, 192 und 208)

Die Erschließung im Schienenverkehr erfolgt durch folgende Linien

- Fernverkehr
 - ICE 26 Ostseebad Binz – Rostock – Schwerin – Hamburg – Karlsruhe
 - IC 56 Warnemünde – Schwerin – Magdeburg – Leipzig (saisonaler Verkehr)
- Regional-Express
 - RE 1 Hamburg – Schwerin – Bad Kleinen – Rostock
 - RE 4 Lübeck – Bad Kleinen – Stettin /– Ueckermünde
 - RE 8/RB 17 Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust (– Berlin)
- Regional-Bahn
 - RB 11 Wismar – Rostock – Tessin
 - RB 13 Rehna – Schwerin – Parchim
 - RB 18 Bad Kleinen – Schwerin

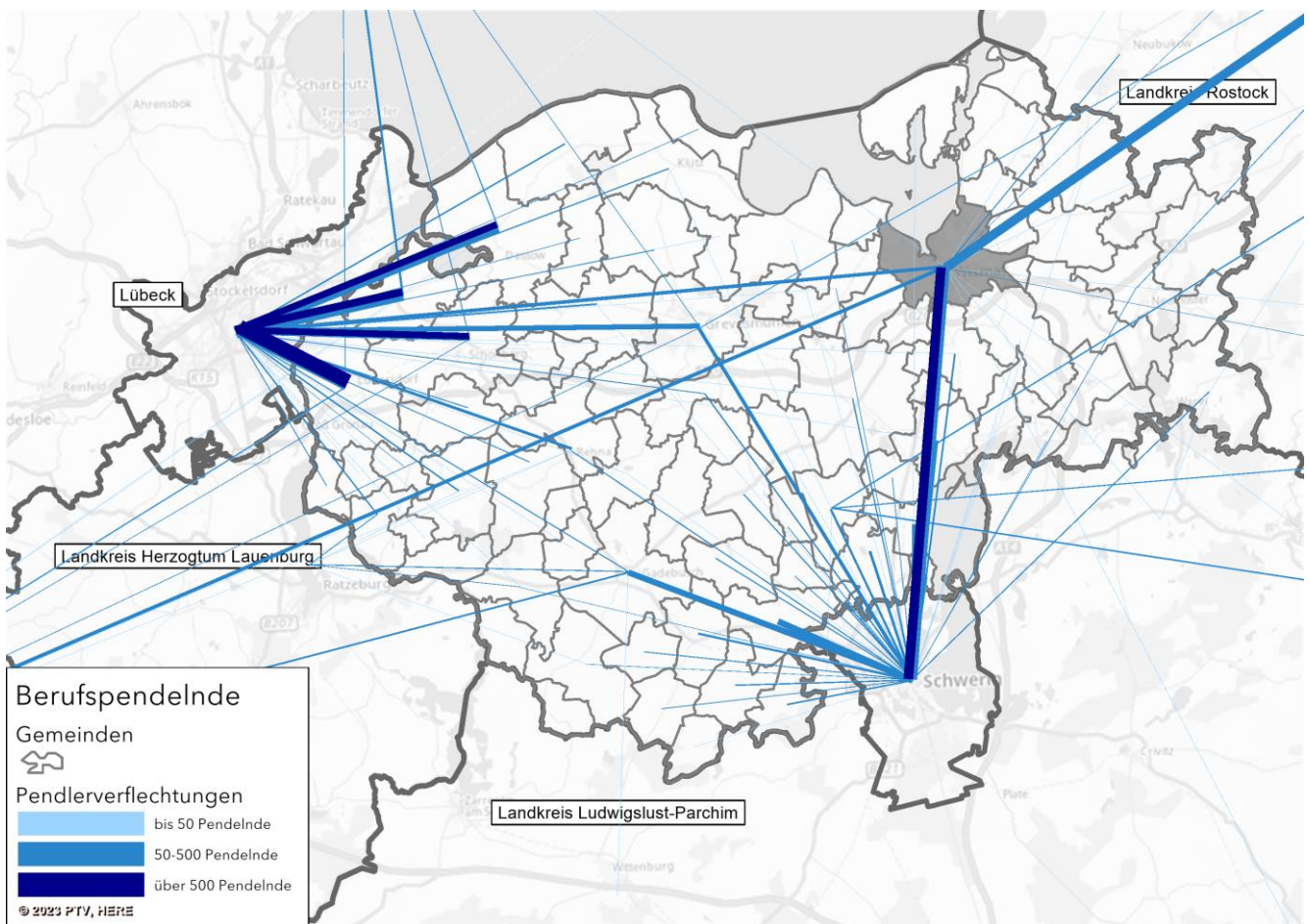
2.1.3. Pendlerverflechtungen und Gewerbestandorte

Pendelnde stellen für den öffentlichen Personennahverkehr eine wichtige Zielgruppe dar, da sie als Stammkunden regelmäßige Wege zurücklegen. Die vorliegende Analyse basiert auf den aktuellen Daten der Bundesagentur für Arbeit.

Im Jahr 2022 lebten rund 63.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Nordwestmecklenburg. Davon hatten rund 47.500 ihren Arbeitsort innerhalb des Landkreises. Dabei ist der Anteil der Auspendelnden nahezu doppelt so hoch wie der Anteil der Einpendelnden.

Die Abbildung 4 fasst die wichtigsten Pendlerverflechtungen (ab 30 Pendelnden je Relation) grafisch zusammen. Es ist erkennbar, dass insbesondere zu den nahegelegenen Oberzentren Schwerin und Lübeck sowie zum Mittelzentrum Wismar starke Verbindungen bestehen. Besonders starke Ströme sind zwischen der Hansestadt Lübeck und den Gemeinden des angrenzenden Amtes Schönberger Land zu erkennen. In diesen Bereichen ist auch deutlich erkennbar, dass die Anzahl der Auspendelnden die der Einpendelnden deutlich übersteigt².

² erkennbar an der Balkenfarbe und Balkenstärke



Zur zukünftigen Entwicklung der Pendlerströme existieren keine detaillierten Daten. Aufgrund des Rückgangs der Bevölkerungszahl und der Zahl der Personen im erwerbstätigen Alter ist aber nicht mit einer signifikanten Zunahme der Pendlerströme zu rechnen. Die Entwicklungen zur Länge der Pendelstrecke (Steigerung der Länge) und zur Häufigkeit der Arbeitswege, die beispielsweise durch den 2020 entstandenen Homeoffice-Trend leicht abnehmen, sind zu beobachten.

Abbildung 4:
Pendlerverflechtungen 2022
(Quelle: Bundesagentur für
Arbeit;
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte 2019 nach
Gemeinden)

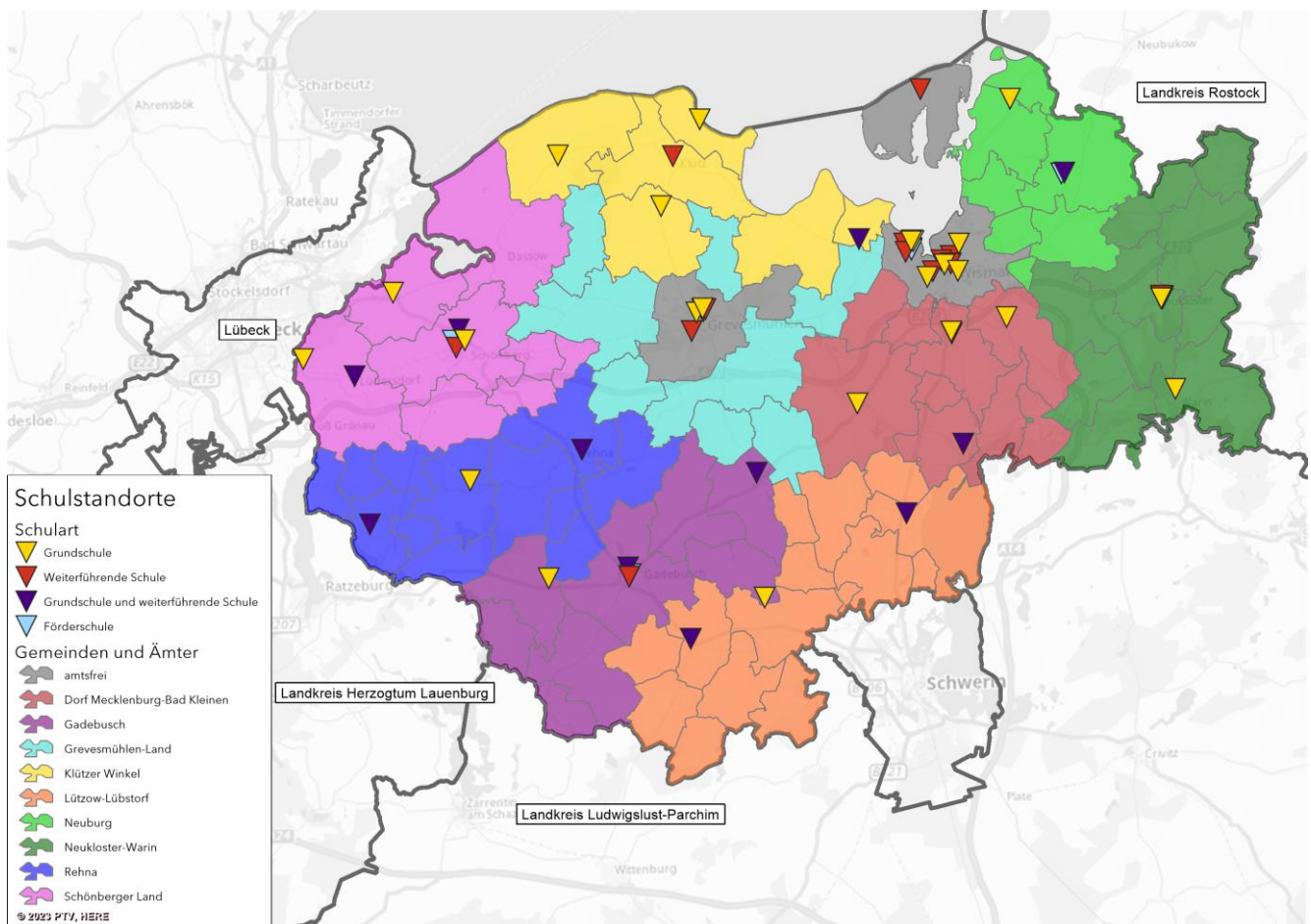
2.1.4. Schulen und Hochschulen

Für den regionalen Busverkehr stellen Schülerinnen und Schüler die wichtigste Nachfragegruppe dar. Im Landkreis Nordwestmecklenburg gibt es insgesamt 58 Schulen, von denen sich 14 in der Hansestadt Wismar befinden. Die Schulstandorte befinden sich meist in den zentralen Orten (siehe Abbildung 5) und teilen sich wie folgt auf die Schularten auf:

- 22 Grundschulen
- 13 Regionale Schulen mit Grundschule
- fünf Regionale Schulen
- sechs Gymnasien
- zwei Gesamtschulen
- neun Förderschulen
- eine Waldorfschule

Vom Schuljahr 2015/16 ausgehend ist die Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Landkreis von rund 14.000 auf 15.300 gestiegen. In der Schulentwicklungsplanung des Landkreises wird bis zum Jahr 2030 ein minimaler Rückgang auf etwa 14.900 Schülerinnen und Schüler erwartet.

In Wismar befindet sich die einzige Hochschule des Landkreises. An der „University of Applied Sciences: Technology, Business and Design“ sind 8.400 Studierende eingeschrieben. Weitere Hochschulstandorte existieren in den nahegelegenen Oberzentren Schwerin (Hochschule der Bundesagentur für Arbeit, Fachhochschule des Mittelstandes) und Lübeck (Universität zu Lübeck, Technische Hochschule, Musikhochschule, Hochschule des Bundes - Fachbereich Bundespolizei, Duale Hochschule Schleswig-Holstein, Internationale Hochschule). Die beiden Berufsschulen des Landkreises befinden sich in Wismar. Zusammen lernen dort etwa 1.700 Schülerinnen und Schüler (Stand: 2021).



In Abbildung 6 sind die Beziehungen zwischen Wohnort und Schulstandort jener Schüler dargestellt, die für den Schulweg den ÖPNV nutzen. Es ist erkennbar, dass die Verbindungen meist innerhalb eines Amtes bestehen. Bei weiterführenden Schulen

Abbildung 5:
Allgemeinbildende Schulen
nach Schulart

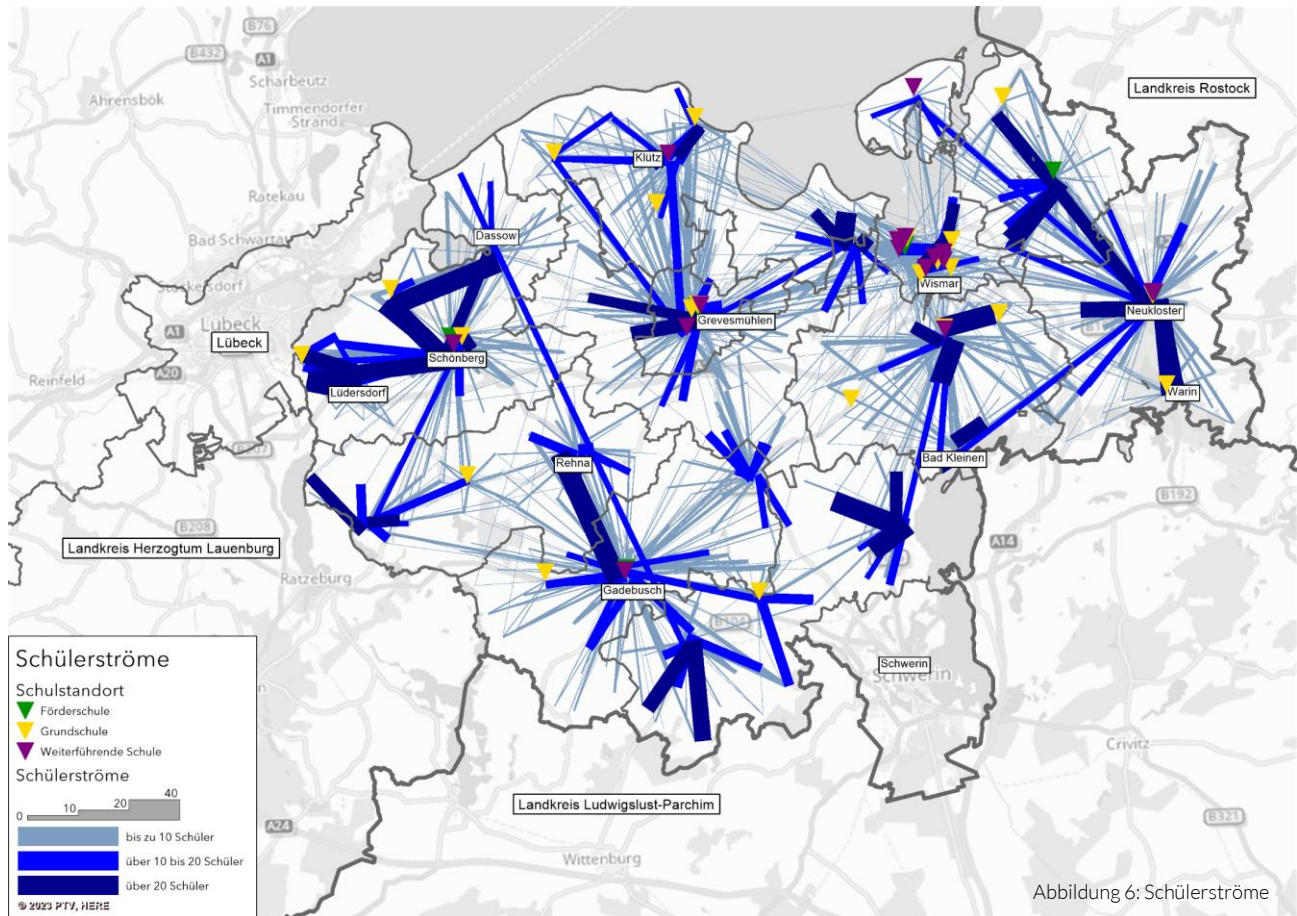


Abbildung 6: Schülerströme

existieren auch in die umliegenden Ämter Schülerströme, wenn diese nicht über ein gleichwertiges Schulangebot verfügen.

2.1.5. Potentiale im Freizeit- und Tourismussektor

Laut regionalem Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg 2011, sind die Gemeinden an der Küste (Kalkhorst, Klütz, Boltenhagen, Hohenkirchen, Zierow, Gägelow, Insel Poel, Boiensdorf) als Tourismusschwerpunktraum definiert. Insbesondere das Ostseebad Boltenhagen (196.000 Übernachtungen im Jahr 2022) und die Insel Poel (2022 mit 63.000 Übernachtungen) ziehen viele Besucher an. Die meisten Übernachtungen sind in der Hansestadt Wismar zu verzeichnen (331.000 Übernachtungen in 2022). Weitere Gemeinden werden als Tourismusentwicklungsräume geführt (siehe Abbildung 7).

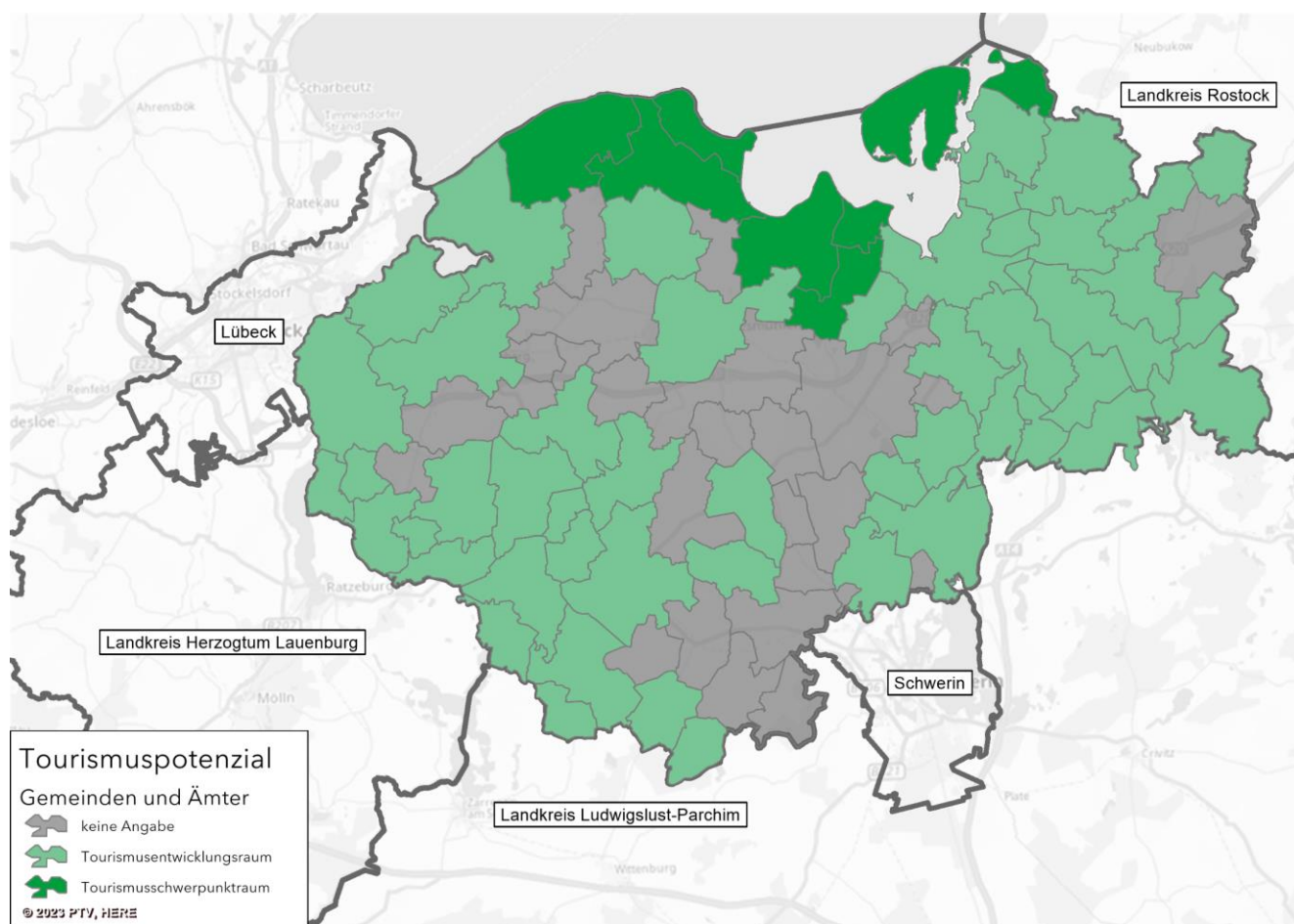


Abbildung 7:
Tourismusentwicklungs-
potenzial

Insgesamt lässt sich nach dem Einbruch der Besucherzahlen durch die Covid19-Pandemie wieder ein Wachstum verzeichnen. Die Übernachtungszahlen lagen 2022 noch etwa sieben Prozent unter dem Rekordwert von 2019, wobei der positive „Erholungstrend“ ungebrochen ist. Die saisonale Spitze liegt in den Monaten Juli und August und macht etwa ein Drittel der Übernachtungen je Jahr aus.

2.2. Netz- und Angebotsstruktur

2.2.1. Schienenpersonennahverkehr

Das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in der Region Westmecklenburg ist auf die Landeshauptstadt Schwerin ausgerichtet. Auf der Nord-Süd-Achse zwischen Wismar und Schwerin besteht mit den sich überlagernden Linien der RB 17 und RE 8 ein Stundentakt zwischen den beiden Städten. Dieser wird zwischen Bad Kleinen und Schwerin durch den RE 1 und die RB 18 auf ein Fahrangebot von zwei Fahrten pro Stunde weiter verdichtet, wobei der Regionalexpress nicht an allen Bahnhöfen hält. Ab Schwerin existiert mit dem RE 1 eine zweistündliche Verbindung in Richtung Rostock und Hamburg.

Ab Wismar besteht mit der RB 11 eine stündliche Verbindung nach Rostock über Bad Doberan. Die RB 13 verkehrt überwiegend stündlich zwischen Rehna, Gadebusch über Schwerin bis Parchim.

Eine Direktverbindung zwischen Lübeck und Schwerin besteht nicht. Der RE 4 aus Lübeck verkehrt in östlicher Richtung bis Bad Kleinen im Stundentakt und im Zweistundentakt darüber hinaus bis Güstrow im Landkreis Rostock und Pasewalk im Landkreis Vorpommern-Greifswald.

