

ÖV-Schweiz: Boomender Fahrradtransport als Herausforderung

Dipl.-Pol. Kurt Metz, Luzern

Die Corona-Jahre bescherten dem Schweizer Fahrrad- und E-Bikes-Markt einen großen Verkaufsanstieg. Der Velobestand im ganzen Land steht heute bei rund fünf Millionen und derjenige der E-Bikes zählt 1,25 Millionen bei einer Gesamtbevölkerung von rund acht Millionen Einwohnern. Die SBB setzten über ihre Verkaufskanäle im letzten Jahr 415.158 Velo-Tageskarten und 14.663 Velo-Jahreskarten ab. Im Vorpendemiejahr 2019 waren es noch 305.770 Tages- und 8998 Jahresabos.

Freizeitmobilität wächst rasant

Neueste Zahlen der SBB bestätigen, dass mit der Pandemie sich das Reiseverhalten in der Schweiz merkbar verschoben hat.

„Das Gesamtniveau der Nachfrage ist 2023 ist praktisch gleich wie 2019. Das Work anywhere führt zu einer Umverteilung der Nachfrage zugunsten des Freizeitverkehrs“, erklärt David Henny, Leiter Angebotsplanung Personenverkehr SBB. Richard Kämpf, Leiter Ressort Tourismuspolitik im Staatssekretariat für Wirtschaft SECO sieht dabei ein riesiges Potenzial durch den Velo-Boom für den Schweizer Tourismus. Als auslösende Faktoren führt er „steigendes Gesundheitsbewusstsein, die zunehmende Dringlichkeit zur Dekarbonisierung der Mobilität sowie den rasanten Bedeutungsgewinn des Elektrovelos“ an. Gleichzeitig gibt er zu bedenken, dass dazu die Veloinfrastruktur auszubauen sei, „aber auch die Transportmöglichkeiten für Velos im öffentlichen Verkehr und bei den Bergbahnen. Hier braucht es mutige Schritte in die Zukunft.“

Einheitliche Kosten

Für kurze Distanzen ist ein reguläres Strecken- oder Verbundbillett zum halben Billettpreis am günstigsten. Für Fahrten, die mehr als 15 Schweizer Franken kosten, ist die Velotageskarte für diesen Betrag preiswerter. Sie ist in der SBB App, auf SBB.ch, am Schalter und Billettautomaten erhältlich.



Abb. 1: Die Schweizerische Südostbahn (SOB) experimentiert pionierhaft die optimale Fahrrad-Verladung. Auf ihren Traverso-IR fahren nach wie vor Zugbegleiter mit. Foto: SOB

lich. Für Gelegenheitsfahrer gibt es eine Velomultitageskarte mit Gültigkeit an sechs frei wählbaren Tagen während eines Jahres für 84 Franken. Der Velo-Pass ist nahezu im ganzen öffentlichen Verkehr der Schweiz während 365 Tagen gültig und schlägt mit 260 Franken zu Buche.

Klare Spielregeln bei den SBB...

Grundsätzlich ist die Selbstverladung von Zweirädern auf allen ÖV-Linien möglich. Einige wenige Transportunternehmen verbieten diesen während den Stoßzeiten, darunter die Zürcher S-Bahn. Veloplatzreservierung ist jedoch vom 21. März bis 31. Oktober in Intercity-Zügen obligatorisch. Das gilt täglich für die IC zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin durch die Basistunnels Gotthard und Ceneri sowie die IC auf der Ost-West-Achse vom Bodensee an den Genfersee entlang dem Jurasüdfuss. An Wochenenden sowie nationalen Feiertagen müssen Veloplatze auf allen nationalen IC-Strecken gebucht werden. Auf den Schweizer Streckenabschnitten von grenzüberschreitend verkehrenden

Zügen EuroCity, InterCityExpress, Railjet und dem IC Zürich HB–Singen/Stuttgart sind Reservationen rund ums Jahr zwingend.

... und bei Postauto

Von Mai bis Oktober verkehren in den touristischen Gebieten der Schweiz die Postautos mit Veloheckträgern für fünf bis sechs Velos und Veloanhängern für 16–20 Velos im Selbstverlad.

