



# Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock

## Impressum

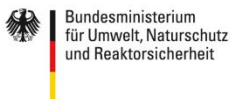
- Herausgeberin: Hansestadt Rostock  
Presse- und Informationsstelle
- Auftraggeber: Stadtverwaltung Rostock  
Senator für Bau und Umwelt, Mobilitätskoordinator  
Holbeinplatz 14  
18069 Rostock
- Auftragnehmer: SIGNON Deutschland GmbH  
Spohrstraße 6, 22083 Hamburg  
Tel.: (040) 27 166 500, E-Mail: [info@signon-group.de](mailto:info@signon-group.de)  
[www.signon-group.de](http://www.signon-group.de)
- in Zusammenarbeit mit*
- Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 2 11 14-0, E-Mail: [dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de)
- EcoLibro GmbH  
Lindlaustraße 2c, 53842 Troisdorf  
Tel.: (04254) 800 58 41, E-Mail: [knut.petersen@ecolibro.de](mailto:knut.petersen@ecolibro.de)
- Bearbeiter: SIGNON: Ingrid Fuchs, Ulrich Thomas  
IVAS: Dirk Ohm, Claudia Thielemann  
EcoLibro: Knut Petersen
- Lektorat: Janette Heidenreich
- Druck: Scharlau GmbH (06/16 – 200 Stück = 0,2)
- Bildquellenverzeichnis: siehe letzte Seite (Umschlaginnenseite)
- Datum: 23.Juni 2016

Die Erarbeitung des Mobilitätsmanagementkonzeptes wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie den Projektträger Jülich/ Forschungszentrum Jülich gefördert.

Die Konzepterstellung erfolgte mit maßgeblicher Unterstützung durch eine Projektlenkungsgruppe und mehrere Facharbeitsgruppen, welchen verschiedene Ämter, Verbände, Verkehrsunternehmen, Firmen aus der Hansestadt und der Region Rostock angehörten.

Diese Broschüre fasst die Ergebnisse des Rahmenkonzeptes und der Teilkonzepte zum kommunalen wie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zusammen. Weitere Informationen zum Projekt und die Teilkonzepte zum Download findet man unter [www.rostock.de/mobil](http://www.rostock.de/mobil).

GEFÖRDERT DURCH:



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Mobilitätsmanagement in Rostock und der Region</b> .....	<b>4</b>
1.1	Lokale Rahmenbedingungen .....	4
1.2	Anlass und Ziel der Untersuchung .....	5
<b>2.</b>	<b>Rahmenkonzept Mobilitätsmanagement</b> .....	<b>6</b>
2.1	Gesellschaftliche Entwicklungen und Herausforderungen .....	6
2.2	Best Practice im Mobilitätsmanagement .....	8
2.3	Status Quo im Mobilitätsmanagement der Region Rostock .....	9
2.4	Zukünftige Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement der Region Rostock .....	10
<b>3.</b>	<b>Multimodales Verhaltenspotenzial in Rostock und der Region</b> .....	<b>12</b>
<b>4.</b>	<b>Teilkonzept 1 Mobilitätszentrale / Mobilitätsportal</b> .....	<b>13</b>
4.1	Gestaltungsanforderungen an attraktive Mobilitätsservices in der Region Rostock .....	13
4.2	Stufenkonzept für den Aufbau der Mobilitätsservices in der Region Rostock .....	14
4.3	Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock .....	15
4.4	Vertriebsstruktur für die Mobilitätsangebotsformen in der Region Rostock .....	17
<b>5.</b>	<b>Teilkonzept 2 Leitfaden</b>	
	<b>„Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung“</b> .....	<b>18</b>
5.1	Aufgabe und Zielstellung des Teilkonzeptes .....	18
5.2	Grundlagen .....	18
5.3	Beschreibung des Leitfadens .....	20
5.4	Ausblick .....	22
<b>6.</b>	<b>Teilkonzept 3 Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre</b> .....	<b>23</b>
6.1	Untersuchungsgebiet .....	23
6.2	Zielsetzung .....	24
6.3	Bestandsanalyse .....	24
6.4	Maßnahmenentwicklung .....	25
6.5	Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge .....	25
6.6	Umsetzungskonzept .....	27
6.7	Korridorempfehlungen .....	27
<b>7.</b>	<b>Teilkonzept 4 Warnemünde-mobil</b> .....	<b>28</b>
7.1	Warnemünde als Vorreiter für den Elektroverkehr .....	28
7.2	Rahmenbedingungen der Entwicklung Warnemündes .....	29
7.3	Schlussfolgerung aus der Analyse .....	30
7.4	Wie könnte die Linienführung aussehen? .....	30
7.5	Wie könnten das Fahrzeugkonzept und Ladeinfrastrukturen aussehen? .....	32
7.6	Was würde ein Elektrobussystem kosten? .....	32
7.7	Weitere Ansätze zur Förderung der Elektromobilität in Warnemünde .....	32
<b>8.</b>	<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b> .....	<b>34</b>
8.1	Gemeinschaftsprojekt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement .....	34
8.1.1	Ausgangssituation und Zielsetzung des Projekts .....	34
8.1.2	Beschreibung des allgemeinen Projektablaufs und der Methodik .....	34
8.1.3	Beschreibung der einzelnen Bausteine .....	35
8.1.4	Ergebnisse der einzelnen Projektteilnehmer .....	36
8.2	Potenzialanalyse für das Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung Rostock .....	44
8.2.1	Ausgangssituation und Projektbeschreibung .....	44
8.2.2	Ziel und Ablauf des Projektes .....	44
8.2.3	Zusammenfassung der Ergebnisse des Projektes .....	45
<b>9.</b>	<b>Zwischenfazit – CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale im Mobilitätsmanagement</b> .....	<b>47</b>
<b>10.</b>	<b>Gesamtfazit</b> .....	<b>47</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements .....	5
Abbildung 2: Die vier Pfeiler eines erfolgreichen Mobilitätskonzeptes .....	8
Abbildung 3: Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung .....	16
Abbildung 4: Räumliche Struktur der Beratungseinrichtungen in der Region Rostock .....	17
Abbildung 5: Maßgebliche Rostocker Akteure für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung .....	19
Abbildung 6: Betrachtungsebenen des Leitfadens .....	20
Abbildung 7: Vereinfachter Ablauf des Bewertungsverfahrens .....	21
Abbildung 8: Beispielkorridore zum Stadt-Umlandverkehr .....	24
Abbildung 9: Beispieldarstellung Pendlerbeziehung Stadt-Umland .....	25
Abbildung 10: Handlungsfelder des Projektes .....	26
Abbildung 11: Linienführung der Variante A der Elektrobuslinie .....	31
Abbildung 12: Linienführung der Variante B der Elektrobuslinie .....	31
Abbildung 13: Kartographische Darstellung der nutzenoptimalen Verkehrsmittel .....	38
Abbildung 14: Kartographische Darstellung der nutzenoptimalen Verkehrsmittel .....	40
Abbildung 15: Kartographische Darstellung der Wohnstandorte .....	43
Abbildung 16: Beispielhafte FLEETRIS-Analyse der Stadtverwaltung .....	46
Abbildung 17: Klimabilanz für das Stadtgebiet Rostock im Vergleich Ist-Zustand und Prognoseszenarien .....	47

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Aktionsplan für die Beiträge der Verkehrsunternehmen und des Verbundes zum Mobilitätsmanagement .....	10
Tabelle 2: Aktionsplan im Mobilitätsmanagement der Hansestadt und Region Rostock .....	11
Tabelle 3: Verkehrsmittelnutzung im Wochenrhythmus in der Region Rostock .....	12
Tabelle 4: Multimodales Verhaltenspotenzial in der Region Rostock .....	12
Tabelle 5: Kundenanforderungen im Hinblick auf die Mobilitätsangebotsformen .....	13
Tabelle 6: Leistungsangebot nach Umsetzungsstufen im KMM-Modell der Region Rostock .....	14
Tabelle 7: Einteilung der Vorhaben in Größenklassen .....	21
Tabelle 8: Maßnahmengruppen .....	26
Tabelle 9: Beispieldarstellung Prioritätenbildung .....	27
Tabelle 10: Ablauf des Gemeinschaftsprojektes .....	35
Tabelle 11: Aufteilung der CO <sub>2</sub> -Ausstöße 2014 – je Mobilitätsart .....	46

## Grußwort – Rostock setzt verstärkt auf das Mobilitätsmanagement



Liebe Bürgerinnen und Bürger,  
liebe Fachkolleginnen und -kollegen!

Die Hansestadt Rostock hat in den vergangenen Jahren eine Reihe von Konzepten zu Fragen von Mobilität und Verkehr sowie den umweltseitigen Auswirkungen auf die Hansestadt Rostock und das Umland erarbeitet. Laut den Leitlinien zur Stadtentwicklung (Bürgerschaftsbeschluss 2012) sind *die Anteile des Umweltverbundes bei der Verkehrsmittelwahl von heute 65 auf 70 % in 2025 zu erhöhen*. Weitere wegweisende kommunale umweltpolitische Vorgaben folgen aus dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und den Luftreinhalte- und Lärmaktionsplänen der Hansestadt Rostock.

Der demografische Wandel, knapper werdende Energieressourcen, der Klimawandel und steigende Umweltstandards stellen uns vor große Herausforderungen. Zukünftig wird es weniger Geld für Investitionen und die dringend notwendigen Sanierungen im Verkehrssektor geben. Wie sieht also ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot für unsere Bürgerinnen und Bürgern aus, welches wir und kommende Generationen nachhaltig betreiben können?

Eine zentrale Erkenntnis aus den bislang bearbeiteten Projekten besteht darin, dass die Beeinflussung der Mobilität der Bürger aus Stadt und Umland die Schlüsselgröße zur Erreichung der abgesteckten Ziele darstellt. Ich bin der festen Überzeugung, dass der neue „Mobilitätsplan Zukunft“ eine völlig neue Ausrichtung bekommen wird: Anstatt einem weiteren extensiven Verkehrswegebau wird zukünftig die effizientere Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Fokus stehen. Daher hat sich die Hansestadt Rostock zusammen mit regionalen Partnern entschlossen, ein Mobilitätsmanagementkonzept zu erarbeiten, welches als Fachbeitrag zum „Mobilitätsplan Zukunft“ dienen soll.

Das Klimaschutzteilkonzept "Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und den Landkreis Rostock zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verkehre" wurde anteilig vom Bundesumweltministerium und vom Projektträger Jülich im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert – mein herzlichster Dank für diese Unterstützung!

Die Ergebnisse von anderthalb Jahren Arbeit finden Sie zusammengefasst in dieser Broschüre. Ich möchte herzlich den Vertreterinnen und Vertretern der Projektleitungsgruppe und der Arbeitsgruppen zu den Teilkonzepten danken, vor allem den Kooperationspartnern, die sich nicht nur inhaltlich sondern auch finanziell an der Konzepterstellung beteiligt haben, wie dem für die Projektkoordinierung verantwortlichen Mobilitätskoordinator, dem Amt für Verkehrsanlagen, dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, dem Amt für Umweltschutz, der Rostocker Straßenbahn AG, dem Verkehrsverbund Warnow, dem Landkreis Rostock (Planungsamt) und dem Planungsverband Region Rostock. Und natürlich danke ich auch gern unseren Beratern von SIGNON (vormals Hamburg Consult), IVAS und der EcoLibro, die uns trotz der Fülle der Themen und eines ambitionierten Zeitplanes gut durch das Projekt begleitet haben.

Holger Matthäus  
Senator für Bau und Umwelt

# 1. Mobilitätsmanagement in Rostock und der Region

## 1.1 Lokale Rahmenbedingungen

Mit rund 204.000 Einwohnern ist die Hansestadt Rostock das bevölkerungsreichste Oberzentrum in Mecklenburg-Vorpommern. Aufgrund der küstennahen, zentralen Lage zwischen den umliegenden Metropolregionen Hamburg, Berlin, Stettin, Kopenhagen und den anderen Oberzentren des Landes kommt Rostock dabei auch als Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentrum die größte Bedeutung zu.



Bei annähernd 2 Millionen Übernachtungen pro Jahr besitzt Rostock zudem das größte touristische Potenzial in Mecklenburg-Vorpommern. Das Ostseebad Warnemünde zählt zu den bedeutendsten Kreuzfahrthäfen in der südlichen Ostsee und ist gemessen an den Passagierbewegungen sogar der größte deutsche Kreuzfahrthafen. Ergänzend besteht ein Angebot regelmäßiger Passagierfähren nach Dänemark, Schweden und Finnland. Darüber hinaus dient Rostock auch als Brückenkopf zu weiteren touristischen Zielen außerhalb der Hansestadt und des Landkreises Rostock, wie z.B. nach Ribnitz-Damgarten, Fischland-Darß-Zingst, Rügen oder zur Mecklenburger Seenplatte.



Die Bedeutung der Hansestadt Rostock als räumlich hochverbundener Wirtschaftsstandort spiegelt sich entsprechend in den Pendlerdaten wider. So bestehen intensive Pendlerbeziehungen auf den Relationen in die angrenzenden Ämter und Gemeinden des rund 212.000 Einwohner starken Landkreises Rostock.

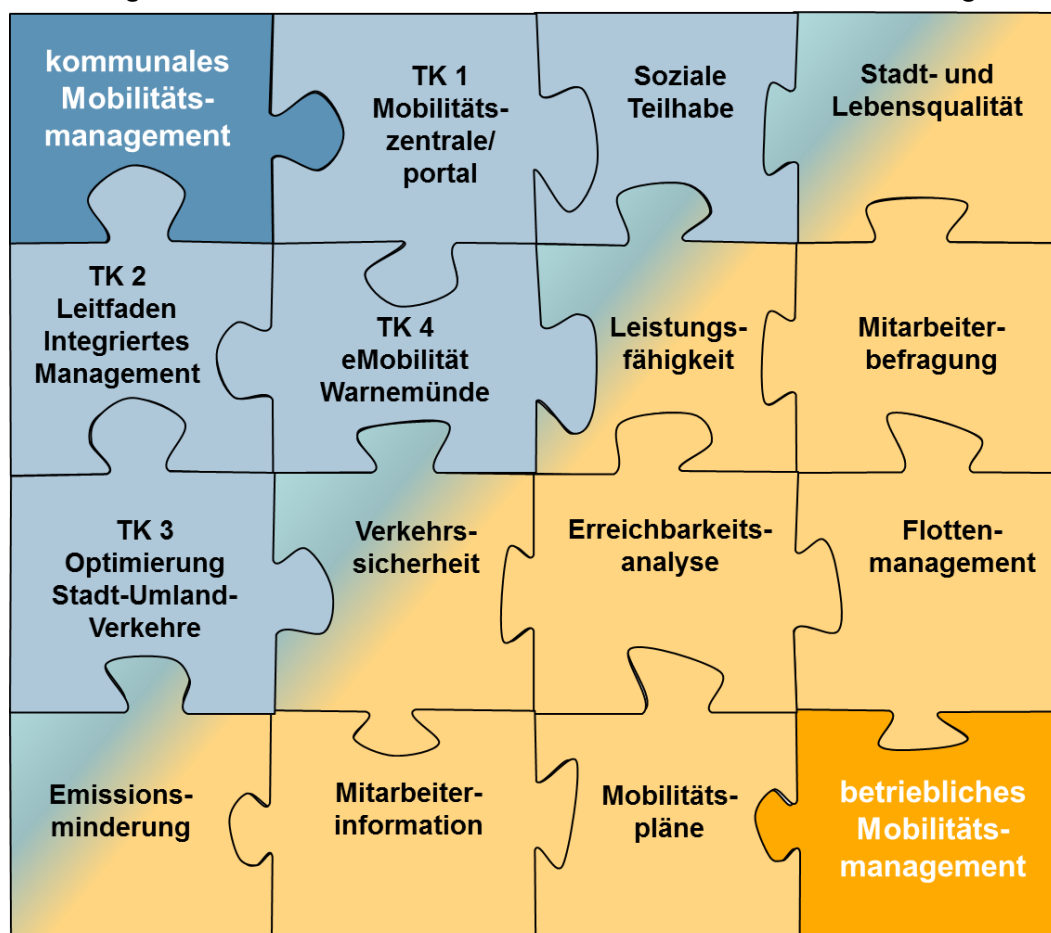
Diesen Standortvorteil gilt es weiter auszubauen, indem zusätzliche Wertschöpfungspotenziale, insbesondere auch im Tourismus, erschlossen werden. Dabei zeichnen sich schon heute erhebliche Zielkonflikte zwischen den städtischen und regionalen Mobilitätsanforderungen und den vielfältigen Tourismusinteressen in den Bereichen Erholung, Gesundheit und Naturerleben ab. Hohe Anteile im motorisierten Individualverkehr beim Wirtschafts-, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr gefährden den bisher guten Anteil im Umweltverbund. Im sogenannten modal split erreichen der Rad-, Fuß- und öffentliche Verkehr zusammen 64%.