Linie	Relation	Takt
RE 1	Hamburg – Schwerin (– Bad Kleinen – Rostock)	60 min (120 min)
RE 4	Lübeck – Bad Kleinen (– Bützow – Pasewalk)	60 min (120 min)
RE 8	Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust (– Wittenberge – Berlin)	120 min (60 min)
RB 13	Rehna – Schwerin – Parchim	60 min
RB 17	Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust	120 min
RB 18	Bad Kleinen – Schwerin	120 min

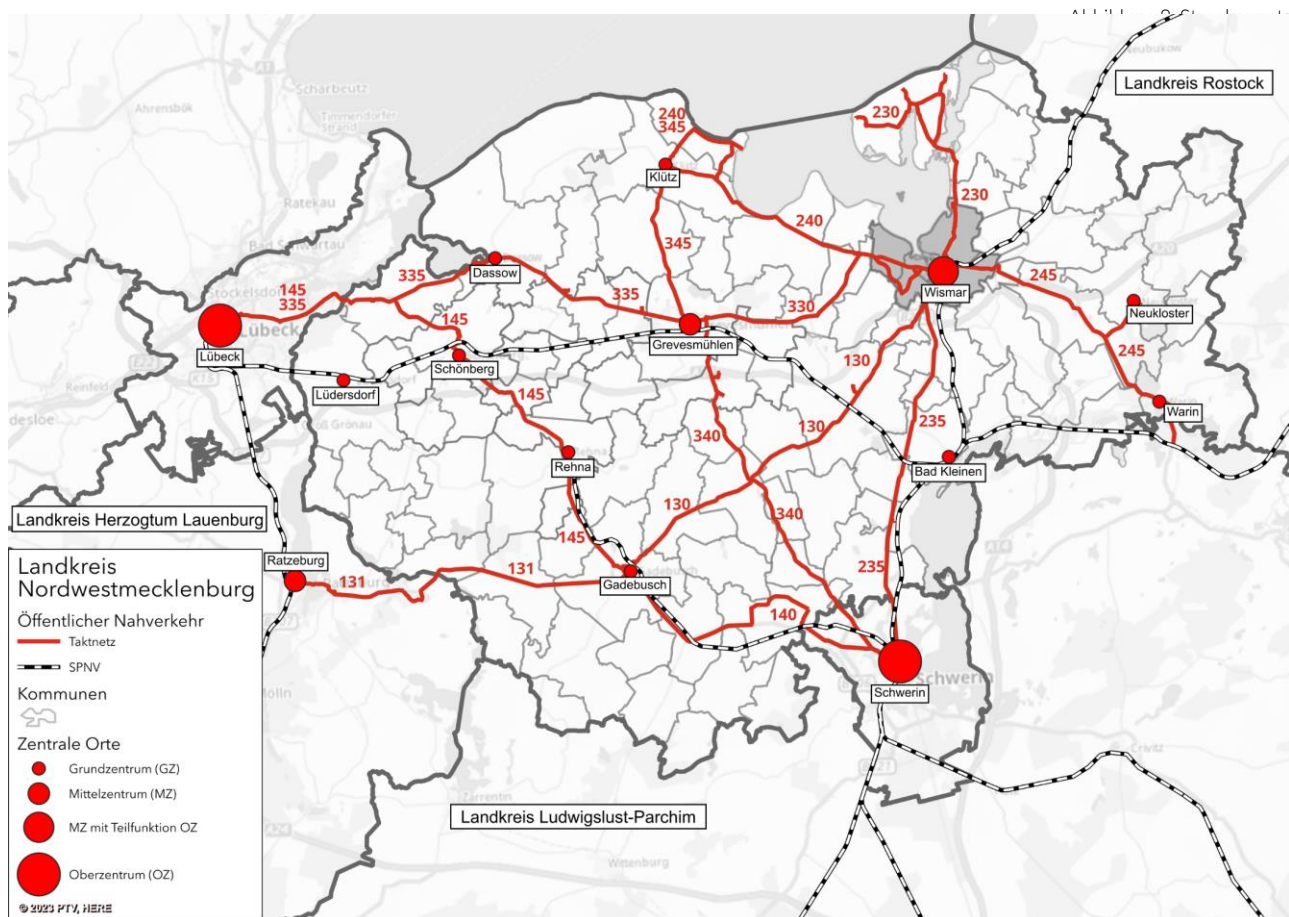
Tabelle 3: SPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg

Die Linien RE 8, RB 13 und RB 17 (ab 2024) werden von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben, die restlichen SPNV-Linien durch die DB Regio AG, Regio Nordost.

2.2.2. Regionaler Busverkehr

Der Busverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg wird durch die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH (im Folgenden NAHBUS) betrieben und lässt sich in zwei Netzebenen einteilen: Das angebotsorientierte Taktnetz und das nachfrageorientierte RegioNetz.

Die Linien des Taktnetzes verkehren werktags (Montag bis Freitag) im Zweistundentakt. Teilweise werden zur Hauptverkehrszeit weitere Fahrten angeboten, sodass ein Stundentakt entsteht. Dabei wird nur vereinzelt zwischen Schul- und Ferientag unterschieden. Die Linie 235 (Schwerin – Wismar) verkehrt ganztags im Stundentakt. Der Linienweg ist bei allen Linien weitestgehend konstant. Einzelne Abweichungen aufgrund von Schulverkehrsbelangen treten auf. Alle Taktlinien bieten auch am Wochenende ein Fahrtenangebot. Dieses unterscheidet sich teilweise zwischen Samstagen und Sonntagen sowie zwischen Sommer und Winter.



Wie in Abbildung 8 erkennbar, verbinden die Linien des Taktnetzes die zentralen Orte und binden sie an die Oberzentren an. Lediglich die Grundzentren Lüdersdorf und Bad Kleinen sind nicht an das Taktnetz angeschlossen. Beide verfügen jedoch über einen SPNV mit regelmäßigen Fahrten in die Oberzentren Lübeck bzw. Schwerin. Die Taktlinien stellen zusammen mit dem SPNV das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis dar. Folgende Linien sind Teil des Taktnetzes:

Linie	Relation	Grundtakt Mo-Fr	Fahrtenpaare Wochenende
130	Gadebusch – Bobitz – Wismar	120 min	5
131	Gadebusch – Ratzeburg	120 min	3

Linie	Relation	Grundtakt Mo-Fr	Fahrtenpaare Wochenende
140	Gadebusch – Schwerin	120 min	5
145	Gadebusch – Schönberg – Selmsdorf	120 min	Samstag: 6 Sonn-/Feiertag: 3
230	Wismar – Kirchdorf – Timmendorf Strand	120 min	Sommer: 10 Winter: 5
235	Schwerin – Lübstorf – Bad Kleinen – Wismar	60 min	7
240	Wismar – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek	120 min	Sommer: 10 Winter: 5
245	Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg	120 min	6
330	Grevesmühlen – Wismar	120 min	5
335	Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck	120 min	5
340	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen – Schwerin	120 min	5
345	Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek	120 min	Sommer: 5 Winter: 6

Tabelle 4: Taktlinien

Die Linien des RegioNetzes dienen der Flächenerschließung und binden kleinere Orte an das nächstgelegene Zentrum sowie das Taktnetz an und ergänzen so das Gesamtnetz. Zumeist sind sie auf die Belange der Schülerbeförderung abgestimmt. Daher verkehren die meisten Linien des RegioNetz nur an Schultagen zu Schulanfangs- und -endzeiten. In der Schwachverkehrszeit, an Ferien- und Wochenendtagen gibt es kein oder nur ein eingeschränktes Fahrtangebot. Auf einigen Linien wird außerhalb der schulrelevanten Zeiten ein Rufbusangebot bereitgestellt. Auch die Linienwege und Abfahrtszeiten variieren nach den Bedürfnissen der Schülerbeförderung. Eine Auflistung der Linien mit ihrem Fahrtangebot befindet sich in Anhang.

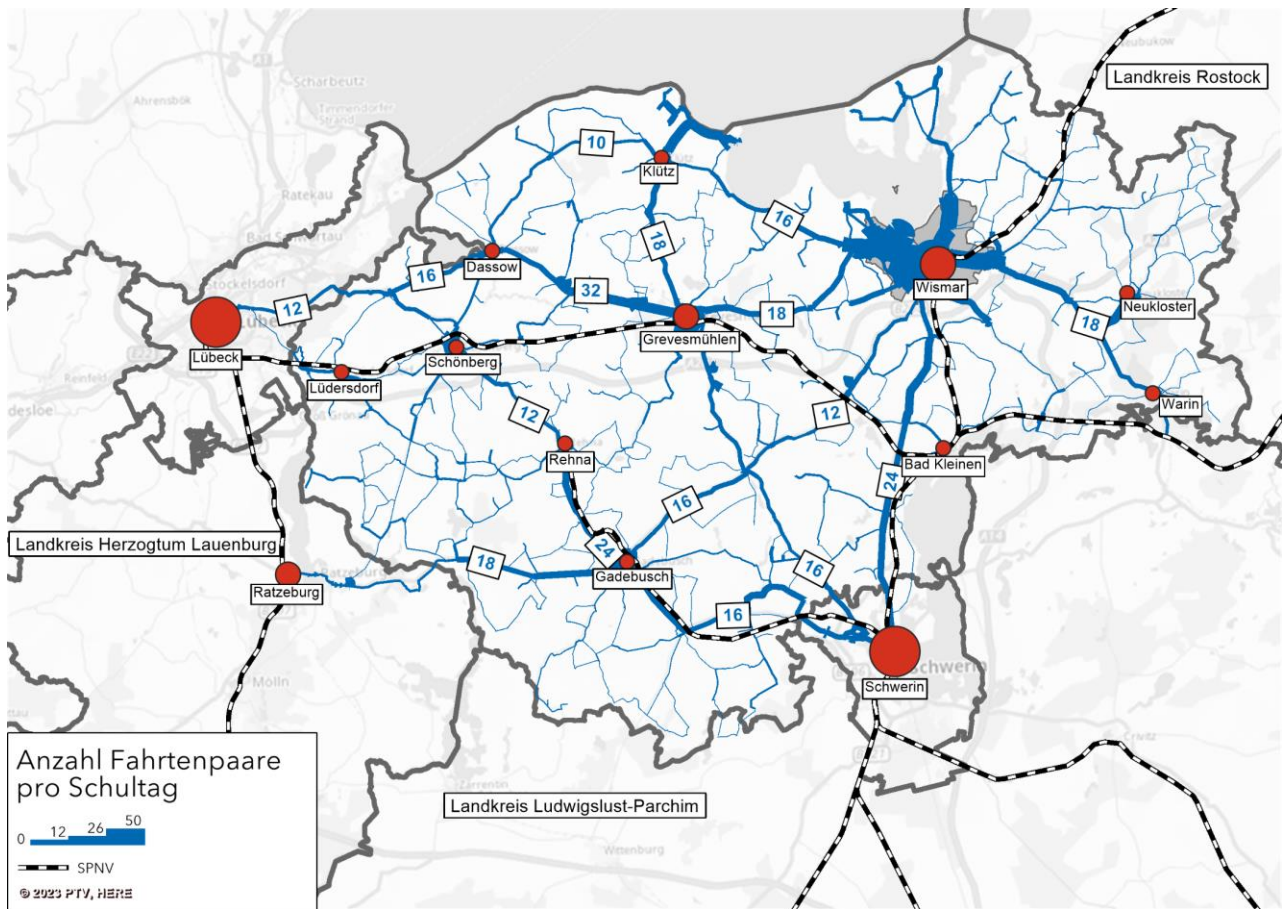


Abbildung 9: Fahrtenanzahl
Schultag (Schultag 2022)

Es ist erkennbar, dass im straßengebundenen Regionalverkehr mit Ausnahme der Verbindungen in die umliegenden Zentren Lübeck, Schwerin und Ratzeburg kaum grenzüberschreitende Verkehre in andere Landkreise existieren. Zwischen den benachbarten Ämtern innerhalb des Landkreises sind ÖV-Angebote eingerichtet. Insbesondere die Taktlinien sorgen für eine Vernetzung. Bei den RegioNetz-Linien ist teilweise eine Trennung an den Ämtergrenzen erkennbar. Diese Linien orientieren sich stark am Schülerverkehr, sodass Schuleinzugsbereiche und Anforderungen an die Fahrzeiten hier maßgebende Planungsvorgaben sind.

2.2.3. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Wismar

Der Stadtverkehr Wismar wird wie der Regionalverkehr ebenfalls von der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH durchgeführt. Zum 01.06.2023 wurde das Liniennetz der Stadt aktualisiert, wobei der zusätzliche Leitungsumfang zu 50% von der Hansestadt Wismar bezahlt wird. Es existieren sechs Stadtverkehrslinien, die alle den zentralen Busbahnhof (ZOB) anbinden (Liniennetzplan siehe). Durch den Stadtverkehr werden nun auch die Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes Wismar direkt an das Stadtzentrum angebunden. Alle Stadtverkehrslinien verkehren in einem festen Takt, werktags mindestens stündlich und am Wochenende mindestens zweistündlich. Vier der sechs Stadtverkehrslinien bedienen den Altstadttring im Richtungsverkehr. Durch die Überlagerung existiert ein dichtes Angebot in der Innenstadt. Das neue Liniennetz

gewährleistet insbesondere am Wochenende ein dichteres Angebot auf vielen Streckenabschnitten.

Linie	Relation	Takt Mo-Fr	Takt Samstag	Takt Sonntag
12	Gägelow - Ostseeblick - Seebad Wendorf - Krankenhaus – Friedhof - ZOB - Kagenmarkt	60 min	60 min	60 min
13	Zierow - Ostseeblick - Wendenkrug - Burgwall - ZOB - Kagenmarkt - Fischkaten	60 min	120 min	120 min
14	An der Westtangente - Dammhusen Gartenstadt - Sporthalle - Markt - ZOB - Dammhusen Gartenstadt - An der Westtangente	40/20 min	60 min	60 min
15	(Neptunring) - Seebad Wendorf - Burgwall - Markt - ZOB - Seebad Wendorf - (Neptunring)	15 min	30 min	30 min
16	Hornstorf - Kritzow - ZOB - Burgwall - Sporthalle - Kluß - Lübow	30 min	120 min	120 min
18	Barnekow - Gartenstadt - Burgwall - Markt - ZOB - Barnekow	60 min	60 min	60 min

Tabelle 5: Stadtverkehr Wismar

Zudem verkehren einige Regionalverkehrslinien des Taktverkehrsnetzes aus dem Stadtumland zum Busbahnhof. Auf den Streckenästen, die aus den umliegenden Gemeinden in die Wismarer Innenstadt führen, wird so das Angebot verdichtet.

Die nicht vertakteten Verbindungen des RegioNetzes haben hauptsächlich für den Schulverkehr Relevanz.

2.2.4. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Schwerin

Der Stadtverkehr Schwerin wird von der Nahverkehr Schwerin GmbH durchgeführt. Es existieren vier Straßenbahnlinien. Drei der vier Linien verlaufen in Nord-Süd-Richtung und verbinden die beiden nördlichen Endpunkte mit der Innenstadt und den beiden Endpunkten im Süden der Stadt. Sie verkehren werktags im 15- bzw. 30-Minuten-Grundtakt. Die Linie 3 verkehrt nur im Berufsverkehr und bildet eine tangentielle Verbindung zwischen den beiden südlichen Endpunkten. Ein Liniennetzplan befindet sich in der Anlage.

Die 15 Stadtbuslinien verkehren teilweise über die Stadtgrenzen hinaus. Über die Hälfte der Linien bieten eine Direktverbindung aus den Stadtteilen ins Stadtzentrum. Der Marienplatz ist zentraler Verknüpfungspunkt der Linien. Die übrigen Stadtbuslinien dienen der Erschließung in den Stadtteilen oder zur peripheren Verbindung einzelner Stadtteile. Jede Linie besitzt einen Übergangspunkt zur Straßenbahn. Für den Stadtumlandverkehr haben die Stadtverkehrslinien nur geringe Bedeutung.

Drei Regionalverkehrslinien des Taktnetzes der NAHBUS (Linien 140, 235, 340) verkehren aus Richtung Norden bis zum Schweriner Hauptbahnhof. Dabei werden nicht alle

Haltestellen des Stadtverkehrs bedient, sodass eine umsteigefreie und schnelle Anbindung der Vororte ans Schweriner Stadtzentrum hergestellt wird.

Die Linie 140 verkehrt aus Richtung Gadebusch und Brüsewitz und bietet Übergangsmöglichkeiten zur Straßenbahnlinie 2. Die Linie 235 bindet die nördlich an Schwerin angrenzenden Gemeinden Lübstorf und Klein Trebbow an die Landeshauptstadt an. Sie bietet eine Direktverbindung ins Zentrum und zu den Kliniken sowie Umsteigemöglichkeiten zu den Straßenbahnlinien 1 und 4. Die Regionalverkehrslinie 340 bindet die Nachbargemeinden Pingelshagen und Cramonshagen direkt an Schwerin an.

Auch einige Linien des RegioNetzes verkehren aus dem nördlichen und westlichen Umland zum Schweriner Hauptbahnhof. Das Angebot ist stark durch die Anforderungen des Schülerverkehrs geprägt. Durch die Überlagerung der einzelnen Linien entsteht insbesondere auf den Achsen Brüsewitz – Lankow – Schwerin und Pingelshagen – Schwerin an Schultagen ein zeitweise dichtes, jedoch unvertaktetes Angebot. An Wochenend- und Ferientagen ist das Angebot stark reduziert.

2.2.5. Stadtverkehr und Stadtumlandverkehr Lübeck

Der Stadtverkehr Lübeck wird von der Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH erbracht. Sie betreibt 25 Stadtbuslinien, die neben dem Stadtgebiet Lübecks auch die umliegenden Gemeinden anbinden. Auf dem Gebiet des Landkreises Nordwestmecklenburg verkehrt die Linie 5 bis Herrnburg Bahnhof. Werktags werden 20 Fahrtenpaare angeboten. Der Takt variiert im Tagesverlauf zwischen 30 Minuten und 120 Minuten. Samstags werden 10 Fahrtenpaare angeboten, die insbesondere in den Abendstunden liegen. Sonntags wird der Bahnhof Herrnburg durch die Linie 5 nicht angebunden. Die Linie 12 bindet Selmsdorf werktags stündlich als Linientaxi bis an die Hansestadt Lübeck an.

Die Regionalverkehrslinien 300 und 301 verkehren mit einzelnen Schulverkehrsfahrten in das Stadtgebiet Lübeck. Da sie nur an Schultagen fahren und in Schlutup enden, haben sie keine große Anbindungswirkung.

Die Linie 335 führt aus Grevesmühlen über Dassow und Selmsdorf zum Lübecker Busbahnhof. Durch ihre vertakteten Fahrten stellt sie an allen Verkehrstagen eine schnelle Verbindung im Stadt-Umland-Raum dar. Zwischen Schlutup und Lübeck ZOB verkehrt sie parallel zum Stadtverkehr, bedient jedoch nur ausgewählte Haltestellen.

Die Linie 390 verkehrt mit vier vertakteten Fahrtenpaaren von Dassow über Schönberg und Herrnburg zum Lübecker Busbahnhof. Auf ihrem Linienweg verkehrt sie teilweise parallel zu Stadtbuslinien, bedient jedoch nur ausgewählte Halte im Stadtverkehr.

2.2.6. Weitere Stadt- und Ortsverkehre im Landkreis Nordwestmecklenburg

Grevesmühlen

In Grevesmühlen existiert eine von der Stadt anteilig finanzierte Stadtbuslinie, die als Ringlinie mit einem Kleinbus bedient wird. Es werden montags bis freitags drei Linienfahrten sowie vier bedarfsabhängig verkehrende Fahrten angeboten. Die bis zum Busbahnhof führenden Regionalverkehrslinien ergänzen die ÖPNV-Bedienung in der Stadt. Insbesondere die vier Taktlinien (330, 335, 340 und 345), die aus allen Richtungen in die Stadt führen, haben auch eine innerstädtische Erschließungswirkung.

Boltenhagen

In Boltenhagen verkehrt die durch das Ostseebad finanzierte Linie 325 als Bäderbus zwischen den Ortsteilen Redewisch und Tarnewitz. Es werden täglich sechs Fahrtenpaare angeboten, welche in den Vormittags- und Nachmittagsstunden verkehren. In der Sommersaison wird durch zwei zusätzliche Fahrtenpaare die Betriebszeit ausgeweitet. In der August-Bebel-Straße bestehen vereinzelt Anschlüsse zum Regionalverkehr, welcher nur in den westlichen Ortsteilen verkehrt. Diese können ebenfalls als Bäderbus genutzt werden. Die innerörtliche Nutzung des Bäderbusses kostet pauschal einen Euro je Fahrt.

2.2.7. Anbindung an angrenzende Nahverkehrsräume

Der gemeinsame Nahverkehrsraum Westmecklenburg wird durch den Landkreis Nordwestmecklenburg mit der Landeshauptstadt Schwerin und dem Landkreis Ludwigslust-Parchim im Süden gebildet. Das Rückgrat der Verbindungen in Westmecklenburg übernimmt der SPNV. Auf der Nord-Süd-Achse Wismar – Bad Kleinen – Schwerin – Ludwigslust wird mit den Linien RE 8 und RB 17 ein stündlich verkehrendes Angebot geschaffen. Die Linie RB 13 (Rehna – Schwerin – Parchim) verbindet den südwestlichen Teil des Landkreises Nordwestmecklenburg mit der Landeshauptstadt und Parchim, der Kreisstadt des Landkreises Ludwigslust-Parchim.

Im straßengebundenen ÖPNV bietet die Buslinie 245 eine vertaktete, landkreisüberschreitende Verbindung auf der Achse Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg. In Blankenberg kann auf den SPNV und auf Buslinien des Landkreises Ludwigslust-Parchim umgestiegen werden. Die Verknüpfungen im ÖPNV zur Stadt Schwerin sind in Kapitel 2.2.4 beschrieben.

In Richtung Westen bildet die Landkreisgrenze Nordwestmecklenburgs auch gleichzeitig die Ländergrenze zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Hier grenzt der Landkreis an die Stadt Lübeck und den Landkreis Herzogtum Lauenburg. Im SPNV existiert mit dem RE 4 eine regelmäßige Verbindung auf der Strecke Lübeck – Bad Kleinen. Die ÖPNV-Verbindungen in Richtung Lübeck sind in Kapitel 2.2.5 beschrieben. Durch den RE 1 (Bad Kleinen – Schwerin – Büchen – Hamburg) wird der Landkreis auch an die Metropole Hamburg angeschlossen. Nach Ratzeburg existiert mit der Linie 131 ein landkreisüberschreitender Verkehr ab Gadebusch. Es werden werktags neun und an Wochenendtagen drei Fahrtenpaare angeboten.

In Richtung Osten grenzt der Landkreis Nordwestmecklenburg an den Landkreis Rostock. Im SPNV bestehen mit der RB 11 auf der Strecke Wismar – Bad Doberan – Rostock - Tessin und dem RE 1 und RE 4 auf der Strecke Bad Kleinen – Bützow – Rostock bzw. Bad Kleinen – Bützow – Pasewalk diverse Verbindungen in den benachbarten Landkreis und die kreisfreie Stadt Rostock.

3. Ziele und Anforderungsprofil

3.1. Verkehrspolitische Ziele des Landkreises

Die Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises Nordwestmecklenburg sollen ein attraktives und zuverlässiges ÖPNV-Angebot nutzen können. Damit sollen Wege, beispielsweise zur Arbeit, zum Einkauf, zum Arzt oder zu Behörden und Freizeitaktivitäten, ohne Pkw möglich sein. Dabei sind jedoch auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bzw. die finanzielle Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg als Aufgabenträger zu beachten.