Somit ist die Platzzahl für den Velotransport beschränkt. Auf den anderen Linien können Fahrräder zu jeder Jahreszeit entweder im Gepäck- oder Innenraum des Fahrzeuges transportiert werden. Allerdings sind bei hohem Verkehrsaufkommen Rollstühle und Kinderwagen vortrittsberechtigt, womit keine Mitnahmegarantie für Velos besteht und allenfalls auf den nächsten Kurs ausgewichen werden muss. Ist der Velotransport nicht möglich, weil auf einer Linie nur ein kleines Fahrzeug fährt, so ist dies im Online-Fahrplan vermerkt. Im Kanton Wallis gibt es auf vielen Strecken eine Reservationspflicht. Im Kanton Graubün-

den läuft während der Sommersaison 2024 ein Test mit einer Reservationspflicht auf vier vielbenutzten Linien.

Privatbahnen machen mit

Im Kanton Graubünden gibt es einen Bike Pass für das ganze Schienennetz der Rhätischen Bahn RhB inklusive die meisten ÖV-Busse und eine Reihe von Bergbahnen, welche Fahrräder befördern. Bei der RhB heißt das Angebot „Bahn und Bike“. Sie setzt auf dem Großteil des Streckennetzes multifunktionale Bahnwagen mit tiefer gelegenem Mitteleinstieg für Velos und ihre Fahrer ein. „Wir wollen unseren Kunden das Bike-Erlebnis möglichst ohne Restriktionen ermöglichen“, erklärt RhB-Direktor Renato Fasciati. „Fahrgäste wollen ihr teures E-Bike während der Bahnfahrt nicht aus den Augen lassen, daher setzen wir immer weniger Gepäckwagen ein.“

Die Matterhorn Gotthard Bahn bietet kombinierte Bike- und Bahn-Tickets für die Regionen Mattertal, Goms und Gotthard. Ihre Züge nehmen 10–12 Zweiräder mit; Plätze dafür kann man nicht reservieren. Ihr Tipp zur Selbstverladung: „Stelle sicher, dass du dein Velo oder E-Bike selbständig in den Zug einladen und gegebenenfalls aufhängen kannst.“ Das gilt selbstverständlich auch für alle anderen Bahnen, Postautos und Busse.

Bei den Appenzeller Bahnen steht auf der Linie Altstätten-Gais ein Velowagen für die bequeme Selbstverladung bereit. Mit einer Rampe ausgestattet, ermöglicht er eine mühelose Ein- und Ausladung. Er bietet Platz für 16 Fahrräder. Die Verladung von Fatbikes ist ebenfalls möglich. Während den Sommermonaten verkehrt der Wagen bei schönem Wetter täglich.

Bei der BLS gelten die gleichen Bedingungen für den Fahrradtransport wie bei der SBB. Die Interregio-Züge der neusten Generation sind mit Multifunktionszonen ausgestattet für Velos, Kinderwagen sowie Skier und bewähren sich gemäß Mediensprecherin Helene Soltermann.

Red Dot Design Award

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) testet in einem Pilotversuch ein flexibles Abteil für Velo und Gepäck. Das innovative Konzept wurde im August 2024 mit dem internationalen „Red Dot Award“ in der Disziplin „Design Concept“ ausgezeichnet.



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz ist Marketing- und Kommunikationsberater für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über vierzig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Zudem organisiert er Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich und publiziert in Fachmedien.

