Mecklenburg Vorpommern

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung

MV fährt Bus und Bahn

Grundsätze und Schritte zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern

VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH

Vorwort

Volker Schlotmann
Minister für Verkehr, Bau
und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern

Ob Besuche bei Freunden und Verwandten, Ausflüge, der Weg zu Schule, Ausbildung oder Arbeit oder Behördengänge - Mobilität ist die Voraussetzung für alle diese alltäglichen Wege.

Die meisten Menschen nutzen dafür das Auto – bei mehr als der Hälfte der Wege. Etwa ein Viertel der Wege wird zu Fuß zurückgelegt, 13 Prozent mit dem Fahrrad und sieben Prozent mit Bus und Bahn. Damit ist der Anteil der Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, in Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen Jahren gestiegen und nun kaum geringer als in anderen Bundesländern.

Es ist aber nicht einfach, in einem dünn besiedelten Flächenland ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot bereitzustellen. Mecklenburg-Vorpommern hat die geringste Einwohnerdichte ganz Deutschlands. Das heißt, es müssen bei vergleichsweise geringer Nachfrage weite Wege zurückgelegt werden.

Auf der anderen Seite sind viele Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, insbesondere junge Menschen, die noch keinen Führerschein haben, aber auch ältere Menschen, die kein Auto (mehr) besitzen. Hinzu kommt in vielen Regionen eine wachsende Zahl von Touristen, die im Urlaub gern mit Bus, Bahn und Rad unterwegs sind. Wer mit Bus und Bahn unterwegs ist, schont außerdem die Umwelt. Gerade in den Städten sind immer mehr Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs: Allein in den beiden größten Städten des Landes, in Rostock und Schwerin, haben im vergangenen Jahr mehr als 64 Mio. Fahrgäste Busse und Bahnen genutzt.

An diesen Entwicklungen gilt es, die Bus- und Bahnangebote auszurichten, damit das Bus- und Bahnfahren in Mecklenburg-Vorpommern für die Fahrgäste attraktiver wird. Auf den folgenden Seiten haben wir einige Grundsätze und Schritte definiert, um den öffentlichen Nahverkehr im Land weiter zu verbessern. Für neue Ideen bin ich immer offen, denn niemand kennt den Bedarf so gut wie die Fahrgäste selbst.

50

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	1
Besser Bus- und Bahnfahren in MV – Zehn Ziele	4
Motivation	6
Grundsätze	12
Handlungsfelder	13
Impressum	25

Besser Bus- und Bahnfahren in MV
Zehn Ziele

1. Bahnhöfe werden immer mehr zu Verknüpfungspunkten aller Verkehrsmittel entwickelt.

Wer öffentliche Verkehrsmittel nutzt, fährt häufig mit dem Auto oder Fahrrad zum Bahnhof oder steigt von der Bahn in den Bus um. Jährlich investiert das Land rund sieben Mio. Euro, um zum Beispiel Busstationen näher an den Bahnhof zu verlegen, überdachte Fahrradständer zu errichten oder Park+Ride-Angebote zu entwickeln. Diese Investitionen sollen in den kommenden Jahren um fünf Prozent gesteigert werden.

2. Das Bahnangebot im Regionalverkehr wird weiter optimiert und nach Möglichkeit erweitert.

Zu vergebende Strecken werden so ausgeschrieben, dass es durch den Wettbewerb zu Qualitätsverbesserungen kommt. So soll die S-Bahn Rostock ab 2012 auf vier Linien erweitert und der Fahrplantakt teilweise verdichtet werden.

3. Land und Deutsche Bahn AG werden bis 2011 ein Bahnhofsprogramm vereinbaren, um die Bahnstationen in MV zu modernisieren.

An freundlich wirkenden, übersichtlichen und sanierten Bahnstationen fühlen sich Reisende wohler. Auch dies trägt viel zu einem attraktiven öffentlichen Nahverkehr bei.

4. Der Bahn- und Busverkehr soll Schritt für Schritt barrierefrei werden.

Von einem stufenlosen Ein- und Ausstieg profitieren ältere Menschen ebenso wie Familien. Deshalb werden die Verkehrsleistungen so ausgeschrieben, dass bis 2013 ausschließlich niederflurige Züge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unterwegs sein werden (Ausnahme: Schmalspurbahnen). Beim Busverkehr wird zum größten Teil die Anschaffung barrierefreier Busse gefördert.