## 1.2 Anlass und Ziel der Untersuchung

Bleibt es langfristig bei einer autodominierten Verkehrsentwicklung, sind damit verstärkt negative Einflüsse auf das Klima und die Gesundheit der Menschen verbunden. Daher besteht das erklärte Ziel der Hansestadt Rostock darin, mit einer Neuausrichtung der Verkehrsangebotsformen die Bewohner zu einer flexiblen Verkehrsmittelwahl anzuregen. Zukünftig soll dies zu einem ausgewogeneren Verkehrsmittelmix im Stadt- und Regionalverkehr führen.

Vor diesem Hintergrund wurde das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative geförderte Klimaschutzteilkonzept ‚Mobilitätsmanagementkonzept für die Hansestadt und Region Rostock‘ ins Leben gerufen. Es hat die Aufgabe, mit verschiedenen Bausteinen in den Bereichen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements wesentliche Voraussetzungen für ein nachhaltigeres Verkehrsgeschehen in der Region Rostock zu schaffen. Handlungsschwerpunkte liegen vor allem in den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination, Organisation und Elektromobilität.

**Abbildung 1: Bausteine des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements**



Das nachfolgend näher beschriebene Rahmenkonzept zum Mobilitätsmanagement bildet die verbindende Klammer für alle Mobilitätsmanagementaktivitäten, die sich so jederzeit schlüssig an einer kommunalen Gesamtstrategie ausrichten können.

## 2. Rahmenkonzept Mobilitätsmanagement

### 2.1 Gesellschaftliche Entwicklungen und Herausforderungen

*„Für die Umsetzung des Mobilitätsmanagementkonzeptes müssen wir zukünftig nachhaltige personelle und finanzielle Rahmenbedingungen schaffen und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger, Pendler, Unternehmen, Verwaltungen und alle anderen Mobilitätsnutzer sowie die Mobilitätsanbieter mitnehmen.“*

**Steffen Nozon, Mobilitätskoordinator der Hansestadt Rostock**

Die Nachfrage nach Mobilitätsangeboten ist direkt abhängig von der **Anzahl, Struktur und Verteilung der Bevölkerung**. Während die Hansestadt Rostock und die angrenzenden Gemeinden seit geraumer Zeit Bevölkerungsgewinne verzeichnen, weisen die weiter entfernt liegenden Räume vorwiegend Bevölkerungsverluste auf. Dies stellt den ÖPNV vor neue Herausforderungen. Einerseits gilt es, sich den hieraus resultierenden Nachfrageveränderungen anzupassen. Andererseits besteht die Chance, den Abwanderungstrends im Umland durch eine gute Anbindung an ein flexibles Mobilitätssystem entgegenzuwirken.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass sich auch die **Zusammensetzung der Bevölkerung** spürbar verändern wird. So führt die steigende Lebenserwartung bei gleichzeitig sinkender Geburtenrate zu einem kontinuierlich höheren Anteil älterer Menschen. Zudem sind ältere Menschen bis ins hohe Alter mobil und häufiger unterwegs als in den Generationen zuvor. Mit der zunehmenden Zahl mobiler, älterer Menschen wächst daher auch der Bedarf an barrierefrei zugänglichen ÖPNV-Angeboten.



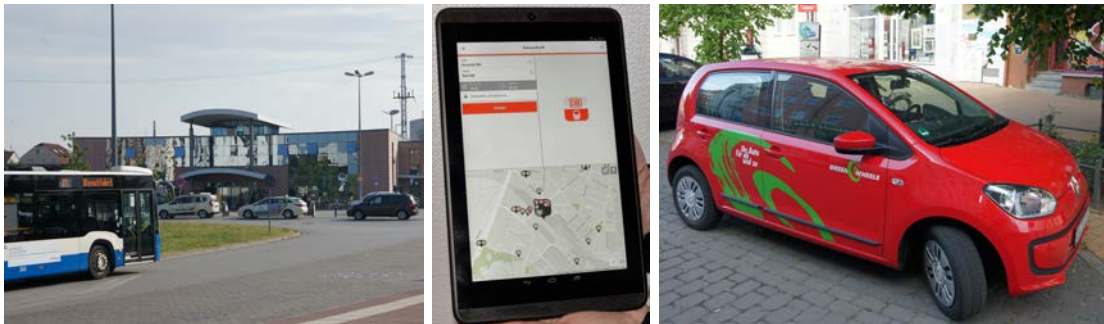
Ein weiterer Trend ist die **stärkere Berücksichtigung ökologischer Aspekte**. Zentrale Herausforderungen wie der Klimawandel, die Verknappung von Ressourcen oder die wachsende Zahl an Gesundheitsproblemen durch Verkehrsemissionen haben im Mobilitätssektor zu einem dringenden Handlungsbedarf geführt. Aktuell ist der PKW der größte CO<sub>2</sub>-Emittent im Verkehrssektor. Hier kann der ÖPNV eine nachhaltige Alternative darstellen, insbesondere wenn innovative Antriebsenergien wie Elektrizität, Erdgas oder Wasserstoff zum Einsatz kommen. Nutzer werden sich jedoch erst dann umorientieren, wenn alternative Mobilitätsangebote einen für sie erkennbaren Mehrwert bieten.

Neben der **Flexibilisierung und Pluralisierung von Lebens- und Arbeitsstilen** haben sich auch die Mobilitätsbedürfnisse und Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer weiter ausdifferenziert. Insbesondere der Anteil des Freizeitverkehrs, der im Wesentlichen individuellen Charakter hat, ist gestiegen und macht etwa die Hälfte aller zurückgelegten Wege aus. Neue, differenzierte und flexible Mobilitätskonzepte sind gefragt, die den Menschen ausreichende Nutzungsanreize bieten und zugleich finanzierbar bleiben.



Veränderte Ansprüche und Verhaltensweisen im Hinblick auf Mobilität äußern sich auch in einer pragmatischeren und **flexibleren Verkehrsmittelwahl der Nutzer**. Dabei werden zunehmend verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert oder alternativ eingesetzt. In diesem Zuge ist eine generelle Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, zu Fuß gehen) sowie auch ein gleichzeitig wachsender Anteil flexibler Sharing-Angebote (Bike-/Car-Sharing und Mitfahrgelegenheiten) zu beobachten. Inzwischen sind rund 50% der Bevölkerung multi-modal unterwegs, nutzen also regelmäßig mehr als ein Verkehrsmittel pro Tag.

Viel diskutiert wird auch der **Trend „Nutzen statt Besitzen“**. In der Tat ist der Neuwagenkauf und Autobesitz, insbesondere bei jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 29 Jahren, in den letzten Jahren rückläufig. Neue Luxusgüter wie Smartphones oder stylische Fahrräder treten als neue Statussymbole an die Stelle des privaten Autos. Die Nutzerpotenziale für neue, innovative Mobilitätsangebote, die auf die unbeschränkte Verfügbarkeit statt auf den Besitz setzen, erscheinen vor diesem Hintergrund beachtlich und bei weitem nicht ausgeschöpft.



Wer allerdings mehr als ein Verkehrsmittel nutzt, ist auf vielfältige Informationen in Bezug auf die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit sowie die aktuellen Nutzungs- und Abrechnungsbedingungen angewiesen. Vor diesem Hintergrund sind in den letzten Jahren eine **Reihe neuer technischer Lösungen** im Bereich Mobilität entstanden. Insbesondere die weite Verbreitung von Smartphones und anderen mobilen, internetfähigen Endgeräten hat neue Formen der Mobilitätsausübung möglich gemacht. So sind beispielsweise neue Varianten des Car- und Bike-Sharing (Free Floating), alternative Vertriebsplattformen und Ticketing-Systeme (eTicket, Handyticket) sowie integrierte Mobilitätsplattformen, die die Nutzung, Buchung und ggf. Abrechnung der unterschiedlichen Angebote für den Kunden zusammenführen, entstanden. Dies bietet Chancen, die oben beschriebenen, individuellen Mobilitätsbedürfnisse abzudecken.

Auch im Automobilsektor hat der **PKW** inzwischen einen Bedeutungswandel erfahren und steht heute nicht mehr (nur) für ein zu erwerbendes Luxusgut, sondern wird **als „verkaufte Mobilität“** angesehen. Neue Angebote wie die zeitweilige Fahrzeugnutzung (Sharing-Konzepte, u.a. angereichert mit **innovativen Elementen** wie der Elektromobilität), Fahrten im Fernbus (z.B. Flixbus) oder mit dem Taxi (z.B. myTaxi) werden den Mobilitätsmarkt zukünftig spürbar verändern.

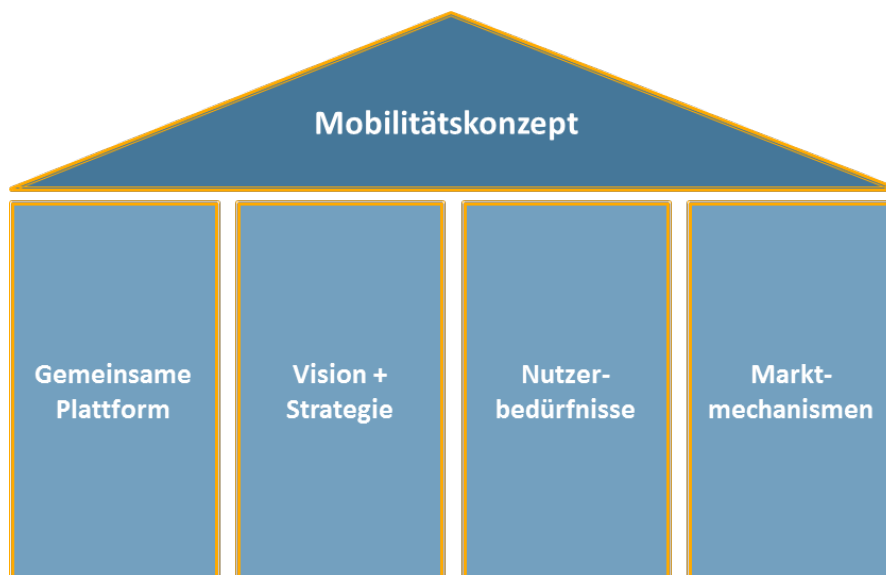
## 2.2 Best Practice im Mobilitätsmanagement

Die von den zukünftigen Nutzern erwartete Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln kann auf drei verschiedenen Ebenen erfolgen, und zwar auf der:

- baulich-architektonischen Ebene (z.B. Errichtung moderner Mobilstationen);
- organisatorischen Ebene (z.B. integrierte Prozessgestaltung, Personalgestaltung);
- informellen Ebene (z.B. engere Kooperation im Hinblick auf die Aufgabenerfüllung).

Eine Betrachtung verschiedener Best-Practice-Beispiele in Deutschland verdeutlicht, wie wichtig es ist, langfristig und verlässlich für eine inhaltliche sowie strategische Basis zu sorgen. Dabei ist es unerlässlich, dass alle relevanten Mobilitätsakteure gemeinsam an **vier grundlegenden Pfeilern** arbeiten, um ein innovatives und effizientes Mobilitätskonzept implementieren zu können.

**Abbildung 2: Die vier Pfeiler eines erfolgreichen Mobilitätskonzeptes**



1. Schaffung einer **gemeinsamen Plattform**, um die Ziele zu vereinheitlichen und gemeinsame Initiativen für das Mobilitätssystem zu entwickeln.
2. Erarbeitung und Umsetzung einer gemeinsamen **Vision und Strategie**, aus der das Aussehen des künftigen Mobilitätssystems klar hervorgeht.
3. Strenge Ausrichtung an den identifizierten **Nutzerbedürfnissen** und ihren Verhaltensmustern, um ein funktionierendes multi- und intermodales Angebot zu schaffen.
4. Sicherstellung von **Marktmechanismen**, die einen fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Geschäftsmodellen gewährleisten sowie auch einen Einstieg neuer Akteure ermöglichen.

Die strategische Ausrichtung des künftigen Mobilitätskonzeptes sollte eine grundlegende Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsformen vorsehen, bei der ein modernes und nachhaltiges Verkehrsangebot entsteht. Bezahlbare und umweltfreundliche Mobilität gilt als verbraucherfreundlich und erhöht auch die Akzeptanz in der Bevölkerung.

## 2.3 Status Quo im Mobilitätsmanagement der Region Rostock

Im September 2015 erfolgte im Rahmen eines Workshops mit allen relevanten Akteuren der Region eine aktuelle Bestandsaufnahme im Hinblick auf die erkennbaren Stärken und Verbesserungspotenziale im Mobilitätsmanagement für die Region Rostock.

### Als Stärken identifizierten die Teilnehmer insbesondere die folgenden Aspekte:

- Verfügbarkeit einer guten Datengrundlage zu Mobilität und Verkehr
- wachsendes Angebot an Verkehrsmittel-übergreifenden Informationen (DFI)
- gute Zusammenarbeit der Akteure im ÖPNV/ SPNV
- gute, konstruktive Zusammenarbeit der Akteure in der Kommune
- Engagement der Akteure – Vernetzung zw. Stadt, Landkreis, Verkehrsunternehmen
- gut ausgebautes ÖPNV/SPNV-System (moderne Infrastruktur, Barrierefreiheit)
- weitgehend nutzergerechte Tarifangebote
- Kreativität im Einsatz knapper Ressourcen für die Weiterentwicklung des ÖPNV
- nutzergerechte Fahrplanauskunft im Verkehrsverbund Warnow
- gute Verknüpfung S-Bahn/ Straßenbahn/ Bus/ Fahrrad/ Park&Ride
- gute Angebote für die Fahrradmitnahme im ÖPNV/ SPNV
- gutes Radverkehrsklima
- Berufung eines saisonalen Radwegewarts
- Erhaltung einer die Nahmobilität fördernden Stadtstruktur

### Verbesserungspotenziale sahen die Teilnehmer in folgenden Aspekten:


- Interessenkonflikte besser ausbalancieren (wirtschaftliche Interessen aktuell noch zu sehr im Vordergrund)
- klare Artikulation des politischen Willens (u.a. durch Bereitstellung der benötigten finanziellen Mittel)
- Etablierung einer strategischen Gesamtplanung (Bündelung der vielen Einzelaktionen)
- Optimierung der Abstimmungsprozesse zwischen Stadt und Landkreis
- Bereitstellung ausreichender Personalressourcen für die Umsetzung vorliegender Konzepte
- Sicherstellung der Finanzierung für relevante Verkehrsprojekte
- Optimierung der ÖPNV-Anschlusssicherung
- Verbesserung der Datenkompatibilität zwischen den Verkehrsunternehmen
- Reduzierung von Parallelverkehren im ÖPNV-Liniennetz
- Einführung der ÖPNV-Bevorrechtigung für den Regionalverkehr
- Entschärfung der Konkurrenzsituation zw. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Rostock und die Region über ein qualitativ gutes und hierarchisch sinnvoll aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot verfügt. Dabei spielt die positive, engagierte Zusammenarbeit der ÖPNV-Akteure in der Region eine herausragende Rolle. Ein wesentlicher Faktor ist auch die in den letzten Jahren gestiegene Bedeutung des Radverkehrs. Schwierigkeiten zeichnen sich hingegen bei der konsequenten Umsetzung der erarbeiteten Konzepte ab. Zum einen liegt dies an Interessenkonflikten zwischen den verschiedenen Akteuren und zum anderen an fehlenden Finanzmitteln und fehlendem Personal.




## 2.4 Zukünftige Handlungsfelder im Mobilitätsmanagement der Region Rostock

Im Rahmen einer der Bestandsaufnahme folgenden Chancen-Risiken-Analyse wurden zahlreiche Ansatzpunkte für das Mobilitätsmanagement herausgearbeitet, jedoch auch Hemmnisse benannt. Aus diesen Hinweisen sowie weiteren Eingaben der Akteure im Projektverlauf konnten schließlich Handlungsstrategien zum weiteren Vorgehen im kommunalen und regionalen Mobilitätsmanagement abgeleitet werden.