Die folgenden Leitziele für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg konkretisieren diesen Planungsansatz:

- Das ÖPNV-Angebot wird als ganzheitliches und integriertes System aus Bahn- und Busverkehren weiterentwickelt, mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen. Mögliche Synergieeffekte aus der Gründung eines Verkehrsverbundes in Bezug auf Vereinfachung von Tarif und Fahrgastinformation sowie die Optimierung des Betriebes werden gehoben.
- Das ÖPNV-Angebot wird als Standortfaktor für die Region begriffen. Dabei sollen insbesondere Wege zur Arbeit sowie zu Einkaufs- und Freizeitaktivitäten mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können. Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag auch zur Wirtschafts- und Tourismusentwicklung.
- Als attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr leistet der ÖPNV einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und nachhaltigeren Entwicklung des Personenverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg. Damit verbunden ist auch eine angestrebte Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr (Modal Split) durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems. Die Anzahl wahlfreier Fahrgäste soll innerhalb von fünf Jahren um mindestens 20 Prozent gesteigert werden. Die mittlere Fahrzeugauslastung soll dabei weiter deutlich steigen.
- Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Ziele der Raumordnung, insbesondere bei der Erfüllung der zentralörtlichen Funktionalität. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und entsprechend der absehbaren Fahrgastnachfrage mit kurzen Fußwegen an das ÖPNV-Netz anzubinden, sodass neue Standorte von Beginn an über eine attraktive ÖPNV-Erschließung verfügen.
- In Zusammenarbeit zwischen Landkreis und Schulen sollen Bedarfsspitzen aus dem Schülerverkehr gesenkt und die Abstimmung zwischen Schulzeiten und angestrebten Taktfahrplänen verbessert werden. Entscheidungen für Schulstandorte und Festlegung von Schuleinzugsgebieten sollen unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV getroffen werden. Die Angebote im Schülerverkehr werden durch den flächendeckenden Einsatz digitaler Optimierungstools effizienter und komfortabler gestaltet.
- Die Verknüpfungen in den Stadt-Umland-Räumen werden durch verbesserte ÖPNV-Angebote gestärkt. Die flächenhafte Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum wird gesichert.
- Bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV werden die Möglichkeiten der Digitalisierung und Automatisierung sowie des sich entwickelnden Rechtsrahmens genutzt.

- Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die Belange aller Menschen, insbesondere von vulnerablen Gruppen wie Frauen, Kindern, alten Menschen und von Personen mit Mobilitätseinschränkungen, zu berücksichtigen. Auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV wird im Rahmen der Zuständigkeiten hingearbeitet.
- Klimapolitische Ziele sollen durch die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben unterstützt werden.
- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg ist bei der Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten.

3.2. Anforderungsprofil für den ÖPNV

Das Anforderungsprofil definiert die Mindeststandards, die das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nordwestmecklenburg als Daseinsvorsorge erfüllen muss. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist bestrebt, zusammen mit regionalen Partnern das ÖPNV-Angebot darüberhinaus zu verbessern. Hierbei ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Beteiligten zu beachten.

3.2.1. Erschließung und Anbindung

Im Landkreis Nordwestmecklenburg werden Siedlungsgebiete an den ÖPNV angebunden, wenn diese mindestens

- 100 Einwohner aufweisen oder
- 100 Berufspendler oder Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrliche Wirkung haben (beispielweise öffentliche Einrichtungen, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele oder touristische Bereiche).

Der schulbezogene ÖPNV wird unabhängig von der Bevölkerungszahl der Siedlungsgebiete sichergestellt.

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn sich 80 Prozent der darin wohnenden oder arbeitenden Personen innerhalb der Einzugsbereiche der Haltestellen befinden. Der Einzugsbereich einer Haltestelle wird wie folgt definiert:

- ein Radius um die Haltestelle von 400 Metern im Stadtverkehr
- ein Radius um die Haltestelle von 600 Metern im ländlichen Raum.

Die Fußwegzeit zur nächstgelegenen Haltestelle soll 10 Minuten möglichst nicht überschreiten.

Erreichbarkeit Zentraler Orte

Für die Beförderungszeiten aus den anzubindenden Ortschaften zum zugeordneten Zentrum sollen folgende Grenzwerte eingehalten werden:

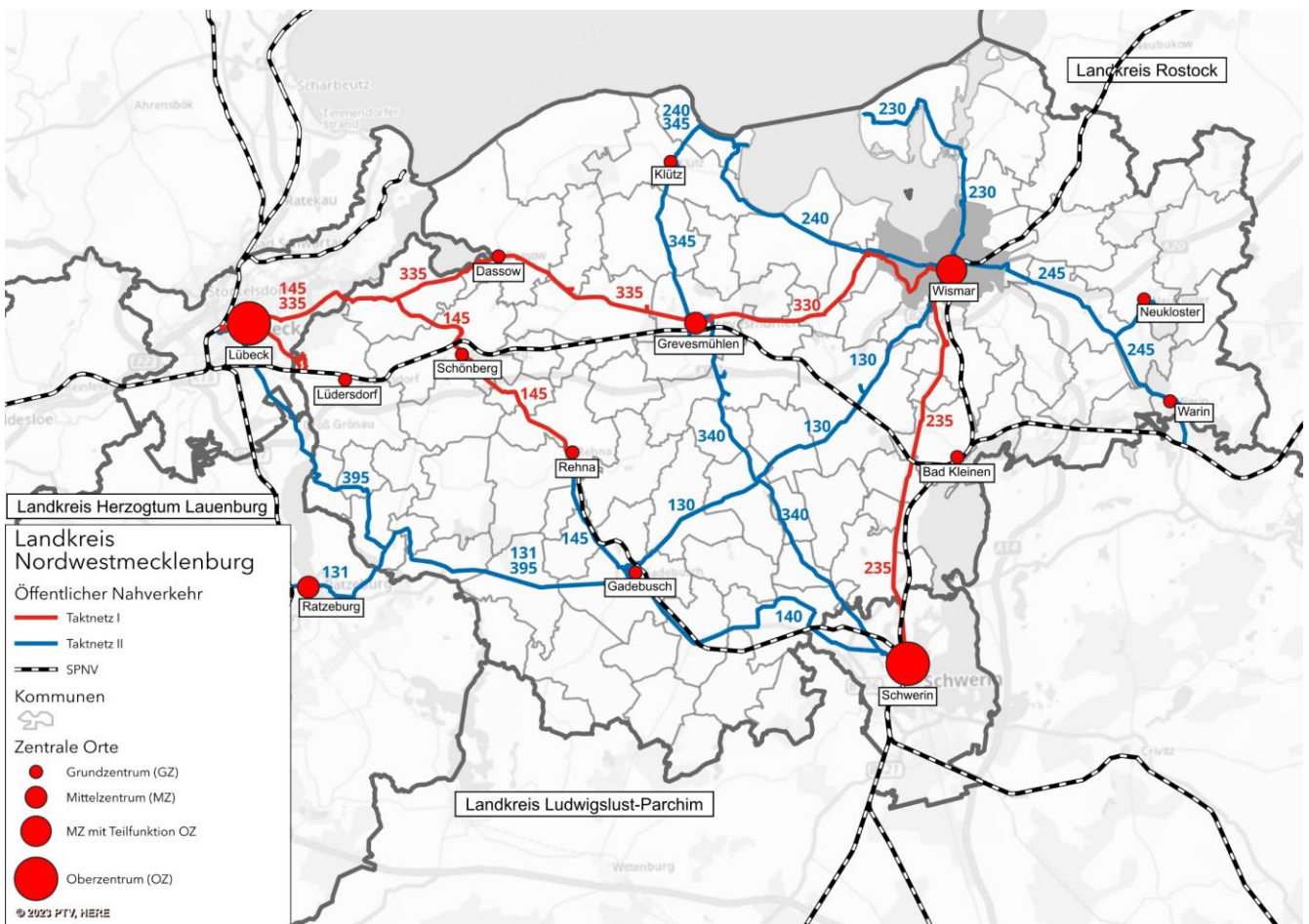
- Grundzentrum: 30 Minuten
- Mittelzentrum: 45 Minuten
- Oberzentrum: 90 Minuten

Die Zentren der Stadt-Umland-Räume sollen innerhalb von 30 Minuten Reisezeit erreicht werden.

3.2.2. Netzgliederung

Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Nordwestmecklenburg und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Dazu wird das Netz wie folgt kategorisiert (vgl. Abbildung 10):

- Taktnetz I (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Stundentakt)
- Taktnetz II (SPNV- und Bus-Linien mindestens im Zweistundentakt)
- RegioNetz
- Stadtbus



*Die Taktnetz-Linie 395 steht dabei unter einem Finanzierungsvorbehalt des Landkreises.

Das ÖPNV-Taktnetz besteht aus allen SPNV- und ausgewählten Bus-Verbindungen im Landkreis Nordwestmecklenburg. Die Qualitätsvorgaben für die SPNV-Verbindungen werden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern als Aufgabenträger festgelegt. Die Taktnetz-Linien im regionalen Busverkehr dienen zur Anbindung regional bedeutsamer Orte. Linien im „Busnetz MV“ sind ebenso Linien des Taktnetzes.

Abbildung 10: Linien des Taktnetzes

- Taktnetz I: Verbindung zwischen Mittelzentren sowie zwischen Mittel- und Oberzentren
- Taktnetz II: Anbindung von Grundzentren und weiteren regional bedeutsamen Orten an das nächsthöhere Zentrum

Das ÖPNV-Angebot im Taktnetz fährt täglich und im Takt. Die Reisezeiten sollen im Vergleich zum Pkw-Verkehr attraktiv sein, was über ein definiertes Reisezeitverhältnis abgebildet wird. Dies bedingt möglichst geradlinige Linienführungen.

Durch das RegioNetz wird einerseits die Beförderung der Schülerinnen und Schülern zu den Schulen im jeweiligen Schuleinzugsbereich sichergestellt, sofern diese Fahrten nicht bereits durch das Taktnetz oder Stadtverkehre bedient werden. Darüber hinaus wird mindestens durch Rufbusse eine Anbindung abseits des Taktnetzes liegender Siedlungsgebiete gewährleistet.

In der Hansestadt Wismar wird ein von der Stadt selbst und von den Gemeinden anteilig mitfinanziertes Stadtbusangebot vorgehalten, welches neben den Stadtteilen auch die Gemeinden im Stadt-Umland-Raum an das Stadtzentrum anbindet.

Die folgende Tabelle 6 zeigt die Netzkategorien und deren jeweiligen Mindeststandards. Dabei gelten folgende Verkehrszeiten als Bezugsrahmen:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): 6 Uhr bis 9 Uhr sowie 12 Uhr bis 18 Uhr
- Nebenverkehrszeit (NVZ): 9 Uhr bis 12 Uhr sowie 18 Uhr bis 20 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): 20 Uhr bis 6 Uhr

Kriterium		Taktnetz I	Taktnetz II	RegioNetz	Stadtbus Wismar
Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV		≤2	≤2	-	≤2
Betriebszeitraum [Uhrzeit]	Mo-Fr	5-22	5-22	5-22	5-23
	Sa	5-22	5-20	5-22	5-23
	So/F	8-20	8-20	8-20	6-20
Takt [Minuten]	HVZ	60	60	60 (Rufbus)	15/30*
	Mo-Fr NVZ	60	120		30/60*
	SVZ	120	120		60/Rufbus*
	Sa	120	120		30/60**
	So/F	120		120 (Rufbus)	30/120**
Fahrtenhäufigkeit (Mindestwert je Tag und Richtung)	Mo-Fr (Schule)	15	9	Schülerverkehr und Rufbus	50/15*
	Mo-Fr (Ferien)			Rufbus	
	Sa	9	7	Rufbus	30/9*
	So/F	7	7	Rufbus	20/7*

* Angaben für Hauptachsen und Nebenachsen im Stadtverkehr (Hauptachsen in Wismar: Wendorf – Zentrum sowie Gartenstadt – Zentrum)

Tabelle 6: Mindestbedienungsstandards der Netzebenen

Im Taktnetz II ist in der Hauptverkehrszeit ein 120-Minuten-Takt zulässig, wenn zwei Linien auf dem gemeinsamen Abschnitt zu einen 60-Minuten-Takt überlagert werden. Dieser der Überlagerungsabschnitt muss den überwiegenden Linienweg innerhalb des Landkreises umfassen.

Die Mindestbedienungsstandards des RegioNetzes gelten unter der Annahme der Förderung durch den Rufbus MV. Sollte die Landesförderung entfallen oder im Vergleich zu 2024 erheblich reduziert werden, sind die Kriterien einer erneuten Prüfung vor dem

Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises Nordwestmecklenburg zu unterziehen.

Ist eine Linie Teil des Busnetzes MV, so sind die Qualitätsvorgaben des Busnetzes MV maßgebend.

Flexible Bedienungsformen

Eine flächenhafte Bedienung des Landkreises Nordwestmecklenburg auch außerhalb der Schulzeiten und am Wochenende soll wirtschaftlich tragfähig sichergestellt werden. Dabei soll das Bedienungsangebot den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden bestmöglich entsprechen. Daher wird in Bereichen mit geringer Bevölkerungsdichte, disperser Siedlungsstruktur und in Zeiten geringer Nachfrage (Abendstunden und am Wochenende) der Einsatz flexibler Bedienungsangebote vorgesehen.

Diese flexiblen Bedienformen werden nach §44 PBefG als Linienbedarfsverkehr durchgeführt und als Bestandteil des landesweiten Rufbussystems im Busnetz MV angeboten, dessen Anforderungen zu erfüllen sind, sofern diese die nachfolgenden Mindestbedingungen (Tabelle 7) nicht unterschreiten:

Kriterium	Merkmal
Genehmigung	PBefG § 44
Ausprägung	- definierte Bedienungsgebiete (Sektoren) mit festen Haltestellen - Binnenbedienung der Sektoren - Anschluss an das ÖPNV-Taktnetz an relevanten Verknüpfungspunkten im Sektor (maximal 20 Minuten Wartezeit) sowie Anbindung an einen zentralen Ort (Grundzentrum, Mittelzentrum, Oberzentrum), sofern im Sektor vorhanden - Betriebszeitraum orientiert sich an den angebotenen Taktnetzlinien
Anmeldung	- digitale Anmeldung via App und/oder Webportal - telefonische Anmeldung (werktags 5:00 Uhr bis 20:00 Uhr, sonn- und feiertags 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr) - Anmeldefrist bis 60 Minuten vor Fahrtantritt (Ausnahme bei Personengruppen ab sechs Personen sowie Fahrradbeförderung möglich)
Fahrgastinformation	- Beauskunftung in der Fahrplanauskunft und den Fahrplänen - einheitliche und übersichtliche Darstellung der flexiblen Bedienung und verständliche Erläuterung der Nutzung
Fahrzeuge	Die eingesetzten Fahrzeuge müssen eindeutig als Verkehrsmittel des ÖPNV gekennzeichnet sein.
Tarif	Anwendung des geltenden ÖPNV-Tarifs

Kriterium	Merkmal
Barrierefreiheit	Die eingesetzten Fahrzeuge sollen auch die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Kundinnen und Kunden gewährleisten. Die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen sind bei der Anmeldung anzugeben und bei Bedarf ist ein barrierefreies Fahrzeug einzusetzen.

Tabelle 7: Mindestanforderungen an flexible Bedienformen

3.2.3. Verknüpfung und Anschlusssicherung

Verknüpfung im ÖPNV

Für einen attraktiven ÖPNV mit komfortablen Reiseketten sind Verknüpfungspunkte besonders bedeutend. An diesen Punkten ist ein Umstieg zwischen verschiedenen Linien möglich. Anschlüsse zwischen Buslinien sowie zwischen dem Bus- und Bahnverkehr an diesen Verknüpfungspunkten sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Fahrplanabstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen
- kurze Übergänge mindestens auf Hauptumsteigebeziehungen (ggf. lastrichtungsabhängig)
- Übergangswartezeiten sollten in der Regel maximal 10 Minuten betragen und die Anforderungen des Busnetz MV erfüllen
- Übergangswege an Verknüpfungspunkten sollen minimiert werden und 250 Meter Länge nicht überschreiten. Diese Wege sind barrierefrei zu gestalten.
- Verknüpfungspunkte sollen über einen Wetterschutz verfügen.
- Anschlüsse zwischen definierten Linien sollen auch im Verspätungsfall gesichert werden. Dazu sollen die Möglichkeiten des ITCS genutzt werden. Eine technische Anschlusssicherung innerhalb des Busverkehrs im Landkreis Nordwestmecklenburg ist vorzusehen.

Die Verknüpfungspunkte werden in drei Typen unterschieden, die sich hinsichtlich ihrer Bedeutung und Ausstattung unterscheiden:

- Typ 1: übergeordneter Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Busverkehren
- Typ 2: regionaler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beziehungsweise zwischen Buslinien
- Typ 3: zusätzlicher lokaler Verknüpfungspunkt zwischen dem Rufbus-Netz und dem Taktnetz

Die Verknüpfungspunkte sind in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
im Landkreis Nordwestmecklenburg		
1	Wismar Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
1	Grevesmühlen Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Bad Kleinen Bahnhof	Bahn – Bahn & Bahn – Bus
2	Gadebusch Bahnhof & ZOB	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Schönberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Mühlen Eichsen	Bus – Bus
2	Neukloster ZOB	Bus – Bus
2	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Bus – Bus
3	Bobitz Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Brüsewitz	Rufbus – Bus
3	Carlow Schule	Rufbus – Bus
3	Dassow Lübecker Straße	Rufbus – Bus
3	Dechow Abzweig	Rufbus – Bus
3	Dorf Mecklenburg Bahnhof / B106	Rufbus – Bahn & Bus
3	Fährdorf	Rufbus – Bus
3	Gägelow	Rufbus – Bus
3	Grevenhof	Rufbus – Bus
3	Herrnburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Hornstorf Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Kirchdorf Bäckerei	Rufbus – Bus
3	Klütz Wismarsche Straße	Rufbus – Bus
3	Kritzow	Rufbus – Bus
3	Lübow	Rufbus – Bus
3	Lübstorf Bahnhof / Schule	Rufbus – Bahn & Bus
3	Lützow Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Mallentin Dorf	Rufbus – Bus
3	Neuburg	Rufbus – Bahn & Bus
3	Pingelshagen	Rufbus – Bus
3	Rehna Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Roggendorf	Rufbus – Bus
3	Schlagsdorf	Rufbus – Bus
3	Selmsdorf, Straße der Freiheit	Rufbus – Bus

Typ	Verknüpfungspunkt	Verknüpfung
3	Steinhausen Neuburg Bahnhof	Rufbus – Bahn & Bus
3	Sülsdorf	Rufbus – Bus
3	Upahl	Rufbus – Bahn
3	Ventschow Bahnhof	Rufbus – Bahn
3	Warin Post	Rufbus – Bus
3	Wismar Fischkaten	Rufbus – Bus
3	Zickhusen	Rufbus – Bus
außerhalb des Landkreises Nordwestmecklenburg		
1	Schwerin Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus, Tram – Bus
1	Lübeck Hbf.	Bahn – Bahn, Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Blankenberg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
2	Ratzeburg Bahnhof	Bahn – Bus & Bus – Bus
3	Schwerin Kliniken	Rufbus – Tram & Bus
3	Schwerin Lankow-Siedlung	Rufbus – Tram

Tabelle 8: Zielzustand: Verknüpfungspunkte in Nordwestmecklenburg und umliegenden Gebieten

Zusätzlich zu den genannten Verknüpfungspunkten werden bei Einführung eines sektorbasierten Rufbusangebotes Verknüpfungsstellen zwischen dem landesweiten Rufbus und dem ÖPNV-Taktnetz in jedem Rufbussektor definiert. Diese Verknüpfungsstellen sollen die Anforderungen an Verknüpfungsstellen ebenso einhalten. Ferner konzentriert sich der Landkreis Nordwestmecklenburg darauf, kreiseigene ÖPNV-Angebote mit denen der Nachbarlandkreise stärker zu vernetzen. Dazu sollen in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern weitere geeignete Verknüpfungspunkte identifiziert werden.

Intermodale Verknüpfung

Weiterhin ist der Landkreis Nordwestmecklenburg bestrebt, die intermodale Verknüpfung zwischen dem ÖPNV, dem Radverkehr sowie dem Pkw zu verbessern. Daher sollen an den Bahn-Bus-Verknüpfungspunkten sowie weiteren Bahn-Halten P+R-Plätze errichtet werden, deren Größe sich an der erwartbaren Nutzung orientiert. Weiterhin ist es auch Sicht des Landkreises sinnvoll, Mobilitätshubs mit weiteren Mobilitätsangeboten wie Carsharing zu entwickeln.

Eine Verknüpfung zum Radverkehr wird über die Errichtung sicherer und komfortabler Radabstellanlagen an der Haltestelle gesehen. Diese B+R-Anlagen sollen sowohl an Verknüpfungspunkten sowie an Haltestellen des ÖPNV-Taktnetzes errichtet werden, um den nutzbaren Einzugsbereich zu erweitern. Die Zuwegungen zu den B+R-Plätzen sollen aus den relevanten Orten im Einzugsbereich komfortabel und sicher gestaltet sein.

Die Planung, Ausführung und Finanzierung der Anlagen obliegen den Kommunen als Baulastträger der Haltestellen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist interessiert, die Kommunen bei der Planung und Priorisierung zu unterstützen.

Weiterhin soll eine Fahrradmitnahme im Bus mindestens für ausgewählte Zu- und Abgangspunkte ermöglicht werden. Zeiten für Be- und Entladung müssen im Fahrplan berücksichtigt werden. Die Zu- und Abgangspunkte orientieren sich an der Nachfrage. Für touristisch bedeutende Linien soll am Wochenende und an Feiertagen eine erhöhte Beförderungskapazitäten bereitgestellt werden.

Empfehlung zur Ausstattung von Verknüpfungspunkten

Die Verknüpfungspunkte sollen die folgenden Ausstattungsmerkmale aufweisen. Grundlegende Ausstattungen wie Fahrplaninformationen werden nicht gesondert aufgeführt.

Ausstattungs-element	Typ 1	Typ 2	Typ 3
DFI-Anzeiger	x	x	(x)
Fahrradabstellplätze (B+R)	x	x	x
Fahrradabstellboxen, möglichst mit Lademöglichkeit für E-Bikes	x	x	-
Parkplätze (P+R)	„ ³	x	(x)
Taxistellplatz	x	x	-
Sitzgelegenheit	x	x	x
Fahrgastunterstand	x	x	(x)
Weitere Services (z. B. Packstation)	x	x	-

Tabelle 9: Empfehlung zur Ausstattung von Verknüpfungspunkten in Nordwestmecklenburg

3.2.4. Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung im Landkreis Nordwestmecklenburg wird grundsätzlich im Rahmen des Linienverkehrsangebotes organisiert.

Bei der Linien- und Fahrplangestaltung wird sichergestellt, dass der wesentliche Teil der Fahrschüler im Linienverkehr zu den jeweiligen Schulanfangs- und -endzeiten befördert werden kann.