Korridor		Wachstum 2023 vs. 2019
Freizeitdominiert	Zürich-Graubünden	5-10%
	Deutschschweiz-Tessin	30-40%
	Bern-Interlaken	10-15%
	Bern-Wallis (via LBT)	10%
	Léman-Unterwallis (Martigny/Sion/Sierre)	5-10%
Hohes Pendleraufkommen	Dreieck Bern/Biel-Zürich-Basel	-5%
	Zürich-Winterthur	-5%
	Biel-Neuchâtel-Yverdon	-2%
	Lausanne-Fribourg-Bern	2-5%
	Genf-Lausanne	1-4%

LBT = Lötschberg Basistunnel

Abb. 2: Fahrgastentwicklung auf ausgewählten Korridoren der SBB: Zuwachs beim Freizeitverkehr, Stagnation oder Rückgang beim Pendleraufkommen. Grafik: SBB Personenverkehr

Flexible Abteile für Velo und Gepäck

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) mit ihrem stark touristisch geprägten Streckennetz – Voralpen-Express St. Gallen-Luzern, Treno Gottardo Basel/Zürich/Luzern-Tessin über die Gotthard Panoramastrecke, Aare Linth Bern-Chur und ab kommendem Fahrplanwechsel dem Alpenrhein-Express St. Gallen-Chur ist vom Fahrradboom und dem stark zuneh-

menden Freizeit- und Ferienverkehr besonders betroffen. An schönen Tagen und bei warmem Wetter wird der Platz für Zweiräder oft sehr knapp oder Reisende müssen aus Sicherheitsgründen auf die nächste Verbindung ausweichen. Seit einem guten Jahr verfolgt die SOB ein Projekt, um das Innenleben von Zügen flexibler zu gestalten. Es soll nämlich Platz für Fahrräder, Kinderwagen und großes Gepäck dann vorhanden sein, wenn man ihn benötigt und ohne dabei auf zu viele Sitzplätze verzich-



Abb. 3: Postauto Schweiz setzt auf rege benutzten Strecken wie hier am Simplonpass Fahrradanhänger ein.

Foto: Postauto

Flexible Abteile für Velo und Gepäck im Test



Urs Brüttsch ist seit 2022 Mitglied in der Geschäftsleitung der SOB und Leiter des Geschäftsbereichs Mobilität. Neben der Angebotsplanung, dem Marketing und Vertrieb verantwortet er auch die digitalen Innovationen sowie die vernetzte Mobilität. Nach langjähriger Tätigkeit in der Luftfahrt-, Tourismus- und Hotelbranche stand er bei der Flughafen Zürich AG verschiedenen strategischen Geschäftseinheiten vor.



Christian Keller arbeitet als Ingenieur und Industriedesigner. Er absolvierte eine Ausbildung zum Konstrukteur im Fahrzeug- und Flugzeugbau, studierte Maschinenbau und anschließend Design. Vor rund zehn Jahren gründete er sein Unternehmen namens „erfindergeist“. Er verbindet Ideenfindung, Engineering und Design mit dem Schwerpunkt Mobilität.

DER NAHVERKEHR: Herr Brüttsch, warum setzt die SOB nicht Gepäckwagen für die Velos ein?

Urs Brüttsch: In der Tat sind Gepäckwagen noch vielen Reisenden in Erinnerung. Hier konnten Velos und Koffer bis unters Dach gestapelt werden, Kapazität war damals kein Thema. Doch im eng getakteten Schweizer Bahnsystem bleiben heute keine Lücken, um Gepäckwagen aufwändig zu rangieren und während den kurzen Haltezeit rasch ein- und auszuladen. Immer genügend Gepäckwagen bereitzuhalten ist zudem teuer und bei der Einsatzplanung sind sie zu starr für den täglichen Betrieb. Daher sind wir überzeugt, dass die Züge im vorhandenen Innenraum flexibler werden müssen.

Herr Brüttsch, warum testet die Schweizerische Südostbahn gerade jetzt ein neues Abteil?

Brüttsch: Die Zahl der transportierten Velos und Gepäckstücke steigt rapide. Dank einem flexiblen Abteil können die unterschiedlichen Bedürfnisse besser abgedeckt werden. Sind viele Pendler unterwegs, bietet der Zug mehr Sitzplätze. Im Freizeitverkehr ist mehr Raum für sperrige Gegenstände gefragt. Diese Anforderungen ändern sich sowohl je nach Wochentag, Uhrzeit und Wetter wie auch über die gesamte Einsatzdauer eines Fahrzeugs. Die

Anforderungen an die Innenausstattung eines Zugs müssen mehrere Jahre vor seiner Inbetriebnahme definiert sein. Bis erstmals größere Anpassungen vorgenommen werden können, vergehen wegen der hohen Umbaukosten und den zahlreichen Sicherheitsvorgaben rasch zwanzig Jahre.