**Tabelle 1: Aktionsplan für die Beiträge der Verkehrsunternehmen und des Verbundes zum Mobilitätsmanagement**

Maßnahmen	Bewertung			
		gering	mittel	hoch
<u>Stärkung der regionalen Marke im Mobilitätsmarkt</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung des Verkehrsverbundes Warnow</li> <li>Strategische Positionierung als regionale Informationsdrehscheibe der Mobilität</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Etablierung von ‚Smart Business Networks‘</u> Unternehmensübergreifende Bündelung der lokalen und regionalen Kompetenzen und Ressourcen <ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzung der klassischen Verkehrssysteme um innovative, flexible Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing, Bike-Sharing, private Mitnahmeverkehre, Bürgerbus)</li> <li>weiterer Ausbau des flächendeckenden (elektrischen) Leihradsystems (elros)</li> <li>Einrichtung einer Buslinie im Fischereihafen unter Berücksichtigung einer finanziellen Beteiligung von Unternehmen, Stadt und Verkehrsunternehmen etc.</li> <li>Entwicklung neuer, innovativer Geschäftsmodelle</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Optimierung der Vertriebsstrukturen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zielgruppen und Marktsegmente im Mobilitätsmarkt neu definieren</li> <li>Ausweitung der Informationsangebote (z.B. Mobilitätsplattform, Haltestellen-/Ankunftszeiteninformationen)</li> <li>Einführung einer Mobilitätskarte</li> <li>Entwicklung eines Starterkonzeptes für eine Mobilitätszentrale</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Intensivierung der Marktforschung</u> zur Herstellung von Klarheit über Nachfrage- und Erlöspotenziale	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	
<u>Personalentwicklung</u> in den neuen Kompetenzbereichen	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit	x		x
<u>Forcierung von make-or-buy-Entscheidungen</u> Positionierung der Akteure im Hinblick auf die angestrebte Rolle im Mobilitätsmarkt der Zukunft <ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsunternehmen z.B. als Mobilitätsintegrator oder integrierter Anbieter für Elektromobilität</li> <li>Verbünde z.B. als Clearingstelle, Spezialdienstleister oder regionaler Mobilitätskoordinator</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x

**Tabelle 2: Aktionsplan im Mobilitätsmanagement der Hansestadt und Region Rostock**

Maßnahmen	Bewertung			
		gering	mittel	hoch
<u>Etablierung von Dialog-Plattformen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>einer interdisziplinären Plattform für die Vernetzung von Industrie, Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Verwaltung</li> <li>einer (inter-)kommunalen Plattform für die Intensivierung der kommunalen/regionalen Zusammenarbeit</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
Engere Verzahnung der Bereiche ‚Mobilität‘ und ‚Tourismus‘	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
Prüfung der kommunalrechtlichen Instrumente zur Förderung der eMobilität	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
Stärkung der Siedlungsentwicklung an räumlichen Achsen und in zentralen Orten – Erleichterung der Erschließung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit			x
Erschließung von Nutzerpotenzialen im Radverkehr durch einen verstärkten Ausbau und die bessere Pflege der Radverkehrsinfrastruktur	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
Weiterentwicklung des Verkehrssystemmanagements (in der Stadt und im Stadt-Umland-Bereich)	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit			x
Stärkung von Mobilitätsmanagementansätzen in der öffentlichen Verwaltung <ul style="list-style-type: none"> <li>Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit	x	x	x
<u>Festlegung MM-Eckpunkte in rechtsverbindlichen Plänen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Integrierter Einsatz von Push&amp;Pull-Faktoren</li> <li>Etablierung fairer Marktmechanismen</li> <li>Berücksichtigung von Barrierefreiheit</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit			x
Identifizierung neuer, kreativer Finanzierungsmöglichkeiten	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Integration der Wirtschaftsförderung in MM-Konzepte</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gestaltung attraktiver (multimodaler) Mobilitätspunkte</li> <li>Entwicklung neuer Geschäftsmodelle</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit			x
<u>Erstellung von Personalentwicklungsplänen</u> , um zukünftig benötigte Kompetenzprofile frühzeitig zu entwickeln <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung neuer Verfahren für urbane Teilhabe</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x
<u>Koordination öffentlicher und privater Stakeholder</u> auf der kommunalen/regionalen Ebene <ul style="list-style-type: none"> <li>z.B. gemeinsamer Aufbau von eMobil-Fahrzeugflotten</li> </ul>	Zeiteinsatz Priorität Aufwand Wirksamkeit		x	x

### 3. Multimodales Verhaltenspotenzial in Rostock und der Region

Aktuell nutzen die Einwohner in der Hansestadt Rostock und im Landkreis Rostock die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel im Wochenrhythmus wie folgt:

**Tabelle 3: Verkehrsmittelnutzung im Wochenrhythmus in der Region Rostock**

Hansestadt Rostock		Landkreis Rostock (Korridorgemeinden)	
monomodale MIV-Nutzung (100%):	37,7 %	monomodale MIV-Nutzung (100%):	50,4 %
MIV-ÖV-Nutzung:	14,1 %	überwiegende MIV-Nutzung (>75%):	17,6 %
MIV-Rad-Nutzung:	13,4 %	MIV-Rad-Nutzung:	10,7 %
überwiegende MIV-Nutzung (>75%):	13,2 %	MIV-ÖV-Rad-Nutzung:	8,0 %
monomodale ÖV-Nutzer:	8,9 %	MIV-ÖV-Nutzung:	7,8 %
MIV-ÖV-Rad-Nutzung:	6,9 %	monomodale Rad-Nutzer:	1,8 %
monomodale Rad-Nutzer:	2,4 %	monomodale Fußgänger / Immobile:	1,5 %
ÖV-Rad-Nutzung:	1,8 %	monomodale ÖV-Nutzer:	1,3 %
monomodale Fußgänger / Immobile:	1,6 %	ÖV-Rad-Nutzung:	0,9 %

(Quelle: TK 1 – Konzept für eine Mobilitätszentrale und ein Mobilitätsportal für die Region Rostock)

Geht es nun darum, das Nachfragepotenzial für Leistungen einer zu entwickelnden Mobilitätszentrale zu bestimmen, ist es sinnvoll, sich vor allem auf die Nutzergruppen im Bereich Mobilität zu konzentrieren, die bisher noch kein ausreichend nachhaltiges Verkehrsmittelwahlverhalten erkennen lassen. Während Multimobile (nutzen regelmäßig mehr als ein Verkehrsmittel pro Tag) und ausschließliche Nutzer des Umweltverbundes offensichtlich mit dem vorhandenen Angebot gut zurechtkommen und das angestrebte nachhaltige Mobilitätsverhalten bereits praktizieren, sind es gerade die monomodalen Autofahrer, die ein mehr oder weniger großes multimodales Verhaltenspotenzial versprechen. Bei einer genaueren Analyse dieser Gruppe ergibt sich das nachfolgend dargestellte multimodale Verhaltenspotenzial im Untersuchungsraum:

**Tabelle 4: Multimodales Verhaltenspotenzial in der Region Rostock**

Hansestadt Rostock	Landkreis Rostock (Korridorgemeinden)
zukünftig häufigere ÖV-Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9,3 % der Einwohner</li> </ul>	zukünftig häufigere ÖV-Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,1 % bis 6,3 % der Einwohner (je nach Qualität der Ziellanbindung)</li> </ul>
zukünftig häufigere Rad-Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10,7 % der Einwohner</li> </ul>	zukünftig häufigere Rad-Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,9 % bis 6,1 % der Einwohner (je nach Qualität der Ziellanbindung)</li> </ul>

(Quelle: TK 1 – Konzept für eine Mobilitätszentrale und ein Mobilitätsportal für die Region Rostock)

Während in der Hansestadt Rostock voraussichtlich 20% der Einwohner für eine häufigere ÖV- bzw. Rad-Nutzung gewonnen werden können, sind es in den Korridorgemeinden des Landkreises Rostock (siehe TK 3: Gemeinden in zwei definierten Korridoren im Umland von Rostock) immerhin noch gut 12% der Einwohner. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine konsequent nutzerorientierte Ausrichtung des regionalen Mobilitätsangebotes.

## 4. Teilkonzept 1 Mobilitätszentrale / Mobilitätsportal

### 4.1 Gestaltungsanforderungen an attraktive Mobilitätsservices in der Region Rostock

„Neue Mobilitätsangebote erfordern eine umfangreiche Beratung. Um auf die zukünftigen Entwicklungen im Mobilitätsmarkt reagieren zu können, wurden in der Arbeitsgruppe die Möglichkeiten einer besseren Vernetzung der Beratungsangebote im Rahmen einer Mobilitätszentrale intensiv diskutiert.“

**Christian Geschonneck, Rostocker Straßenbahn AG, Mitarbeiter Mobilitätsmanagement**

Für die Realisierung eines nutzergerechten Mobilitätsangebotes bedarf es vielfältiger multimodaler Angebotsformen, die alle zentralen Kundenanforderungen erfüllen und es dadurch weiten Nutzerkreisen überhaupt erst ermöglichen, sich mit einem vertretbaren Aufwand multimodal zu verhalten.

**Tabelle 5: Kundenanforderungen im Hinblick auf die Mobilitätsangebotsformen**

Klassische Mobilitätselemente	Zentrale Kundenanforderungen (Voraussetzung für multimodales Verhalten)	Neue, ergänzende Angebotsformen
PKW-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Car-Sharing (one-way): inkl. Verleih von Kindersitzen, Angebot alternativer Fahrzeugkonzepte</li> <li>• Mietwagen</li> <li>• Mitfahrgelegenheit</li> <li>• privates Auto-Teilen bzw. private PKW-Ausleihe</li> <li>• Taxi-Dienste</li> <li>• (Liefersdienste – kein Sharing-Angebot i.e.S.)</li> </ul>	Sharing-Angebote
Rad-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradverleih: inkl. Lastenfahrräder, Pedelecs, Fahrradanhänger für die Beförderung von Kindern</li> <li>• Radabstellanlagen/Diebstahlschutz (mit oder ohne Werkstattservice)</li> </ul>	Fahrrad-Verleihsysteme
ÖV-Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hochfrequentes, flächendeckendes, verlässliches, pünktliches Leistungsangebot im ÖPNV</li> <li>• familienfreundliche Gestaltung von Bahnhöfen, Zügen und Bussen</li> <li>• Bike&amp;Ride sowie verlässliche Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln</li> <li>• Park&amp;Ride: u.a. auch Fahrgemeinschaftsparkplätze an Autobahnauffahrten</li> <li>• Zubringer-Lösungen im Hinblick auf die Weiterfahrt vom Bahnhof in das Stadtgebiet</li> </ul>	Mobilstationen
Angebotsvernetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr Personalpräsenz (Beratung, Sicherheit)</li> <li>• Vollkostenvergleiche für Mobilitätsalternativen</li> <li>• Mobilitätsbildung</li> <li>• Echtzeit-Verkehrsinformationen (intermodal), dynamisches Routing</li> <li>• Mobilität am Zielort der Aktivität (z.B. im Tourismus)</li> </ul>	Mobilitätsservices

#### 4.2 Stufenkonzept für den Aufbau der Mobilitätsservices in der Region Rostock

Aus Sicht der Akteure im VVW ist ein schrittweises Vorgehen mit klarer Vision wünschenswert. Daher empfehlen sich zunächst organisatorische Maßnahmen für die Implementierung neuer Mobilitätsservices. Zu einem späteren Zeitpunkt können umfassendere Gestaltungsoptionen folgen. In einem konkreten, mehrstufigen Umsetzungskonzept ergäben sich vor diesem Hintergrund die folgenden Ausprägungen in der Region Rostock:

**Tabelle 6: Leistungsangebot nach Umsetzungsstufen im KMM-Modell der Region Rostock**

Mobilitätszentrale (MZ)	Mobilitätsportal (MP) / Mobile Dienste	Begleitaspekte
<b>Startphase (2016 / 2017)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kooperationen pflegen/aufbauen               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖPV, SPNV, Fernbusse</li> <li>- flexible Bedarfsverkehre</li> <li>- Fahrgastschiffahrt Warnow</li> <li>- Fahrradverleihsysteme</li> <li>- Car-Sharing</li> <li>- private Mitnahmeverkehre</li> <li>- Mietwagen, Taxi-Dienste</li> <li>- Gepäck-/Zustellservices</li> <li>- Parkauskünfte MIV (u.a. P&amp;R)</li> </ul> </li> <li>• Beratungsleistungen entwickeln (Feinkonzepte)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nutzerregistrierung und Buchung von flexiblen Mobilitätslösungen</li> <li>- Annahme &amp; Bearbeitung von Bedarfsfahrten aller Art</li> <li>- spezielle Angebote zur barrierefreien Mobilität</li> <li>- Verkehrsabwicklung bei Großveranstaltungen</li> <li>- Ad-hoc-Hilfestellung in Störungssituationen</li> <li>- spezielle Angebote im Kombinierten Verkehr</li> <li>- Erreichbarkeit von Freizeitzielen und Sehenswürdigkeiten</li> </ul> </li> <li>• spezielle Zusatznutzen entwickeln:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tool „Mobilitätsanalyse / Kostenvergleiche“</li> <li>- Starter-Paket Neubürger</li> <li>- MobilPaket Familiengründung</li> <li>- Seniorentrainings</li> <li>- Tool „Ökologischer Fußabdruck“</li> <li>- Bildungsangebote zur Mobilitätssozialisation</li> <li>- Erstellung von Mobilitätsplänen für Unternehmen</li> <li>- spezielle Angebote für Mobilitätseingeschränkte</li> </ul> </li> <li>• Personalentwicklung</li> <li>• Errichtung einer Mobilitätszentrale (ggf. RSAG) und Aufstellung eines Kompetenzteams</li> <li>• Neuordnung der Mobilitätsberatungsangebote an den Bahnhöfen in Rostock und Güstrow</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Online-Präsenz (Datendrehscheibe) um einfach zu integrierende Beratungsbausteine (siehe links) erweitern</li> <li>• Verlinkung der Websites aller Kooperationspartner der MZ unter dem Dach einer Internetplattform (z.B. ‚www.rostock-mobil.de‘)</li> <li>• Organisation des Aufbaus und der permanenten Pflege aller Zusatzinformationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung des Lenkungsausschusses als strategisches Steuerungselement im KMM HRO</li> <li>• Stärkung der Dachmarke VVW im Rahmen einer hierarchischen Markenarchitektur (Festlegung von verbindlichen Gestaltungsrichtlinien)</li> <li>• Ausbau der physischen Mobilitätsangebote (Radverkehrsanlagen, Mobilstationen) langfristig begleitend</li> <li>• Einbindung von Multiplikatoren               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tourismuszentrale</li> <li>- Tourismuseinrichtungen</li> <li>- Bildungsträger</li> <li>- Seniorenresidenzen</li> <li>- Unternehmen</li> <li>- Immobilienwirtschaft</li> <li>- Wohnungswirtschaft</li> <li>- Freizeiteinrichtungen</li> <li>- Interessenverbände</li> <li>- Verbraucherzentrale</li> <li>- Krankenkassen</li> <li>- etc.</li> </ul> </li> <li>• Bekanntmachung des neuen Mobilitätsangebotes (Vermarktung)</li> <li>• Etablierung einer dauerhaft begleitenden Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Öffnung der RostockCard für spezielle Mobilitätsangebote (zunächst als flexibel aufladbare Kundenkarte mit definierten Vergünstigungen)</li> </ul>



Mobilitätszentrale (MZ)	Mobilitätsportal (MP) / Mobile Dienste	Begleitaspekte
<b>Erste Ausbaustufe (bis 2020)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau MZ-Kooperationen</li> <li>• Erweiterung Beratungsangebote (Parkhausbelegungen, Flugverkehr, Linienschiffsverkehr)</li> <li>• Vorbereitung der Leistungsüberführung unter das Dach eines neutralen Anbieters für die Region</li> <li>• räumliche Integration der Beratungsflächen aller Anbieter am Hauptbahnhof (RSAG, rebus, DB AG)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Online-Präsenz um weitere Beratungsbausteine ergänzen</li> <li>• Einführung des ‚mobile ticketing‘ im VVW</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung der RostockCard zur umfassenderen Mobil-Card (Leistungsbündelung)</li> <li>• Verfolgung einer reinen Dachmarkenstrategie im VVW</li> <li>• Fortführung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
<b>Zweite Ausbaustufe (bis 2023)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• neutraler Betreiber der MZ</li> <li>• Schlichtungsstelle (Kundenanwalt)</li> <li>• differenzierte Beratungsangebote für alle Zielgruppen</li> <li>• stärker anbieterübergreifend vernetzte Leistungsangebote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung der Funktionalitäten der RostockCard (integrierte Leistungsverrechnung) <b>oder</b></li> <li>• Ausbau des ‚mobile ticketing‘ als integrierte Lösung aller Verkehrsanbieter (inkl. Apps/QR-Codes der Kooperationspartner)</li> </ul>	
<b>Dritte Ausbaustufe (bis 2025)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• kundenindividuelle Leistungsangebote („one-to-one-marketing“)</li> <li>• alle Mobilitätsservices aus einer Hand mit integrierter Bezahlungsfunktion („one-stop-shopping“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der technischen Integration (vertikale und horizontale Dienstintegration)</li> <li>• Ausbau der „on-trip“- Kundenberatung (Navigation über die letzte Meile, dynamisches Routing im Störfall, „location-based Services“)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortführung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Einführung eines professionellen Kundenbeziehungsmanagementsystems</li> </ul>

### 4.3 Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung in der Region Rostock

Ein stabiles Trägernetzwerk ist einer der Grundpfeiler eines funktionierenden Mobilitätsmanagements. Die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure soll daher unter der Regie eines gemeinsamen **Lenkungsausschusses** organisiert werden. Dessen Funktion besteht im Wesentlichen darin, einen engeren, auf die Bedürfnisse des Mobilitätsmanagements fokussierten Dialog zwischen den in der Hansestadt Rostock und im Landkreis Rostock auf den verschiedenen Gestaltungsebenen verantwortlich tätigen Akteuren zu ermöglichen. Auf diese Weise können Interessenausgleiche schneller herbeigeführt und strategische Entwicklungen mit einheitlichen Vorgaben für die konkrete Maßnahmengestaltung konzentriert angebahnt werden.

