

Amt für Mobilität
z. Hd. Herrn Krause
Holbeinplatz 14
18069 Rostock

05.04.2023

Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die übergebenen Entwurfsunterlagen des gemeinsamen Nahverkehrsplanes der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und des Landkreises Rostock.

Der VCD ist der ökologische Verkehrsclub Deutschlands. Wir setzen uns für eine klimagerechte Verkehrswende, ein positives Miteinander aller Verkehrsarten und Mobilität für Menschen ein. Schwerpunkte sind dabei die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr) und mehr Verkehrssicherheit gerade auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer: Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Der VCD Nordost ist der Landesverband für Berlin und Mecklenburg-Vorpommern. Die 2020 gegründete Regionalgruppe Rostock engagiert sich in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock und im Landkreis Rostock.

Der VCD hat 2022 die Forderung nach einer Mobilitätsgarantie als Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Basis der Verkehrswende aufgestellt. Vielen Menschen wird gesellschaftliche Teilhabe verwehrt, weil sie keinen ausreichenden Zugang zu guter und sicherer Mobilität haben. Denn in vielen Regionen gibt es kein oder nur ein unzureichendes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Über Jahrzehnte ging die Verkehrspolitik von der Prämisse aus, dass alle Menschen mit ihrem eigenen Auto mobil sein wollen und können. Menschen, die nicht selbst Auto fahren können, wollen oder es sich nicht leisten können, werden damit von Mobilität ausgeschlossen. Das betrifft zum Beispiel Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen.

Daher fordert der VCD, dass jeder unabhängig von körperlichen, psychischen, finanziellen, räumlichen Voraussetzungen selbstbestimmt und klimafreundlich unterwegs sein kann und nicht aufs Auto angewiesen sein muss.

Hierfür ist ein attraktiver ÖPNV notwendig, mit dem alle wichtigen Orte der Stadt und im Landkreis unter den folgenden Qualitätskriterien gut erreichbar sind:

- Reisezeit/Reisegeschwindigkeit
- Erreichbarkeit
- Bezahlbarkeit
- Barrierefreiheit
- Alltagstauglichkeit

Der VCD begrüßt grundsätzlich den Entwurf des neuen Nahverkehrsplans und die damit verbundenen Maßnahmen zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split sowohl in der Stadt als auch im Landkreis. Den Bürgerschaftsbeschluss zur verkehrspolitischen Zielsetzung gilt es dabei kritisch zu hinterfragen. Die festgesetzten 20 Prozent für 2030 sind gegenüber den zuletzt 17 Prozent keinesfalls ambitioniert und können damit nicht die Dominanz des MIV ablösen und die Verkehrswende vorantreiben. Für die Hansestadt Rostock sollten die Verantwortlichen einen Zielwert von 25 Prozent für 2030 (2026: 20 Prozent) angesichts der beschriebenen Maßnahmen der Angebotserweiterungen und der Qualitätsverbesserungen festschreiben.

Der VCD befürwortet die Ausrichtung des Nahverkehrsplans auch am Nutzen für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), der in vielen Teilen wie beispielsweise beim Fahrradparkhaus am Bahnhof und den Mobilitätsstationen berücksichtigt wurde. Durch die Einbeziehung des Themas der Multi- und Intermodalität kann die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden und mehr Menschen dazu bringen, ihr Auto stehen zu lassen. Dies gilt insbesondere für den problematischen Pendlerverkehr bzw. Stadt-Umland-Verkehr im Allgemeinen in der Region Rostock.

Die zehn Leitsätze (vgl. Teil A, S. 29ff) des Nahverkehrsplans sind unterstützenswert. Besonders hervorheben möchte der VCD die Leitsätze zur Barrierefreiheit, zum Pendelverkehr und zur Beschleunigung des ÖPNVs. Auch das Anliegen, die Taktung in den Abendstunden zu erhöhen, steigert die Attraktivität, die Busse und Straßenbahnen in der Freizeit zu nutzen. Nach einem Theater- oder Kinobesuch am Abend sollte es noch möglich sein, auch in den Landkreis zu fahren.