Herr Keller, was kann da das Pilotprojekt besser?

Christian Keller: Wir wollen den verfügbaren Raum flexibler nutzen. Bestehende Vis-à-vis-Sitzabteile werden mit neuen Angeboten für die Reisenden ausgetauscht. Wir testen schwenkbare Sitzkombinationen und eine Fensterbank für Pendler.

Welche Reaktionen haben Sie im Rahmen der Tests bereits erhalten?

Brüttsch: Kundenrückmeldungen zeigen, dass die Fahrgäste rätselnd vor den neuen Abteilen stehen. Wie soll man aus der Sitzgruppe einen Abstellplatz machen? Dies ist jedoch nicht Aufgabe der Reisenden, sondern vom Zugpersonal. Denn das flexible Abteil soll nicht zur Konfliktzone werden, wie das bei den bekannten Klappsitzen mit hohem Fahrgast- und Gepäckaufkommen der Fall ist. Daher findet das Konfigurieren durch Bahnmitarbeitende statt. Durch das flexible Abteil gibt es ein klares Entweder-Oder. Es lässt sich aufgrund des erwarteten Fahrgastaufkommens vor Zugsab-

fahrt im Depot, an Wendebahnhöfen oder sogar während der Fahrt, je nach Betriebs-situation, anpassen.

Warum sind die Veloplätze rechts und die Gepäckzone links angeordnet?

Keller: Die Piktogramme am Boden zeigen es an: Rechts stehen Plätze für Velos zur Verfügung, links für Koffer und Kinderwagen. Dies ist kein Zufall! Fahrräder haben in der Regel die Kette auf der rechten Seite und werden daher auf der linken geschoben. So haben die Velofahrer beim Einsteigen leichtes Spiel und können ihr Gefährt rasch und ohne Wendemanöver platzieren. Das spart Zeit beim Einsteigen. An den Veloplätzen stehen Befestigungsgurte bereit. Dank Kundenrückmeldungen wurden diese schon kurz nach dem Start der Pilotphase optisch besser markiert.

Warum sind die neuen Sitzplätze härter als die herkömmlichen Polster?

Keller: Im neu entwickelten Raumsparsatz steckt viel Mechanik. Die Sitzfläche muss klappbar sein und dabei möglichst platzsparend bleiben. Denn die Sitze schieben sich während des Einklappens zusammen. Nur so können beide Aufgaben erfüllt werden: Für den sitzenden Reisenden soll der gewohnte Komfort und Freiraum insbesondere im Schulterbereich zur Verfügung stehen und die Aussicht aus dem Fenster über die ganze Breite bestehen bleiben. Im eingeschwenkten Zustand entlang dem Fenster müssen die Sitze hingegen schmaler sein, sonst würden sich die Sitzteile beim Zuschieben verkeilen. Das ist auch der Grund, warum Armlehnen fehlen. Aber: Wir stecken im Pilotprojekt. Der so entwickelte Testsitz ist besonders robust und technisch überdimensioniert. Im nächsten Entwicklungsschritt könnte die Mechanik verfeinert, ein weicheres Sitzpolster oder Armlehnen integriert werden.

Welche Wünsche haben die Reisenden bis jetzt geäußert?

Brüttsch: Die SOB und die Industriedesigner von „erfindergeist“ haben mehr als ein Jahr lang am neuen Layout getüftelt. Die Grundlage der Konzepte bilden Rückmeldungen von Reisendem und dem Zugpersonal. Wir waren mit allen möglichen Gepäckstücken auf unterschiedlichen Stre-

cken unterwegs. Wir waren auch bei anderen Bahnunternehmen zu Gast und haben uns mit Veloverbänden ausgetauscht. Im nun laufenden Betrieb sind Wünsche nach höhenverstellbaren Kopfstützen und Steckdosen geäußert worden. Beim Testabteil „Sitzbank“ wünschen die Reisenden eine Positionierung näher bei der Tür, weil dann die Bank von Fahrgästen mit einem Rollator oder Trottinett direkt erreichbar ist.

