

Neuer Nahverkehrsplan für die Region Rostock

Der Landkreis Rostock erarbeitet in den nächsten Monaten gemeinsam mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock den neuen Nahverkehrsplan für die Region Rostock. In Abstimmung u.a. mit den Fachausschüssen Verkehr Tourismus, Umwelt und Bau und Feuerwehr, im Hauptausschuss und der Stadtvertretung nimmt die Bergingstadt Teterow zur Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplanes für die Region Rostock wie folgt Stellung:

Gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland fangen auch mit einer Sicherstellung des ÖPNV-Angebotes an. Innovative Ideen, welche die Dienstleistungen des ÖPNV kombinieren, verbessern und idealerweise auch das Miteinander in der Region stärken, sind gefragt.

Das ÖPNV-Angebot in unserer Region ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen und als Standortfaktor der Wohnstandort-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen durch gute Erreichbarkeit zu stärken. Das ÖPNV-Angebot muss die Erreichung der Ziele der regionalen Raumordnung - insbesondere bei der Erfüllung ihrer Funktionalität - unterstützen. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des Wohnungsbaus, von Gewerbe, der Biotechnologie mit bis zu mehreren hundert neuen Arbeitsplätzen, des Tourismus, von Sport und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens in Teterow und Umgebung sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage z.B. für Einpendler, Einwohner und Gäste angepasst an das ÖPNV-Netz anzubinden. Das Verkehrsverhalten (Einsteigern) ist dabei zu motivieren und zu beachten.

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung zum Führen eines selbstbestimmten Lebens sowie zur Teilhabe am sozialen und beruflichen Leben. Im Landkreis Rostock wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hauptsächlich von der kommunalen rebus Regionalbus Rostock GmbH sowie der Deutschen Bahn AG organisiert und durchgeführt. Beide Unternehmen sind Mitgliedsunternehmen im Verkehrsverbund Warnow.

Das Verbundgebiet umfasst die Hansestadt- und Universitätsstadt sowie den Landkreis Rostock.

Vorschläge:

1. Erforderlich ist der S-Bahn-Anschluss der Bergingstadt Teterow in Richtung Rostock.

Mit einem direkten S-Bahn-Anschluss von Teterow über Krons Kamp/Flughafen Rostock-Laage an die Regiopole Rostock würde das Mittlere Mecklenburg enger zusammenrücken. Schon heute stellen die Region Teterow und die umliegende Mecklenburgische Schweiz aus automobiler Sicht einen Vorort der Hansestadt dar. Die Senkung der Fahrtzeit auf der Schiene vom Bahnhof Teterow von derzeit stündlich minimal 53 Minuten bzw. 1 Stunde 14 Minuten auf rund 35 bis 40 Minuten würde auch die Kleinstädte Stavenhagen und Malchin in unter einer Stunde Fahrtzeit erreichbar machen und erheblich zu deren Entwicklung beitragen.

2. Notwendig ist der Ausbau des Bahnnetzes (rund 2 Streckenkilometer in Lalendorf) aufgrund der Potenziale für die sich weiterentwickelnden Wirtschaftskraft in der Region Teterow, aber auch der gesamten Mecklenburgischen Schweiz und dem damit einhergehenden Pendelverkehr.

Schnell wachsende international aufgestellte Technologieunternehmen mit hohem Arbeitskräftebedarf sind auf eine optimale Anbindung an den Regionalflughafen Rostock-Laage, Airpark Laage, wie auch in die Stadt Rostock, zum Überseehafen Rostock und nach Berlin angewiesen. Das Unternehmen Miltenyi Biotec setzt seit Anfang 2020 einen Shuttle-Service via Bus von Teterow nach Rostock ein. Die Bergingstadt Teterow ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern. Für eine Expansion am Standort ist ein verbesserter Anschluss an die Hansestadt Rostock und den Flughafen alternativlos. Eine gute Anbindung an das Zentrum Rostock ist für die Gewinnung von Fachkräften für die Attraktivität des Industriestandortes – bundesweit sowie international - notwendig. Die Anbindung an den Regionalflughafen dient der Einbindung der regionalen Niederlassungen von international agierenden Konzernen, die in der Region Rostock weiter investieren möchten. Durch einen Ausbau der Anbindung wird der Standort innerhalb der Unternehmen weiter gestärkt.

3. Übergreifende Verkehrsverbindungen nach Malchin und in die Müritzregion und darüber hinaus in die Metropolregion Berlin sind (weiter) zu entwickeln.

