



# **Kommunales Mobilitätsmanagement Hansestadt Rostock**

## **TK 3: Optimierung der Pendlerverkehre aus/ nach Rostock**

**Abschluss Workshop am 23. Juni 2016**

**Rainer Schneider**

# Agenda

- Aufgabenstellung und Ziel des Teilkonzeptes
- Analyse des Verkehrsraumes
- Potenziale
- Mögliche Handlungsfelder
- Maßnahmenentwicklung und Bewertung
- Fazit und weiteres Vorgehen

## Aufgabenstellung TK 3

**Ziel des Teilkonzeptes ist es,**

für die Stadt-Umland-Beziehungen im LK Rostock anhand zweier Beispielkorridore

- die derzeitigen Verkehrsangebote und Bedarfe zu verstehen und
- exemplarische Maßnahmen im Bereich des Kommunalen Mobilitätsmanagements zu entwickeln, um
  - die Verkehrsbeziehungen Stadt-Umland qualitativ zu verbessern
  - mehr Pendler zum Umsteigen vom eigenen Pkw zum ÖPNV und Fahrrad zu bewegen

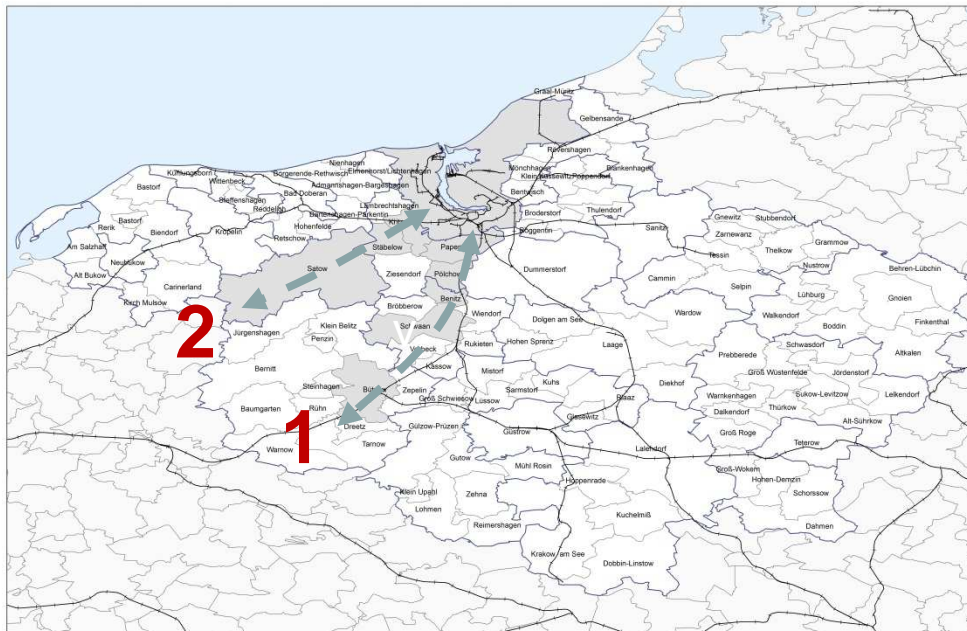
Nicht Teil der Aufgabenstellung sind:

- Kommunal- und Standortentwicklung
- Nachfrageanalyse (Zählungen, Befragungen)
- Liniennetzüberplanung
- Betriebliche Optimierung

# Untersuchungsgebiet

## Zwei Beispielkorridore

- Korridor 1: Hansestadt Rostock - Papendorf - Pölchow - Schwaan - Bützow
- Korridor 2: Hansestadt Rostock - Kritzmow - Stäbelow - Satow



Landkreis Rostock  
Projekt: Kommunales Mobilitätsmanagement HRO  
Bearbeiter: SIGNON Deutschland GmbH  
Dezember 2015

0 2.5 5 10 Kilometer

## Typisierung Korridor 1:

- Schnelle Bahnverbindung (Punkt – Punkt)
- keine konkurrenzierende Busanbindung

## Typisierung Korridor 2:

- keine Bahnanbindung
- ÖPNV durch Regionalbus

## Beispielkorridore - Merkmale

- **Siedlungsstruktur:** ländlich geprägt mit kleineren Orten und Städten sowie wenigen Unterzentren
- **Infrastruktur:** Überregionale Verkehrsachsen: KBS 100 (Bahn), BAB A20 (Straße)
- **Einwohnerentwicklung:** deutliches Wachstum am Rande von Rostock, ansonsten Rückgang
- **Arbeitsplätze:** bis auf wenige Ausnahmen deutlich geringere Dichte als in der Hansestadt Rostock
- **Tourismus:** punktueller Tourismus in den Korridoren ansonsten getrennte Verkehrsströme verglichen mit dem Pendlerverkehr
- **Pendlerbeziehung:** Pendlerquote nimmt mit Distanz zum Oberzentrum Rostock ab, Auspendler aus den Gemeinden haben auch andere Ziele als Rostock; auch nennenswerte Beziehungen von Rostock in die Unterzentren
- **Wege Zwecke und Verkehrsmittel der Pendler:** fast 90% Berufspendler, die restlichen Schule oder Ausbildung; Auto überwiegt deutlich, in den Unterzentren auch Bahn oder im Sommer das Fahrrad – bisher kaum intermodale Nutzung