5. Der Bus- und Bahnverkehr soll noch umweltfreundlicher werden.

Deshalb wird das Land umweltfreundliche Antriebsformen wie Erdgas, Biogas und Brennstoffzellen fördern und geeignete Modellprojekte unterstützen.

6. Der Streckenausbau muss auf die wichtigsten Strecken konzentriert und dort vom Bund und der DB AG entschieden vorangetrieben werden.

Besonders gilt das für die Strecke Berlin - Rostock, die bis Ende 2013 für 160 km/h ausgebaut werden soll. Überfällig und dringend notwendig ist die Fertigstellung der Strecke Lübeck- / Hagenow Land - Stralsund (VDE 1).

7. Der Tourismus wird durch gute öffentliche Verkehrsangebote unterstützt.

Zum Beispiel bestellt das Land in bei Touristen besonders beliebten Gebieten wie Usedom im Sommer mehr Züge. Auch unterstützt das Land weiterhin die Schmalspurbahnen „Molli“ und „Rasender Roland“. Voraussichtlich ab 2015 werden alle Züge zwischen Berlin und Rostock bzw. Stralsund speziell für die Fahrradbeförderung ausgerüstet sein. Ein wichtiges Ziel für die nächsten Jahre ist darüber hinaus der Wiederaufbau der Darßbahn.

8. Die Fahrgäste in Bussen und Bahnen sollen sich sicher fühlen.

Deshalb werden im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern künftig mehr Zugbegleiter im Einsatz sein. In der Rostocker S-Bahn wird ab 2012 besonderes Sicherheitspersonal eingesetzt. Außerdem wird das Land verstärkt Notruf- und Beleuchtungsanlagen an Bahn- und Busstationen fördern.

9. Gerade in ländlichen Regionen ist ein flexibler, an den regionalen Bedürfnissen ausgerichteter Busverkehr erforderlich.

Ausschließlich auf den Schülerverkehr abzielende Angebote reichen nicht aus, zumal der Anteil der älteren Menschen steigt und die Schülerzahl abnimmt. Gute Erfahrungen haben Städte mit Anrufbussen und Anruf-Sammel-Taxis gemacht, zum Beispiel in Löcknitz, Ribnitz-Damgarten und Grevesmühlen. Das Land unterstützt die Einführung solcher Angebote.

10. Langfristig muss es ein einheitliches Tarif- und Taktsystem in ganz Mecklenburg-Vorpommern geben.

Dadurch wird der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die Fahrgäste einfacher und transparenter. Auch sollten die Verbindungen an Landkreisgrenzen besser aufeinander abgestimmt werden. Ein einheitliches Tarif- und Taktsystem ist nur in mehreren Schritten realisierbar. Da Preis und Fahrtenangebot in der unternehmerischen Verantwortung der Busbetriebe liegen, sind die Unternehmen aufgerufen, sich für ein einheitliches Tarif- und Taktsystem zu engagieren.

Motivation

Lebensstil und Mobilität

Die moderne Gesellschaft verlangt den Menschen immer mehr Mobilität in allen Bereichen des Lebens ab. Wohnen und arbeiten, Schule und Ausbildung, Kultur und Freizeit, wirtschaftliche und demografische Entwicklung erfordern regelmäßige Ortswechsel. Zugleich wird Zeit ein immer wertvolleres Gut. Ökologische Aspekte gewinnen im Interesse des Erhalts von Lebensqualität weiter an Bedeutung.

Die Sicherung der Mobilität bestimmt wesentlich die Qualität der Standorte im Wettbewerb der Regionen. Mecklenburg-Vorpommern will in diesem Wettbewerb, der heute europa- und weltweit ausgetragen wird, im Interesse der Bürgerinnen und Bürger mittel- und langfristig erfolgreich bestehen.

Majas Terminkalender
Freitag:
07.30 Uhr Jogging im Stadtpark
09.30 Uhr Besprechung Logistik
14.00 Uhr Meeting Standortmarketing
18.30 Uhr Hausaufgaben mit Max
21.00 Uhr Kegelclub (Lütten-Klein)
Wochenende:
Samstag: Strandparty (Ahlbeck)
Sonntag: Omas Geburtstag (Teterow)
Nächste Woche:
Montag: Dienstreise (Berlin)