Wo ist der Pilotzug unterwegs?

Brütsch: Der „Flirt 062“ ist auf allen S-Bahn-Linien in der Ost- und Zentralschweiz der Südostbahn noch bis zum Fahrplanwechsel 2025 unterwegs. Zusätzlich verkehrt der Pilotzug als Verstärkungseinheit beim Voralpen-Express zwischen St. Gallen und Rapperswil sowie beim Treno Gottardo zwischen Arth-Goldau und Basel.

Punktuell sind Einsätze bei Anlässen mit vielen Velofahrern geplant. Diese Fahrten werden vorab auf den SOB-Social-Media-Kanälen bekannt gegeben. Auf Facebook, Instagram und LinkedIn erteilen wir unter der Woche tagesaktuell auf Anfrage Auskunft, wo das Fahrzeug unterwegs ist.

Das schriftliche Interview führte Kurt Metz.

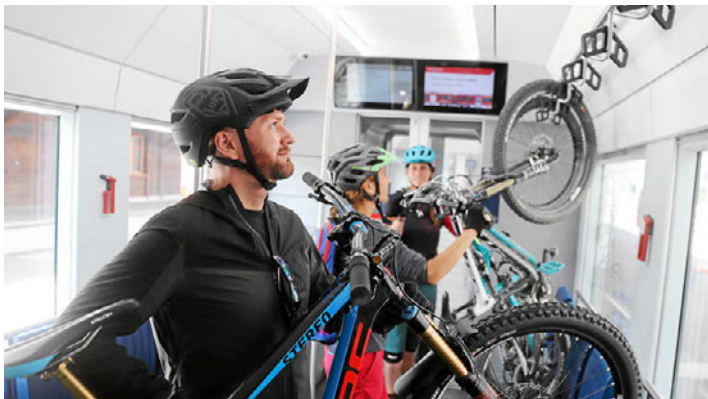


Abb. 4: Die Alvr-Gliederzüge der RhB auf der Albulastrecke ins Engadin führen einen Multifunktionswagen für Velos und Gepäck mit. Foto: RhB



Abb. 5: Die Appenzellerbahnen setzen auf ihrer bei Bikern beliebten Velo-Abfahrtsstrecke Altstätten – Gais einen Velowagen ein. Foto: Appenzellerbahnen

ten zu müssen. Mehr zu den vom Schweizer Taschenmesser inspirierten Vielzahl von Funktionen zur Befriedigung rasch ändernder Nachfragen stehen im Interview auf Seite 46 und 47.

Schiffahrt auch dabei

Die BLS betreibt auf dem Thuner- und Brienersee eine Flotte von Schiffen. Auch hier sind Velos zu identischen Konditionen wie beim Bahntransport willkommen. Das gilt auch für fast alle der 15 Mitglieder des Verbands Schweizerischer Schiffahrts-

unternehmen VSSU. Nicht gültig sind die SBB-Velofahrausweise jedoch auf den Schiffen und Fähren der drei Gesellschaften auf dem Bodensee [1].

Die BSB Bodensee Schifffahrt gewährt jeweils bis zum 3. Juli und ab 12. September montags die Gratismitnahme von Velos.

Das Velo schwebt in der Luft

Die meisten autofreien Orte in den Schweizer Alpen werden mit Luftseilbahnen er-

schlossen. Diese befördern sowohl Fahrräder von Einheimischen wie Mountainbikes von Freizeitfahrern. Namentlich sind dies die Pendel- und Gondelbahnen der Aletsch Arena auf das Hochplateau von Bettmer- und Riederalp, die Schilthornbahn von Stechelberg bis Mürren, die Luftseilbahnen Raron–Eischoll im Wallis und jene von Unterterzen auf die Flumserberge in der Ostschweiz sowie die steilste Standseilbahn der Welt auf den Stoos in der Zentralschweiz.