Als Grundstruktur für ein zusammenhängendes Netz aus Beratungseinrichtungen in der Region Rostock bietet sich ein dezentrales Servicekonzept mit abgestuften Beratungsleistungen an. Die umfangreichsten Leistungen im direkten Kundenkontakt würden dabei in einer **Mobilitätszentrale** angeboten, während die angeschlossenen **Kundencenter** weitgehend ihr heutiges Leistungsspektrum aufrechterhielten.



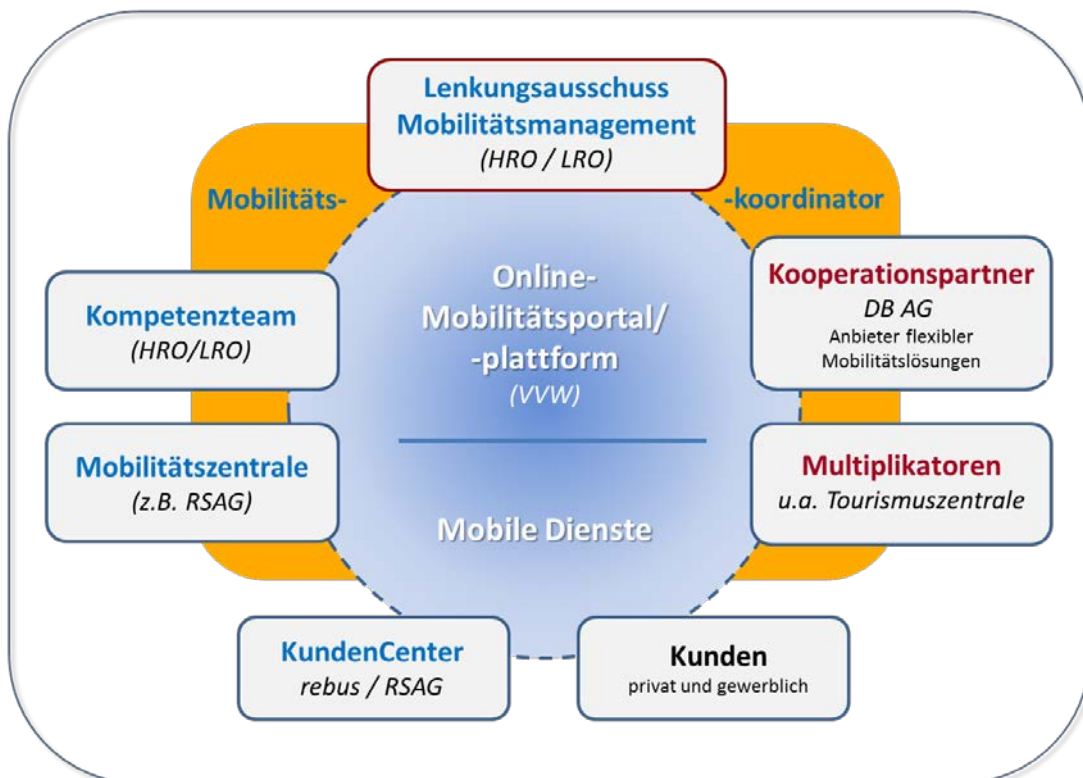
Im Zuge eines Anschlusses aller Servicestellen an eine **Online-Mobilitätsplattform**, die von einem externen IT-Dienstleister im Auftrag des VVW betrieben würde, könnten die Beratungsangebote auch Endkunden digital zur Verfügung gestellt werden.

Um jedoch nicht nur den Status Quo der Einführungsangebote in der Mobilitätsberatung über die Zeit zu optimieren, sondern mittelfristig auch die Entwicklung weiterer Ausbaustufen anzustoßen, empfiehlt sich, das operative Kundengeschäft der Mobilitätszentrale durch den Aufbau eines ergänzenden **Kompetenzteams** zu flankieren.

Das operative Kundengeschäft würde demnach alle oben beschriebenen Leistungen der Information, Beratung, Reservierung und des Verkaufs beinhalten. Im Verantwortungsbereich des Kompetenzteams läge es darüber hinaus, sich um die Weiterentwicklung der Mobilitäts-services und die Öffentlichkeitsarbeit zu kümmern.

Das operative Kundengeschäft würde demnach alle oben beschriebenen Leistungen der Information, Beratung, Reservierung und des Verkaufs beinhalten. Im Verantwortungsbereich des Kompetenzteams läge es darüber hinaus, sich um die Weiterentwicklung der Mobilitäts-services und die Öffentlichkeitsarbeit zu kümmern.

**Abbildung 3: Organisationsmodell für die Mobilitätsberatung**



Die Ergänzung des ÖV-Angebotes durch neue, flexible Mobilitätslösungen erfolgt zusammen mit spezialisierten **externen Kooperationspartnern**, z.B. in den Bereichen Car-/Bike-Sharing, private Mitnahmeverkehre (z.B. flinc), Mietwagen- und Taxi-Dienste sowie Gepäck- und Zustellservices. Weiterhin zu nennen sind an dieser Stelle **Multiplikatoren** (z.B. die Tourismuszentrale, Bildungseinrichtungen, Interessenverbände etc.), die es den Mobilitätsanbietern erheblich erleichtern können, den Kontakt zu potenziellen Zielgruppen herzustellen.

Die Koordination aller genannten Akteure im kommunalen Mobilitätsmanagement obliegt dem **Mobilitätskoordinator** der Hansestadt Rostock, der in dieser Funktion auch für eine effektive Know-how-Bündelung sowie fachlich-strategische Beratung und Unterstützung aller Beteiligten verantwortlich ist.

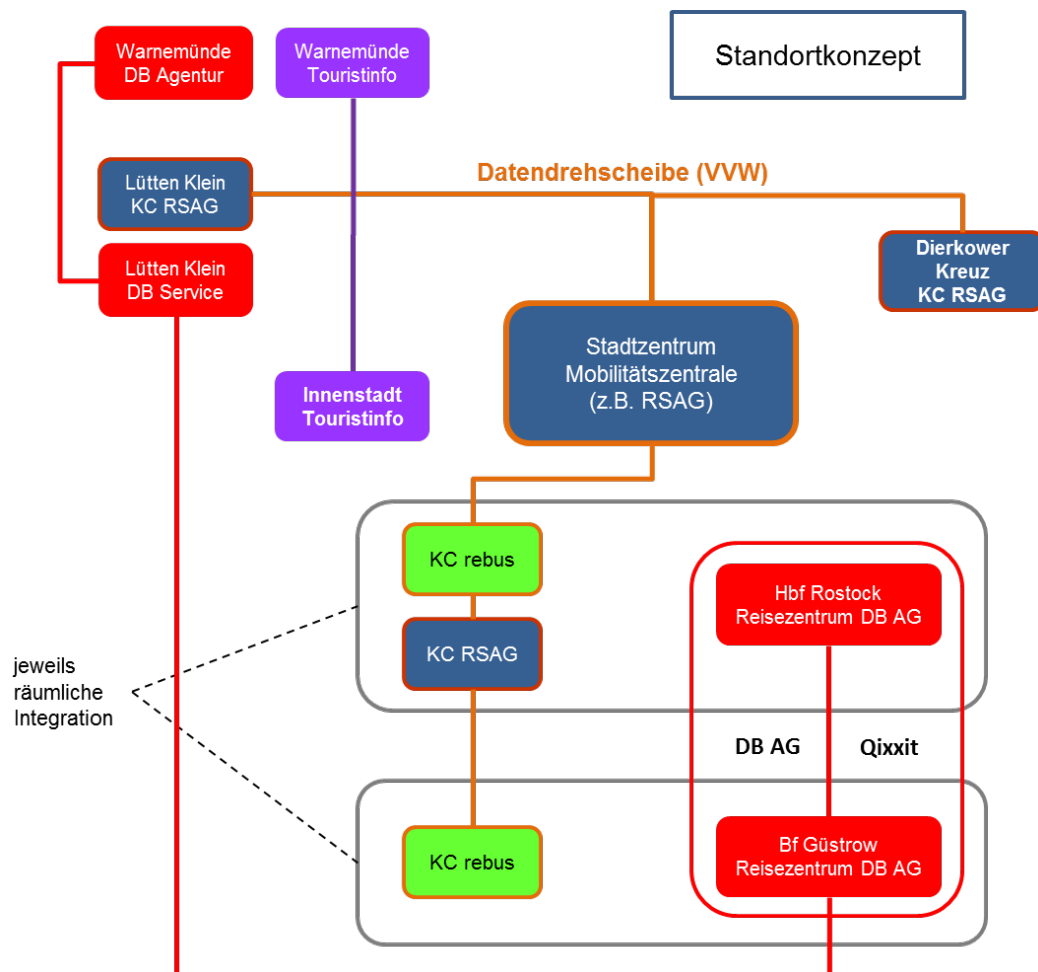
#### 4.4 Vertriebsstruktur für die Mobilitätsangebotsformen in der Region Rostock

Die Vertriebsstruktur stellt eine Kombination aus Präsenz- und Onlineangeboten dar. Wesentliche Bestandteile der künftigen Struktur wären:

- ein dezentrales Standortkonzept mit einer Mobilitätszentrale in Rostock und neun angeschlossenen Kundencentern der lokal und regional tätigen Verkehrsunternehmen;
- eine Online-Mobilitätsplattform, die sämtliche Informations- und Beratungsprodukte umfasst;
- Mobile Dienste: mobile ticketing (VVW), App's/QR-Codes der angeschlossenen Kooperationspartner (Anbieter der flexiblen Mobilitätslösungen);

Die folgende Abbildung zeigt die räumliche Struktur der von den verschiedenen beteiligten Akteuren betriebenen Beratungseinrichtungen in der Region Rostock.

**Abbildung 4: Räumliche Struktur der Beratungseinrichtungen in der Region Rostock**



## 5. Teilkonzept 2

### Leitfaden „Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung“

*„Ein „Hand in Hand“ von Verkehrsplanung und Flächenentwicklung ist wichtig, da neue Flächen Verkehr implizieren. Der Leitfaden fördert die nötigen Abstimmungen. Es bleibt die Aufgabe der Einzelfallbetrachtung; Leitfaden und Checklisten bieten dabei eine wichtige Orientierung.“*

**Oliver Köppen, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft, Hansestadt Rostock**

#### 5.1 Aufgabe und Zielstellung des Teilkonzeptes

Die Hansestadt Rostock hat sich in den letzten Jahren sehr dynamisch und positiv entwickelt. Die Aufwertung der Innenstadt, die Stärkung der maritimen Wirtschaftsstandorte, die Zunahme der touristischen Bedeutung und Nachfrage und die zunehmende Nachfrage als Wohnstandort sind nur ausgewählte Aspekte dieser erfolgreichen Entwicklung. Auch das Verkehrssystem der Stadt konnte erfolgreich entwickelt werden und ist einerseits durch ein gut strukturiertes und leistungsfähiges Straßennetz und andererseits durch ein leistungsfähiges ÖPNV-System sowie durch eine starke Affinität zum Radverkehr geprägt.

Trotz der sehr guten infrastrukturellen Voraussetzungen im Straßennetz und des durchaus leistungsfähigen Umweltverbundes sind häufig kritische Verkehrszustände zu beobachten. In Spitzenzeiten erreicht der Innenstadtring immer wieder die Grenze seiner Leistungsfähigkeit, mit entsprechenden Folgen auf die Verkehrsabläufe, Umweltwirkungen, Aufenthaltsqualitäten etc. Ursachen hierfür sind netzseitig insbesondere die sehr starke Fokussierung innerstädtischer Verkehrsströme auf das Ringsystem (weniger der Durchgangsverkehr!) und der sehr hohe Quell- und Zielverkehr der Innenstadt.

Vor dem Hintergrund nur begrenzter Möglichkeiten eines weiteren Infrastrukturausbaus stellt die nachhaltige Stärkung des Umweltverbundes einen wesentlichen wenn nicht gar essentiellen Beitrag zum Funktionieren des Gesamtverkehrssystems dar. Dazu gehören auch die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements. Wichtige Weichenstellungen für die zukünftige Verkehrsmittelwahl der Bewohner erfolgen bereits bei der Entwicklung von Standorten in der Phase der Bauleitplanung. Beschränkt sich „Mobilitätsmanagement“ nur auf die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl unter weitgehend gegebenen Randbedingungen fertig entwickelter Flächen, muss die Wirksamkeit folgerichtig stark beschränkt bleiben. Insbesondere in Zeiten intensiver Stadtentwicklung wird es daher immer wichtiger, Überlegungen zum Mobilitätsmanagement bereits bei der Standortentwicklung einzubeziehen. Dazu soll der Leitfaden für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung beitragen.

#### 5.2 Grundlagen

Ziel des Mobilitätsmanagements ist es ganz allgemein, ohne grundsätzliche Änderung bestehender verkehrlicher Infrastrukturen (und Fahrtenangebote im ÖPNV) vor allem durch Information, Aufklärung und Vernetzung die Verkehrsteilnehmer zu einer möglichst nachhaltigen Mobilitätsteilnahme anzuregen und dabei einen hohen Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu bewirken. Im Einzelfall fallen also Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung oder des Angebotes von Jobtickets im ÖPNV ebenso darunter wie die Förderung von Fahrgemeinschaften mit PKW oder die Teilnahme am Car-Sharing.

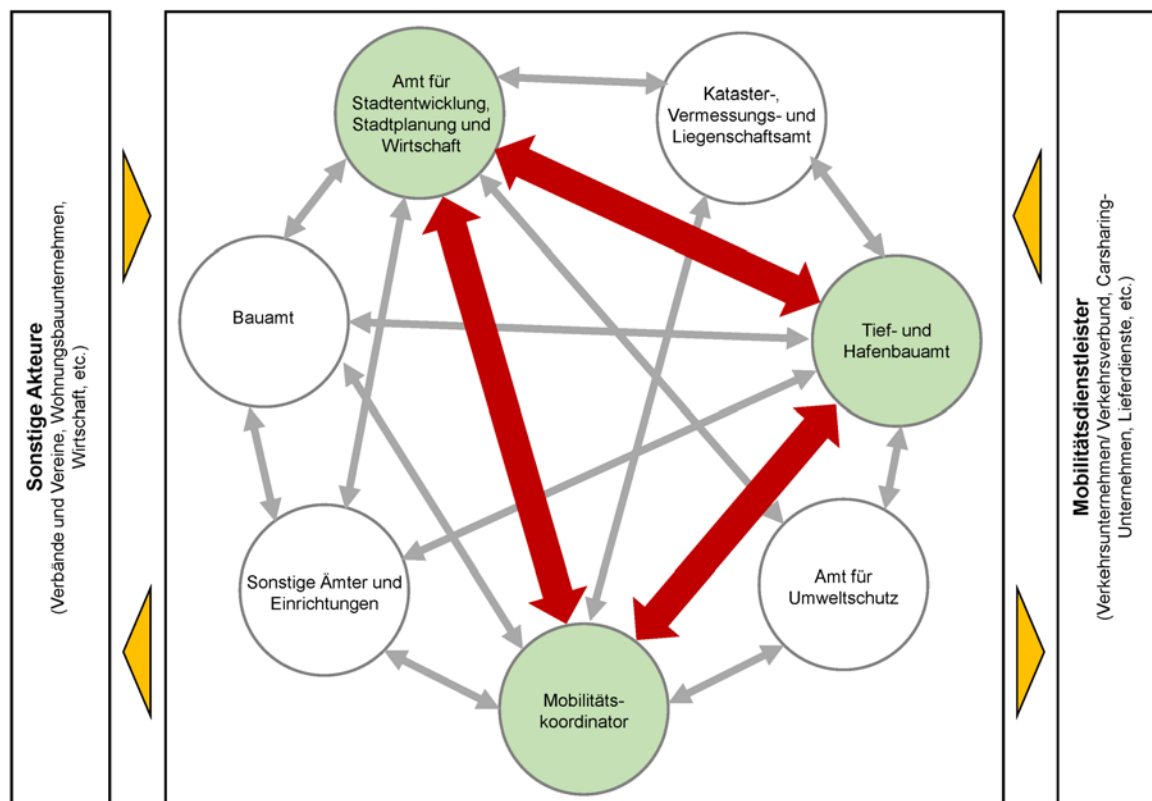
Das kommunale Mobilitätsmanagement besteht im Wesentlichen aus folgenden **vier Handlungsfeldern/Säulen**, die in der Stadtplanung Berücksichtigung finden:

- Mobilitätsberatung,
- betriebliches Mobilitätsmanagement,
- zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement und
- standortbezogenes Mobilitätsmanagement.

Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung wird also vorrangig als Integration in die Planungsprozesse und als organisiertes Zusammenwirken der Akteure begriffen. Unbestritten ist, dass es dabei ein Kernteam geben muss, welches in Rostock in den derzeitigen Verwaltungsstrukturen vor allem aus dem Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft sowie dem Amt für Verkehrsanlagen, ergänzt um die besondere Verwaltungseinheit des Mobilitätskoordinators, gesehen wird. Jedoch tragen zahlreiche andere Ämter mit ihren Aufgaben und Einflüssen zu einem mehr oder weniger gelungenen Mobilitätsmanagement bei.

Im Projekt geht es darum, eine lückenlose Durchdringung stadtplanerischer Prozesse von der Flächenentwicklung in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung bis hin zur Nutzungsphase mit den Überlegungen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zu ermöglichen. Der Leitfaden führt somit die qualifizierte verkehrsplanerische Standortbeurteilung mit Aspekten des Mobilitätsmanagements zusammen, soweit sie in der Phase der Entwicklung von Flächen und einzelnen Bauvorhaben eine Relevanz besitzen.

**Abbildung 5: Maßgebliche Rostocker Akteure für die Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung**

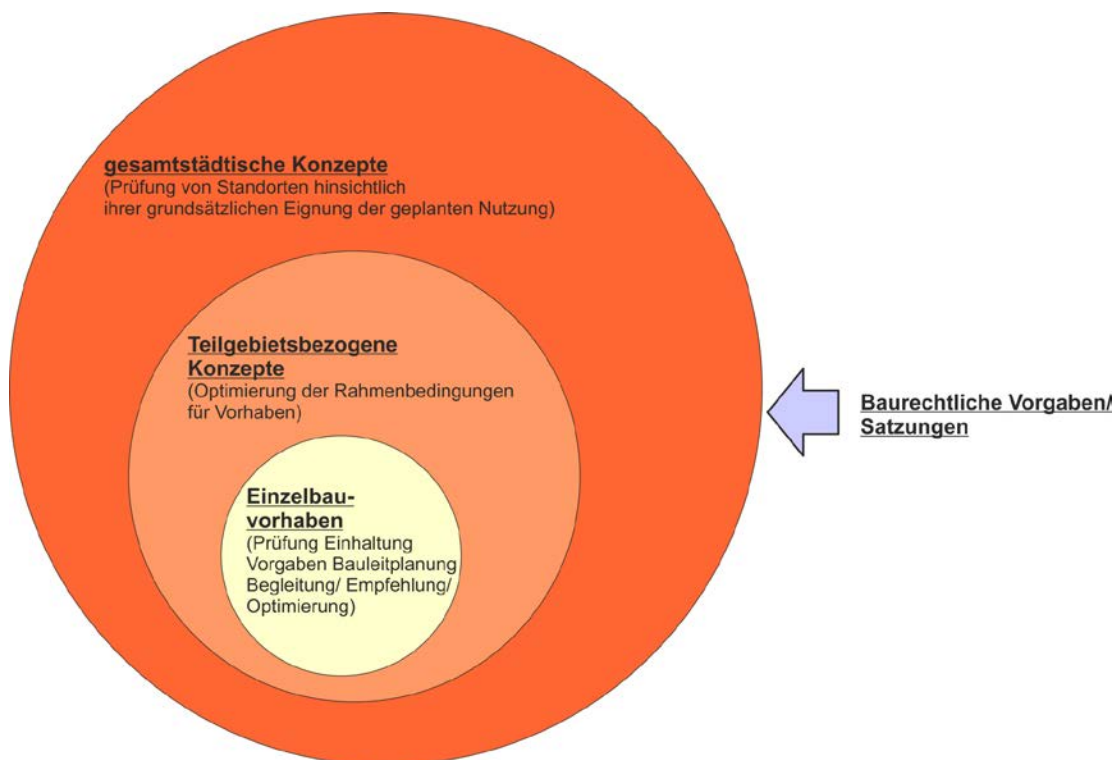


### 5.3 Beschreibung des Leitfadens

Der Leitfaden bezieht sich auf drei maßgebliche Betrachtungsebenen:

- Flächennutzungsplanung/gesamtstädtische Konzepte: Hier geht es vor allem um die Bewertung der Lagegunst und der infrastrukturellen Voraussetzungen (z.B. ÖPNV- und Radverkehrsanbindung) als maßgeblicher Grundlage für ein späteres erfolgreiches Mobilitätsmanagement.
- Bebauungspläne/teilgebietsbezogene Konzepte: In dieser Phase der Stadtplanung werden wichtige Details der infrastrukturellen Entwicklung einschließlich der für das Mobilitätsmanagement relevanten Infrastrukturen festgelegt (z.B. Flächen für Car-Sharing, Fahrradstellplätze).
- Ebene Einzelbauvorhaben (Bauantrag): Diese können unterschiedlichste Größenordnungen aufweisen. Aspekte des Mobilitätsmanagements sind umsetzungsorientierter zu berücksichtigen. Neben der Prüfung der Erfüllung von Vorgaben aus Bebauungsplänen und städtischen Satzungen ist dabei die Beratung von Bauherren von besonderer Bedeutung.

**Abbildung 6: Betrachtungsebenen des Leitfadens**



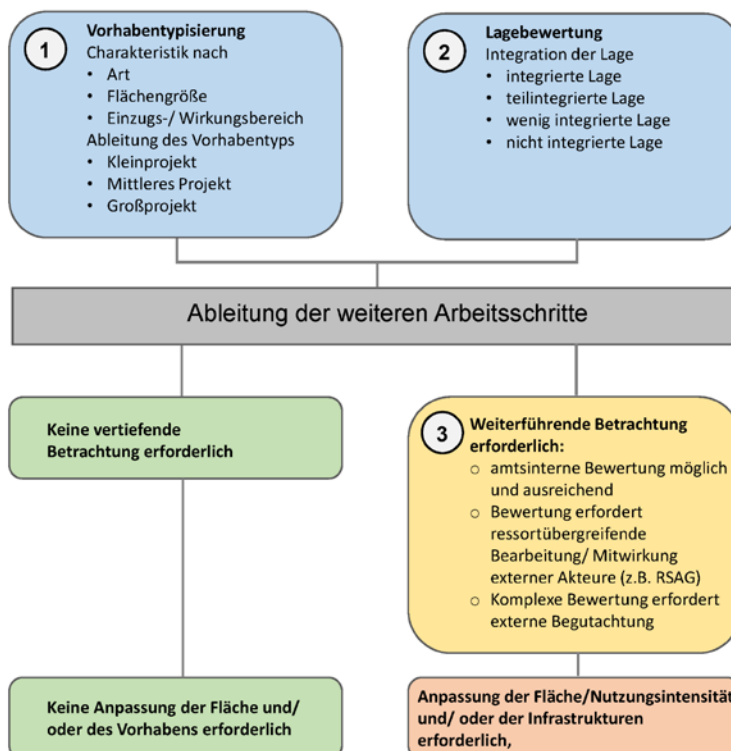
Der Ablauf der Bewertung erfolgt in drei grundsätzlichen Arbeitsschritten, die weitgehend unabhängig von der Betrachtungsebene sind. Zunächst sind verwaltungsintern Charakteristik und Lage des Vorhabens/der Fläche zu bewerten. Es erfolgt eine Einstufung in Größenklassen (Schritt 1). Der zweite Schritt beinhaltet eine Bewertung der Lage hinsichtlich der städtebaulichen/verkehrlichen Integration (Schritt 2).

**Tabelle 7: Einteilung der Vorhaben in Größenklassen**

	Kleinprojekt	Mittleres Projekt	Großprojekt
	• stadtteilbezogen	• gesamtstädtisch	• überregional/ regional
Wohnbaufläche	• < 200 EW	• 200 bis 500 EW	• > 500 EW
Gewerbliche Baufläche	• < 200 Beschäftigte	• 200 bis 500 Beschäftigte <i>bzw.</i> • Logistikzentrum < 200 B.	• > 500 Beschäftigte <i>bzw.</i> • Logistikzentrum < 500 B.
Einzelhandelseinrichtung	• < 1.000 m² VRF <i>oder</i> • < 500 Kunden/ Tag	• 1.000 bis 2.000 m² VRF <i>oder</i> • 500 – 2.000 Kunden/ Tag	• > 2.000 m² VRF <i>oder</i> • < 2.000 Kunden/ Tag
Bildungseinrichtung	• Kita • Grundschule	• Mittelschule/ Oberschule • Gymnasium • Gesamtschule • Berufsschule/ -zentrum • Forschungs-/ universitäre Einrichtung	• Einrichtung > 500 Beschäftigte
Gesundheit und Soziales	• Kleinere Einrichtung • Ärztehaus	• > 50 Beschäftigte	• Einrichtung > 500 Beschäftigte
Sport und Freizeit, Tourismus und Kultureinr.	• < 500 Besucher	• 500 – 2.000 Besucher/ Tag	• > 2.000 Besucher/ Tage

In der Überlagerung der Ergebnisse der Schritte 1 und 2 kann eingeschätzt werden, ob vertiefende Betrachtungen erforderlich sind. Im 3. Schritt erfolgt die Abarbeitung durch die Verwaltung bzw. die Festlegung des Umfangs für eine externe Bearbeitung. Hierfür wurden für die verschiedenen Bearbeitungsebenen Checklisten entwickelt, die den Kern des Leitfadens bilden. Anhand der ausgearbeiteten Checklisten sollen die federführenden Akteure der Stadtplanung rechtzeitig erkennen, wann welche ergänzenden Fachbeiträge und Untersuchungen erforderlich sind und welche Akteure bei deren Ausarbeitung sinnvollerweise einzubeziehen sind.

**Abbildung 7: Vereinfachter Ablauf des Bewertungsverfahrens**



## 5.4 Ausblick

Der vorliegende Leitfaden wurde für die stärkere Integration des Mobilitätsmanagements in die Stadtplanung erarbeitet. Kern des Leitfadens sind Checklisten zur Vorhabenbewertung in den verschiedenen Phasen der stadtplanerischen Befassung mit Entwicklungsflächen und Vorhaben von der Flächennutzungs- und Bauleitplanung bis hin zum Einzelbauantrag. Darüber hinaus wird vorgeschlagen:

- Praxistests mit dem Leitfaden/den Checklisten durchzuführen und diese/n weiterzuentwickeln;
- die Beurteilung der Checklisten anschließend in die stadt- und verkehrsplanerische Praxis zu übernehmen;
- Excel-Tools für die Checklisten mit weiteren Entscheidungshilfen für das Ausfüllen/Bearbeiten zu entwickeln.

Ergänzend dazu wird angeregt, sich intensiv mit der Neuformulierung städtischer Satzungen in Bezug auf das Mobilitätsmanagement auseinanderzusetzen. Die derzeitige Stellplatzsatzung der Stadt Rostock ist wenig dazu geeignet. Insbesondere fehlen Aussagen zum Parkraumbedarf für Fahrräder und qualifizierte Voraussetzungen für die Stellplatzablösung oder sogar für Stellplatzrestriktionen im Innenstadtbereich, z.B. bei Ergreifen von Maßnahmen des (betrieblichen) Mobilitätsmanagements. Insbesondere bei Einzelbauvorhaben ohne textliche Festsetzungen eines Bebauungsplanes kann somit kaum Einfluss auf die verbindliche Berücksichtigung der Aspekte des Mobilitätsmanagements genommen werden.



## 6. Teilkonzept 3 Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre

*„Die Verknüpfung der Hansestadt mit dem Landkreis Rostock ist eine Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und den weiteren Aufschwung der Regiopolregion Rostock. Der öffentliche Personennahverkehr und dessen Ausbau spielt dabei eine wesentliche Rolle und stellt die verkehrliche Basis einer nachhaltigen Verzahnung zwischen Stadt und Umland dar.“*

**Andrea Doliwa, Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Warnow**

Im Teilkonzept 3 liegt der Fokus auf den Pendlerbeziehungen zwischen der Hansestadt Rostock und ihrem Umlandraum. Ziel ist es, die derzeitigen Verkehrsangebote und Bedarfe zu verstehen und exemplarische Maßnahmen zu entwickeln, über die mehr Pendler zum Umsteigen vom eigenen PKW zum ÖPNV bewegt werden können. Dies geschieht anhand zwei ausgewählter Beispielkorridore.

In einem ersten Schritt werden dafür zwei typische Gebiete im Rostocker Umland einer umfassenden Analyse unterzogen und im Hinblick auf strukturelle, organisatorische, planerische und kommunikative Aspekte unter die Lupe genommen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf etwaige Systembrüche gelegt, die es zu optimieren gilt. Außerdem werden bereits bestehende Maßnahmen und Projekte zusammengetragen, um Dopplungen zu vermeiden.

In einer Potenzialanalyse wird daraufhin anhand bundesweiter Kennzahlen berechnet, wie viele Menschen durch ein verbessertes Angebot und/oder eine verbesserte Ansprache erreichbar sind und ggf. ihre Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund verändern würden. Auf dieser Grundlage werden im letzten Schritt Maßnahmen zur Optimierung der Pendlerverkehre entwickelt und in einem exemplarischen Umsetzungskonzept zusammengefasst.

### 6.1 Untersuchungsgebiet

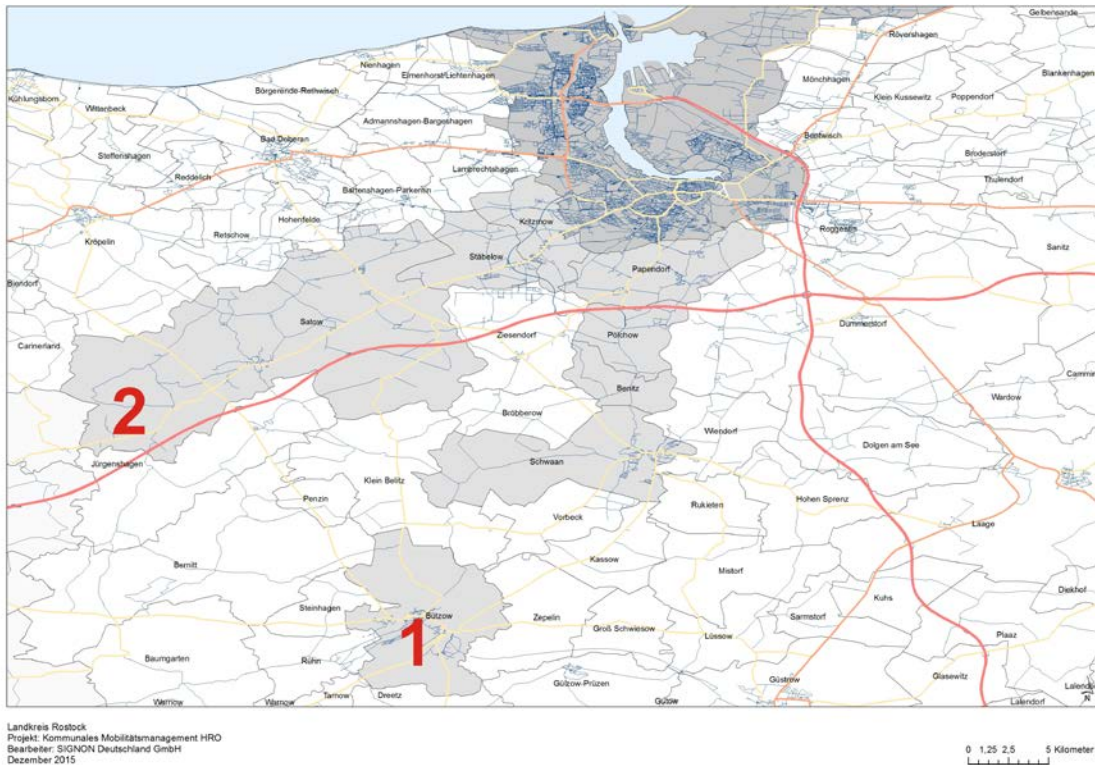
Gegenstand der Betrachtung sind die Pendlerverkehre von und nach Rostock aus dem Umlandraum. Die Untersuchung findet exemplarisch anhand von zwei Beispielkorridoren statt. Hierfür wurden die folgenden Verbindungsachsen ausgewählt:

**Korridor 1:** Hansestadt Rostock - Papendorf - Pölchow - Benitz - Schwaan - Bützow

**Korridor 2:** Hansestadt Rostock - Kritzmow - Stäbelow – Satow

Der erste Korridor, die Relation Rostock - Bützow, verfügt über eine attraktive Bahnverbindung, keine konkurrenzfähige Busanbindung und keine direkte Schnellstraßenverbindung nach Rostock. Der zweite Korridor, die Relation Rostock - Satow, wurde ausgewählt, da hier im Gegensatz zum ersten Korridor kein SPNV Angebot besteht. Der öffentliche Verkehr wird hier maßgeblich über den Busverkehr abgedeckt, der in direkter Konkurrenz zum gut ausgebauten Straßennetz – also dem MIV – steht. Die Ergebnisse können später auf verschiedene andere Stadt-Umland-Beziehungen mit gleichen oder ähnlichen Bedingungen übertragen werden.