Für den Schülerverkehr gelten § 113 Abs. 3 Satz 3 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie § 4 der Verordnung über die Schulentwicklungsplanung in Mecklenburg-Vorpommern. Die Schülerbeförderung soll möglichst zeitnah an den Unterricht oder an die Angebote der Ganztagschule anschließen. Weiterhin sollen im

³ Die Verknüpfungspunkte des Typ 1 liegen in der Regel im Zentrum eines Mittel- oder Oberzentrum. Dort ist die Anlage von P+R-Plätzen aus städtischer Sicht eher ungünstig, da damit Kfz-Fahrten in das Stadtzentrum gezogen werden. Daher werden P+R-Plätze bei diesem Typ nicht als zwingend angesehen.

Rahmen der Schülerbeförderung Verkehrsspitzen vermieden und Fahrten möglichst in das Taktnetz integriert werden. Dies bedingt eine Anpassung zwischen den Fahrplänen und den Schulanfangs- und -endzeiten. Schulträger, Schulen und der Landkreis Nordwestmecklenburg tragen gemeinsam die Verantwortung für eine wirtschaftliche Schülerbeförderung. Weiterhin sollen die Rückfahrten nach der Schule optimiert werden, sodass außerhalb des Taktnetzes nur diejenigen Haltestellen auf dem Linienweg angefahren werden, für die eine Nachfrage besteht. Aus dem Projekt MintesO bestehende Optimierungsansätze sind zu nutzen und weiterzuentwickeln. Diese Linien sind in das Rufbussystem aufzunehmen, um weiteren Personen die Nutzung zu ermöglichen.

3.2.5. Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Ein vollständig barrierefreier ÖPNV erfordert einen ganzheitlichen Planungsansatz über die Haltestellen und Fahrzeuge bis zur Fahrgastinformation und erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Kundinnen und Kunden.

Haltestellen

Für Bau und Unterhaltung sämtlicher Haltestellen im Landkreis Nordwestmecklenburg sind die Straßenbaulastträger zuständig. Ihnen obliegt die Herstellung der Barrierefreiheit aller Haltestellen. Beim barrierefreien Ausbau sind die baulichen Vorgaben entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Bushaltestellen Landkreis Nordwestmecklenburg 2019, Kapitel 4 Ausbaustandards, zu beachten. In diesem Konzept wird ebenso eine Empfehlung zur Priorisierung festgeschrieben.

Fahrzeuge

Fahrzeuge sind grundsätzlich barrierefrei zu beschaffen. Dazu müssen diese die folgenden Mindestanforderungen erfüllen.

Mindeststandard	Definition
Fahrzeugeinstieg und Innenraumgestaltung	▪ Busse mit Niederflureinstieg⁴ und Niederflurbereich zwischen Tür 1 und Tür 2 als Mehrzweckfläche mit Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen ▪ Kneeling und Klapprampe ▪ visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen
Information	▪ Fahrtinformation (Liniennummer und Zielanzeige entsprechend § 33 BOKraft) ▪ Ansage und Anzeige des nächsten Haltestellennamens im Inneren des Fahrzeugs ▪ visuell kontrastreiche Piktogramme in ausreichender Größe ▪ Beschriftung von Haltewunschtastern und wichtigen Elementen innerhalb der Fahrzeuge zusätzlich in Braille- oder Prismenschrift

Tabelle 10:Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

Für einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrzeugen bei geringer Nachfrage sind Ausnahmen von dieser Regelung zulässig, wenn

- Fahrzeuge für alternative Bedienformen eingesetzt werden
- Fahrzeuge maximal fünf Sitzplätze aufweisen.

Information und Kommunikation

Die Information und Kommunikation zum ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg sollen barrierefrei gestaltet werden. Dazu müssen folgende Mindestkriterien erfüllt werden:

Mindeststandard	Definition
App und Internetseite	▪ Änderungsmöglichkeit des Kontrastes ▪ Anpassungsmöglichkeit der Schriftgröße ▪ Nutzung serifenloser Schriftart ▪ Vorlesefunktion und Spracheingabe ▪ Auskunft zur Barrierefreiheit der Reisekette
Haltestellen	▪ Fahrplanaushang in kontrastreicher Darstellung in serifenloser Schrift, Schriftgröße mind. 12 Punkt, Anbringungshöhe ca. 1,5 Meter ▪ leichtverständliche Ausbereitung mit möglichst wenigen Fußnoten ▪ Nutzung von QR-Codes für weitergehende Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen
Vertrieb	▪ Verwirklichung des Zwei-Sinne-Prinzips in den Vertriebskanälen

Tabelle 11:Mindeststandards barrierefreier Fahrzeuge

⁴ Als Niederflurfahrzeuge oder Low-Entry-Fahrzeuge. Low-Entry-Fahrzeuge weisen einen niederflurigen Bereich zum Einsteigen sowie Mehrzweckbereiche zwischen der ersten und zweiten Tür auf. Der Bereich über der Hinterachse ist über Treppenstufen zu erreichen. Damit ist insgesamt die Barrierefreiheit des Fahrzeugs bei einer hohen Sitzplatzkapazität gewährleistet.

3.2.6. Fahrzeugausstattung und Antriebsart

Ausstattung und Fahrzeugeinsatz

Die im Buslinienverkehr im Landkreis Nordwestmecklenburg eingesetzten Fahrzeuge müssen die nachfolgenden Mindeststandards erfüllen. Diese Anforderungen sind sowohl von genehmigten Linienverkehrsunternehmen als auch von deren Subunternehmern einzuhalten. Die Fahrzeuge müssen an die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere den Anforderungen der Barrierefreiheit (siehe Abschnitt 3.2.5), sowie an den betrieblichen Ablauf angepasst werden. Die Fahrzeuge müssen in einem einheitlichen Corporate Design der ÖPNV-Fahrzeugflotte in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Nordwestmecklenburg gestaltet sein. Folgende weitere Vorgaben sind einzuhalten:

- Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen regelmäßig gewartet und gereinigt werden und einen ansprechenden Gesamteindruck vermitteln. Der Innenraum ist hell und freundlich und soll für alle Kundengruppen subjektiv als sicher wahrgenommen werden.
- Die eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei.
- Das Flottendurchschnittsalter aller regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge liegt bei maximal acht Jahren
Das jeweilige Fahrzeughöchstalter ist so abzuwägen, dass ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet wird. Der Innenraum muss dabei weiterhin attraktiv wirken und dem gängigen Kundengeschmack entsprechen.
- Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über einen vollständig klimatisierten Fahrgastraum verfügen. USB-Ladebuchsen sollen nach Möglichkeit bei Neuanschaffungen vorgesehen werden, sofern Erfahrungen aus dem Betrieb dem nicht entgegenstehen.
- Im Stadtverkehr Wismar sind mindestens auf den Hauptrelationen vorzugsweise Niederflrbusse einzusetzen. Bei der Fahrzeugbeschaffung ist darauf zu achten, durch eine hinreichende Anzahl Türen einen schnellen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die Nachfrage ist im Stadtverkehr durch den Einsatz von Automatischen Fahrgastzählgeräten entsprechend des Standes der Technik zu messen. Die mittlere Auslastung in der Spitzenstunde soll 65 Prozent der gesetzlich zulässigen Gesamtplätze je Linie nicht übersteigen.

Antriebsart

Die Vorgaben des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021) sollen umgesetzt werden. Daher sollen künftig im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang saubere und emissionsfreie Fahrzeuge beschafft werden. Die Antriebsart ist so zu wählen, dass weiterhin ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet wird. Die notwendigen Entscheidungen zur Antriebsart sind rechtzeitig zu treffen, um notwendige Infrastrukturen bei der Entwicklung der Betriebshöfe von Beginn an berücksichtigen zu können.

Für Bestandsfahrzeuge ist zu prüfen, ob durch geeignete Kraftstoffe (zum Beispiel HVO 100) die CO₂-Emissionen kurzfristig unter Erhalt eines wirtschaftlichen Betriebs gesenkt werden können. Die Entwicklung der Betriebskosten durch die Umstellung auf

saubere und emissionsfreie Antriebsarten muss für den Landkreis Nordwestmecklenburg als Aufgabenträger wirtschaftlich tragfähig bleiben.

3.2.7. Tarif und Vertrieb

Sobald der Landkreis Teil eines Verkehrsverbundes ist, ist der Verbundtarif anzuwenden. Bis dahin ist der im Landkreis Nordwestmecklenburg bestehende NAHBUS-Tarif fortzuführen. Die Einführung von umlagefinanzierten Gästekarten mit inkludierter ÖPNV-Nutzung werden vom Landkreis begrüßt und der Umsetzungsprozess entsprechend unterstützt.

Darüber hinaus sollen Tarife benachbarter Verkehrsverbünde angewendet werden, wenn Busverkehre in diesen Tarifgebieten Bedienungsfunktionen übernehmen. Über die Anerkennung von Fahrscheinen und den Ausgleich von Einnahmen sind Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern und/oder relevanten Verbundpartnern zu schließen. In folgenden Räumen sollen vorrangig Tarifkooperationen bestehen:

- Hansestadt Lübeck (SH-Tarif)
- Ratzeburg (HVV-Tarif)

Das Vertriebssystem muss den Anforderungen des Verkehrsverbundes genügen. Durch den Landkreis Nordwestmecklenburg wird eine Digitalisierung des Vertriebes angestrebt. Der Vertrieb des Fahrscheinsortimentes soll vorrangig digital angeboten werden. Ein Fahrscheinverkauf mit Bargeld muss mindestens für ein Basissortiment sichergestellt werden.

3.2.8. Information und Digitalisierung

Die Vorgaben des Verkehrsverbundes hinsichtlich der Fahrtinformation sind zu erfüllen. Im Landkreis Nordwestmecklenburg sollen die Chancen der Digitalisierung auch für die Fahrtinformation genutzt werden.

Informationen zum Fahrplan und zur einzelnen Fahrt sollen digital und in Echtzeit verfügbar sein.

Die folgenden Mindeststandards müssen im ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreise Nordwestmecklenburg erfüllt werden.

Corporate Design und Fahrplaninformation

Das ÖPNV-Angebot und die Inhalte aller Informationsmedien müssen in einem einheitlichen Corporate Design gestaltet sein.

Fahrplaninformationen einschließlich aller Verkehrsbeschränkungen sind aktuell online zu veröffentlichen. Fahrplaninformationen in Echtzeit sollen über geeignete digitale Kanäle zur Verfügung gestellt werden.

Linienfahrpläne müssen übersichtlich und intuitiv gestaltet sein. Anschlussinformationen zu Linien des Taktnetzes (Bus und SPNV) werden an den jeweiligen Verknüpfungspunkten aufgeführt. Für touristisch bedeutende Linien beziehungsweise Bedienungskorridore

werden Flyer zur Fahrplaninformation sowie mit einer „ÖPNV-Basisinformationen“ in Zusammenarbeit mit dem touristischen Destinationsmanagement angeboten.

Haltestellenansagen erfolgen in der Regel automatisiert und rechtzeitig. An Verknüpfungspunkten werden die Umsteigemöglichkeiten in das ÖPNV-Taktnetz angesagt.

Haltestellenbeschilderung

An den Haltestellen haben die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, übersichtlicher und lesbarer Form anzubringen. Die Aushangpläne sind stets aktuell zu halten sowie Abweichungen und Änderungen deutlich zu kennzeichnen. Bei Beschädigung oder Verlust erfolgt umgehend ein Austausch. Hinweise auf digitale Informationskanäle sind in geeigneter Form (zum Beispiel QR-Codes) darzustellen.

Mindestens an definierten Verknüpfungspunkten sind Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger zu betreiben, die Abfahrtszeiten in Echtzeit anzeigen.

Digitalisierung

Die Verkehrsunternehmen betreiben eine ansprechende und zeitgemäße Internetseite mit den ÖPNV-Angeboten, insbesondere den Fahrplänen, Fahrplanänderungen und Tarifinformationen sowie einer digitalen Fahrplanauskunft. Diese ist auch mit mobilen Endgeräten komfortabel nutzbar.

Weiterhin wird die Fahrplanauskunft per Smartphone-App bereitgestellt. Diese App soll auch die Buchung von Rufbusangeboten sowie den Ticketerwerb ermöglichen. Eine Kooperation mit weiteren Partnern ist dabei möglich. Entsprechende Daten sind bereitzustellen.

Mobilitätszentrale

Zur Fahrgastinformation, Aufnahme und Disposition von Fahrtwünschen in flexiblen Bedienformen und zur Bündelung öffentlicher und nicht gewerblicher/privater Verkehrsinteressen soll die Einrichtung einer Mobilitätszentrale erfolgen. Die Mobilitätszentrale soll während der Bedienzeiten des Taktnetzes besetzt und in dieser Zeit telefonisch und per E-Mail erreichbar sein. Über digitale Informationsmedien eingehende Informationen werden dort ebenso verarbeitet, sofern eine automatisierte Bearbeitung nicht möglich ist. Ein Bratungsangebot in Präsenz ist optional.

4. Herleitung des Handlungskonzeptes

4.1. Bewertung des Bestandsangebotes

Grundlage für die Bewertung des Bestandsangebotes sind das Fahrplanangebot 2023 der NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und das Anforderungsprofil aus Kapitel 3.2.

Die bestehenden Schwächen in Form von Nichterfüllung festgelegter Anforderungen werden in der folgenden Tabelle 12 zusammengefasst. Die Dokumentation der Analyse erfolgt zusammen mit dem Wirkungsnachweis der konzeptionellen Ansätze im Kapitel 4.3.

Anforderung	Schwächen
3.2.1 Erschließung und Anbindung	- Die Vorgabe, dass Siedlungsgebiete ab 100 Einwohnern an den ÖPNV angebunden sind, wird erfüllt. - Zeitliche Erreichbarkeit der Zentren: - Es werden nicht alle Grundzentren innerhalb der Reisezeitvorgaben erreicht. In den Randgebieten des Landkreises abseits des Taktnetzes bestehen teils deutliche Erreichbarkeitsdefizite außerhalb des Schülerverkehrs. - Die Reisezeiten zum nächstgelegenen Mittelzentrum werden ebenso im südwestlichen Bereich des Landkreises (um Gadebusch herum) sowie im östlichen Teil des Landkreises (um Warin und östlich von Neukloster) nicht erreicht. - Von den Gemeinden, die an der südwestlichen sowie östlichen Landkreisgrenze liegen, sind die Oberzentren in der Hauptverkehrszeit nicht innerhalb der Reisezeitvorgaben erreichbar. In der Nebenverkehrszeit gilt dies für einen Großteil der Gemeinden abseits des Bahn- und Bus-Taktnetzes.
3.2.2 Netzgliederung	- Die angegebenen Bedienungsstandards der neuen Netzebenen werden nicht vollständig eingehalten. - Taktnetz I: Taktvorgaben werden, mit Ausnahme der Linie 235, werktags noch nicht vollständig erfüllt, am Wochenende bestehen mittags Taktlücken - Taktnetz II: Taktvorgaben werden weitgehend erfüllt, am Wochenende bestehen mittags Taktlücken Bedienzeitraum abends teilweise etwas zu kurz (größtes Defizit bei Linien 130 und 131 nur bis ca. 19 Uhr) - Vor allem samstags bestehen Defizite beim Bedienzeitraum auf allen Linien. Die erste Fahrt verkehrt erst zwischen 7 und 8 Uhr, die letzte Fahrt meist zwischen 18 und 19 Uhr. Im Sommerfahrplan der Linien 230, 240 wird die Vorgabe zum Betriebszeitraum nahezu erfüllt.
3.2.3 Verknüpfungspunkte	- In folgenden Verknüpfungspunkten werden keine Anschlüsse gewährt: - Schönberg: kein Bus-Bahn-Anschluss und kein barrierefreier Verknüpfungspunkt, fehlende baulich Gestaltung als Verknüpfungspunkt - Gadebusch: kein Bus-Bahn-Anschluss, da auf Bus-Bus-Anschlüsse optimiert

Anforderung	Schwächen
	- Der bestehende Anschluss in Selmsdorf zwischen den Buslinien 145 und 335 ist verspätungsanfällig. Die Linie 145 sollte bis Lübeck durchgebunden werden. - Es existieren aktuell P+R-Plätze in Boltenhagen sowie kleinere P+R-Anlagen an ausgewählten Bahnhöfen (zum Beispiel Grevesmühlen, Gadebusch, Wismar). Flächendeckende B+R-Anlagen fehlen an Haltestellen des Taktnetzes. - Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte ist im Bestand zu erfassen. Eine weitere Aufwertung anhand der Empfehlungen in Tabelle 9 soll schrittweise erfolgen.
3.2.4 Schülerbeförderung	- Es sind keine Überschreitungen der Fahrzeitvorgaben bekannt. Die Anforderungen werden in der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Die Fahrtoptimierung auf Rückfahrten befindet sich in der Pilotphase. - Die Abstimmung zwischen Schulanfangs- und Endzeiten sowie den ÖPNV-Fahrplänen orientiert sich aktuell überwiegend an bestehenden Schulzeiten. Eine weitere Integration in das Taktnetz ist anzustreben.
3.2.5 Barrierefreiheit	- Die eingesetzten Fahrzeuge bieten einen barrierefreien Einstieg. - Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist nicht abgeschlossen. Die Zuständigkeit liegt bei den kommunalen Aufgabenträgern. Der Ausbaufortschritt muss fortlaufend dokumentiert werden.
3.2.6 Fahrzeugausstattung & Antriebsart	Im Stadtverkehr Wismar werden 21 Busse mit Biogasantrieb eingesetzt. Die restliche Flotte besteht aus Dieselnissen.
3.2.7 Tarif	- Im Jahr 2023 wird noch kein Verbundtarif zwischen Bus und Bahn angewendet. An einer Gründung eines Verkehrsverbundes wird gearbeitet. - Ein digitaler Vertrieb über die „Nahbus Tickets“ App wird lediglich für das Deutschlandticket angeboten. Das weitere Tarifsoriment wird ausschließlich analog verkauft. Eine App für Information und Vertrieb befindet sich im Entwicklungsprozess. - Die Anwendung des SH-Tarifes im Stadt-Umland-Raum Lübeck befindet sich in Vorbereitung (Stand 12/2023) und soll umgesetzt werden.
3.2.8 Information und Digitalisierung	- Die NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH nutzt für ihre Auftritte und die Fahrzeugflotte ein einheitlichen Corporate Design, welches sich an den Designgrundsätzen des Landkreises Nordwestmecklenburg orientiert. - Fahrplaninformationen werden über die NAHBUS-Internetseite und an Haltestellen sowie in den Servicezentren zur Verfügung gestellt. Eine digitale Verbindungsauskunft erfolgt über die Informationskanäle des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN – mit Echtzeitinformationen) und der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV).

Tabelle 12: Zielerreichung durch das Bestandsangebot

4.2. Angebotskonzept

Wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben soll das Netz in vier Angebotskategorien eingeteilt werden. In den definierten Mindestvorgaben berücksichtigt sind die Qualitätsanforderungen des Busnetzes MV. Diese sind in zwei Qualitätsstufen unterteilt. Eine pauschale Zuordnung von einzelnen Relationen zu den Qualitätsstufen ist nicht vorgegeben.

Analog dazu sollen im Taktnetz zwei Produktkategorien etabliert werden. Zwischen den Mittel- und Oberzentren sollen Linien des Taktnetzes I verkehren, welche werktags mindestens eine stündliche Anbindung vorsehen. Hier ist gegenüber dem heutigen Zustand eine deutliche Ausweitung des Angebotes notwendig. Einige Verbindungen, die im Busnetz MV definiert sind, sollen die dort festgelegten Standards der Qualitätsstufe I einhalten, um die damit verbundenen Förderbedingungen zu erfüllen.

Zwischen Grundzentren und höherwertigen zentralen Orten sollen Linien des Taktnetzes II verkehren, die werktags ein mindestens zweistündliches Angebot vorsehen. Diese Linien bedürfen nur einer geringen Aufwertung, um die Mindestvorgaben zu erfüllen. Eine Ausweitung der Betriebszeit einiger Linien in den Abendstunden ist an verschiedenen Verkehrstagen notwendig. Dies kann mit nur wenigen zusätzlichen Fahrten erreicht werden. Ebenso besteht auf vielen Linien am Wochenende in den Mittagsstunden eine Taktlücke von vier Stunden. Dies entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2016 – 2025 und kann mit einer zusätzlichen Fahrt in einen durchgängigen Zwei-Stunden-Takt umgewandelt werden. Dadurch wären auch die Vorgaben der Qualitätsstufe II des Busnetzes MV erfüllt. In Tabelle 13 sind die Bedienqualitäten der Linien des Taktnetzes beschrieben und die notwendigen Änderungen für die Umsetzung des Netzkonzeptes aufgezeigt.

Zusätzlich zur Verdichtung bestehender Verbindungen ist die Aufnahme weiterer Linien in das Taktnetz vorgesehen. Auf der Relation Lübeck – Gadebusch über Schlagsdorf ist die Einführung einer neuen Linie mit den Vorgaben des Taktnetzes II zu prüfen. Dadurch erfahren insbesondere die Gemeinden im Südwesten des Landkreises eine Aufwertung der Anbindungsqualität.

Auf der Verbindung Lübeck – Herrnburg soll die Linie 390 auf die Vorgaben des Taktnetzes I ausgebaut werden. Aktuell übernimmt sie hauptsächlich Aufgaben der Schülerbeförderung. Für eine Vertaktung und Vereinheitlichung des Linienweges sind zusätzliche Fahrten notwendig. Es ist zu erwarten, dass sich Schulwege, die heute durch zusätzliche Fahrten im RegioNetz abgedeckt werden, nach Umsetzung des Konzeptes auf das Taktnetz verlagern. Es ist zu prüfen, ob dadurch die Fahrplanmasse im RegioNetz reduziert werden kann.

Umwegige Fahrten auf Linien des RegioNetzes, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, können auf dem Weg von der Schule zum Wohnort durch das MintesO-Konzept reduziert und für die Allgemeinheit in das Rufbusangebot überführt werden. Bei diesem Konzept wird bei Einstieg ins Fahrzeug elektronisch die Haltestelle des Wohnortes an das Fahrzeug übermittelt. Es werden auf dem Linienweg nur die Orte angefahren, die zum Ausstieg benötigt werden. Dadurch können Stichfahrten und Umwege vermieden und die Reisezeiten für alle Fahrgäste reduziert werden.