Diese ÖV-Mittel haben eine Erschließungsfunktion und akzeptieren daher die



Abb. 6: Multifunktionsbereich in Sitzposition. Foto: SOB



Abb. 7: Die Sitzgruppen werden an die Fahrzeugwand geschwenkt. Foto: SOB



Abb. 8: Raum für Gepäck und Fahrräder ist in Minutenschnelle geschaffen. Foto: SOB



Abb. 9: Auf dem Vorderdeck der Schiffe der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein hat es ausreichend Platz für die Zweiräder. Im Hintergrund liegt Steckborn. Foto: Johannes von Arx

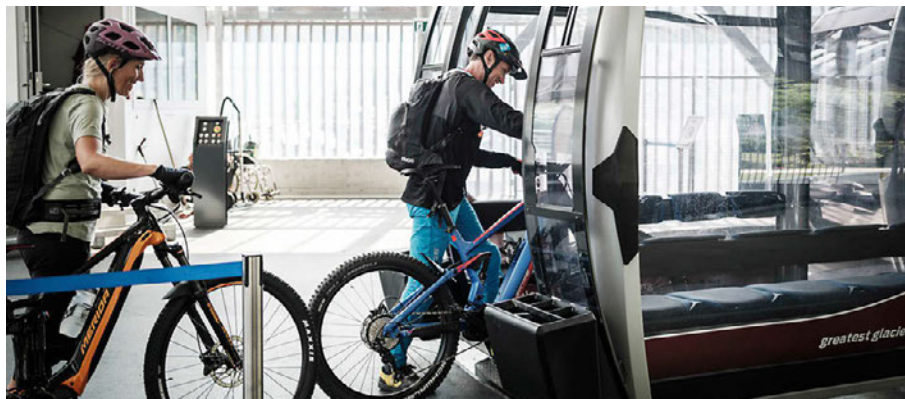


Abb. 10: Mountainbiker schätzen den Aufstieg mit der Gondelbahn, hier von Fisch aufs Hochplateau der Aletschregion im Wallis. Foto: Aletschbahnen



Abb. 11: In TranZbags und VCS-Velotragtaschen verpackte Zweiräder reisen als Handgepäck gratis mit. Foto: SBB

Velo-Tages- und -Jahreskarte. Zudem gibt es Tarife für Einzelfahrten. Rein touristische Bergbahnen außerhalb des ÖV-Geltungsbereichs haben ihre eigenen Beförderungsbedingungen und Tarife. Da hilft nur ein Blick auf die betreffende Internetseite.

Velos und „Trottis“ als Handgepäck

Zusammengeklappte oder in Tragtaschen verpackte Velos gelten als Handgepäck und werden von den Schweizer ÖV-Unternehmen

kostenlos befördert. Dazu eignen sich spezielle Transporthüllen, beispielsweise den TranZbag der SBB. Allerdings hat er seinen Preis: Im SBB Shop kostet er 119 Schweizer Franken. Die Velotransporttasche des Verkehrsclubs der Schweiz VCS leiht der Verband an seine Mitglieder gratis. Beide Modelle bieten Platz für Tourenvelo, Rennrad oder Mountainbike mit Laufrädern bis zu 29-Zoll.

Trottinett/Elektro-Trottinett bis 30 cm Rad-durchmesser des größten Rades (kleiner als 12 Zoll), unabhängig davon ob zusammengeklappt oder nicht, gelten als Handgepäck und können unentgeltlich mitgenommen werden. Größere Trottinett/Elektro-Trottinett werden gleichbehandelt wie begleitete, unverpackte Velos und sind kostenpflichtig.