Angebot und Nachfrage

Das Land Mecklenburg-Vorpommern will Mobilität umweltfreundlich gewährleisten. Dazu bedarf es der intelligenten Vernetzung der Verkehrsmittel nicht nur innerhalb des öffentlichen Verkehrs, sondern gerade in einem Flächenland mit geringer Siedlungsdichte auch in sinnvoller Aufgabenteilung mit dem Individualverkehr. Örtliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie Flexibilität im Angebot des ÖPNV sind Voraussetzung für seine Akzeptanz. Das Angebot muss sich an den Bedürfnissen der Kunden ausrichten – nicht der Kunde am Angebot. In Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage können alternative Bedienungsformen die Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln intelligenter und wirtschaftlicher als der klassische Linienverkehr herstellen. Zunehmend finden sich beispielsweise Anruf-Busse und Anruf-Sammel-Taxen im Verkehrsangebot des ÖPNV in unserem Land.

Die Schiene ist wichtig für die Verbindung der Oberzentren des Landes untereinander und für deren Anbindung an die Metropolen Berlin und Hamburg, aber auch an benachbarte Zentren wie insbesondere Lübeck und Stettin.

Wirtschaft und Verkehr

Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist mit seinen Ostseehäfen eine Drehscheibe im nationalen und internationalen Güterverkehr. Dem gilt es Rechnung zu tragen. Unsere Häfen bedürfen einer leistungsfähigen Schienenanbindung, unsere Wirtschaft vernünftiger logistischer Angebote und Lösungen auf einer leistungsgerechten Infrastruktur. Vorrangig geht es dabei um den Ausbau der Hauptstrecken Rostock – Berlin und Stralsund – Pasewalk – Berlin für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h, wobei in der Relation Rostock – Berlin zusätzlich eine Erhöhung der Achslast für Schwerguttransporte vorgenommen wird. Neben diesen Nord-Süd-Strecken ist vor allem die Fertigstellung des längst überfälligen Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1 (VDE 1) mit den Strecken Hagenow Land – Schwerin und Lübeck – Bad Kleinen – Rostock – Stralsund auch für den Wirtschaftsverkehr vorrangig.

Kultur und Erreichbarkeit

Das Land Mecklenburg-Vorpommern verfügt über eine Vielzahl von attraktiven Kultur-, Bildungs- und Gesundheitsangeboten. So punkten zum Beispiel die beiden Universitäten in den Hansestädten Rostock und Greifswald schon jetzt bundesweit mit Klasse statt Masse und locken zudem mit gebührenfreiem Studium. Überregional ausstrahlend sind auch die Theater des Landes und die Festspiele Mecklenburg-Vorpommern. Für unsere Bürgerinnen und Bürger sowie unsere Gäste müssen Möglichkeiten geschaffen werden, diese Angebote auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen zu können.

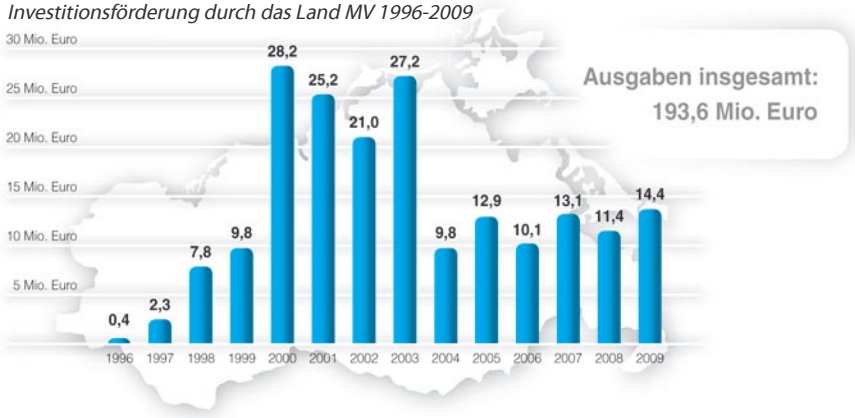
Finanzierung und Kosten

Das Land finanziert Verkehr und schafft die Voraussetzungen, dass Verkehr auf der Infrastruktur im Land realisiert werden kann. Finanzquellen sind das Regionalisierungsgesetz, das Entflechtungsgesetz und das Finanzausgleichgesetz. Außerdem werden Infrastrukturinvestitionen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und dem DB-Gründungsgesetz (investiver Nachholbedarf) durchgeführt.

Aus dem Regionalisierungsgesetz stehen Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2010 mehr als 228 Mio. Euro zur Verfügung. Von diesen Mitteln wird mit 177 Mio. Euro der größte Teil für die Bezuschussung der vom Land bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellten SPNV-Leistungen eingesetzt.