Linie	Bedienungsqualität 2023	Änderungen im Netzkonzept
130 Wismar – Gadebusch	- Mo-Fr 5-18 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten	- Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen - Samstags ausweiten der Betriebszeiten morgens - am Wochenende schließen der Taktlücke
131 Gadebusch – Ratzeburg	- Mo-Fr 5-19 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten - am Wochenende drei Fahrtenpaare (2 morgens, 1 abends)	- Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen - verdichten auf Zwei-Stunden-Takt am Wochenende
140 Schwerin – Gadebusch	- Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	- Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen - Ausweiten der Betriebszeiten samstagsmorgens - Schließen der Taktlücke am Wochenende
145 Gadebusch – Selmsdorf	- Mo-Fr 5-20 Uhr, samstags 6-18 Uhr, sonntags 6-19 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	- Durchbindung bis Lübeck - Werktags Verdichtung auf 60-Minuten-Takt - Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen - am Wochenende Ausweiten der Betriebszeiten morgens und Schließen der Taktlücke
230 Wismar – Insel Poel	- Mo-Fr 5-22 Uhr, am Wochenende im Sommer 7-22 Uhr, im Winter 9-20 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verstärkerfahrten im Schülerverkehr, am Wochenende Taktlücke im	- Verlängerung der Betriebszeiten am Samstag - Schließen der Taktlücke im Winter am Wochenende

	Winter, im Sommer zusätzliche Fahrten am Wochenende	
235 Wismar – Schwerin	- Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 6-19 Uhr 60-Minuten-Grundtakt werktags, am Wochenende 120-Minuten-Grundtakt	Verlängerung der Betriebszeiten abends am Wochenende
240 Wismar – Boltenhagen	- Mo-Fr 5-21 Uhr, am Wochenende 7-21 Uhr im Sommer, 9-20 Uhr im Winter 120-Minuten-Grundtakt werktags mit Verdichtung - einige Fahrten ohne Anbindung von Klütz und Boltenhagen	- Vereinheitlichung des Linienweges - Ausweitung der Betriebszeiten samstags - Ausweitung der Betriebszeiten am Wochenende im Winter
245 Wismar – Blankenberg	- Mo-Fr 4-21 Uhr, am Wochenende 7-19 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	- Ausweitung der Betriebszeiten samstags - Schließen der Taktlücke am Wochenende
330 Wismar – Grevesmühlen	- Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-18 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	- Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags - Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, in den Morgenstunden samstags - Schließen der Taktlücke am Wochenende
335 Grevesmühlen – Lübeck	- Mo-Fr 6-21 Uhr, am Wochenende 7-19 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	- Verdichtung auf 60-Minuten-Grundtakt werktags - Ausweitung der Betriebszeiten an allen Tagen - Schließen der Taktlücke am Wochenende
340 Grevesmühlen – Schwerin	- Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 7-18 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen	Ausweitung der Betriebszeiten in den Abendstunden an allen Tagen, samstags in den Morgenstunden

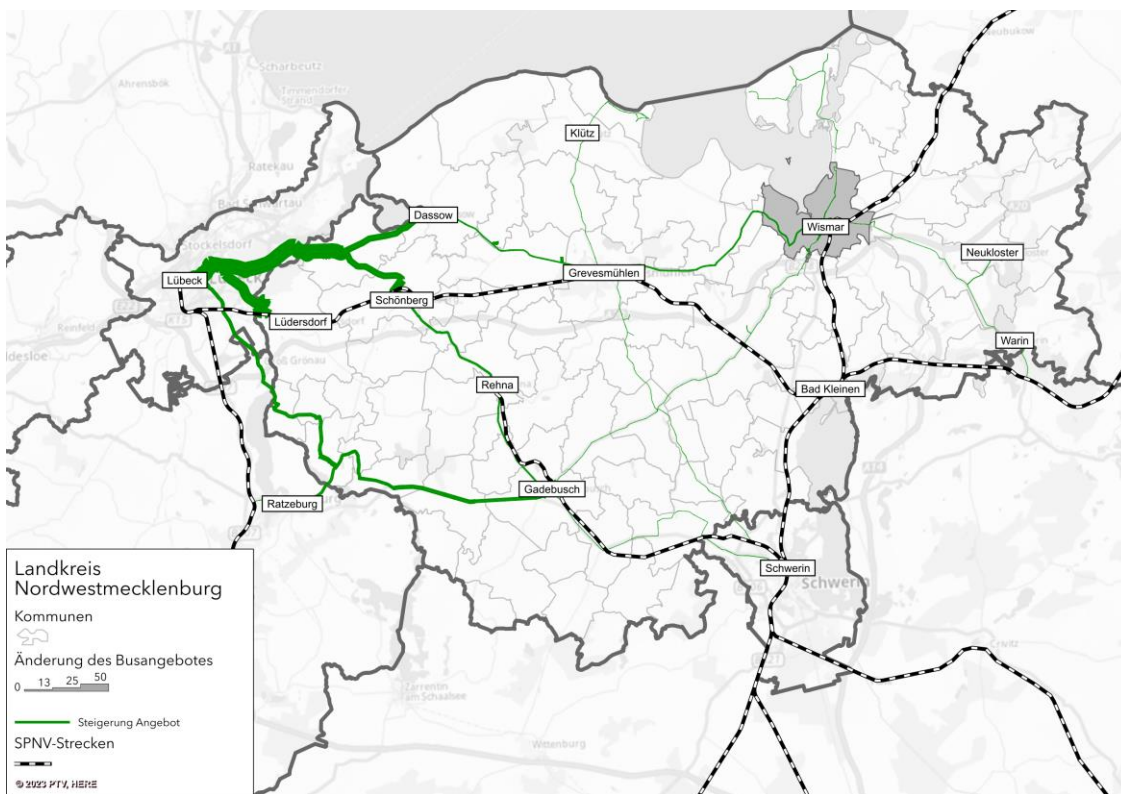
	Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags	Schließen der Taktlücke am Wochenende
345 Grevesmühlen – Boltenhagen	- Mo-Fr 5-20 Uhr, am Wochenende 8-20 Uhr 120-Minuten-Grundtakt werktags mit einzelnen Verdichterfahrten, am Wochenende Taktlücke mittags - Im Sommer täglich abendliche Zusatzfahrt	- Ausweitung der Betriebszeit in Morgenstunden an Samstagen - Ausweitung der Betriebszeit in den Abendstunden an Werktagen - Schließen der Taktlücke am Wochenende
390 Herrnburg – Lübeck	- Werktags an Schultagen 6-17 Uhr mit verschiedenen Linienrouten, Taktlücke am Vormittag - Kein Angebot an Ferientagen und am Wochenende	- Vereinheitlichung des Linienwegs - Vertaktung auf 60- Minuten-Takt, Schließen von Taktlücken - Ausweiten der Betriebszeiten - Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards
395 Gadebusch – Lübeck	Bisher kein Angebot, da neue Linie	- neue Linie zur Direktanbindung des westlichen Kreisgebietes an die Stadt Lübeck - Schaffen eines Angebotes an Ferientagen und am Wochenende entsprechend Qualitätsstandards Taktnetz II

Tabelle 13: Änderungsbedarf Taktnetzlinien

Mittelfristig sollen nach Umsetzung der oben definierten Mindeststandards und unter Vorbehalt der notwendigen finanziellen Mittel und Förderungen die Linien 240 und 345 in das Taktnetz I aufsteigen. Ebenso soll mittelfristig der Stadt-Umland-Raum von Lübeck gestärkt werden und die nach Lübeck verkehrenden Regionalbuslinien abschnittsweise auf einen Halbstundentakt verdichtet werden. Für die Linien 145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck), 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck) und 390 (Herrnburg – Lübeck) wurde ein Halbstundentakt von Montag bis Freitag geprüft.

Langfristiges Ziel des Landkreises ist eine flächendeckende, stündliche Mobilitätsgarantie. Diese kann im Taktnetz durch Aufwertung aller Linien auf einen ganztägigen Stundentakt realisiert werden. Im RegioNetz wird die Mobilitätsgarantie durch flexible Bedienformen realisiert.

Im RegioNetz soll die Möglichkeit bestehen, flexible Bedienformen einzusetzen, um außerhalb der schulrelevanten Zeiten, in Räumen und Zeiten geringer Nachfrage ein wirtschaftlich darstellbares ÖPNV-Angebot zu schaffen. Aktuell werden linien- und fahrplangebundene Bedarfsverkehre im Landkreis angeboten. In Abbildung 12 ist das bestehende, flexibilisierte Angebot im Landkreises Nordwestmecklenburg dargestellt.



Perspektivisch ist eine weitere Flexibilisierung mit Sektorenbedienung denkbar. Die dafür zu erfüllenden Mindestbedingungen sind in Kapitel 3.2.2 definiert. Die Größe der zu definierenden Sektoren richtet sich nach der erwarteten generierbaren Nachfrage und den zu überwindenden Entfernungen. Die Sektoren müssen groß genug sein, um Bündelungseffekte bewirken zu können. Gleichzeitig dürfen sie aber nur so groß sein, dass die Beförderungswünsche innerhalb einer vertretbaren Zeit disponiert und ausgeführt werden können. Zudem ist darauf zu achten, dass die Sektoren so gestaltet sind, dass die flexiblen Angebote eine Anbindung an die zentralen Orte und das Taktnetz herstellen. Nur so können die verschiedenen Netzebenen sinnvoll verknüpft werden und zu einem flächendeckenden, qualitativen Nahverkehr im Landkreis beitragen. Die bestehenden Linien des flexiblen Angebotes können als Referenz für die Erstellung von Sektoren genutzt werden. Innerhalb der Sektoren müssen die Standorte der Fahrzeuge definiert werden. Dazu eignen sich die in Kapitel 3.2.3 definierten Verknüpfungspunkte. Für jeden Sektor muss eine Anzahl Fahrzeuge festgelegt werden. Dazu ist eine Abschätzung der Nachfrage notwendig, die anhand der Einwohner je Sektor getroffen werden kann. Es kann im Landkreis Nordwestmecklenburg von einem Bedarf von ein bis zwei Fahrzeugen je Sektor ausgegangen werden. Bei etwa 10 bis 15 für den Landkreis notwendigen Sektoren werden

Abbildung 11: Änderungen der Anzahl Fahrtenpaare im Grundnetz

insgesamt zwischen 15 und 28 Fahrzeuge notwendig sein, um die erwartete Nachfrage abdecken zu können. Vor Inbetriebnahme eines flexiblen Bediensystems muss eine Software zur Buchung und Disposition von Fahrten eingerichtet werden. Dabei ist es wichtig, dass dieses System die Fahrten des Linienverkehrs berücksichtigt und auf diese anbindet, sodass durch den On-Demand-Verkehr kein konkurrierendes Angebot entsteht. Eine stufenweise Umsetzung des On-Demand-Angebotes ist möglich.



Abbildung 12: Einteilung Sektoren im On-Demand-Verkehr (Quelle: Nahbus, Sachstand 04/2024)

Zur Integration der verschiedenen Verkehrsangebote wird die Umsetzung eines Verkehrsverbundes im Raum Westmecklenburg vorbereitet. Damit wird es möglich, alle ÖPNV-Angebote (Bahn & Bus) mit einem Ticket zu nutzen und Fahrplaninformationen aus einer Hand anzubieten. Dies senkt die Nutzungsbarrieren des ÖPNV weiter und unterstützt die Wirkungen des beschriebenen Angebotskonzeptes.

Notwendige Voraussetzung der im vorangegangenen beschriebenen Angebote ist, dass die Leistungen durch das Verkehrsunternehmen so effizient erbracht werden, dass erforderliche Ausgleichszahlungen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landkreises entsprechen.

4.3. Erreichbarkeiten

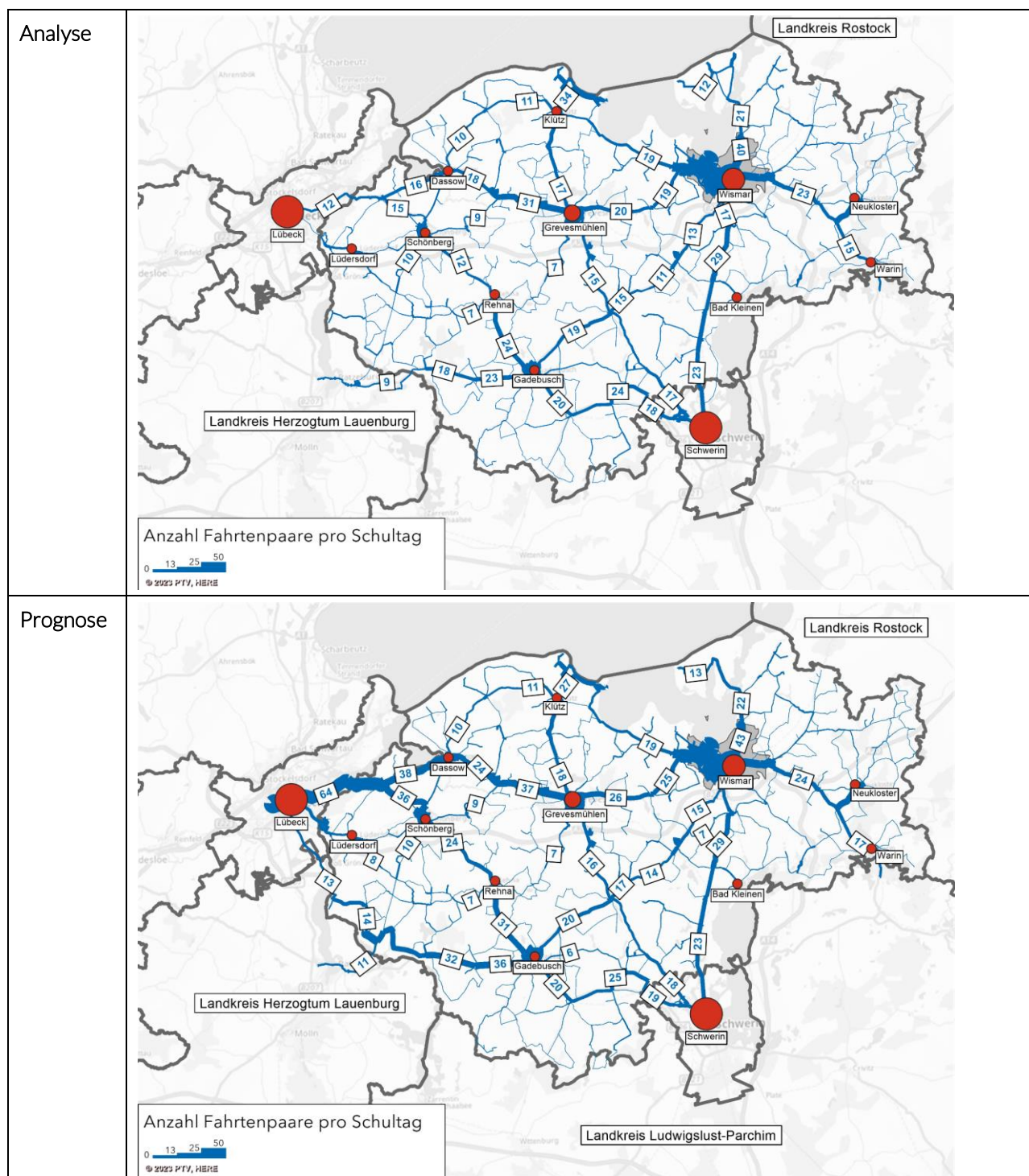
4.3.1. Reisezeiten zu nächstgelegenen zentralen Orten

In Anhang sind die Reisezeiten im ÖPNV von den Gemeinden des Landkreises zu den zentralen Orten des Landkreises sowie den Oberzentren Lübeck und Schwerin sowie Ratzeburg, dargestellt.

Es wurden die Reisezeiten für zwei Zeiträume, mit und ohne Schülerverkehr, untersucht. Dargestellt ist die minimale Reisezeit zum zeitlich nächsterreichbaren Zentrum der

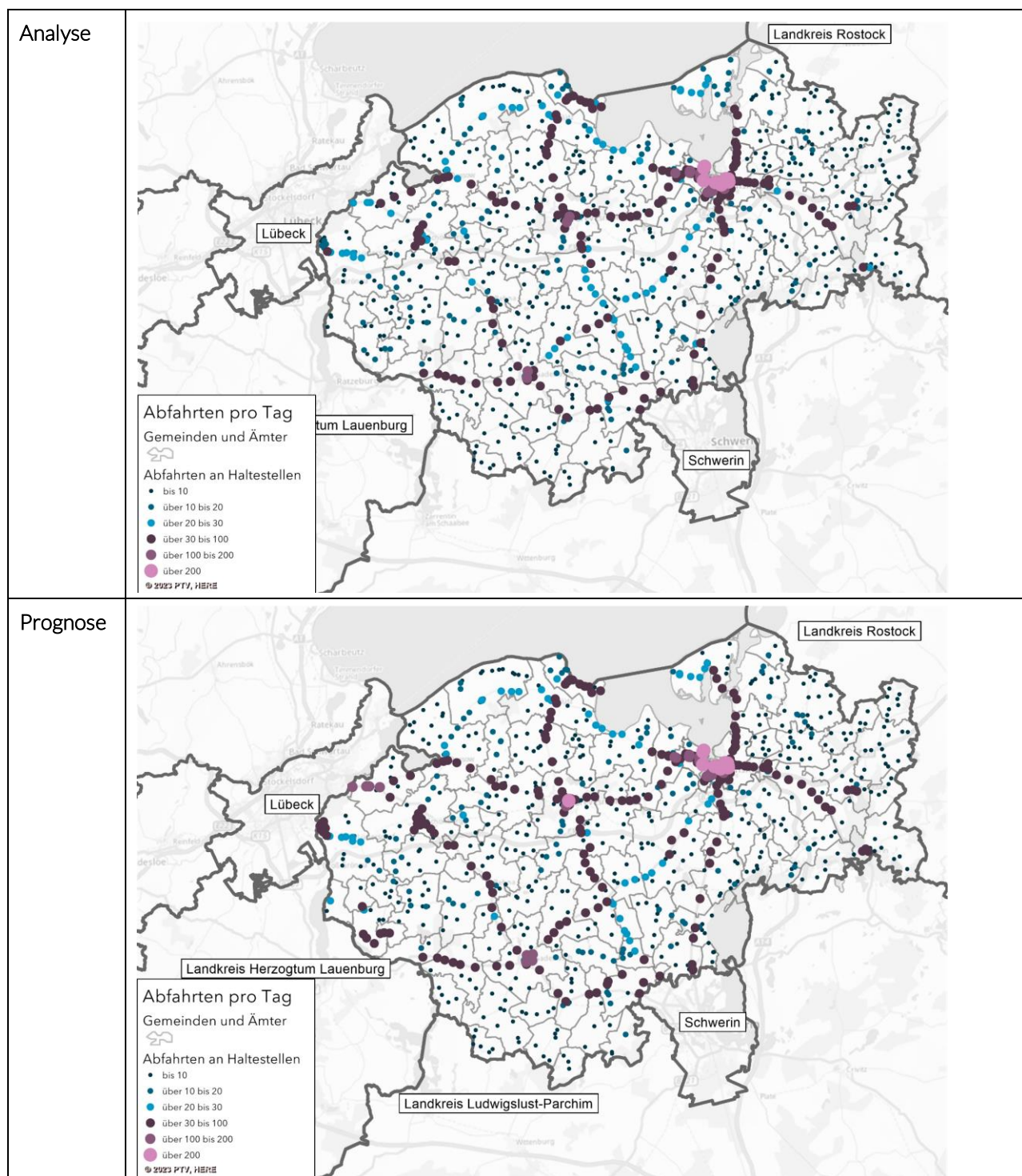
untersuchten Klasse. Dabei wurden Analyse (Ist-Zustand) und Prognose (nach Umsetzung des Angebotskonzeptes) gegenübergestellt. Zu allen untersuchten Zeiten und zu allen untersuchten Orten ist in der Prognose eine Verbesserung oder ein Erhalt des Status-Quo erkennbar. Insbesondere im untersuchten Zeitraum außerhalb der Schulzeiten sind durch die durchgängige Vertaktung im Angebotskonzept deutliche Verbesserungen erkennbar. Bei Gemeinden, die nicht über eine Haltestelle des Taktnetzes verfügen oder die an den Gemeindegrenzen liegen, ist meist keine Verbesserung erreichbar.

4.3.2. Bedienungshäufigkeiten auf Strecken



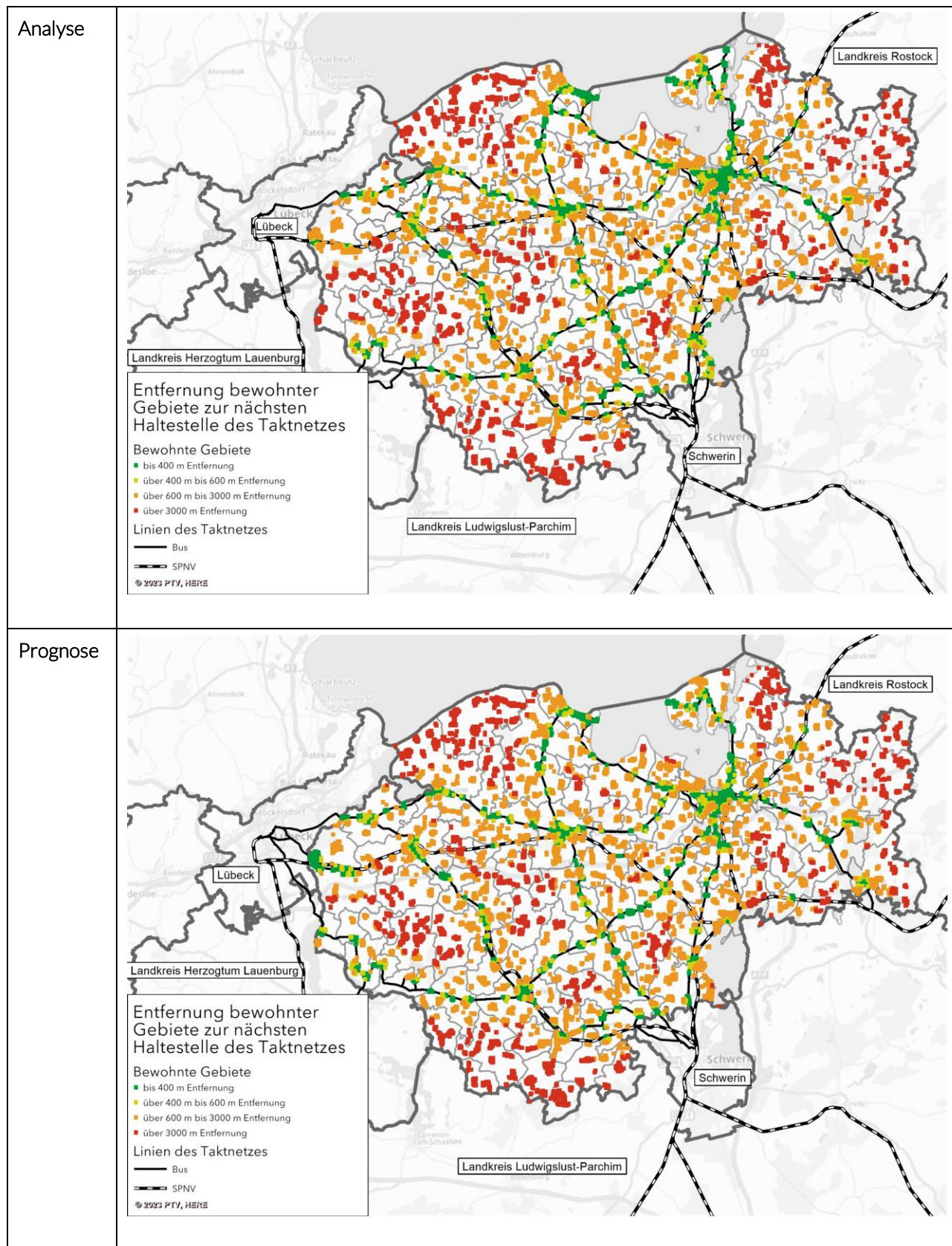
Die Bedienungshäufigkeit im Taktnetz nimmt auf den meisten Strecken zu. Geringe Reduzierungen sind der Vereinheitlichung der Linienwege geschuldet. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig eine Verschlechterung des Angebotes bedeuten, da in peripheren Gebieten das Taktnetz durch On-Demand-Verkehr ergänzt werden soll und so die Gesamtqualität gesteigert wird.