Literatur/Anmerkungen

[1] BSB Bodensee Schifffahrt, Schweizer Bodensee Schifffahrt, Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein

Zusammenfassung/Summary

ÖV-Schweiz: Boomender Fahrradtransport als Herausforderung

Die Corona-Jahre bescherten dem Schweizer Zweirad-Markt einen großen Verkaufsanstieg. Der Fahrradbestand steht heute bei rund fünf Millionen und derjenige der E-Bikes zählt 1,25 Millionen bei einer Gesamtbevölkerung von rund acht Millionen Einwohnern. Neueste Zahlen der SBB belegen, dass mit der Pandemie sich das Reiseverhalten in der Schweiz merkbar vom Berufs- zum Freizeitverkehr verschoben hat. Entsprechend wächst das Bedürfnis nach der Beförderung von Velos, Mountain- und E-Bikes mit dem öffentlichen Verkehr. Hier stoßen die Platzkapazitäten je nach Wetter, Jahreszeit, Destinationen und Transportmittel an ihre Grenzen. Die Schweizerische Südostbahn SOB testet während des Jahres 2024 ein innovatives Projekt zur flexiblen Innenraumgestaltung ihrer Flirt-Kompositionen. Sitzgruppen können in Minutenschnelle von der Zugbegleitung zu Flächen für Fahrräder und Gepäck nach Bedarf umgestaltet werden.

Public transport in Switzerland: Booming bicycle transport as a challenge

The Corona years brought a substantial increase in sales to the Swiss two-wheeler market. Today, the number of bicycles stands at around five million and that of e-bikes is 1.25 million out of a total population of around eight million. The latest figures from SBB show that the pandemic has noticeably shifted travel behaviour in Switzerland from commuter to leisure. Accordingly, the need for the transport of bicycles, mountain bikes and e-bikes by public transport is growing. Here, the space capacities reach their limits depending on the weather, season, destinations and means of transport. The Schweizerische Südostbahn SOB is evaluating an innovative project for the flexible interior design of its Flirt compositions during 2024. Seating groups can be converted from train attendants to areas for bicycles and luggage as required in a matter of minutes.

Das ÖPNV-Modellprojekt MIRROR – Menschen, Stadt und Landkreis verbinden

Dr. Maxi Bergel, Stefan Wiedmer, Rostock

Vor dem Hintergrund einer sich weiter zuspitzenden Klimakrise nimmt die angestrebte Verkehrs- und Mobilitätswende gleichzeitig an Bedeutung zu. Ein Paradigmenwechsel im bestehenden Verkehrssystem wird dafür verstärkt anzustoßen und mit konkreten Maßnahmen voranzutreiben sein [1]. Um die Klimaziele des Bundes, der Länder und vor Ort in den Kommunen zu erreichen, ist ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot ebenso notwendig wie im Ergebnis beispielsweise die konkrete Verdopplung der Fahrgastzahlen, die die Verkehrsministerkonferenz im Jahre 2021 einstimmig festgehalten hat.

Der Position zur Verdopplung der Fahrgastzahlen hatten sich neben bundesweit über 100 Entscheidungsträgern auch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock, der Landkreis Rostock sowie der Verkehrsverbund Warnow (VWV) angeschlossen [2]. Die ÖPNV-Zukunftsvision für Mecklenburg-Vorpommern sieht zur Erhöhung der Fahrgastzahlen bis 2030 Maßnahmen wie den Ausbau des Schienenangebots, eine Ausdehnung des Busnetzes und einen vereinfachten Zugang zu Tickets vor [3]. Mit dem auf 29 Euro rabattierten Deutschland-Ticket für Azubis und Senioren wurden durch das Land Mecklenburg-Vorpommern erste Angebote auf tariflicher Seite geschaffen.

Hinzu kommen ein deutlicher Leistungs- und Infrastrukturausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die Einführung eines landesweiten Regiobus- sowie eines flächendeckenden Rufbussystems. Dabei geht es in Mecklenburg-Vorpommern vor allem darum, die Mobilitätswende attraktiv zu gestalten, indem der ländliche Raum gestärkt wird [4]. Im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern besteht ein deutlicher Bedarf am Ausbau des ÖPNV, um tatsächlich die Menschen zum Umsteigen auf klimafreundliche Mobilität zu bewegen. Der Wille zur Gestaltung kommt im Integrierten Landesverkehrsplan MV sowie in den Nahverkehrsplänen der Landkreise und kreisfreien Städte zum Ausdruck, wobei urbane

und ländlich geprägte Raumstrukturen im Bundesland zu überwinden sind.