**Abbildung 8: Beispielkorridore zum Stadt-Umlandverkehr**



## 6.2 Zielsetzung

Ziel des Teilkonzeptes ist es, die Pendlerverkehre aus und nach Rostock im Hinblick auf Angebots- und Umweltqualität zu optimieren. Dieses Oberziel kann auf drei konkrete Unterziele heruntergebrochen werden:

- Mobilität sichern: Erreichbarkeit von wichtigen Zielen für alle Bürger gewährleisten
- Verkehr reduzieren: Verkehrsmengen und -belastung senken
- Verkehr verlagern: Pendler zum Umsteigen auf umweltgerechtere Alternativen bewegen

## 6.3 Bestandsanalyse

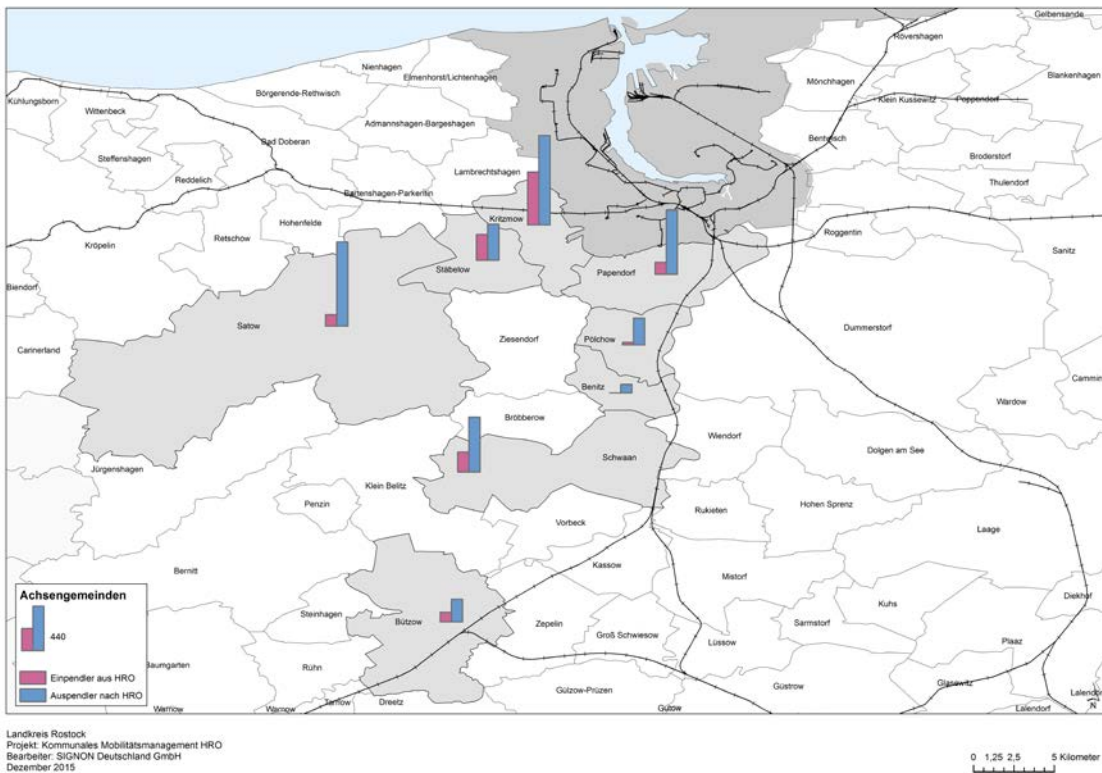
Die durchgeführte Analyse hat das Ziel, die Situation vor Ort bestmöglich zu erfassen, um auf dieser Grundlage geeignete Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements auszuwählen und bewerten zu können. Sie ist gegliedert in die drei Bereiche:

- stadt- und regionalstrukturelle Aspekte
- verkehrsplanerische und -technische Aspekte
- organisatorische Aspekte

Als zentrales Ergebnis können die folgenden Aussagen getroffen werden:

- bevölkerungsstark sind lediglich direkte Umlandgemeinden, ansonsten stark ländlich geprägte Ortschaften mit geringer Einwohnerdichte;
- geringe Arbeitsplatzdichte mit Ausnahme von Stäbelow, Kritzmow und Bützow;
- Achsengemeinden sind keine Tourismusschwerpunkte;
- über 95% der Pendler haben den Wegezweck Arbeit oder Schule;
- Hauptverkehrsmittel für Pendler ist der PKW (> 70%);

**Abbildung 9: Beispieldarstellung Pendlerbeziehung Stadt-Umland**



## 6.4 Maßnahmenentwicklung

Zur bestmöglichen Erreichung der im Nahverkehrs- und Regionalen Raumordnungsplan gesteckten Ziele wurden anerkannte und bundesweit praktizierte Maßnahmen formuliert. Diese entsprechen ebenfalls den Bedürfnissen der derzeitigen und potentiellen Fahrgäste. Dies ergab eine Befragung, die unter den Pendlern aus dem Umland durchgeführt wurde.

Als Empfehlung zur Potentialerschließung wurden drei Schwerpunkte herausgearbeitet:

- Optimierung des ÖPNV Angebotes,
- Optimierung der Radverkehrsbedingungen und
- Optimierung der Verknüpfung zwischen ÖPNV- und Radverkehrsanlagen

Diese bilden die Grundlage für die Entwicklung der folgenden Handlungsfelder und Maßnahmengruppen.

## 6.5 Handlungsfelder und konkrete Maßnahmenvorschläge

Aus den empfohlenen Handlungsfeldern wurden unterschiedliche Maßnahmengruppen des Mobilitätsmanagements abgeleitet und hinsichtlich der bestehenden Verhältnisse in den untersuchten Korridoren ausgearbeitet.

**Abbildung 10: Handlungsfelder des Projektes**



Die Maßnahmengruppen aus den Bereichen Infrastruktur, Angebot, Kommunikation und Tarif sind mittels Vergleichen aus anderen Regionen und Projekten dargestellt und auf ihre Anwendbarkeit für die hier betrachteten Korridore hin bewertet worden. Dabei wurden konkrete Beispiele der beiden Korridore dargestellt.

**Tabelle 8: Maßnahmengruppen**

Infrastruktur	Angebot	Kommunikation	Tarif
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche Qualitätsstandards an Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeugen</li> <li>• Schaffung sicherer Zuwegungen zu den Haltestellen für Radfahrer und Fußgänger</li> <li>• Schaffung bzw. Ausbau von P&amp;R Anlagen an ausgewählten zentralen Haltestellen</li> <li>• Schaffung von sicheren Abstellanlagen für den Radverkehr</li> <li>• Verbesserung der lokalen Haltestellenlagen (Verringerung der Zugangswege)</li> <li>• Schaffung von direkten Radverkehrsverbindungen zu Umsteigeanlagen der Straßenbahn oder bis in die Innenstadt</li> <li>• Bevorrechtigung vom ÖPNV in staugefährdeten Gebieten (technische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung schneller, direkter Verbindungen nach HRO mit Anbindung an Straßenbahn oder direkte Zielführung</li> <li>• Sicherstellung von Angeboten auch außerhalb der Schulzeiten (Vormittag, Abendstunden und Ferien)</li> <li>• Schaffung von flexiblen Angeboten als Zubringerfahrten zu den Hauptlinien (ggf. privat organisiert und über die Mobilitätszentrale koordiniert)</li> <li>• Ausbau von Car-Sharing-Angeboten in der Region (Zusammenarbeit mit kommunalen Verwaltungen und Betrieben)</li> <li>• Kooperationen mit Einzelhandel und/oder Dienstleistern für Auslieferungsfahrten (Zustellservice)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielgruppenspezifische Information über Angebote (ggf. personalisierte Fahrpläne)</li> <li>• Unterstützung und Organisation von Fahrgemeinschaften (insbes. PKW-Fahrten)</li> <li>• Aufbau einer Mobilitätszentrale mit Unterstützung aus den Kommunen</li> <li>• Benennung von Mobilitätsbeauftragten in den Kommunen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Jobticketangeboten kombiniert mit Parkraumsteuerung in Rostock und in den dort ansässigen Betrieben</li> <li>• Überprüfung und Anpassung der Angebots- und Tarifbedingungen (z.B. Mobil60-Ticket nach 8 Uhr und Regelung der Fahrradmitnahme)</li> </ul>

## 6.6 Umsetzungskonzept

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind vom Bearbeiterteam hinsichtlich unterschiedlicher Kriterien bewertet und anschließend mit einer Prioritäteneinstufung zur Umsetzung belegt worden. Die vorgenommenen Prioritäten haben folgende Bedeutungen:

- Priorität 1: eine schnelle Umsetzung wird empfohlen
- Priorität 2: Umsetzung abhängig von möglicher Finanzierung
- Priorität 3: Umsetzung zusammen mit bereits geplanten Maßnahmen

**Tabelle 9: Beispieldarstellung Prioritätenbildung**

Maßnahme	Effekt	Kosten	Realisierungs- horizont	Priorität
Qualitätsstandards erhöhen	mittel	hoch	mittelfristig	2
Schaffung Zuwegung zu Haltestellen	mittel	hoch	langfristig	3
Ausbau P&R Anlagen	hoch	hoch	mittelfristig	1
Abstellanlagen Radverkehr	mittel	niedrig	kurzfristig	1
Bevorrechtigung ÖPNV	hoch	hoch	mittelfristig	2

## 6.7 Korridorempfehlungen

Abschließend sind für jeden der beispielhaft betrachteten Korridore Empfehlungen für geeignete Maßnahmen erstellt worden. Diese sollen neben den allgemeingültigen Maßnahmen einen speziellen Nutzen für das betrachtete Gebiet bringen.

### Empfehlungen Korridor 1:

- Ausbau von weiteren P&R Anlagen an den Stationen Bützow, Hucksdorf, Papendorf
- Verbesserung der Zuwegung für Rad- und Fußgängerverkehr sowie der Abstellanlagen an den Stationen Bützow, Hucksdorf, Pölchow, Papendorf
- Optimierte ÖPNV Zubringerverkehre zu den SPNV Zugangspunkten Bützow und Schwaan
- Verbesserte zentrale und lokale Kommunikation der bestehen und geplanten Angebote insbesondere in den Unterzentren (z.B. Neubürgerpaket, ÖPNV Verbindungen auf der Homepage der Stadt, Erstellung individueller Fahrplanhefte, Kooperationen mit lokalen Akteuren und Vereinen)
- Mobilitätsgarantie auch außerhalb der Schulzeiten durch flexible Bedienungsformen

### Empfehlungen Korridor 2:

- Ausbau einer hochwertigen Busachse entlang der Landesstraße mittels Erhöhung der ÖPNV Qualität (Haltestellenzugänge, Wartehalle etc.), der Frequenz und Ausweitung der Bedienungszeiten auf der Hauptroute Satow – Kritzmow – Rostock
- Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung der Buslinien in stauanfälligen Bereichen (aufbauend auf einer Störungsanalyse)
- Schaffung und qualitative Verbesserung der direkten Radverkehrsverbindungen zu den Unterzentren und nach HRO (z.B. Kritzmow – Endhaltestelle RSAG „Neuer Friedhof“)
- Verlagerung der Haltestellenlage zur direkteren Einwohnererschließung (z.B. Satow, Heiligenhagen, Stäbelow)
- Benennung und Implementierung von Mobilitätskoordinatoren in den Gemeinden (z.B. in Satow, Stäbelow, Kritzmow)

## 7. Teilkonzept 4 Warnemünde-mobil

*„In die Arbeitsgruppe Warnemünde-mobil brachten sich viele Akteure mit unterschiedlichen Zielen und Interessen ein. Alle hatten das große Ganze im Blick: der Verkehr soll in Warnemünde sauberer und leiser werden. Bei einer entsprechenden Förderung wäre die RSAG bereit, einen elektrischen Ortsbus einzuführen.“*

**Janette Heidenreich, Rostocker Straßenbahn AG, Mitarbeiterin Strategische Projekte**

### 7.1 Warnemünde als Vorreiter für den Elektroverkehr

Es erscheint paradox: Obwohl in Rostock schon seit mehr als 110 Jahren elektrischer Straßenbahnbetrieb existiert, wird heute „e-Mobility“ auch in Rostock als innovative Lösung angesehen. Die Gründe dafür liegen auf der Hand. In der Vergangenheit waren elektrische Verkehrsmittel bis auf wenige gewerblich eingesetzte Elektrokarren an umfangreiche und vor allem im Ortsbild deutlich sichtbare Infrastrukturen gekoppelt. Masten und Oberleitungen prägten in den vergangenen Jahrzehnten das Bild, und so war es vor allem die Unabhängigkeit des Verbrennungsmotors von diesen Infrastrukturen (die damit verzichtbar wurden), die ihm zwischenzeitlich einen fortschrittlichen Ruf einbrachten. Im Zeitalter des weitgehend anthropogen bedingten Klimawandels sowie lokaler Umweltprobleme wie Luftverunreinigungen und auch Lärm erfolgt eine Rückbesinnung auf Antriebskonzepte, die gekoppelt mit den Möglichkeiten der Moderne einen großen Teil der derzeitigen Probleme als bewältigbar erscheinen lassen.



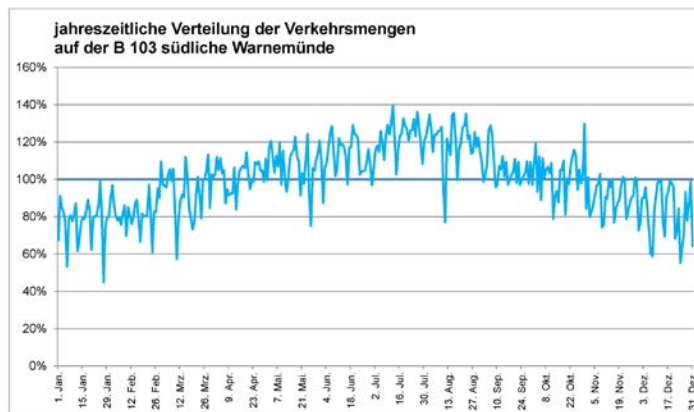
So ist es auch nicht verwunderlich, wenn gerade touristisch geprägte Orte und Regionen Pioniere bei der Förderung der Elektromobilität waren und sind. Das bekannteste Beispiel ist wohl der mondäne Urlaubsort Zermatt in der Schweiz, in dem bereits seit 1931 keine Autos mit Verbrennungsmotor verkehren dürfen. Das Seebad Warnemünde ist als Stadtteil der Hansestadt Rostock eine der wichtigsten touristischen Reiseziele an

der Ostseeküste und der bedeutendste deutsche Kreuzfahrthafen. Reizvolle kleinstädtische Strukturen laden im Ortskern zum Flanieren, Einkaufen und Verweilen ein. In dieser „Doppelrolle“ als Durchgangsort für Schiffsreisende und Zielort für Urlauber und Ausflügler hat Warnemünde generell ein sehr hohes touristisches Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Mit dem Ziel die Qualitäten des Tourismusstandortes Warnemünde weiter zu stärken, wurde im Teilkonzept untersucht, ob Warnemünde für den Einsatz von elektrisch angetriebenen Bussen geeignet ist. Dadurch würden auch die Umwelt- und Aufenthaltsqualitäten in den beengten Straßen des Ortskernes weiter verbessert, in denen die derzeitigen Dieselgelenkbusse überdimensioniert erscheinen und für ein Seebad zu hohe Emissionen (u.a. Lärm und Luftschadstoffe) verursachen. Deshalb wurde der Focus auf eine Machbarkeitsuntersuchung zur Einführung eines elektrisch betriebenen Bussystems bei gleichzeitiger Optimierung des Angebotes gelegt. Ergänzend dazu werden aber auch weiterführende Ansätze diskutiert, wie die weitere Stärkung/Etablierung des elektrischen Radverkehrs, Shuttleservices für mit der Bahn anreisende Gäste, Stärkung von Park&Ride etc.