4.3.3. Anzahl Abfahrten an Haltestellen



An der Anzahl der Abfahrten je Haltestelle ist erkennbar, wo Linien des Taktnetzes entlangführen und sich gegebenenfalls überlagern. Insbesondere im Nordwesten des Landkreises, wo ein deutlicher Ausbau des bestehenden Angebotes angedacht ist, kann das Angebot deutlich ausgebaut werden. Auch im räumlich zentralen Bereich um Mühlen Eichsen ist eine deutliche Steigerung der Bedienungsfrequenz erkennbar.

4.3.4. Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes



Insgesamt ist die Erreichbarkeit von Haltestellen des Taktnetzes bereits im Bestand als gut zu bewerten. 87,9 Prozent der Bevölkerung erreicht eine Haltestelle des Taktnetzes aus Bus oder Bahn in maximal 600 Metern Entfernung. Dieser Wert erhöht sich auf 88,4 Prozent bei Umsetzung des Angebotskonzeptes.

4.4. Fahrgastprognose

In Abbildung 13 sind die Auswirkung der Umsetzung des Angebotskonzeptes auf die Fahrgastnachfrage dargestellt. In grün dargestellt sind Strecken, auf denen mit einem Nachfragezuwachs zu rechnen ist. In dieser Abbildung ist die Nachfrageentwicklung nach Umsetzung der Mindestvorgaben im TaktNetz und RegioNetz dargestellt. Zudem beinhaltet sie die Verdichtung der Linien 145, 335 und 390 auf einen Halbstundentakt im Stadt-Umland-Raum Lübeck sowie die Einführung einer neuen Linie 395 zwischen Gadebusch und Lübeck. Aus der Abbildung ist erkennbar, dass der wesentliche Anteil der gewonnenen ÖPNV-Nachfrage im Stadt-Umland-Raum Lübeck entlang der Linien 145, 335 und 390; aber auch der Linie 395 entsteht, da hier die deutlichsten Angebotsausweitungen stattfinden.

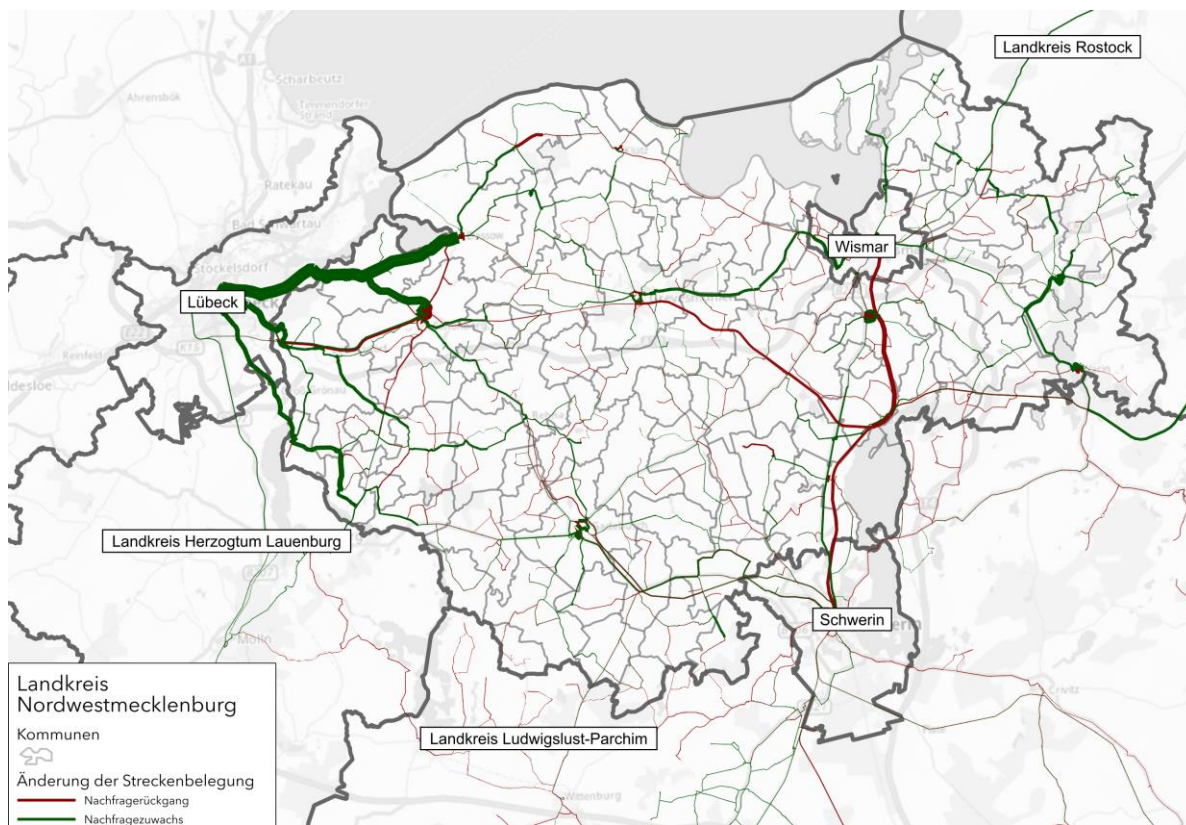


Abbildung 13: Änderung der Streckenbelegung im ÖV

Die Ermittlung der Nachfrageeffekte erfolgte mit Hilfe des Verfahrens der standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs 2016+. Dieses ermittelt die Verlagerungswirkungen sowie neu induzierte Fahrten im ÖPNV anhand der Veränderungen der Widerstände (zum Beispiel Reisezeit und Umsteigehäufigkeiten) und stellt ein anerkanntes Verfahren dar. Für das Maßnahmenkonzept sind damit die folgenden Nachfrageentwicklungen in den drei wesentlichen Teilbereichen erwartbar:

- Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck (Linien 145, 335 und 390):
Bei einem 30-Minuten-Takt Montag bis Freitag kann eine Verdopplung bis Verdreifachung der Anzahl Einsteigender in die Linien (ohne Fahrten von und zur Schule) erwartet werden.
Bei einer konsequenten Verdichtung auf einen 60-Min-Takt ist noch höchstens eine Verdopplung der Anzahl Einsteigender in die Linien (ohne Fahrten von und zur Schule) möglich. Fahrten von und zur Schule sind Pflichtfahrten und werden in der Regel durch Angebotsänderungen nicht beeinflusst. In den Effekten ist weiterhin erkennbar, dass die mittlere Wegelänge in diesem Bereich sinkt. Das heißt, dass ein wesentlicher Teil der Nachfrage in Lübeck sowie im direkten Nahbereich (Herrnburg, Selmsdorf, Schönberg und Dassow) generiert wird. Daher muss eine Anerkennung des SH-Tarifes im Raum Lübeck als wichtige Rahmenbedingung erfüllt sein.
- Weiteres Taktnetz:
Durch eine konsequente Umsetzung der Mindestbedienungsstandards und die Einrichtung der neuen Taktnetz-Linie 395 zwischen Gadebusch und Lübeck ist eine Nachfragesteigerung von 15 Prozent bis 20 Prozent, bezogen auf die Fahrgäste außerhalb des Schülerverkehrs zu erwarten.
- RegioNetz:
Durch die Umsetzung des landesweiten Rufbusses des „Busnetzes MV“ im Landkreis Nordwestmecklenburg ist eine Steigerung der Fahrgäste im RegioNetz um mindestens zehn Prozent möglich, bezogen auf die Fahrten außerhalb des Schulverkehrs. Wichtig ist, dass die Buchung des flexiblen Angebotes mit kurzen Vorbuchungsfristen und mit geringen Zugangshürden möglich ist und für die flexiblen Bedienungsangebote keine zusätzliche Servicegebühr zum normalen Ticket erhoben wird.

4.5. Umsetzungsprioritäten

Die Umsetzung des Angebotskonzeptes muss in drei Prioritätsstufen erfolgen, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit für den Landkreis Nordwestmecklenburg zu erhalten.

- In der Priorität 1 wird das Taktnetz auf die in Kapitel 3.2.2 definierten Mindeststandards ausgeweitet. Das Taktnetz wird in Abbildung 10 definiert (mit der Einschränkung zur Linie 395).
- In der Priorität 2 werden die Linien 145, 335 und 390 im Bereich des Stadt-Umland-Raumes Lübeck (Herrnburg, Schönberg, Dassow) auf einen Halbstundentakt

verdichtet. Die Linien 240 und 345 werden in das Taktnetz I aufgenommen und auf einen Stundentakt verdichtet. Diese Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt, dass die dadurch entstehenden Betriebskosten (abzüglich der durch zusätzliche Fahrgäste generierte Fahrgeldeinnahmen und die Förderung für Landesbuslinien) durch den Landkreis Nordwestmecklenburg getragen werden können.

- In der Priorität 3 wird die langfristige Vision einer Mobilitätsgarantie mit stündlichen Fahrtmöglichkeiten umgesetzt. Dazu wird und die Linie 395 mindestens zweistündlich zwischen Gadebusch und Lübeck eingerichtet. Optional kann eine verkürzte Linienführung zwischen Lübeck und Schlagsdorf bzw. Schlagbrügge eingerichtet werden, sofern die Abfahrts- und Ankunftszeiten so abgestimmt werden, dass ein Umstieg auf die Linie 131 mit kurzen Wartezeiten realisiert werden kann. Zudem werden weitere Buslinien in das Taktnetz aufgenommen und die bedarfsgesteuerten Angebote weiter flexibilisiert (Sektorbedienung). Auch diese Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

5. Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die Maßnahmen für den Nahverkehrsplan 2026 bis 2035 zusammengefasst. Diese Auflistung enthält die Maßnahmen, die für den Gültigkeitszeitraum absehbar relevant sind. Entsprechend der übergeordneten Entwicklungen sowie durch eventuell geänderte Strukturen in der ÖPNV-Finanzierung können weitere, darüberhinausgehende Maßnahmen erforderlich werden.

Nr.	Maßnahme	Priorität	Zuständigkeit
1	Weiterer barrierefreier Ausbau der Haltestellen	0	Kommunen als Baulastträger
2	Ausbau des Bus-Taktnetzes anhand der Standards in Abschnitt 3.2.2, 3.2.3 und des Busnetz MV (siehe Tabelle 13)	1	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
3	Entscheidung zur künftigen Antriebsart der Busflotte im Stadtverkehr Wismar bis 2026/27 zur Realisierung der nötigen Infrastruktur im Betriebshof Wismar	1	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
4	Gründung eines Verkehrsverbundes im Raum Westmecklenburg	1	Landkreis Nordwestmecklenburg mit beteiligten Aufgabenträgern
5	Weiterentwicklung der Informations- und Vertriebskanäle (im Zusammenhang mit einem möglichen Verkehrsverbund)	1	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
6	Taktverdichtung im Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck auf einen 30-Minuten-Takt im Tagesverkehr Montag – Freitag) – unter Finanzierungsvorbehalt 145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck) 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck) 390 (Herrnburg – Lübeck) Verdichtung der Linien 240 und 345 auf einen Stundentakt	2	Landkreis Nordwestmecklenburg & Hansestadt Lübeck
7	Weitere Optimierung des Schülerverkehrs sowie stärkere Integration in das Taktnetz	2	Landkreis Nordwestmecklenburg, NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH und Schulen im Landkreis
8	Schrittweise Umstellung der Antriebsart im Busverkehr	2	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
9	Ausbau der Verknüpfungspunkte gemäß der Ausstattungsempfehlungen in Tabelle 9	2	Kommunen als Baulastträger
10	Umsetzung der Mobilitätsgarantie mit einem Stundentakt im Taktnetz sowie Umsetzung der Taktnetz-Linie 395 (Gadebusch – Lübeck)	3	Landkreis Nordwestmecklenburg & Hansestadt Lübeck

11	Flexibilisierung des On-Demand-Angebotes im RegioNetz anhand der Standards in Abschnitt 3.2.2, 3.2.3 und des Landesrufbus MV (siehe Abbildung 12) Weitere Optimierung im Zulauf auf das Taktnetz mit verbesserten Übergängen zur Einhaltung der reisezeitvorgaben im Abschnitt 3.2.1, Weitere Abstimmung von Verknüpfungspunkten außerhalb des Landkreises mit benachbarten Aufgabenträgern	3	Landkreis Nordwestmecklenburg und NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH
----	---	---	---

Tabelle 14: Maßnahmenkatalog

6. Linienbündelungskonzept

6.1. Grundlagen der Linienbündelung

6.1.1. Rahmenbedingungen

Der Begriff „Linienbündelung“ bezeichnet die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 Abs. 2 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Vermeidung von „Rosinenpickerei“).

Ziel ist die Gewährleistung eines den regionalen Besonderheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes unter den Bedingungen einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung. Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG erteilt. Der Landkreis Nordwestmecklenburg beabsichtigt für die Gesamtleistung als Linienbündel die Direktvergabe an NAHBUS als internen Betreiber i.S.v. Art 5 Abs. 2 der VO (EU) 1370/2007.

6.1.2. Kriterien für die Definition von Linienbündeln

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

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

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

Die wesentlichen verkehrlichen Eckpunkte wurden hierzu bereits erläutert. Weitergehende Rahmenbedingungen werden in Kapitel 7 dargestellt.

6.2. Definition der Linienbündel im Landkreis Nordwestmecklenburg

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

Zur besseren Orientierung erfolgt eine Unterteilung in die Bereiche

- Taktnetz einschließlich Stadtverkehrsnetz Wismar
- Nachfrageorientiertes RegioNetz

Die flexiblen Bedienungsformen erfolgen in den unter Abschnitt 3.2.2 eingegrenzten Teilräumen ebenfalls als Bestandteil des Linienbündels.

Linie	Relation
130	Gadebusch – Bobitz – Wismar
131	Gadebusch – Ratzeburg
140	Gadebusch – Schwerin
145	Gadebusch – Schönberg – Selmsdorf
230	Wismar – Kirchdorf – Timmendorf Strand
235	Schwerin – Lübstorf – Bad Kleinen – Wismar
240	Wismar – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek
245	Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg
330	Grevesmühlen – Wismar
335	Grevesmühlen – Dassow – Selmsdorf – Lübeck
340	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen – Schwerin
345	Grevesmühlen – Klütz – Boltenhagen – Weiße Wiek
390	Boltenhagen – Dassow – Schönberg – Herrnburg – Lübeck
395	Lübeck – Thandorf – Schlagsdorf – Groß Molzahn – Roggendorf – Gadebusch

Tabelle 15: Teilbereich: Taktnetz

Linie	Relation
12	Gägelow - Ostseeblick - Seebad Wendorf - Krankenhaus – Friedhof - ZOB - Kagenmarkt
13	Zierow - Ostseeblick - Wendenkrug - Burgwall - ZOB - Kagenmarkt - Fischkaten
14	An der Westtangente - Dammhusen Gartenstadt - Sporthalle - Markt - ZOB - Dammhusen Gartenstadt - An der Westtangente
15	(Neptunring) - Seebad Wendorf - Burgwall - Markt - ZOB - Seebad Wendorf - (Neptunring)
16	Hornstorf - Kritzow - ZOB - Burgwall - Sporthalle - Kluß - Lübow
18	Barnekow - Gartenstadt - Burgwall - Markt - ZOB - Barnekow

Tabelle 16: Teilbereich: Stadtverkehrsnetz Wismar

Linie	Relation
106	Schwerin – Kl. Trebbow – Drispeth
107	Schwerin – Alt Meteln – Böken
110	Schwerin – Brüsewitz – Cramon
142	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Grevesmühlen
143	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Schwerin
144	Schwerin – Drieberg – Gadebusch
146	Gadebusch – Rehna – Carlow – Schlagsdorf
147	Bentin – Krembz – Gadebusch
148	Krembz – Lützow – Schwerin
151	Grambow – Gadebusch
152	Gadebusch – Rosenow
153	Gadebusch – Lützow – Krembz
155	Gadebusch – Wakenstädt
156	Gadebusch – Kneese – Roggendorf – Gadebusch
158	Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg
160	Rehna – Parber – Törber – Löwitz
161	Gadebusch – Rehna – Benzin
162	Gadebusch – Meetzen – Kl. Hundorf – Gadebusch

163	Gadebusch – Webelsfelde/Frauenmark – Mühlen Eichsen
200	Wismar – Neukloster
202	Wismar – Neukloster – Warin – Groß Labenz
203	Kritzow – Madson Hof
241	Wismar – Hohen Wieschendorf
250	Wismar – Bobitz
251	Wismar – Bobitz – Dorf Mecklenburg – Lübow
254	Rambow – Bobitz
255	Bobitz – Bad Kleinen
280	Dorf Mecklenburg – Gallentin
300	Grevesmühlen – Dassow – Schlutup
301	Dassow – Schönberg – Selmsdorf
310	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen/Schönhof
320	Grevesmühlen – Tarnewitz/Redewisch
321	Klütz – Hohen Schönberg – Kalkhorst – Dassow
322	Klütz – Elmenhorst – Brook
323	Damshagen – Gutow – Moor/Parin
325	Weißer Wiek – Boltenhagen – Redewisch
331	Grevesmühlen – Friedrichshagen/Barendsf
332	Grevesmühlen – Niendorf/Ostsee
333	Grevesmühlen – Warnow – Damshagen
341	Grevesmühlen – Mallentin – Damshagen/Dassow
342	Grevesmühlen – Menzendorf – Schönberg
343	Grevesmühlen – Bernstorf – Börzow/Gostorf
344	Grevesmühlen – Rehna – Schönberg
351	Schönberg – Carlow/Cordshagen
353	Schönberg – Lockwisch
372	Dassow – Harkensee – Pötenitz
400	Wismar – Proseken – (Barnekow) – Grevesmühlen
401	Wismar – Zierow – Proseken
402	Wismar – Barnekow – Gägelow – Proseken
410	Neukloster – Lüdersdorf b Neukloster

411	Kritzow – Neukloster Am Sonnenberg
412	Wismar – Hornstorf – Krusenhausen
413	Wismar – Neuburg – Boiensdorf
420	Wismar – Ventschow
421	Karow Gewerbepark – Kritzow Gewerbegebiet
431	Wismar – Boiensdorf
440	Neukloster – Groß Tessin – Babst – Glasin – Passee
441	Neukloster – Wakendorf

Tabelle 17: Teilbereich: Nachfrageorientiertes RegioNetz

7. Finanzierung und Organisation des ÖPNV

7.1. Zielsetzung

In dem vom Kreistag am 02.02.2012 beschlossenen Grundsatzpapier vom 05.01.2012 wurde als Ziel der Neustrukturierung der Finanzierung des ÖPNV festgehalten:

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

Nach den dem bisherigen Nahverkehrsplan zugrunde liegenden Erwägungen sollte die Finanzierung und Organisation des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg folgenden Zielen dienen:

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

Der bisher geltende Nahverkehrsplan hat sich grundsätzlich bewährt. Das gilt namentlich für das zugrundeliegende Konzept einer Kombination des angebotsorientierten Taktnetzes auf den Hauptachsen und des nachfrageorientierten RegioNetzes unter Integration alternativer Bedienformen (Rufbus). Daher hat der Kreistag am 11.05.2023 beschlossen, den Nahverkehrsplan fortzuschreiben. An dem Grundkonzept und den bisherigen Überlegungen wird festgehalten.

In den folgenden Abschnitten werden die Finanzierungsinstrumente des Landkreises beschreiben. Auf die Finanzierung seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird nicht eingegangen.

7.2. Grundlagen des Finanzierungskonzeptes

7.2.1. Fortschreibung Verkehrskonzept

Das bisherige Verkehrskonzept sieht zwei miteinander verknüpfte Ebenen bzw. Netze vor (siehe Abschnitt 2.2.2.):

- Taktnetz
- Nachfrageorientiertes RegioNetz

Dieses Verkehrskonzept wird fortgeschrieben. Die verkehrlich relevanten Schwerpunkte im Landkreis Nordwestmecklenburg und dessen Umland sollen in der jeweils nötigen Qualität an das ÖPNV-Netz angebunden werden, weshalb das Netz kategorisiert wird: Taktnetz I (SPNV- und Bus-Linien im Stundentakt), Taktnetz II (SPNV- und Bus-Linien im Zweistundentakt), RegioNetz, Stadtbus (vgl. Abschnitt 3.2.2.). Die Taktverdichtung im Taktnetz im Stadt-Umland-Raum Lübeck (145 (Abschnitt Schönberg – Lübeck), 335 (Abschnitt Dassow – Lübeck), 390 (Herrnburg – Lübeck)) steht unter Finanzierungsvorbehalt (vgl. Abschnitt 4.4.).

Von wesentlicher Bedeutung ist die Verknüpfung der beiden Netzebenen (Taktnetz und nachfrageorientiertes RegioNetz) an den vorgesehenen Verknüpfungspunkten und die Gewährleistung der Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Netzebenen.

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

Um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen, ist eine Planung und Erbringung der Verkehrsleistungen auf vier Netzebenen aus einer Hand geboten. Deshalb ist in Kap. 6 vorgesehen, dass die Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem einheitlichen Linienbündel erbracht werden.

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

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

7.2.2. Fortschreibung Tarifkonzept

Das bisherige Tarifkonzept sieht einen günstigen und einfachen Zonentarif vor, dessen Höhe durch den Aufgabenträger gesteuert werden soll. Dieses Tarifkonzept wird fortgeschrieben (siehe Abschnitt 3.2.7).

7.2.3. Gestaltungsalternativen für die Finanzierung und Organisation des ÖPNV

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

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

Der Landkreis hat in der Vergangenheit die Gestaltung der Finanzierung und Organisation des ÖPNV in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 vorgenommen. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt. Daher bleibt diese Grundsatzentscheidung bestehen. Der Landkreis wird die Verkehrsleistungen nicht selbst erbringen, sondern auch künftig NAHBUS als internen Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 beauftragen. Auch wird – aus den unter 7.3 erläuterten Gründen – keine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 erlassen.

7.3. Festlegung von Höchsttarifen durch allgemeine Vorschrift als unzureichendes Steuerungsinstrument

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

Nach Art. 3 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte

Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein und Ausgleichsleistungen für die Auswirkungen, die sich aus den in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen ergeben, können dann auch ohne Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährt werden.

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

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

7.4. Finanzierung des ÖPNV auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge

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

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

7.5. Finanzielle Beteiligung Dritter bei Leistungserweiterungen

Für Leistungserweiterungen, die über das mit dem Nahverkehrsplan geregelte Grundangebot hinausgehen, bedarf es einer gesonderten Regelung bezüglich der Finanzierung..