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie der Landkreis Rostock setzen bereits auf eine verstärkte Zusammenarbeit und die verkehrspolitische Entwicklung über Kreisgrenzen hinweg. Entsprechend existiert in der Stadtregion ein gemeinsamer Nahverkehrsplan, der zuletzt im Jahre 2023 aktualisiert wurde. Der ÖPNV in der Region wird durch die Beteiligten im Verkehrsverbund Warnow – bisher der einzige Verkehrsverbund im Land Mecklenburg-Vorpommern – vereint. Der Verkehrsverbund Warnow umfasst dabei die Regiopole Rostock mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (209.000 Einwohner) und dem Landkreis Rostock (215.000 Einwohner) als den flächenmäßig viertgrößten Landkreis in Deutschland.

Eine besondere Herausforderung in der Region stellt die starke Segregation dar. Entsprechend ist die Thematik der (sozialen) Entmischung im Bereich der Stadt- und Raumentwicklung ein relevantes und wichtiges Handlungsfeld. Dabei sind insbesondere Mobilität und Verkehr insofern von Bedeutung, als dass sich Bevölkerungsgruppen sowohl in Bezug auf ihren Wohnort unterschiedlich im Stadtgebiet beziehungsweise Landkreis verteilen als auch gruppenspezifische Unterschiede in der Wahl von Freizeitorten und Verkehrsmitteln zu beobachten sind [5].

Der ÖPNV in der Region ist heute außerdem stark vom Schülerverkehr und vom SPNV zwischen Stadt und Landkreis Rostock geprägt. Abseits der verkehrlichen Hauptkorridore nimmt der ÖPNV vielerorts nur eine Grundversorgungsfunktion ein. Zwischen Stadt und Landkreis existieren sowohl Pendler- als auch touristische Verkehre in beide Richtungen. Ein Nahverkehrskonzept und gemeinsame Entwicklungsprojekte liegen also in vielerlei Hinsicht nahe, um die regionale Anbindung im ÖPNV zu stärken, damit Mobilitätsanreize zu schaffen und die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhöhen.

Um den Auswirkungen der sozialen Entmischung der Region entgegenzuwirken und den ÖPNV der Regiopole Rostock generell weiterzuentwickeln, haben sich die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger der Region unter Leitung des Verkehrsverbundes Warnow für ein verbundweites ÖPNV-Modellprojekt zusammengefunden. Gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gestalten die Partner des Modellprojektes MIRROR verschiedenste Themen im Bereich Angebot, Tarife, Digitalisierung und Teilhabe.

In Projektstrukturen neue Wege wagen

MIRROR verfolgt das Ziel, mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten Partizipation und Inklusion zu stärken. Ein attraktiveres Mobilitätssystem wirkt dabei positiv auf die gesellschaftliche Teilhabe und führt zur Verringerung von Segregationseffekten. Nach der Landeshauptstadt Schwerin ist die soziale Segregation in Rostock deutschlandweit am höchsten. Diese Situation ist nicht zuletzt auf die städtebaulichen Begebenheiten in Stadt und Region zurückzuführen [6]. Während in Rostock verschiedene Großwohnsiedlungen das städtische Umfeld prägen, ist im Landkreis Rostock für weite Teile der Bevölkerung die Teilhabe am öffentlichen Leben aufgrund von eingeschränkten Mobilitätschancen häufig erschwert. Soziale Exklusion ist die Folge.

Mit der Einbindung verschiedener Akteure aus dem verkehrlichen und sozialen Bereich, der Stadt-/Raumplanung und -entwicklung sowie der Universität Rostock wurden passgenaue Teilprojekte und Maßnahmen für MIRROR entlang von drei Leitätzen entwickelt:

1) Gemeinschaftlich: Schaffung neuer öffentlicher Mobilitätsangebote für ein stärkeres Miteinander und eine höhere gesellschaftliche Teilhabe,