## 7.2 Rahmenbedingungen der Entwicklung Warnemündes

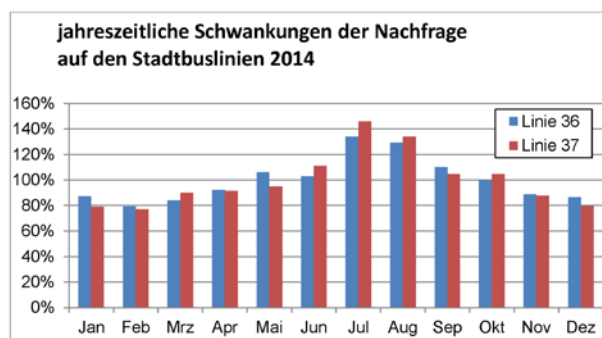
Die Einwohnerzahlen sind nach einem deutlichen Rückgang seit 2010 wieder stabil und liegen bei ca. 7.900 (Hauptwohnsitz). Dabei nahm aber der Anteil älterer Bewohner ständig zu. Ungeachtet dessen gibt es einen immer höheren Anteil von Wohnungen, die als Zweitwohnsitz oder Ferienwohnung genutzt werden.



Das Seebad Warnemünde ist von Touristen stark besucht. Die Zahl der Übernachtungsgäste liegt in der Hauptsaison täglich bei 8.500 bis 9.000 Gästen – außerhalb der Saison bei der Hälfte. Dazu kommen Strandbesucher sowie Tagestouristen, Campingtouristen und Kreuzfahrtgäste.

Für die kommenden Jahre wird von einer anhaltenden Steigerung der Touristenzahlen ausgegangen. Die Verkehrsmengen nach und in Warnemünde unterliegen sehr starken saisonalen Schwankungen. An den nachfragestärksten Tagen der Saison liegen die Verkehrsmengen um bis zu 40 % höher als an einem durchschnittlichen Tag des Jahres und bis zu 80 % höher als beispielsweise im Januar. Für den Ruhenden Verkehr stehen in Warnemünde insgesamt knapp 5.700, davon 3.600 öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung. Die Stellplätze im Ortskern sind bereits an „normalen“ Tagen zu über 80 % ausgelastet. An den besonders nachfragestarken „Badetagen“ kommt es zu einer deutlichen Überlastung des gesamten Parkraums.

Warnemünde ist sehr gut an das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel angebunden. Vom Bahnhof Warnemünde besteht eine IC-Verbindung nach Berlin. Im Nahverkehr bestehen eine S-Bahn-Verbindung nach Rostock-Hauptbahnhof (in Spitzenzeiten im 7,5-minTakt!) sowie nach Güstrow und eine Regionalbuslinie nach Bad Doberan (119). Die zwei Stadtbuslinien 36 und 37 bilden den innerörtlichen Busverkehr und verbinden Warnemünde mit der Straßenbahnhaltestelle in Lichtenhagen. Eine Fährverbindung verbindet Warnemünde mit dem



Ortsteil Hohe Düne und den östlich der Warnow gelegenen Stadtteilen. Auch bei den Stadtbuslinien 36 und 37 werden die besonderen jahreszeitlichen/saisonalen Schwankungen mit teils 50% mehr Fahrgästen im nachfragestärksten Monat Juli gegenüber dem Durchschnitt bzw. fast doppelt so vielen Fahrgästen als im Januar deutlich.

Der Fußgänger- und Radverkehr hat im Seebad Warnemünde bedingt durch den Tourismus eine herausragende Bedeutung. An den Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen vorhanden, innerhalb des (weitgehend verkehrsberuhigten) Ortskerns nicht. Eine Dauerkontrollstation auf dem strandnahen Radweg entlang der Parkstraße zeigt, dass an Spitzentagen mehr als 8.500 Radfahrer auf diesem Abschnitt des Ostseeküstenradweges unterwegs sind.

### 7.3 Schlussfolgerung aus der Analyse

- Das Seebad Warnemünde ist als besonders vom Tourismus geprägter Ort geradezu prädestiniert für den Einsatz zukunftsorientierter Technologien im ÖPNV. Dies kann auch als Beitrag zur weiteren Förderung eines positiven Images angesehen werden.
- Zudem ist daraus ein nachhaltiger Beitrag für die Stärkung der Wohn- und Aufenthaltsqualitäten durch Vermeidung von Lärm und Luftschadstoffen zu erwarten.
- Grundsätzlich stabile Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung sowie eine weitere Zunahme der Bedeutung des Tourismus überlagern sich mit besonderen Herausforderungen an den ÖPNV durch saisonale und auch wochenzeitliche Schwankungen.
- Die verkehrlichen Rahmenbedingungen für die behinderungsfreie Abwicklung des ÖPNV in Warnemünde sind derzeit in der touristischen Saison nicht optimal. Für die Probleme sind kurzfristig keine Lösungen zu erwarten.

### 7.4 Wie könnte die Linienführung aussehen?

Ausgehend von den Analysen werden den Varianten für einen elektrischen Busverkehr in Warnemünde folgende Prämissen zugrunde gelegt:

- Warnemünde soll auch weiterhin durch zwei Buslinien (Ortsbus/ Verbindungsbus) erschlossen werden.
- Alle maßgeblichen Ziele sind in der im Nahverkehrsplan festgelegten Qualität erreichbar.
- Das Stadtbussystem Warnemünde soll wie bisher mit der S-Bahn und auch mit der Straßenbahndaltestelle in Lichtenhagen verknüpft bleiben.
- Diedrichshagen als Ortsteil ist mit dem Ortskern Warnemünde zu verbinden.

Auf Grundlage der Randbedingungen und genannten Prämissen wurden zwei Varianten der Linienführung der Linien 36 und 37 erarbeitet. Nach deren Bewertung stellen sich zwei Kombinationen als mögliche Vorzugslösungen mit verschiedenen Ansätzen heraus.

In der **Variante A** stellt die Linie 36 die Verbindung zwischen der Straßenbahn-Endhaltestelle und dem Wohngebiet in Lichtenhagen über den Bahnhof Warnemünde Werft bis zum Warnemünder Ortsteil Diedrichshagen her. Arbeitsplatzreiche Standorte werden direkt an die S-Bahn angeschlossen. Eine Erweiterung der Linienführung mit stichartiger Anbindung des Kirchenplatzes wäre denkbar. Dies würde zum einen eine zusätzliche Verknüpfungsstelle zur Ortslinie 37 schaffen und auch den Weg von und zur Grundschule verkürzen. Vorerst ist aufgrund der Linienlänge und der stauanfälligen Route davon auszugehen, dass diese Linie weiterhin mit einem Diesibus betrieben wird.

Linie 37 stellt eine Buslinie mit kurzer Anbindung für den Ortskern von Warnemünde mit dem Anfangs- und Endpunkt S-Bahnhof Warnemünde Werft dar. Eine perspektivische Anbindung von Entwicklungsgebieten (z.B. Mittelmole) ist bei dieser Linienführung möglich. Die Ortsbuslinie 37 stellt eine sehr kompakte Linie dar, die mit kleineren Fahrzeugen in einem dichten Takt gefahren werden kann. Entlang der Linienführung bestehen nur wenige Behinderungen, so dass idealerweise ein 15-min-Takt mit einem Fahrzeug möglich wäre (inklusive Ladezeiten). Die Umsetzung der Linie 37 als Elektrobuss wäre der erste Schritt in einem schrittweise zu erweiternden Elektromobilitätskonzept.



Abbildung 11: Linienführung der Variante A der Elektrobuslinie

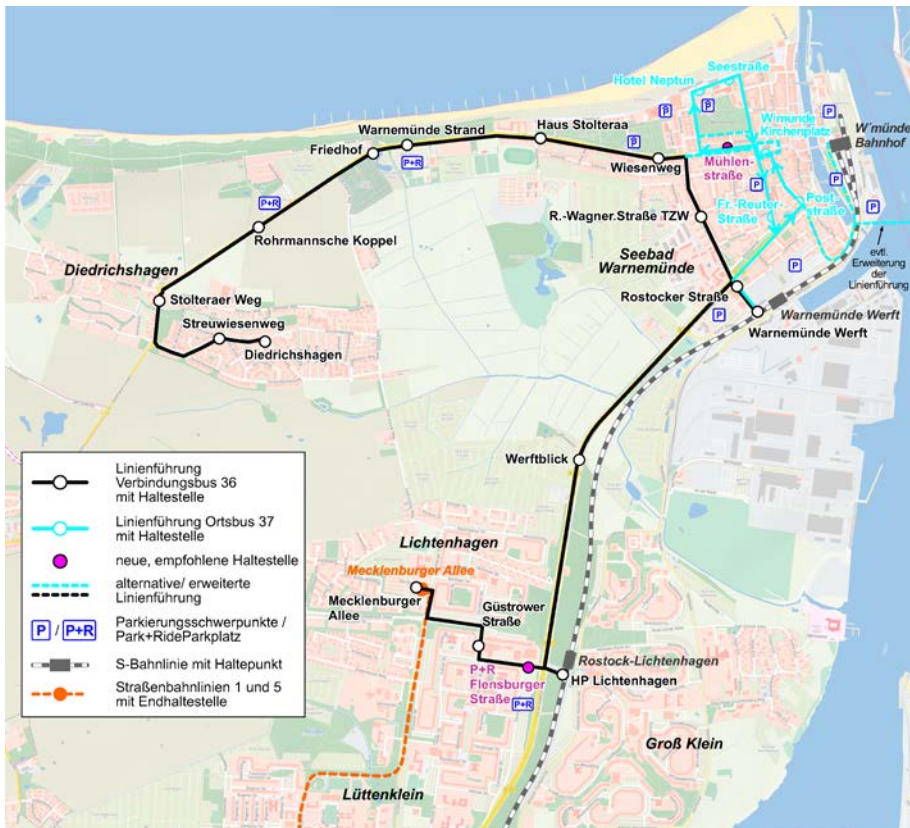
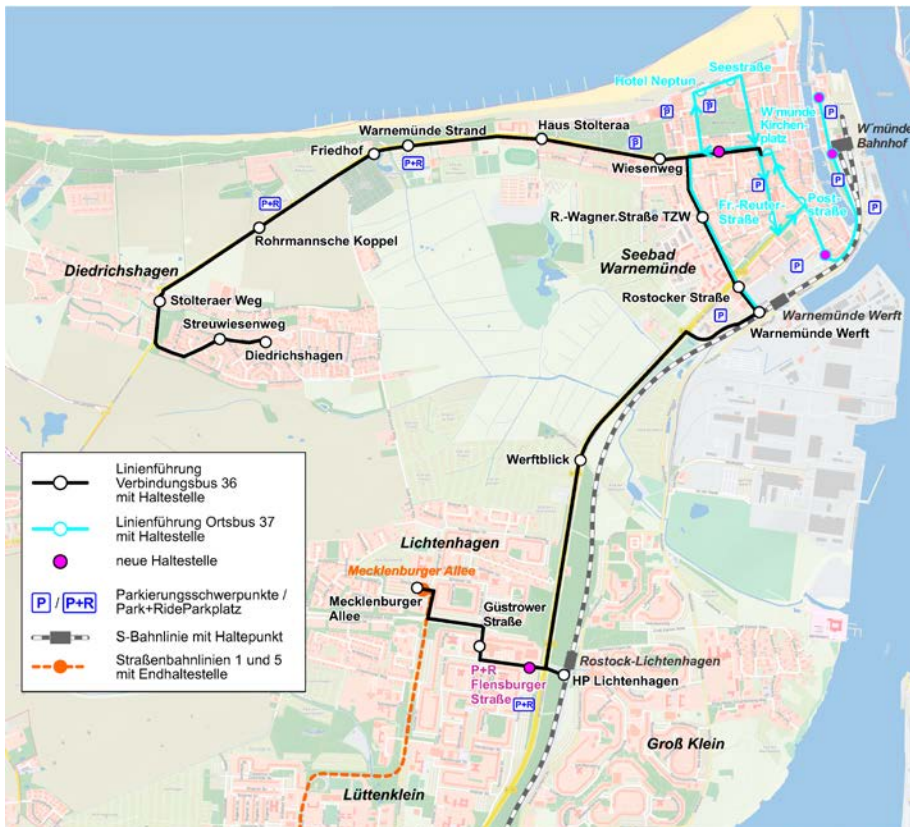


Abbildung 12: Linienführung der Variante B der Elektrobuslinie



(Kartenquelle: © Hansestadt Rostock (CC BY 3.0) / © OpenStreetMap (ODbL))

**Variante B** verfolgt einen ähnlichen Grundgedanken, weicht jedoch in der Führung der Linie 36 von der Variante A ab. Diese Linie verbindet zwar ebenfalls den Ortsteil Diedrichshagen und auch Lichtenhagen mit dem Ortskern von Warnemünde. Allerdings wird die Linienführung des Busses so gestaltet, dass dieser im Parallelverkehr zur Linie 37 durch den Ortskern verkehrt.

## **7.5 Wie könnten das Fahrzeugkonzept und Ladeinfrastrukturen aussehen?**

Für die Linie 37 wird kurzfristig bei gleichzeitiger Taktverdichtung der Einsatz eines elektrischen Busses von 8 bis 10 m Länge empfohlen. Dadurch entsteht ein etwas höheres Platzangebot, wobei durch die Taktverdichtung auch mit einem Fahrgastzuwachs gerechnet wird. In seinen Proportionen erscheint der Bus innenstadtverträglicher als die bisher eingesetzten 12-m-Standardbusse. Eine Schnellladestation wäre bei beiden dargestellten Varianten der Linienführung am Bahnhof Werft zu errichten.

Für die Linie 36 können bis zur Reduktion der Störeinflüsse auf der B 103 und der L 12 weiterhin Dieselbusse zum Einsatz kommen. Ein Ersatz durch Elektrofahrzeuge sollte erfolgen, wenn die Störeinflüsse erfolgreich beseitigt oder zumindest vermindert wurden. Die Schnellladestation der Linie 37 am Bahnhof Werft könnte mitgenutzt werden. Allerdings wäre eine weitere Ladestation erforderlich. Dazu wurden in der Machbarkeitsstudie Vorschläge erarbeitet.

## **7.6 Was würde ein Elektrobussystem kosten?**

Die Kosten bestehen aus den drei maßgeblichen Komponenten: Anpassung von Infrastrukturen (Ladeinfrastrukturen, Werkstatteinrichtungen etc.), Investitionskosten für das Fahrzeug und schließlich Kosten für den laufenden Betrieb. Sowohl die Kosten für Fahrzeuge als auch die für Ladeinfrastrukturen streuen je nach eingesetzter Technik, Ausstattung und Hersteller. Somit ist eine seriöse Kostenangabe gegenwärtig kaum möglich.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass ein Elektrobussystem (Bus und Ladeinfrastruktur) knapp doppelt so teuer ist wie ein vergleichbarer Dieselbus. Bei einer entsprechenden Förderung der Anschaffungskosten (Fahrzeug, Ladeinfrastruktur) wurden in etwa vergleichbare laufende Kosten bei beiden Antriebstechnologien ermittelt. Eine höhere Förderung in der Fahrzeuganschaffung oder der Bezug von besonders gefördertem Strom (sofern möglich) können die Kosten im laufenden Betrieb nochmals deutlich senken und damit neben den Vorteilen des Elektrobusses allgemein durchaus auch einen Kostenvorteil gegenüber einem Dieselbus bewirken.

## **7.7 Weitere Ansätze zur Förderung der Elektromobilität in Warnemünde**

Elektrisch betriebener ÖPNV ist nur eine Facette der Elektromobilität. Zukunftschancen der Elektromobilität liegen auch im Radverkehr. Unter dem Namen „elros – Elektromobilität in Rostock“ – hat die RSAG mit Unterstützung der Hansestadt und der Stadtwerke Rostock ein vollautomatisches Verleihsystem als Pilotprojekt im Jahr 2014 eingeführt. Die Nutzerzahlen liegen noch unter den Erwartungen, steigen aber stabil an.

Auf Grund der kleinteiligen Strukturen in Warnemünde empfiehlt sich auch der Einsatz elektrischer Lastenräder für die innerörtliche Logistik. Hierfür gibt es in ganz Deutschland einige Beispiele. Eine Förderung solcher Ansätze u. a. über Werbung der öffentlichen Hand (z.B. „Warnemünde e-mobil – eine Initiative der Hansestadt Rostock“) könnte hier durchaus neue Impulse setzen.