7.6. Durchführung des ÖPNV

Zur Umsetzung der genannten Ziele (7.1) beabsichtigt der Landkreis Nordwestmecklenburg, die dargestellten Verkehrsleistungen (3.2 und 6.2) als Gesamtleistung in einem Linienbündel nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wie bisher an NAHBUS als kommunales Verkehrsunternehmen als internen Betreiber direkt zu vergeben. Die Direktvergabe der Verkehrsleistungen als Gesamtleistung in einem Linienbündel hat sich in der Vergangenheit bewährt.

Eine allgemeine Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird daher nicht erlassen.

NAHBUS soll für einen Teil der Verkehrsleistungen unter Beachtung der vergaberechtlichen Anforderungen Verkehrsverträge an private Verkehrsunternehmen vergeben. Dabei ist die Vorgabe aus Art. 5 Abs. 2e VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten, wonach der interne Betreiber verpflichtet ist, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrs selbst zu erbringen. Die beabsichtigte Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 wird durch den Landkreis durch Vorabbekanntmachung nach Art. 7 VO (EG) Nr. 1370/2007 bekannt gemacht werden. In der Vorabbekanntmachung sollen weitere Anforderungen zur Umsetzung der planerischen Aussagen des Nahverkehrsplans festgelegt und die Vergabe der Verkehrsleistungen auf allen Netzebenen als Gesamtleistung in einem Linienbündel vorgesehen werden.

Konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, die grundsätzlich innerhalb der Drei-Monats-Frist nach der Vorabbekanntmachung (§ 12 Abs. 6 PBefG) gestellt werden können, sind nicht zu erwarten. Sie wären mangels öffentlicher Ausgleichsleistungen allenfalls auf Grundlage von Beförderungstarifen denkbar, die wesentlich über den Beförderungsentgelten liegen würden, die nach Kap. 3.2.7. bei Erbringung der Verkehrsleistung durch NAHBUS vorgesehen sind. Solche Tarife wären indes im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht zustimmungsfähig. Der Landkreis Nordwestmecklenburg behält sich zudem vor, bei Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre die Schülerbeförderung im freigestellten Schülerverkehr auf Grundlage eines Inhouse-Auftrages an ein kommunales Verkehrsunternehmen nach Art. 12 der Richtlinie 2014/24/EU vom 26.2.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe zu organisieren, wenn aufgrund der von dem Antragsteller des eigenwirtschaftlichen Verkehrs vorgesehenen Beförderungsentgelte für die Schülerbeförderung die dem Landkreis durch eine Kostenübernahme der Schülerbeförderung im eigenwirtschaftlichen Linienverkehr entstehenden Kosten höher sind, als die bei Beförderung im freigestellten Schülerverkehr durch das kommunale Unternehmen entstehenden Kosten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss die Genehmigungsbehörde auch prüfen, ob ein dauerhafter Betrieb des beantragten Verkehrs während der gesamten Genehmigungslaufzeit wirtschaftlich gewährleistet ist. Für einen eigenwirtschaftlichen Antrag, der einzelne ertragreiche Linien aus dem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde, darf die Genehmigung nicht erteilt werden (§ 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 d) PBefG).

8. Anhang

Anhang 1: Liste der Linien des RegioNetzes mit Fahrplanangebot

Anhang 2: Reisezeiten zu zentralen Orten

Anhang 3: Liniennetzplan Regionalverkehr

Anhang 4: Liniennetzpläne Stadtverkehr (Wismar und Schwerin)

Anhang 1: Liste der Linien des RegioNetzes mit Fahrplanangebot

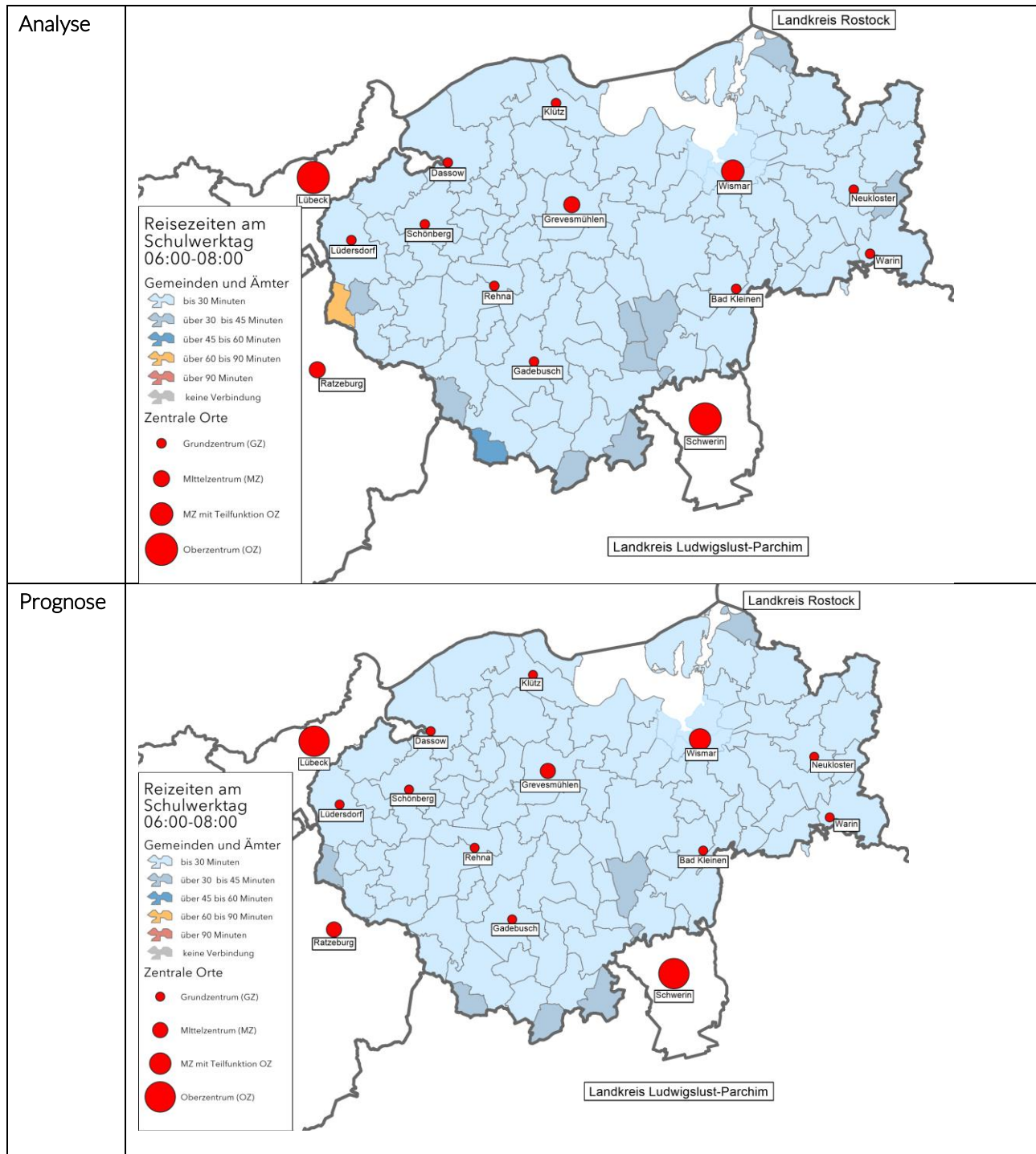
Linie	Relation	Anzahl Fahrplanfahrten			
		Schule	Ferien	Samstag	Sonntag
106	Schwerin – Kl. Trebbow – Drispeth	8	0	0	0
107	Schwerin – Alt Meteln – Böken	18	4	0	0
110	Schwerin – Brüsewitz – Cramon	10	3	0	0
142	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Grevesmühlen	3	2	0	0
143	Gadebusch – Mühlen Eichsen – Schwerin	11	0	0	0
144	Schwerin – Drieburg – Gadebusch	12	4	0	0
146	Gadebusch – Rehna – Carlow – Schlagsdorf	25	2	0	0
147	Bentin – Krembz – Gadebusch	8	0	0	0
148	Krembz – Lützow – Schwerin	8	1	0	0
151	Grambow – Gadebusch	7	2	0	0
152	Gadebusch – Rosenow	4	0	0	0
153	Gadebusch – Lützow – Krembz	8	3	0	0
155	Gadebusch – Wakenstädt	5	0	0	0
156	Gadebusch – Kneese – Roggendorf – Gadebusch	23	4	0	0
158	Schwerin – Gadebusch – Rehna – Schönberg	6	0	0	0
160	Rehna – Parber – Törber – Löwitz	5	0	0	0
161	Gadebusch – Rehna – Benzin	9	1	0	0
162	Gadebusch – Meetzen – Kl. Hundorf – Gadebusch	1	0	0	0
163	Gadebusch – Webelsfelde/Frauenmark – Mühlen Eichsen	5	0	0	0
200	Wismar – Neukloster	11	0	0	0
202	Wismar – Neukloster – Warin – Groß Labenz	21	2	0	0
203	Kritzow – Madson Hof	10	2	0	0
241	Wismar – Hohen Wieschendorf	16	1	0	0
250	Wismar – Bobitz	7	2	0	0
251	Wismar – Bobitz – Dorf Mecklenburg – Lübow	8	2	0	0
254	Rambow – Bobitz	5	0	0	0
255	Bobitz – Bad Kleinen	3	0	0	0
280	Dorf Mecklenburg – Gallentin	6	0	0	0
300	Grevesmühlen – Dassow – Schlutup	13	0	0	0



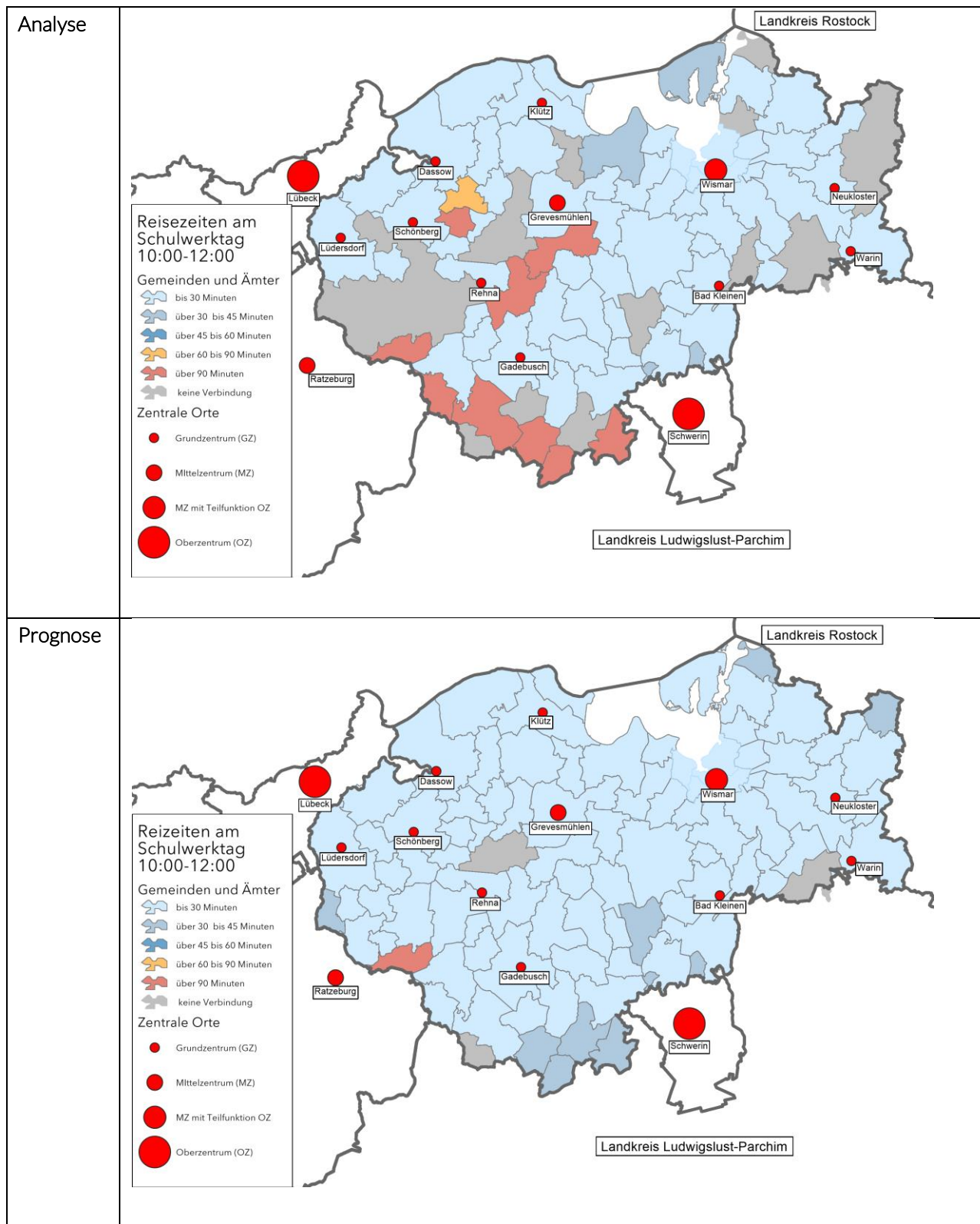
301	Dassow – Schönberg – Selmsdorf	21	0	0	0
310	Grevesmühlen – Mühlen Eichsen/Schönhof	17	8	0	0
320	Grevesmühlen – Tarnewitz/Redewisch	25	0	0	0
321	Klütz – Hohen Schönberg – Kalkhorst – Dassow	17	2	0	0
322	Klütz – Elmenhorst – Brook	15	0	0	0
323	Damshagen – Gutow – Moor/Parin	6	0	0	0
325	Weißer Wiek – Boltenhagen – Redewisch	18	18	18	18
331	Grevesmühlen – Friedrichshagen/Barendsf	22	5	0	0
332	Grevesmühlen – Niendorf/Ostsee	10	4	0	0
333	Grevesmühlen – Warnow – Damshagen	8	0	0	0
341	Grevesmühlen – Mallentin – Damshagen/Dassow	27	9	0	0
342	Grevesmühlen – Menzendorf – Schönberg	13	1	0	0
343	Grevesmühlen – Bernstorf – Börzow/Gostorf	10	0	0	0
344	Grevesmühlen – Rehna – Schönberg	8	5	0	0
351	Schönberg – Carlow/Cordshagen	12	0	0	0
353	Schönberg – Lockwisch	4	0	0	0
372	Dassow – Harkensee – Pötenitz	5	0	0	0
400	Wismar – Proseken – (Barnekow) – Grevesmühlen	15	10	0	0
401	Wismar – Zierow – Proseken	15	12	6	6
402	Wismar – Barnekow – Gägelow – Proseken	8	2	0	0
410	Neukloster – Lüdersdorf b Neukloster	4	0	0	0
411	Kritzow – Neukloster Am Sonnenberg	11	0	0	0
412	Wismar – Hornstorf – Krusenhausen	2	0	0	0
413	Wismar – Neuburg – Boiensdorf	16	2	0	0
420	Wismar – Ventschow	14	6	0	0
421	Karow Gewerbegebiet – Kritzow Gewerbegebiet	7	0	0	0
431	Wismar – Boiensdorf	10	2	0	0
440	Neukloster – Groß Tessin – Babst – Glasin – Passee	11	0	0	0
441	Neukloster – Wakendorf	7	0	0	0