Die übrigen etwa 51 Mio. Euro werden für verschiedene Zwecke des SPNV und des ÖPNV eingesetzt, unter anderem für Investitionen in die Infrastruktur. Aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz fördert das Land 2010 mit etwa 17 Mio. Euro Investitionen der Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen in die Infrastruktur und die Fahrzeugneubeschaffung für den ÖPNV.

Investitionsförderung durch das Land MV 1996-2009



Kunden

Die Kunden des Nahverkehrs sind unsere Bürgerinnen und Bürger sowie unsere Gäste. Der Nahverkehr muss auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet sein und unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen passgenaue Angebote machen.

Knapp 40 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Mecklenburg-Vorpommern pendeln zum Arbeitsort, mehr als 13 Prozent sogar in andere Bundesländer, viele davon mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ob Familien oder Alleinreisende, ob Schülerinnen und Schüler oder ältere Menschen: sie alle erwarten eine hohe Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes, um ihre (auch spezifischen) Ansprüche an die Mobilität gewährleisten zu können.

Diese Interessen der Kunden gilt es aufzugreifen und in entsprechende Verkehrsangebote umzusetzen. Dazu gehören auch Themen wie die Sicherheit und die Bedienungs- bzw. Nutzungsfreundlichkeit (Barrierefreiheit) der Verkehrsmittel, derer sich das Land annimmt. Im SPNV beispielsweise werden in unserem Land schrittweise alte Züge mit hohen Einstiegen durch Niederflurfahrzeuge ersetzt.

Wettbewerb und soziale Verantwortung

Wettbewerb ist Mittel zum Zweck. Wettbewerb als Instrument richtig eingesetzt unterstützt das Land, sparsam mit den nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mitteln für den SPNV umzugehen, schafft Vielfältigkeit auf Seiten der Anbieter und damit die Voraussetzungen im Sinne der Kunden, um ein Mehr an Qualität und Service zu erreichen.

Wettbewerb ist aber kein Instrument, um auf dem Rücken der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr eine Gewinnmaximierung für die Betreiber zu realisieren. Vergabeverfahren für SPNV-Leistungen enthalten daher bereits seit vielen Jahren stets konkrete Anforderungen an die Ausbildung und die Qualifikation der Mitarbeiter. Bei Ausschreibungen wird mit einer Tariftreueklausel sichergestellt, dass Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die keine Dumpinglöhne zahlen.

Umwelt- und Klimaschutz

Mecklenburg-Vorpommern ist ein bedeutendes Tourismus- und Gesundheitsland. Nachhaltig ökologisches Wirtschaften ist für uns deshalb eine Standortchance. Zudem erhalten ökologische Aspekte in Verhaltensmustern zunehmende Relevanz.

Das Land unterstützt daher unter anderem das Projekt „Usedom-Rad“, das den Fahrradverleih in einem innovativen Ansatz gemeinsam mit Bus und Bahn betrachtet.

Grundsätze

Mobilitätsgrundsätze für Mecklenburg-Vorpommern

A) Das Ziel ist es, Mobilität umweltfreundlich gleichermaßen für die hier lebenden Einwohner und für die Gäste zu gewährleisten.

B) Mobilität ist zugleich Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes.

C) Im Sinne der Daseinsvorsorge sichern Land und Landkreise eine optimale Erschließung des Landes im Interesse aller unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung.

D) Besonderes Augenmerk gilt dem ländlichen Raum, in dem abseits der zentralen Orte vor allem alternative Bedienungsformen die Mobilität gewährleisten müssen.

E) Das Land setzt die zur Verfügung stehenden Mittel konzentriert und effektiv ein, um diese Ziele zu erreichen.

Linien und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

Handlungsfelder

1. Vernetzung des öffentlichen Verkehrs

Ziel: Förderung von Investitionen an Schnittstellen der Verkehrsträger

Die schrittweise Umsetzung eines Schnittstellenkonzeptes zwischen Bahn und Bus zur Optimierung vor allem der räumlichen Umsteigebedingungen zwischen diesen Verkehrsmitteln zur Schaffung eines integrierten Gesamtangebotes ist vorrangig.

Dies schließt Park-and-Ride- sowie Bike-and-Ride-Anlagen in geeignetem Umfang mit ein. Dabei behält das Land die Bedürfnisse der Pendler ebenso im Auge wie die regionalen touristischen Belange. Wichtig ist auch, dass der ländliche Raum ausreichend durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen wird.