# Zielgruppenermittlung (Beispiel Kritzmow)

## Ideen für Maßnahmen zur Potenzialerschließung

### Optimierung des ÖPNV-Angebotes

(44,5% aller Pendler, überwiegend Angestellte, sind wechselwillig)

- *heutige ÖPNV-Nutzer begründen ihre Entscheidung*
  - *ÖPNV ist bequemer (33,1%), Parkplatzmangel (27,1 %), Staugefahr ( 22,3%), Parkgebühren (19,9%)*
- *Radnutzer bemängeln*
  - *Ungünstige Fahrplangestaltung des ÖPNV (46,2 %)*
  - *Zu geringe räumliche Erschließung des ÖPNV (44,9 %)*
- *Auto-/ Kradnutzer bemerken*
  - *Zu geringe Taktzeiten des ÖPNV (64,3%)*
  - *Auto/Krad bequemer (40,2 %)*
  - *Bessere Transportmöglichkeiten mit dem Auto (39,4 %)*

### Optimierung der Radverkehrsbedingungen

(21,4% aller Pendler, überwiegend Angestellte, können sich den Kauf eines E-Bikes vorstellen)

- *Bereits heute nennenswerter Radanteil in stadtnahen Gemeinden*
- *Verbesserung der Verbindungsqualität durch*
  - *Umwegarme und durchgängige Wegeführung*
  - *Radschnellwege im Umland, Schutzstreifen an Verkehrsstraßen*

### Optimierung der Verknüpfung von ÖPNV- und Radverkehrsangeboten

### Restriktionen für den MIV in Rostock (siehe Rahmenkonzept)

Quelle: Pendlerbefragung Wimes, 01/2016

# Handlungsfelder

## Optimierung der Umland- und Pendlerverkehre

### Mobilität sichern

#### Anzahl Wege konstant halten

- Barrierefreiheit sicherstellen (PBefG)
- Infrastruktur schaffen / vorhalten (z.B. Straßen, Haltestellen, Umsteigepunkte)
- ÖPNV Grundangebot vorhalten (z.B. durch alternative Bedienformen)

### Verkehr reduzieren

#### Leistung reduzieren

- Sicherstellung der Nahversorgung (Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen)
- Arbeitsplätze in den Umlandgemeinden halten / schaffen
- Bündelung von IV-Fahrten (z.B. Fahrgemeinschaften)

### Verkehr verlagern

#### Push und Pull

- Infrastruktur verbessern
- ÖPNV-Angebot anpassen / ausweiten
- Fahrgastkommunikation verbessern (Marketing)
- Verbesserung der Fußänger- und Radverkehrsanlagen

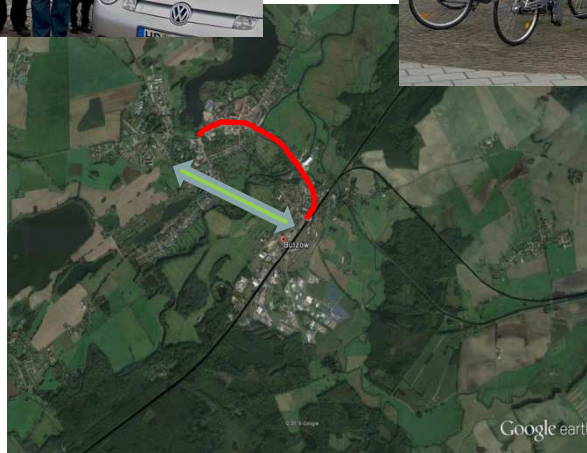
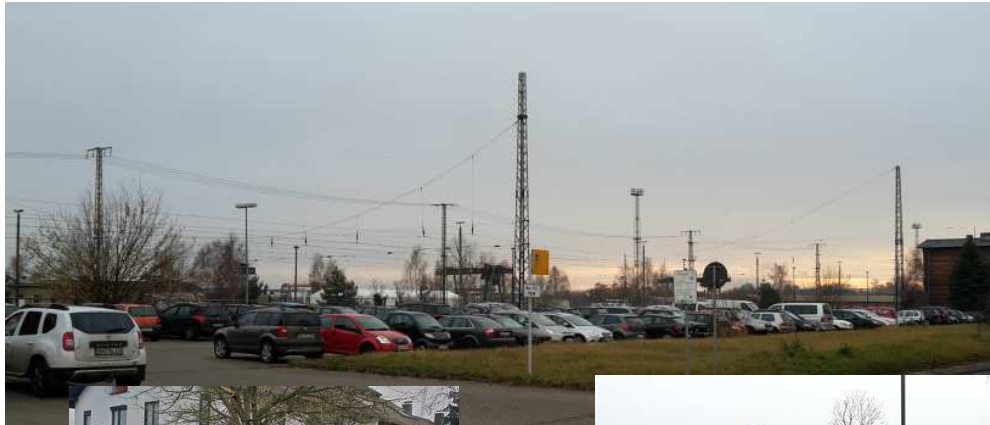
## Maßnahmengruppen