Dazu ist auch der Bau eines Umsteigebahnhofes am Standort Lalendorf zielführend, hier kreuzen sich die Strecken Berlin-Rostock und Stettin-Lübeck. Mit einem Umsteigebahnhof würde die Möglichkeit geschaffen, auch die Bundeshauptstadt Berlin schnell zu erreichen. Ein zusätzlicher Halt des IC am Standort käme sowohl der Barlachstadt Güstrow als auch Teterow und den Städten Malchin und Stavenhagen zugute. Berlin könnte in einer Fahrtzeit von unter zwei Stunden zu erreichen sein. Weiterhin wird die Nahverkehrsverbindung zwischen Teterow und Waren an der Müritz gestärkt.

Der Bau einer Kurve von der Strecke Stettin-Lübeck auf die Strecke Berlin-Rostock bindet den südöstlichen Landesteil und die Metropolregion Stettin enger an das wichtigste Wirtschaftszentrum Mecklenburg-Vorpommerns an.

Ein zusätzliches gewichtiges Argument ist die Förderung des Zusammenwachsens im Wirtschafts- und Lebensraum der Regiopole Rostock.

Eine Anbindung an Berlin in rund zwei Fahrtstunden und damit auch an den Flughafen BER kann kurzfristig nur über eine regelmäßige Busanbindung vom ZOB Teterow nach ZOB Waren erreicht werden. Mit dieser Anbindung wird von hier aus eine Bedienung der neuen IC-Strecke Rostock-Dresden ermöglicht. Durch diese Maßnahme hebt sich zusätzlich das touristische Potential der Bergingstadt Teterow, wie auch der touristischen Infrastruktur entlang der Strecke auf der B 108. Durch das Heranrücken an die rasant wachsende Metropolregion Berlin, auch und gerade mit öffentlichen Verkehrsmitteln, ist damit zu rechnen, dass sich für die Stadt ganz neue Entwicklungsperspektiven als Ort zum Wohnen und Arbeiten ergeben.

4. Von europäischer Bedeutung ist eine Direktverbindung Stettin-Rostock.

Derzeit besteht keine Direktverbindung zwischen der Metropole Stettin und der Regiopole Rostock. Eine Herstellung der Direktverbindung unter Maßgabe des zweigleisigen Ausbaus der Strecke von Lalendorf bis nach Stettin und der Elektrifizierung derselben würde innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns eine bessere Anbindung Neubrandenburgs an Rostock ermöglichen und Rostock gegenüber der Anbindung von Neubrandenburg nach Berlin oder Stettin in Vorteil bringen und die Bedeutung der Region Rostock für den östlichen Landesteil stärken, Arbeitsmarkt- und Kaufkraftpotential würden im Land gehalten. Die an einer Strecke Stettin-Rostock via Rostock-Laage liegenden Städte haben in den letzten dreißig Jahren wesentlich an wirtschaftlicher Bedeutung gewonnen. Mit einer Beschleunigung der Bahnverbindung könnten möglicherweise weitere Wachstumsimpulse gesetzt werden. Zurzeit liegt die Fahrtdauer von Neubrandenburg nach Rostock mit dem PKW über die A20 bei rund 1:40 h, mit der Bahn bei rund 2 Stunden. Mit der Bahn könnte eine Verbindung von rund 1:30 h erreicht werden. Schon jetzt beträgt die Fahrzeit im Normalbetrieb von Teterow nach Neubrandenburg rund 52 Minuten. Wird die Verbindung von TET nach HRO wesentlich verkürzt, sinkt die Zeit für die Gesamtstrecke automatisch drastisch. Ein Problem stellt hier aktuell auch eine lange Umsteigezeit am Bahnhof Güstrow auf das jetzige S-Bahn-Netz dar. In stündlichem Wechsel 21 Minuten Wartezeit und 8 Minuten Wartezeit.

Fahrgastzählungen weisen nach Angaben des Fahrgastverbandes Pro Bahn e.V. bereits heute nach, dass der überwiegende Teil der Fahrgäste, der mit der Bahn aus Richtung Stettin kommt, in Güstrow nach Rostock umsteigt. Das Kundenverhalten wäre ein Argument, eine Direktverbindung zwischen Stettin und Rostock zu schaffen.

Vor dem Hintergrund der bereits erfolgten und weiteren Zunahme an Arbeitsplätzen an den Standorten Teterow, Laage und Dummerstorf ist mit einem erhöhten Pendelverkehr auf der B103, B108 und L39 zu rechnen.

5. Für notwendig halten wir die Veränderung der Fahrplanlage für die S-Bahnen S2 und S3.

Aktuell fahren beide S-Bahnen zeitgleich in Rostock ab und kommen zeitgleich in Güstrow an. Durch eine veränderte Abfahrt, versetzt um 30 Minuten, wäre ein Halbstundentakt zwischen Rostock und Güstrow möglich.