Die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln sind an den Schnittstellen generell den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste anzupassen. Die Belange der mobilitätseingeschränkten Kunden werden dabei besonders berücksichtigt. Die Investitionen in eine kundenfreundliche Gestaltung der Schnittstellen machen jährlich etwa 7 Mio. Euro aus und werden in den nächsten Jahren weiter verstärkt.

An den Übergangspunkten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, speziell jedoch an den Bahnhöfen, muss stärker als bisher für die Anschlusssicherung Sorge getragen werden. Dazu wird das Land mit den Betreibern der Bahnhöfe in Mecklenburg-Vorpommern konkrete Programme vereinbaren, die das Land in den nächsten Jahren finanziell unterstützen wird. Das Land wird mittelfristig die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die von der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH betriebene Elektronische Fahrplanauskunft auch für die Anschlusssicherung verwendet werden kann.

2. Wettbewerb und soziale Verantwortung im öffentlichen Verkehr

Ziel: Bestellung von Zugleistungen des SPNV zu gerechten Bedingungen und Löhnen

Mecklenburg-Vorpommern will die Verfügbarkeit des SPNV für seine Bürger nachhaltig sichern. Maßstab für das Erreichen dieses Ziels ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Auto.

Über den SPNV sichert das Land nachhaltig seine Verbindung mit den benachbarten Bundesländern. Schwerpunkte sind die Verbindungen nach Berlin, Hamburg und Lübeck sowie nach Stettin. Die vorhandenen Liniennetze des RegionalExpress werden mindestens erhalten. Das Land ringt weiterhin um die Ergänzung des bestehenden Regionalverkehrs durch Fernverkehrsverbindungen von und nach Rostock, Schwerin und Stralsund einschließlich der Schaffung von Direktverbindungen in die Urlaubsregionen mit attraktiven Reisezeiten und Bedienungsqualitäten.

Die in den vergangenen Jahren durchgeführten Ausschreibungsverfahren für den SPNV in Mecklenburg-Vorpommern trugen zu einer Senkung der Betriebskostenzuschüsse für Regionalverkehrsleistungen um mehrere Mio. Euro pro Jahr bei. Mit diesen Geldern können zusätzliche Verkehrsangebote, beispielsweise die ab Dezember 2012 vorgesehene Taktverdichtung auf der S-Bahn Rostock, finanziert werden.

In diesem Jahr bereitet die VMV die Ausschreibung der Verkehrsleistungen des Teilnetzes „Ost-West“ unter anderem mit der wichtigen Ost-West-Achse Lübeck – Stettin vor. Zeitgleich erfolgt gemeinsam mit den beteiligten Nachbarländern die Vorbereitung der Ausschreibung des Teilnetzes „Nord-Süd“, zu dem vor allem die Verbindungen zwischen Berlin und der Ostseeküste gehören. Anschließend folgen die Leistungen des Teilnetzes Vorpommern. Nach Durchführung aller genannten Ausschreibungen werden sämtliche SPNV-Leistungen in Mecklenburg-Vorpommern im Wettbewerb vergeben sein.

Den sozialen Belangen der Arbeitnehmer wird bei allen Vergabeverfahren durch geeignete Tariftreuevorgaben Rechnung getragen. Diese Tariftreueregelungen gelten auch für Subunternehmer.

Mit Hilfe des Vergabewettbewerbes wird auch künftig die Bereitstellung qualitativ hochwertiger SPNV-Angebote zu bezahlbaren Konditionen gesichert.

Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern (Nahverkehr)

Nr.		SPNV-Leistungen 2010 Millionen Zugkm/Jahr	Anteil in Prozent
1	DB Regio AG	11,6	66,1 %
2	Usedomer Bäderbahn GmbH (Tochter der DB Regio AG)	1,6	9,0 %
3	Ostseeland Verkehr GmbH	2,8	15,8 %
4	Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH	0,1	0,5 %
5	ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	1,3	7,3 %
6	Eisenbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH	0,2	1,3 %
7	Rügensche Bäderbahn - Rasender Roland		
alle	Mecklenburg-Vorpommern	17,6	100 %

3. Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Land

Ziel: Förderung der Eisenbahninfrastruktur bei Investitionen in Bahnanlagen

Dies ist ein Programm für die kleineren Verkehrsstationen im Land, an denen in den vergangenen Jahren nur geringe/minimale Verbesserungen vorgenommen worden sind. Dabei ist zu unterscheiden nach Erweiterungsbedarf (hauptsächlich bei Streckenausbau bzw. Verbesserung der Ausrüstung), Ersatzbedarf (zum Beispiel neue Bahnsteigkante) und Nachholbedarf (Herstellung der Barrierefreiheit, Behindertengleichstellungsgesetz).