Der VCD hat zu den Leitsätzen passend im Rahmen der Mobilitätsgarantie die folgenden Forderungen aufgestellt:

- In allen Orten ab 200 Einwohner*innen gibt es ein Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Alle Orte ab 200 Einwohner*innen werden mindestens in einem Ein-Stunden-Takt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum nächsten Mittel-/Oberzentrum bedient.
- In Orten mit weniger als 500 Einwohner*innen sowie in Schwachlastzeiten können auch alternative Bedienformen (z.B. Rufbus oder On-Demand Ridesharing) eingesetzt werden.
- Mindestens 80 Prozent der Einwohner*innen eines Ortes mit ÖV-Anschluss erreichen im Umkreis von 300 m die nächste Haltestelle.
- Auf regionalen Hauptachsen im ländlichen Raum bestehen dichtere Takte von mindestens 30 Minuten, in urbanen Räumen von mindestens 10 Minuten.
- Das Angebot besteht mindestens von 6 bis 22 Uhr, auch am Wochenende und in Ferienzeiten, ergänzt um zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende.
- Zum nächsten Mittel-/Oberzentrum braucht es maximal einen Umstieg mit sicherem Anschluss.
- Alle Angebote sind mit Echtzeitdaten vernetzt, sodass die Anschlüsse gesichert sind – z.B. von der Regionalbahn in den Rufbus und auch bei ggf. nötigen längeren Umsteigezeiten (aufgrund von Kinderwagen, Gepäck, Rollstuhl o.ä.).
- Für optimale Umstiegsmöglichkeiten werden alle Regionen in einen Deutschland-Takt integriert.

- Alle Regionen werden in einem Deutschland-Tarif integriert: Durchgehende Tickets für die komplette Reisekette erleichtern die Ticketbuchung.
- Die Ausweitung der EU-Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr garantiert, dass alle Menschen auch im Falle eines verpassten Anschlusses ihre Ziele erreichen.

Die in dem Nahverkehrsplan aufgezeigten Stärken und Schwächen der bestehenden Struktur sind gut dargestellt und stimmen mit unseren Standpunkten überein. Als besonders mangelhaft ist hier die schlechte Anbindung in die Industriegebiete, in den Überseehafen im Speziellen sowie von einigen Bereichen der sozial schwächer aufgestellten Stadtteile zu nennen. Hier wird auf die oben genannte Mobilitätsgarantie verwiesen. Der Wohnort darf nicht über die Mobilität entscheiden. Die Optimierung der Anbindung der Industriegebiete wird für die Erhöhung des Anteils an ÖPNV-pendelnden Personen als eine der zentralen Stellschrauben für die Verkehrswende zwingend notwendig. Als Folge daraus ist die Definition von Bereichen als "für Berufsverkehr noch zumutbare Fußwegentfernung" zu überdenken (vgl. Teil B, S. 163, S. 167).

Die vorgestellten Handlungsempfehlungen in den 6 Handlungsfeldern sind aus Sicht des VCDs grundsätzlich als positiv zu bewerten. Der VCD begrüßt insbesondere die geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes, um die Erreichbarkeit des Stadions, der Schwimmhalle und des Arbeitsamtes als zentrale Orte der Stadt zu verbessern. Die zahlreichen Vorschläge bezüglich der Takterhöhung und der besseren Erschließung einzelner Stadtbereiche sollten wie mit der Angebotsoffensive 2022 begonnen zügig zu Ende umgesetzt werden.

Die Stauanfälligkeit einiger Buslinien von RSAG und rebus in der Stadt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Baustellen werden thematisiert. Gerade für die letztgenannte Ursache werden keine konkreten Handlungsempfehlungen gegeben. Für die Bereiche mit regelmäßiger Verspätung (vgl. Teil B, S. 190) sind die Maßnahmen zu konkretisieren.

Der VCD kritisiert, dass neben den zahlreichen Verbesserungen beim Angebot, beim Tarif und beim Vertrieb Strategien und Notwendigkeit für eine aktive Marketing- und Unternehmenskommunikation fast gänzlich fehlen. Aus Sicht des VCDs muss eine Verkehrswende von den Aufgabenträgern und den beteiligten Verkehrsunternehmen kommunikativ begleitet und unterstützt werden.

Der VCD schlägt vor, dass ein jährliches Reporting zur Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen des NVP erfolgt. Von entscheidender Bedeutung ist dabei die Entwicklung des Modal-Splits für den ÖV. Um solche Ermittlungen kostengünstig zu gestalten, könnten die Fahrgastzahlen der Nahverkehrsunternehmen und regelmäßige Querschnittszählungen auf Bundes- und Landesstraßen etc. als Grundlage für solche Hochrechnungen und Ermittlungen dienen.

Insgesamt gilt, dass jeder Plan noch so gut sein kann. Es kommt am Ende immer darauf an, was die Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen davon am Ende umsetzen. Der VCD fordert daher, dass der Nahverkehrsplan in seiner Gesamtheit umgesetzt wird - ohne dass die Ticketpreise stark ansteigen- und nicht nur einzelne Handlungsempfehlungen, was zur Zielverfehlung führen wird. Besonders das Personalproblem muss schnellstens angegangen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Annika Haß
Sprecherin der Regionalgruppe Rostock