Anhang 2: Reisezeiten zu zentralen Orten

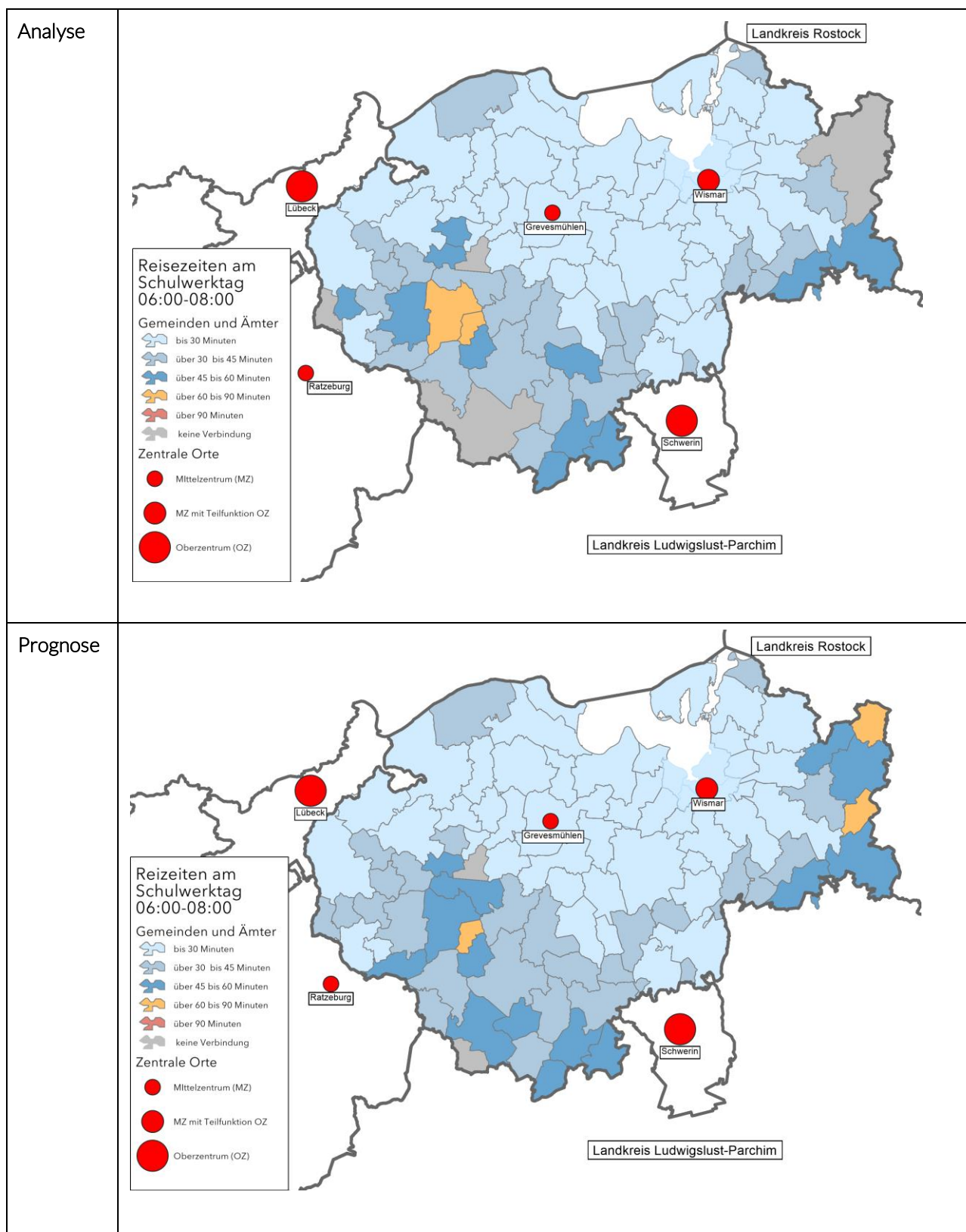
Reisezeiten zu Grundzentren morgens



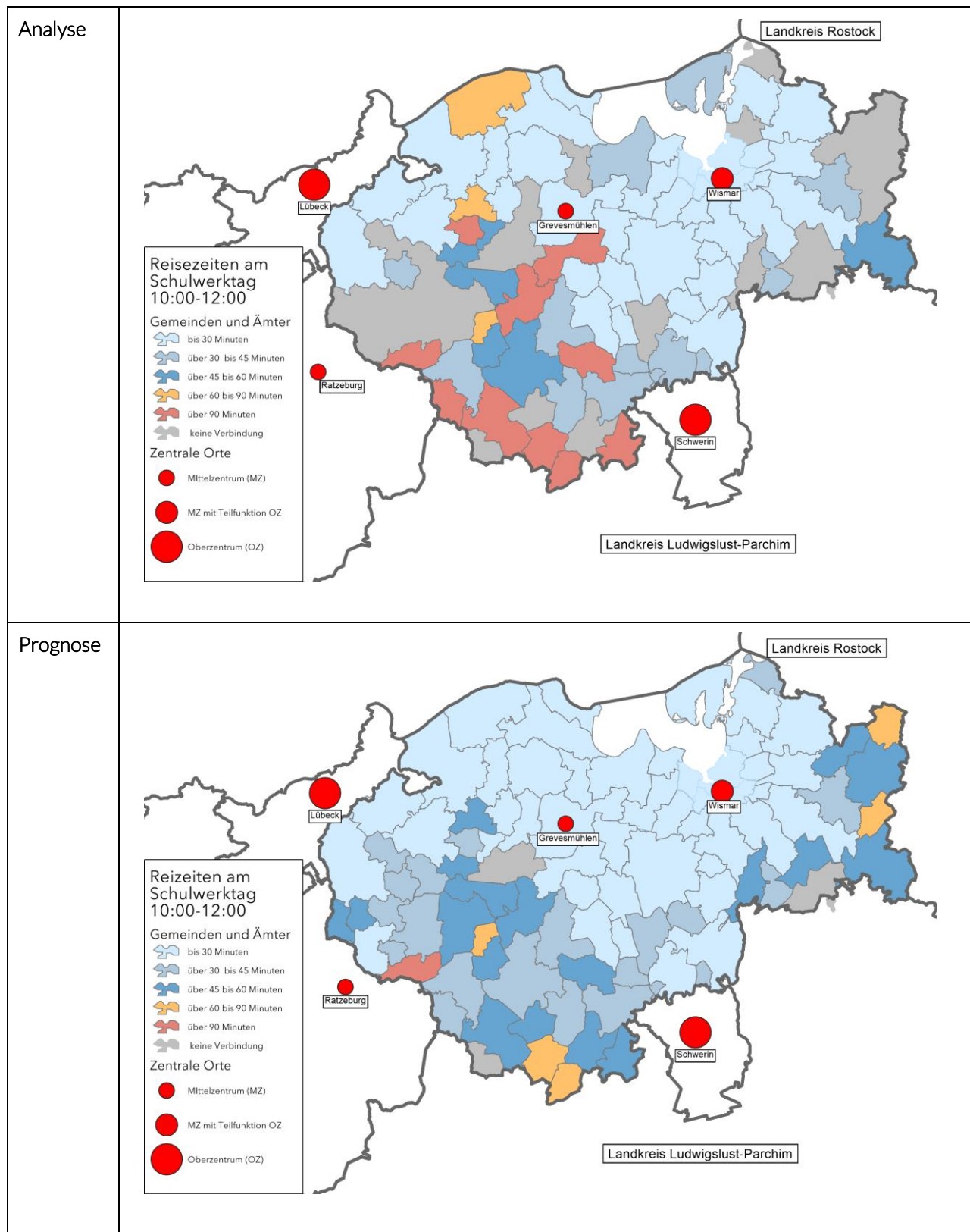
Reisezeiten zu Grundzentren mittags



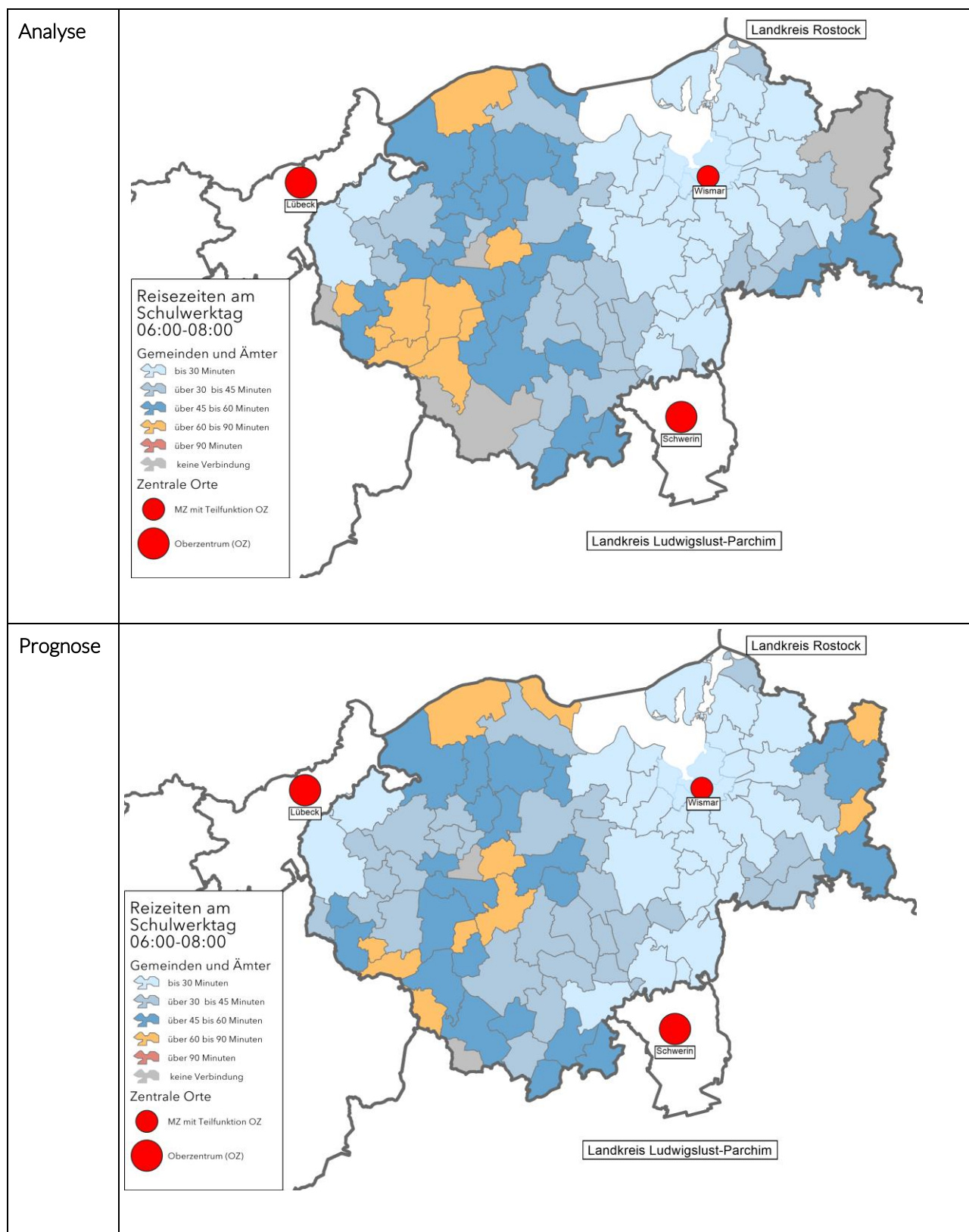
Reisezeiten zu Mittelzentren morgens



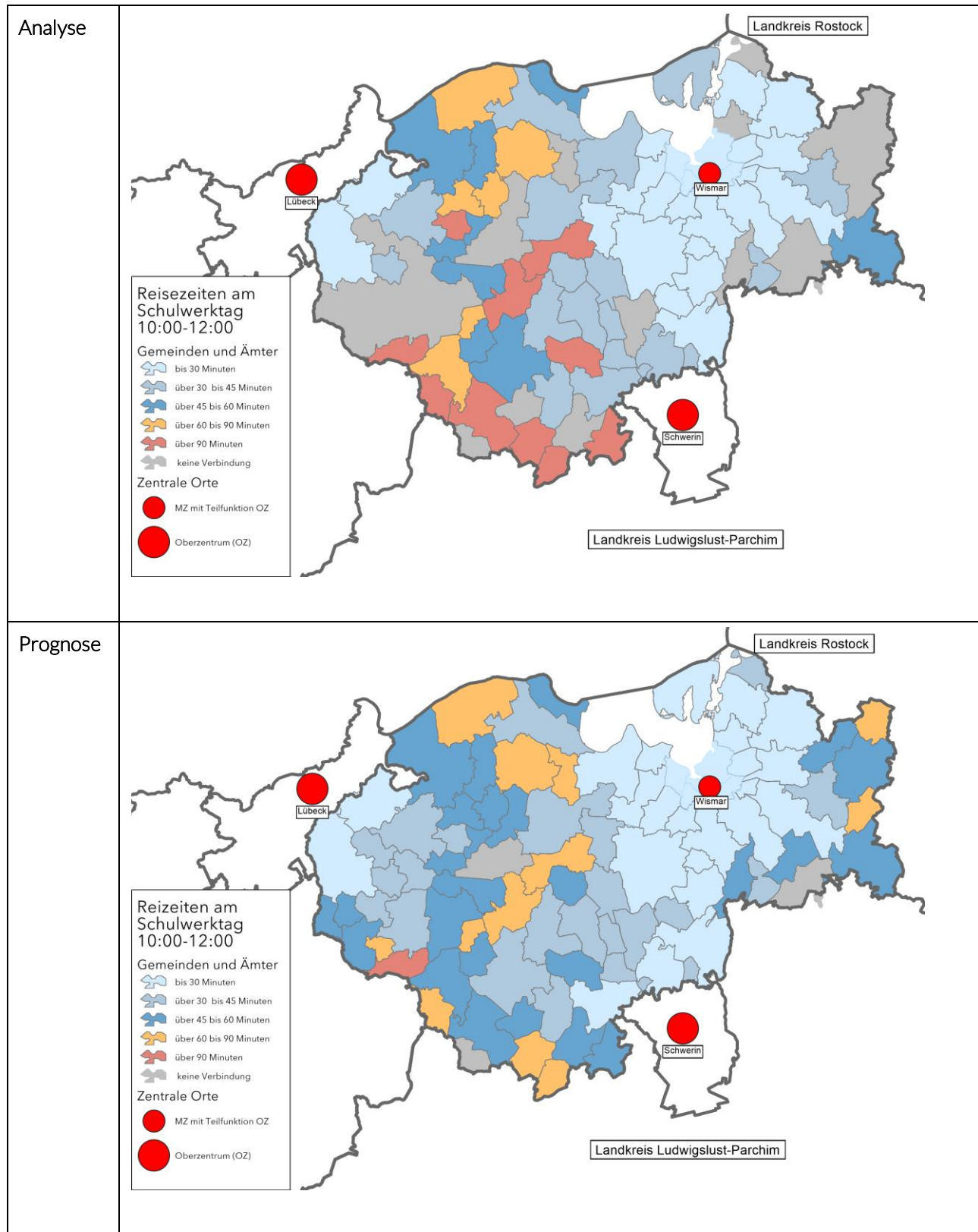
Reisezeiten zu Mittelzentren mittags

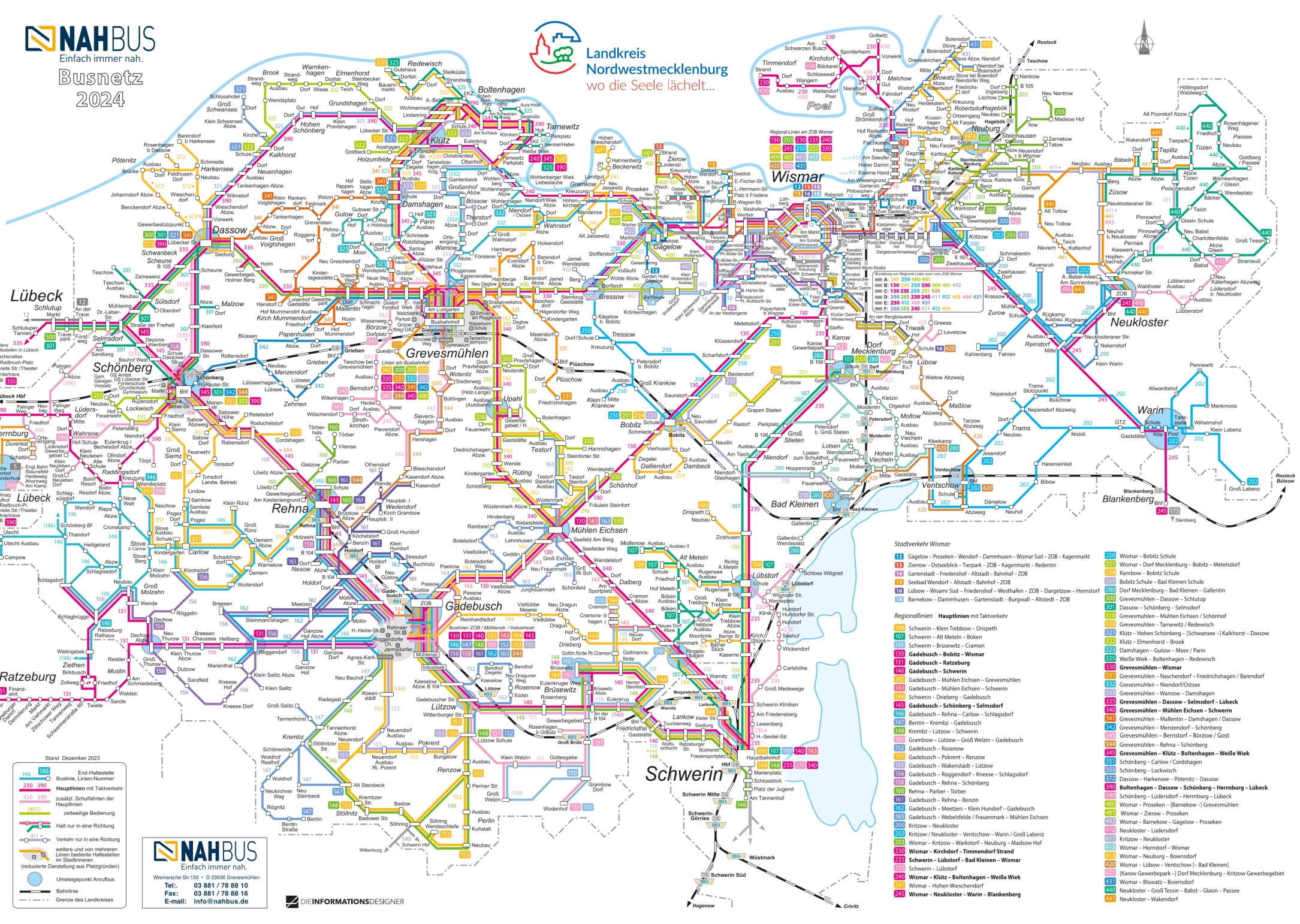


Reisezeiten zu Oberzentren morgens



Reisezeiten zu Oberzentren mittags





- Stadtverkehr Wismar**
- 12 Gageow - Prosen - Wendorf - Damhusen - Wismar Süd - ZOB - Kagenmarkt
 - 13 Zierow - Ostseeblick - Tierpark - ZOB - Kagenmarkt - Redentin
 - 14 Gartenstadt - Friedenshof - Altstadt - Bahnhof - ZOB
 - 15 Seebad Wendorf - Altstadt - Bahnhof - ZOB
 - 16 Lübow - Wismar Süd - Friedenshof - Westhafen - ZOB - Dargetow - Hornstorf
 - 18 Barnekow - Damhusen - Gartenstadt - Burgwall - Altstadt - ZOB
- Regionallinien Hauptlinien mit Taktverkehr**
- 300 Schwerin - Klein Trebbow - Drispeth
 - 107 Schwerin - Alt Meteln - Böken
 - 301 Schwerin - Brüsselwitz - Cramon
 - 302 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 322 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 323 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 324 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 325 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 326 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 327 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 328 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 329 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 330 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 331 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 332 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 333 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 334 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 335 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 336 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 337 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 338 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 339 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 340 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 341 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 342 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 343 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 344 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 345 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 346 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 347 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 348 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 349 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 350 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 351 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 352 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 353 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 354 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 355 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 356 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 357 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 358 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 359 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 360 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 361 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 362 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 363 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 364 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 365 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 366 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 367 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 368 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 369 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 370 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 371 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 372 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 373 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 374 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 375 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 376 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 377 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 378 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 379 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 380 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 381 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 382 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 383 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 384 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 385 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 386 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 387 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 388 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 389 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 390 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 391 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 392 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 393 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 394 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 395 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 396 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 397 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 398 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 399 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 400 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 401 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 402 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 403 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 404 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 405 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 406 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 407 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 408 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 409 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 410 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 411 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 412 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 413 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 414 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 415 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 416 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 417 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 418 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 419 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 420 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 421 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 422 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 423 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 424 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 425 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 426 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 427 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 428 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 429 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 430 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 431 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 432 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 433 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 434 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 435 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 436 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 437 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 438 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 439 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 440 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 441 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 442 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 443 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 444 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 445 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 446 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 447 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 448 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 449 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 450 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 451 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 452 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 453 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 454 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 455 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 456 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 457 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 458 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 459 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 460 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 461 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 462 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 463 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 464 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 465 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 466 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 467 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 468 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 469 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 470 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 471 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 472 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 473 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 474 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 475 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 476 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 477 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 478 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 479 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 480 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 481 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 482 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 483 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 484 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 485 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 486 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 487 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 488 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 489 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 490 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 491 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 492 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 493 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 494 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 495 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 496 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 497 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 498 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 499 Klütz - Elmenhorst - Brook
 - 500 Klütz - Elmenhorst - Brook

Stand Dezember 2023

End-Haltestelle
Buslinie, Linien-Nummer

Hauptlinien mit Taktverkehr
zusätzl. Schulfahrten der Hauptlinien
zeitweilige Bedienung

Halt nur in eine Richtung

Verkehr nur in eine Richtung

weitere und von mehreren Linien bediente Haltestellen im Stadtkern (reduzierte Darstellung aus Platzgründen)

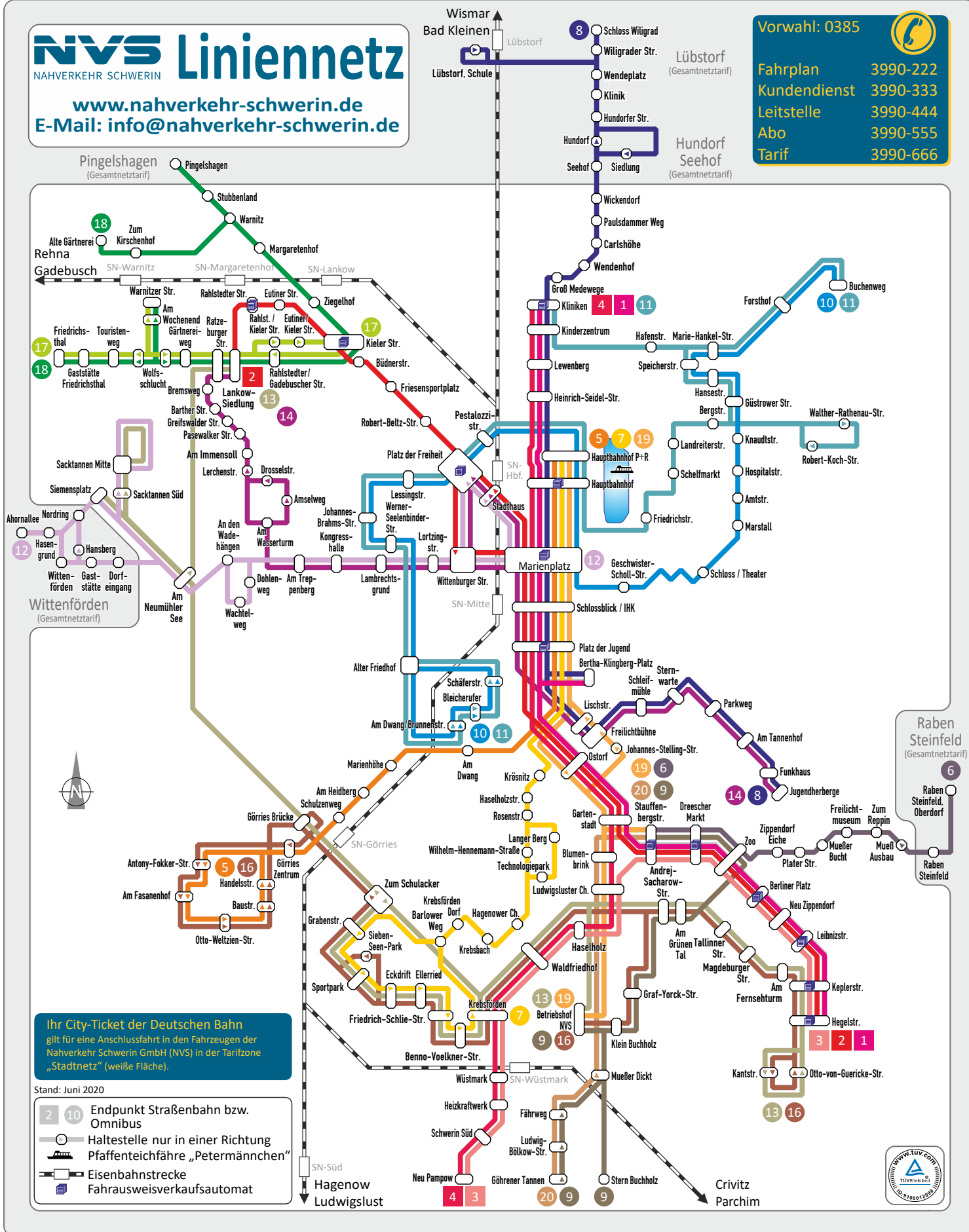
Umschlagpunkt Anrührbus

Bahnlinie

Grenze des Landkreises

NAHBUS
Einfach immer nah.
Tel.: 03 881 / 78 88 10
Fax: 03 881 / 78 88 16
E-mail: info@nabbus.de

DI E INFORMATIONS DESIGNER

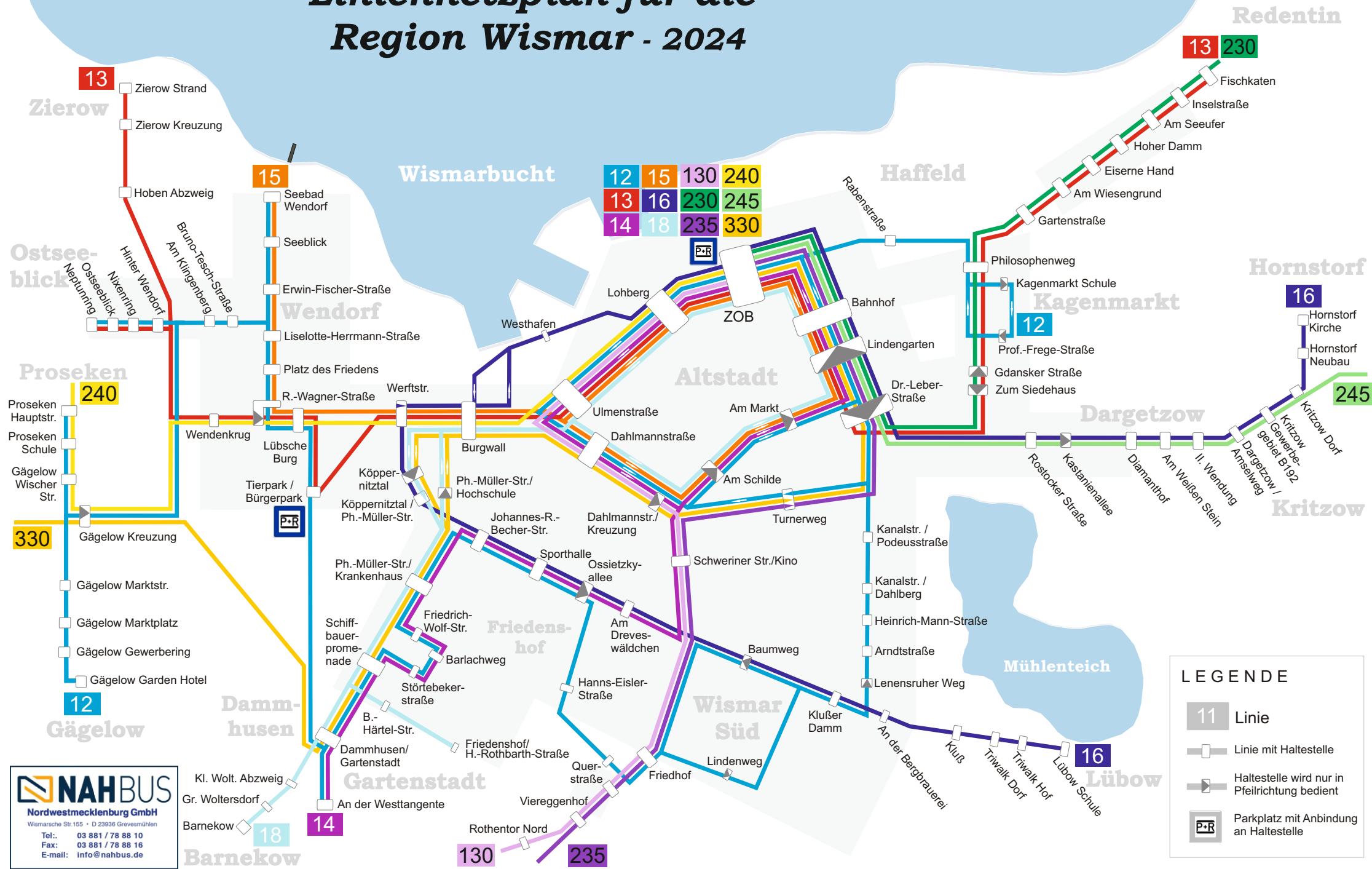


Bezahlen? Ganz einfach!

Wo? In allen Bussen und Bahnen stehen Fahrausweisverkaufsautomaten zur Verfügung. Diese Fahrausweise sind bereits entwertet.

Wie? Mit einer Banknote und/oder Münzen ab 5 Eurocent, der Giro-Karte, der Kreditkarte oder kontaktlos.

Linienetzplan für die Region Wismar - 2024



Beteiligungs- und Anhörungsverfahren zum Regionalen Nahverkehrsplan (Teil C) im Landkreis Nordwestmecklenburg
für den Planungszeitraum vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2035

Anzuhörende/r Beteiligte/r Datum	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung
Institution; Name, Vorname; Datum	Seite, Absatz-Überschrift	

Beteiligungs- und Anhörungsverfahren zum Regionalen Nahverkehrsplan (Teil C) im Landkreis Nordwestmecklenburg
für den Planungszeitraum vom 01.01.2026 bis zum 31.12.2035

Anzuhörende/r Beteiligte/r Datum	Hinweis betrifft	Hinweis/Anmerkung

Bitte ergänzen Sie bei Bedarf weitere Zeilen.