Dazu wird das Land mit der DB Station&Service AG ein konkretes Projekt vereinbaren. Die Verbesserung der oft noch unbefriedigenden Situation an kleineren Verkehrsstationen wird das Land auf Grundlage eines gemeinsamen Rahmenvertrages finanziell unterstützen. Unabhängig von der Bereitschaft zur Unterstützung wird das Land massiv darauf drängen, dass die DB Station&Service AG ihren Verpflichtungen als Betreiber der Stationen nachkommt und diese in einen attraktiven und zeitgemäßen Zustand versetzt.

Die vom Bund für den Ausbau der Schieneninfrastruktur bei den Regionalstrecken bereit gestellten Mittel wird das Land gezielt in Schwerpunktmaßnahmen lenken. Unter anderem soll in den kommenden Jahren der Ausbau der Strecke Gadebusch – Schwerin – Parchim für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h abgeschlossen werden.

Ein möglicher Investitionsschwerpunkt der Eisenbahnpolitik des Landes wird mit einem Volumen von etwa 29 Millionen Euro Landesmittel in den nächsten Jahren der Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung zwischen Barth und Zingst mit späterer Verlängerung nach Prerow sein.

4. Moderner Fahrzeugpark im ÖPNV

Ziel: Unterstützung der ÖPNV-Unternehmen bei der Beschaffung nutzerfreundlicher Fahrzeuge

Die Förderung für das gesamte Spektrum geeigneter Fahrzeuge mit entsprechender Ausstattung ist so weiterzuentwickeln, dass SPNV und ÖPNV in allen Landesteilen bedarfsgerecht, attraktiv, wirtschaftlich und ökologischer gestaltet werden können. Dabei ist der Fahrzeugeinsatz an der Nachfrage auszurichten (verstärkter Einsatz von Midi- oder Kleinbussen für den bedarfsgerechten Zubringerverkehr zur Schiene).

Dazu werden bei den Vergabeverfahren für SPNV-Leistungen wie bislang auch nur noch Züge zugelassen, die über Niederflurbereiche an allen Türen verfügen. Dies ermöglicht an den Stationen, die über die angestrebte Bahnsteighöhe von 55 cm verfügen, bereits jetzt einen bequemen und höhengleichen Einstieg in die Züge. Spätestens 2013 sollen im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern keine Züge mehr verkehren, die diese Anforderungen nicht erfüllen (Ausnahme: Schmalspurbahnen).

5. Verkehr und Umweltschutz

Ziel: Verbesserung des Umweltschutzes durch geeignete Maßnahmen bei Eisenbahn und ÖPNV

Das Land unterstützt innovative Ideen, um die Umweltbilanz des Verkehrs weiter zu verbessern.

Geplant ist die Förderung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen an Eisenbahnstrecken, soweit die DB AG nicht zu deren Errichtung verpflichtet ist.

Das Land beabsichtigt zur Emissionsminderung bzw. -vermeidung die Förderung von Pilotvorhaben umweltfreundlicher Antriebstechnologien im ÖPNV (insbesondere Erdgas, Biogas, Brennstoffzellen). Auch die Elektromobilität durch Hybridantriebe soll dabei berücksichtigt werden. Solchen Antrieben wird auch mit Blick auf die Endlichkeit der weltweiten Erdölvorräte die Zukunft gehören. Bereits 2011 werden bei der Rostocker Straßenbahn AG erstmals in Mecklenburg-Vorpommern Busse mit Dieselhybridantrieb zum Einsatz kommen.

6. Wirtschaft und Verkehr

Ziel: Stärkung der Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern durch innovative und nachhaltige Logistikketten

Besonders wichtig ist der Ausbau der Strecke Berlin - Rostock für 160 km/h und Schwerlasttransporte bis 2013. Überfällig und dringend notwendig ist die Fertigstellung der Strecke Lübeck -/Hagenow Land - Stralsund (VDE 1). Die Anbindung an die Metropolen Berlin und Hamburg ist wichtig, damit Pendler auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen können.