6. Busbahnhof und Bushaltestellen

Die Bergingstadt Teterow plant aktuell den Neubau eines Busbahnhofs einschl. Parkplätze, einer öffentlichen Toilette und einer Fahrradabstellanlage (inkl. E- Bike Ladestation) am Bahnhof in Teterow. Bis Ende 2022 wird ein moderner Verknüpfungspunkt zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr zur Nutzung übergeben. Gleichzeitig baut die Bergingstadt die Bushaltestellen im Stadtgebiet um und schafft so die geforderte Barrierefreiheit (inklusive taktilem Leitsystem) bis zum 01. Januar 2022.

7. Weiterführende zentrale Anliegen

Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend sollte die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung hohes Augenmerk haben und attraktiv sein, z.B. Begrenzung der Reisezeit von der Einstiegshaltestelle bis zur Ausstiegshaltestelle, keine Angebotsreduzierungen, (weitere) Bedienungslücken schließen in den Schulferien sowie an den Wochenenden an Hauptverbindungen.

Alle Angebote des ÖPNV sollen zuverlässig, mit geringer Ausfallquote und pünktlich mit geringer Verspätungsquote sein.

Spezifische Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, der Zuwegung, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung sind zu berücksichtigen.

Wichtig ist, dass eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation angestrebt wird. Kundenanliegen sind rasch und kompetent zu bearbeiten. Gegebenenfalls ist Abhilfe zu schaffen. Die Anliegen sind in regelmäßigen Abständen auszuwerten.

Die Fahrzeuge sollen umweltfreundlich und geräuscharm sein, einen sparsamen Energieverbrauch haben und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Bremsen gewährleisten. Zudem sind die Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebsarten zu prüfen und entsprechend des Ergebnisses bei der Fahrzeugbeschaffung zu berücksichtigen.

Es ist zu prüfen, inwieweit Fahrzeuge neben optischen und akustischen Informationssystemen im Fahrzeug auch mit akustischen Informationssystemen außerhalb des Fahrzeuges (Außenlautsprecher zur Ansage der Liniennummer und des Fahrtziels) ausgerüstet werden können. Die Ansagen sollten automatisch bei Einfahrt eines Fahrzeuges in eine Haltestelle durch die betroffene Person (mittels Transponder oder Ähnlichem) aktiviert werden können.

Der Landkreis ist zukünftig noch stärker gefordert, um im Rahmen alternativer Bedienformen ein flexibles sowie takt- und zeitunabhängiges Grundangebot an Mobilität vorzuhalten. Neben dem Ausbau des Einsatzes von Anruflinien- und Bürgerbussen ist eine softwaregestützte, flexible und taktunabhängige Fahrtroutenberechnung nach Bestellung durch den Fahrgast über eine anwenderfreundliche App des Verkehrsbundes Warnow anzustreben. Deutschlandweit als auch in Mecklenburg-Vorpommern kann nach Beispielen gesucht werden, um eine Erhöhung der Fahrgastzahlen durch ein App gesteuertes Bürgerbussystem zu erreichen. In Mecklenburg-Vorpommern wurden mit dem ELLI-Bus in der Region Röbel/Müritz und mit dem „Ilse-Bus“ in Vorpommern-Greifswald bereits gute Erfahrungen gemacht. Das grundständige Angebot sollte in Zusammenarbeit mit allen bestehenden Personentransportunternehmen und -systemen ausgebaut werden. Neben dem bisher schon in den ÖPNV eingebetteten Schülerverkehr ist zu prüfen, ob und inwieweit zum Beispiel Kapazitäten des Taxi- und Krankentransportes genutzt werden können.

Bei Fahrzeugen, die in touristisch geprägten Verkehren in unserer Region eingesetzt werden, soll die Möglichkeit der Fahrradbeförderung bei der Auslegung der Fahrzeuge berücksichtigt werden.

Notwendig ist eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen (einschl. deren Beschäftigten) angemessen Berücksichtigung finden.

Die Maßnahmen sind zusammenzufassen und mit einem anzustrebenden Umsetzungshorizont einschließlich Finanzierungsplanung zu versehen sowie um die Zuordnung der Verantwortlichkeiten zu ergänzen.

Es ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Verfügbarkeit von Leistungspotential) u.a. der Kreishaushalt und der Kommunale Haushalt - z.B. über die Kreisumlage - nur in dem Maße belastet werden, wie dies leistbar ist.

Andreas Lange
Bürgermeister der Bergringstadt Teterow