# Maßnahmengruppen





# Maßnahmen lokal angepasst



## Beispiel Maßnahmengruppe Infrastruktur

Maßnahmen zur modalen Verlagerung	Effekte	Kosten	Realisierungs horizont	Zuständigkeiten	Priorisierung
Qualitätsstandards erhöhen	→	↓	→	Landkreis, VU's, Verkehrsverbund	2
Schaffung Zuwegung zu Haltestellen	→	↓	↓	Kommunen	3
Ausbau P&R Anlagen	↑	↓	→	VU's, Kommunen	1
Abstellanlagen Radverkehr	→	↑	↑	Kommunen	1
Verbesserung Haltestellenlagen	↑	↓	↓	VU's, Kommunen	3
Schaffung von Radverkehrsverbindungen	↑	↑	→	Kommunen, Straßenbaulastträger	1
Bevorrechtigung ÖPNV	↑	↓	→	VU's, Straßenbaulastträger	2

**Prio 1** = schnelle Umsetzung wird empfohlen; **Prio 2** = schnelle Umsetzung abhängig von Finanzierung; **Prio 3**= bei Bedarf

# Maßnahmen Korridor 1

Charakteristika: IV / SPNV-Korridor:

- **SPNV-Angebot** auf Pendlerverkehre ausrichten: **qualitativ verbessern, Taktzeiten vereinheitlichen** und **verdichten**
- Ausbau der **Umsteiganlagen** an SPNV Stationen (Bus, P&R, Rad)
- Optimierte (räumlich, zeitlich) **Zubringerverkehre** zu den SPNV Knotenpunkten
- Verbesserte zentrale und lokale **Kommunikation aller** bestehenden Angebote
- Gestaltung von **flexiblen Angeboten** auch außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- Verbesserte **Verkehrsinfrastruktur für nicht motorisierten Individualverkehr** in den Grundzentren (Rad- und Fußwegenetze)
- Lokale Anlaufstellen zur Koordinierung von Mobilitätsnachfragen und Angeboten

## Maßnahmen Korridor 2

Charakteristika: IV / Bus-Korridor:

- Schaffung **eine leistungsfähigen zentralen Busachse** mit verdichteten **Takten** und höheren Qualitäten, ggf. ergänzt durch direkte Schnellbusprodukte
- Erhöhung der **Zugangs- und Aufenthaltsqualität** an Haltestellen
- Verbesserung der direkten **Radverkehrsverbindungen** zu den Unterzentren und nach Rostock
- Gestaltung von **flexiblen Angeboten** auch außerhalb der Schulzeiten für interne Erschließung des Gebietes
- **Unterstützung von privaten Initiativen**, die ein regelmäßiges oder zeitweises Wechseln des Mobilitätsverhaltens unterstützen
- Verbesserte zentrale und lokale **Kommunikation** der bestehenden Angebote

# Maßnahmengruppen



✓ = Priorität 1 (mit Vorrang umzusetzen)

## Fazit und weiteres Vorgehen

- Es gibt Potenziale für den Umweltverbund im Stadt-Umland-Verkehr von Rostock
- Für die Gewinnung müssen raum- und zielgruppenspezifische Handlungsfelder zu Maßnahmenbündeln verdichtet werden
- Für die Umsetzung ist ein Stufenkonzept mit Prioritäten, Meilensteinen, Zeit- und Kostenplan zu erarbeiten
- Verantwortlichkeiten für Entscheidungen und Finanzierung sind im Vorfeld und für die Dauer der Umsetzung einvernehmlich zu vereinbaren
- Zur Sicherstellung der Zielerreichung ist ein Monitoring und Controllingkonzept zu etablieren.