Durch die Schaffung von leistungsfähigen Terminals für den kombinierten Verkehr können die Güterströme durch Mecklenburg-Vorpommern kostengünstiger, schneller und nachhaltiger bewältigt werden. Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH als Betreiberin des Seehafens Rostock plant, die Abfertigungskapazität ihres Terminals von 85.000 Ladeeinheiten pro Jahr bei Bedarf auf 120.000 Ladeeinheiten pro Jahr zu erhöhen.

Die Schiene als Standortfaktor zu entwickeln bedeutet auch, Freiräume für die Entwicklung von Güter- und Logistikverkehren zu erhalten und neu zu schaffen. Das Land setzt sich durch die Förderung von Anschlussgleisen für einen entsprechenden Ausbau- und Qualitätszustand der Eisenbahninfrastruktur ein. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Hafenabfuhrstrecken ist ein vorrangiges Anliegen.

Dazu wird die Anbindung des Hafens Vierow an das überregionale Schienennetz im Zeitraum 2010 – 2012 mit insgesamt fast 5 Mio. Euro bezuschusst.

Mehr als 225.000 Menschen in Mecklenburg-Vorpommern arbeiten nicht an ihrem Wohnort. Die Schiene als Standortfaktor zu entwickeln bedeutet daher auch, die Mobilität der arbeitenden Bevölkerung zu sichern. Leistungsfähige Verkehrswege gewährleisten die möglichst einfache und preiswerte Anfahrt vom Wohnort zum Arbeitsplatz.

7. Tourismus und Verkehr

Ziel: Unterstützung des Tourismus durch die Weiterentwicklung öffentlicher Verkehrsangebote

Das Land unterstützt eine bedarfsgerechte und saisonal angepasste Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrsangebote für die An- und Abreise, zur Sicherung der Mobilität vor Ort und für einen attraktiven Erlebnistourismus für Urlauber und Tagestouristen.

Hierzu fördert das Land den touristisch wichtigen SPNV sowie ergänzende Busangebote über die zusätzliche Bestellung von Verkehrsleistungen. Damit einher geht die verbesserte Förderung notwendiger Investitionen im gesamten ÖPNV (zum Beispiel Fahrradanhänger für Busse).

Das Land unterstützt auch die Schmalspurbahnen „Molli" und „Rasender Roland" als wichtige Multiplikatoren für den Tourismusstandort Mecklenburg-Vorpommern. Beide Eisenbahnen mit Dampflokbetrieb sind für das Land Verkehrsträger im ÖPNV und zugleich wichtiges touristisches Ziel sowie Symbol für die Techniktradition. Die beliebte und ökologisch wertvolle Region Fischland – Darß – Zingst wird nach dem Wiederaufbau der Darßbahn umweltfreundllich, staufrei und bequem mit der Bahn zu erreichen sein.

Das Land wird weiterhin für saison- und bedarfsgerechte SPNV-Angebote in den touristisch interessanten Gebieten des Landes sorgen. Kapazitätsengpässe wie bei der Usedomer Bäderbahn zur sommerlichen Hochsaison sollen in den nächsten Jahren durch die Bereitstellung größerer Fahrzeugkapazitäten abgemildert oder behoben werden.

Dem zunehmenden Fahrradtourismus wird ab 2015 durch den Einsatz speziell für die Fahrradbeförderung ausgerüsteter Schienenfahrzeuge zwischen Berlin und Rostock bzw. Stralsund Rechnung getragen, auch wenn sich wegen der dadurch bedingten

längeren Haltezeiten in einigen Bahnhöfen die Reisezeiten etwas verlängern.

8. Sicherheit im öffentlichen Verkehr

Ziel: Steigerung der Sicherheit für Fahrgäste, zum Beispiel durch Bestellung von Zugbegleitern

Die Sicherheit unserer Fahrgäste liegt dem Land am Herzen. Nur wer sich sicher fühlt, nutzt den ÖPNV. Das zählt nicht nur für die objektive Sicherheit, sondern auch für die durch die Fahrgäste subjektiv empfundene Sicherheit. Diese zu steigern ist der Anspruch des Landes. Dies soll über geeignete technische Maßnahmen, verbesserten Personaleinsatz im SPNV sowie die prioritäre Förderung investiver Maßnahmen (Notrufeinrichtungen, Beleuchtung und so weiter) an Verkehrsstationen und in den Fahrzeugen des gesamten ÖPNV erreicht werden.

Dazu werden im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern künftig wieder mehr Zugbegleiter in den Zügen unterwegs sein, um die gefühlte und die tatsächliche Sicherheit zu erhöhen. Flankiert wird dies insbesondere ab 2012 im Gebiet Rostock durch den Einsatz von besonderem Sicherheitspersonal, vor allem in der S-Bahn. Zusätzlich kommt künftig - soweit technisch und datenschutzrechtlich zulässig und möglich – eine Videoüberwachung in den Zügen zum Einsatz.

9. Demografische Entwicklung des Landes

Ziel: Berücksichtigung der demografischen Entwicklung des Landes, insbesondere des ländlichen Raumes, über die Sicherstellung der Finanzierung des Schülerverkehrs als Rückgrat des ÖPNV in der Fläche und durch Alternative Bedienungsformen

Einen entscheidenden Einfluss für die zukünftige Entwicklung unseres Verkehrsangebotes in der Fläche, aber auch in den Städten und Kommunen wird die demografische Entwicklung haben. Darauf ausgerichtet wird das Land für eine bedarfsgerechte Verstetigung der Finanzierung des Schülerverkehrs sorgen. Hinzu kommt die verstärkte Förderung der Einführung alternativer Bedienungsformen in der Fläche wie auch – zu nachfragearmen Zeiten – in städtischen Bereichen.

Dazu soll künftig die Einführung alternativer Bedienungsformen im ÖPNV, die im Regelfall nur bei Bedarf nach Anmeldung von Fahrtwünschen verkehren, verstärkt unterstützt werden.

10. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr

Ziel: Verringerung der Zugangshemmnisse der Bürgerinnen und Bürger zum öffentlichen Verkehr durch Verbesserung der Fahrgastinformationen, zum Beispiel über Verkehrsangebote, Tarife und Nutzungsbedingungen sowie durch Schaffung eines barrierefreien Zugangs an den Haltestellen

Durch die besondere Förderung zur Verbesserung der vorhandenen Möglichkeiten über das Internet wie auch von Investitionen in ortsfeste Einrichtungen zur aktuellen Fahrgastinformation soll erreicht werden, dass vorhandene Zugangshemmnisse zum gesamten ÖPNV weiter abgebaut werden. Dabei sind die Belange der Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen besonders zu berücksichtigen.

Dazu ist einerseits eine intensive Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen der betroffenen Personengruppen geplant. Langfristig werden im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern nur noch Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die den strengen Vorgaben der europäischen Norm entsprechen.

Andererseits ist Barrierefreiheit aber auch als ein möglichst einfacher Zugang zu Informationen über das Angebot im ÖPNV zu verstehen. Das Land wird die bereits vorhandene Elektronische Fahrplanauskunft in den nächsten Jahren massiv ausbauen und erweitern, um in Mecklenburg-Vorpommern noch umfassender und besser als bisher möglichst gut über das Angebot im ÖPNV zu informieren. Bereits in diesem Jahr wird für Teile des Landes eine straßenbezogene Auskunft möglich sein.

Impressum

Herausgeber: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern
Schloßstraße 6-8, 19053 Schwerin
Telefon: 0385 588-0, Fax: 0385 588-8099
oeffentlichkeitsarbeit@vm.mv-regierung.de
http://www.vm.mv-regierung.de

VMV – Verkehrsgesellschaft
Mecklenburg-Vorpommern mbH
Schloßstraße 37, 19053 Schwerin
Telefon: 0385 590 87-0, Fax: 0385 59087-44
vmv-mbh@t-online.de
http://www.vmv-mbh.de

Text: ETC Transport Consultants GmbH
Am Karlsbad 11
10785 Berlin

Druck: Crivitz Druck
Gewerbeallee 7, 19089 Crivitz

Bildnachweis: C. Kettler, Schwerin (S. 1)
DB AG/Bartolomiej Banaszak (Titel oben, S. 5, 8, 10, 19, 21 oben)
DB AG/Margit Brettmann (S. 11, 15, 22)
DB AG/Günter Jazbec (S. 2, 6, 14 rechts)
HOCHBAHN (S. 18)
Personenverkehr GmbH Müritz (S. 20)
Pressefoto Lindenbeck, Schwerin (S. 23 rechts)
Lars Tempelmann (Titel links, S. 17 links)
Thomas Welzel (S. 13)
VMV mbH (Titel rechts, S. 7, 14 links, 17 rechts, 21 unten, 24)

Schwerin im November 2010