Im Bereich des PKW-Verkehrs geht es vor allem darum, Akteure zu finden, die eine Vorreiterrolle in der Elektromobilität übernehmen können. Dazu zählen z.B. die großen Hotels (mit elektrischen PKW als Shuttlefahrzeugen), Taxis, für deren Anforderungen es mittlerweile ebenfalls geeignete elektrisch angetriebene Fahrzeuge gibt, sowie Unternehmen vor Ort, die einen besonderen Bezug zu den Themen Tourismus, Umwelt und Klima haben. Selbst einfache Pizzalieferdienste o.ä. können mittlerweile auf elektrisch betriebene Fahrzeuge aller Art zurückgreifen (Fahrräder/Lastenräder, Roller, PKW). Für alle diese Anwendungsfelder gibt es mittlerweile Beispiele in ganz Deutschland. Es könnte ein besonderes Merkmal von Warnemünde sein, solche Aktivitäten über eine besondere Dachmarke mit einem Corporate Identity (einheitlichen Gestaltungsbild) zu fördern.

## 8. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, die Mobilität der Mitarbeiter auf dem Arbeitsweg und im Rahmen der geschäftlichen bzw. dienstlichen Tätigkeit preiswert, umweltfreundlich und gesund zu gestalten. Erste Maßnahmen wurden in diesem Themenfeld in Rostock bereits unternommen. So fand schon 2009 eine Erstberatung der Stadtverwaltung im Rahmen einer Förderung durch die Deutsche Energieagentur dena statt. Aus dieser wurden erste Maßnahmen, wie beispielsweise ein begrenztes Fahrzeugpooling, umgesetzt. In einem Folgeschritt wurde 2013 ein Workshop zum betrieblichen Mobilitätsmanagement mit Rostocker Betrieben durchgeführt. Aufbauend auf diesen Maßnahmen wurden zwei Projekte initiiert: eine *Potenzialanalyse für das Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung Rostock* sowie ein *Gemeinschaftsprojekt von fünf Betrieben zum betrieblichen Mobilitätsmanagement*.

### 8.1 Gemeinschaftsprojekt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement

#### 8.1.1 Ausgangssituation und Zielsetzung des Projekts

Mit diesem Projekt wurde die Zielsetzung verfolgt, anhand von fünf Betrieben beispielhaft die Erarbeitung von potenziellen Maßnahmen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements dazustellen. Hierbei sollten betriebsindividuelle Lösungen, aber auch betriebsübergreifende Ansätze gefunden werden, welche die Mitarbeiter dabei unterstützen, sich klimafreundlich und gleichzeitig gesundheitsfördernd auf dem Arbeitsweg zu bewegen.

Da erfahrungsgemäß ein Großteil der Beschäftigten in zweiradgeeigneten Entfernungen zu ihrem Arbeitsort wohnt, wurden mit dem ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. Experten in das Projekt eingebunden. Dank des aktiven Mitwirkens in den Workshops und einer gezielten Beratung von drei der teilnehmenden Betriebe, konnten wichtige Hinweise zur Verbesserung der Zweiradfreundlichkeit gegeben werden.

An dem Beratungsprojekt nahmen mit der Projekt rk GmbH & Co. KG, der WASTRA-PLAN Ingenieurgesellschaft mbH, der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG), der Polizeiinspektion Rostock und der Stadtwerke Rostock AG fünf Organisationen teil. Somit handelt es sich bei den Projektteilnehmern um Betriebe, die sich stark voneinander unterscheiden. Unterschiede liegen beispielsweise im Bereich der geschäftlichen Tätigkeit, der Anzahl der Beschäftigten sowie den Standortvoraussetzungen. So nahm mit der „Projekt rk GmbH & Co. KG“ ein Messebaubetrieb mit 60 Mitarbeitern an dem Projekt teil, der im ländlich geprägten Stäbelow lokalisiert ist. Auf der anderen Seite wurde ebenfalls die Stadtwerke Rostock AG mit 566 Mitarbeitern hinsichtlich umweltfreundlicher Alternativen auf dem Arbeitsweg betrachtet. Darüber hinaus war mit der RSAG ein Unternehmen eingebunden, das sich per se dem umweltfreundlichen Verkehr widmet.

#### 8.1.2 Beschreibung des allgemeinen Projektablaufs und der Methodik

Das Projekt lief über einen Zeitraum von 13 Monaten und bestand aus gemeinsamen Workshops sowie individuellen Beratungen in den Betrieben. Kernelement des Projektes war eine JobMOBILEETY-Analyse. Sie besteht aus den Elementen Erreichbarkeitsanalyse, Mitarbeiterinformation und Mitarbeiterbefragung. Zur Betrachtung der Mobilität auf den Arbeitswegen der Beschäftigten wurde diese Analyse bei allen beteiligten Betrieben durchge-

führt. Mit einer FLEETRIS-Analyse wurde bei Projekt rk und der Polizeiinspektion Rostock ein weiterer Beratungsbaustein durchgeführt. Den Kern bildet eine Analyse der Fahrdaten aller Dienst- bzw. Firmenfahrzeuge. Die folgende Abbildung stellt den Projektablauf dar.

**Tabelle 10: Ablauf des Gemeinschaftsprojektes**

Projektschritt	Inhalt	Datum
Auftaktworkshop	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung in das Thema Mobilität</li> <li>- Vorstellung der Unternehmen und Ziele</li> <li>- Praktische Vorstellung von Mobilitätsarten</li> </ul>	11/2014
Erster Vor-Ort-Beratungstermin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifizierung von Handlungsfeldern</li> <li>- Abstimmungen von Auswertungen und Daten</li> </ul>	02/2015
Erster Ergebnisworkshop	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstellung der Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse</li> <li>- Vorbereitung der Mitarbeiterbefragung</li> </ul>	03/2015
Zweiter Vor-Ort-Beratungstermin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstellung der betriebsindividuellen Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse</li> <li>- Vorbereitung der Mitarbeiterbefragung</li> </ul>	04/2015
Zweiter Ergebnisworkshop	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstellung der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung</li> </ul>	10/2015
Dritter Vor-Ort-Beratungstermin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstellung der betriebsindividuellen Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung</li> </ul>	11/2015
Abschlussworkshop	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstellung der geplanten Maßnahme der einzelnen Betriebe</li> <li>- Diskussion von übergreifenden Maßnahmen</li> </ul>	12/2015

Der Auftaktworkshop im November 2014 stellte den Startschuss des Gemeinschaftsprojektes dar. Die Ausgangssituation der fünf beteiligten Betriebe wurde beschrieben und die Ziele zur Verbesserung der betrieblichen Mobilität erarbeitet. Wie in allen folgenden Workshops wurde als Praxisteil die Vorstellung neuer Mobilitätsangebote eingebaut. So konnten die Mitarbeiter beispielsweise Pedelecs, Lastenräder und CarSharing testen. Die „Vor-Ort-Beratungen“ dienen der individuellen Beratung der Betriebe innerhalb der unterschiedlichen Projektschritte, wie auch der Vorbereitung der Folgeschritte. In dem ersten Vor-Ort-Beratungstermin wurde die Ausgangssituation der Betriebe detailliert aufgenommen. In dem Abschlussworkshop im Dezember 2015 wurde die Umsetzungsplanung durch die Projektteilnehmer vorgestellt. Weiterhin wurden gemeinsam betriebsübergreifende Maßnahmen diskutiert. Es wurden also Mobilitätsthemen bearbeitet, die über den teilnehmenden Einzelbetrieb hinausgingen. Aufgrund des bevorstehenden Umzuges der Beschäftigten der Polizeiinspektion Rostock in die Ulmenstraße, und des damit verbundenen Parkplatzmangels, wurde im April 2015 ein gesonderter Mobilitätstag für die Bediensteten der Polizeiinspektion durchgeführt. Auf diesem Informationstag wurden unterschiedliche Mobilitätsangebote vorgestellt sowie eine individuelle Mobilitätsberatung angeboten.

### 8.1.3 Beschreibung der einzelnen Bausteine

Der Fokus des Projektes lag auf der Mitarbeitermobilität der teilnehmenden Betriebe, d.h. es sollten Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, womit die Betriebe eine umwelt-

freundliche und gesundheitsförderliche Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg unterstützen könnten.

In der **Erreichbarkeitsanalyse** wurden alle Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen für jeden einzelnen Beschäftigten auf Basis der anonymisierten Wohndaten (Postleitzahl, Wohnort und Straße) in Bezug auf Kosten, Zeit (Tür-zu-Tür-Betrachtung), CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Bewegung miteinander verglichen. Weiterhin wurde eine Kombination der ermittelten Perspektiven durchgeführt. In der Analyse wurde ein so genanntes „Nutzenoptimum“ bei der Verkehrsmittelwahl simuliert. Es wurde beispielsweise angenommen, dass die Verkehrsmittelwahl auf Basis von 40% Kosten, 40% Zeit, 10% CO<sub>2</sub>-Ausstoß und 10% körperliche Bewegung entschieden wird. Ziel der Erreichbarkeitsanalyse war es, Transparenz über die theoretischen Möglichkeiten auf den Arbeitswegen zu schaffen. Es sollte auf diese Weise dargestellt werden, über welches Potenzial die alternativen Verkehrsmittel verfügen. Die Darstellung der Ergebnisse fand dabei in tabellarischer und kartographischer Form statt.

Aus den erhobenen Daten wurden in einem weiteren Projektschritt individuelle Informationsschreiben für die Mitarbeiter erstellt. Mittels dieser **Mitarbeiterinformation** erhielten alle Beschäftigten Informationen über die Kosten, den Zeitaufwand, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sowie die körperliche Bewegung der unterschiedlichen Alternativen auf ihrem Arbeitsweg. Weitere Informationen waren die Darstellung der besten ÖPNV-Verbindung sowie eine kartographische Darstellung der schnellsten Zweiradstrecke. Diese Form der Mitarbeiterinformation verfolgte den Zweck, die Mitarbeiter über Alternativen auf ihrem Arbeitsweg zu informieren. Erfahrungsgemäß mangelt es häufig an solch umfangreichen Informationen.

Den dritten und letzten Analysebaustein des Gesamtprojektes stellte eine online durchgeführte **Mitarbeiterbefragung** dar. Sie beinhaltete im Wesentlichen folgende Fragestellungen:

- Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, ÖPNV-/Bahn-Tickets und Mobiltelefonen;
- derzeitige Mobilität auf dem täglichen Weg zur Arbeitsstelle;
- mögliche zukünftige Mobilität sowie der dafür erforderlichen Bedingungen;

Ziel dieser Befragung war es, das tatsächliche Veränderungspotenzial im Mobilitätsverhalten auf dem täglichen Weg zur Arbeit zu ermitteln.

In zwei der teilnehmenden Betriebe fand neben der Betrachtung der Mitarbeitermobilität zudem eine Untersuchung der geschäftlichen bzw. dienstlichen Mobilität statt: Auswertung der Fahrdaten mittels **FLEETRIS-Analyse**. Auf Basis der erfassten Fahrdaten wurden die Mobilitätsbedarfe der Betriebe visualisiert.

#### 8.1.4 Ergebnisse der einzelnen Projektteilnehmer

Eine Zielsetzung des Projektes war es u.a., betriebsindividuelle Maßnahmen zu entwickeln, mit deren Hilfe die betroffenen Mitarbeiter dabei unterstützt werden, den Arbeitsweg preiswert, umweltfreundlich und gesund zurück zu legen. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangssituationen sowie der heterogenen Rahmenbedingungen wurden für die einzelnen Betriebe verschiedenartige Ansatzpunkte erarbeitet.

## **Projekt rk GmbH & Co. KG (Projekt rk)**

*„Wir fördern bereits das umweltfreundliche Mobilitätsverhalten unserer Mitarbeiter. Die Ergebnisse der in dem Projekt durchgeführten Analysen bieten uns nun weitere Ansatzpunkte einer nachhaltigen Mobilität.“*

**Michael Kuhn, Geschäftsführer Projekt rk GmbH & Co.KG**

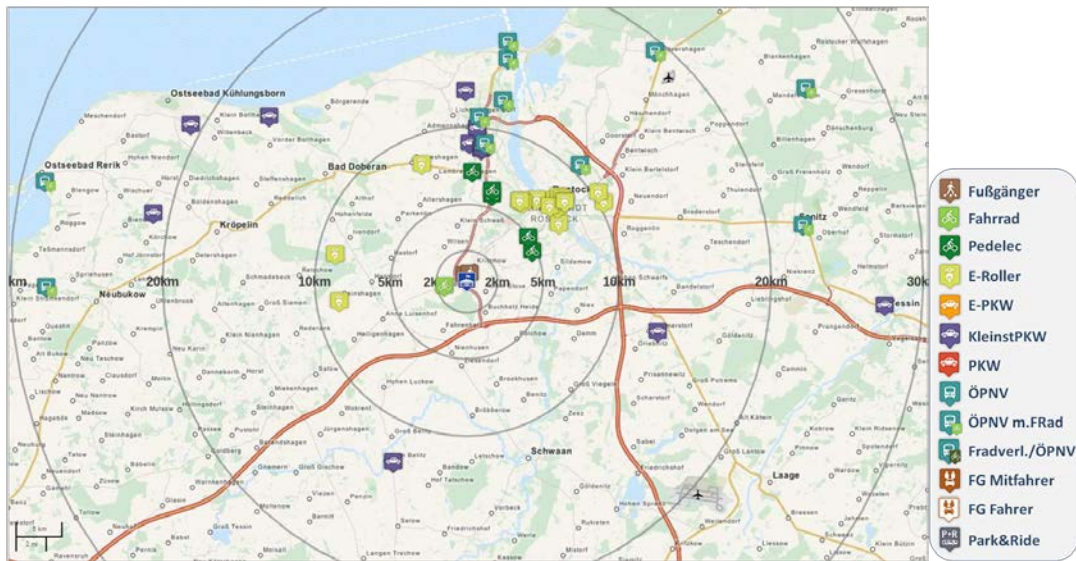
Die „Projekt rk GmbH & Co. KG“ ist ein Komplettanbieter für Messebau, Werbetechnik und Präsentationen mit Firmensitz im Gewerbegebiet von Stäbelow, rund 10 Kilometer südwestlich von Rostock entfernt. Für die rund 60 Beschäftigten ist nachhaltiges Handeln nichts Neues. So wurde das Unternehmen bereits 2011 als „Sustainable Company“ ausgezeichnet. 2013 und 2015 konnte jeweils die Rezertifizierung erreicht werden. Bereits seit 2012 unterstützt Projekt rk seine Mitarbeiter bei einer umweltfreundlichen Mobilität auf dem Arbeitsweg. So erhalten die Beschäftigten des Unternehmens eine jährliche Einmalzahlung, wenn sie mehr als die Hälfte der jährlichen Arbeitswege anders als mit dem PKW allein zurücklegen.

Die Grundvoraussetzung für das Angebot von alternativen Verkehrsmitteln bei Projekt rk sind aufgrund der Wohnorte der Mitarbeiter recht günstig, da 66% der Beschäftigten weniger als 15 Kilometer Arbeitsweg zurücklegen müssen. Der Großteil pendelt dabei von Rostock nach Stäbelow. Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse wurde deutlich, dass bei einer reinen Zeitbetrachtung der PKW zumeist die schnellste Alternative darstellt. Für die Beschäftigten, die zentral in Rostock wohnhaft sind, könnte hierbei auch ein E-Roller eine Alternative darstellen. Aufgrund des fast ein Kilometer langen Fußweges bis zur nächsten Bushaltestelle, gehört der ÖPNV nur für sehr wenige Mitarbeiter zu den schnellsten Verkehrsmitteln.

Unter der Annahme, dass neben der Zeit auch Faktoren wie Kosten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß oder Bewegung eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen, verfügt bei Projekt rk der ÖPNV kombiniert mit dem Fahrrad (Bike&Ride) über ein nennenswertes Potenzial. Insbesondere den Beschäftigten, die entlang der Verbindung Rostock – Warnemünde wohnhaft sind, bieten sich gute Möglichkeiten. Unter denselben Annahmen könnte auch im Nahbereich die Zweiradmobilität mit Pedelecs eine Alternative darstellen.

Die Mitarbeiterbefragung, an der 21 von 58 Beschäftigten teilnahmen, ergab einen hohen Anteil an PKW-Nutzern auf dem Arbeitsweg. 18 Mitarbeiter gaben an, den PKW immer oder regelmäßig zu nutzen. Als Grund wurden am häufigsten die Faktoren Zeit, Unabhängigkeit und Komfort genannt. Dass es bei Projekt rk durchaus die Bereitschaft zu einer Verhaltensänderung gibt, wird dadurch deutlich, dass über 50% eine Änderungsbereitschaft angaben. Insbesondere die Zweiradmobilität (Fahrrad und Pedelecs) und das Bilden von Fahrgemeinschaften unter Nutzung einer webbasierten Mitfahrbörse wurden genannt. Maßnahmen, wie Einführung eines JobRad-Angebotes, Einführung eines Mitfahrportals sowie die Überarbeitung des Anreizsystems werden derzeit geprüft.

**Abbildung 13: Kartographische Darstellung der nutzenoptimalen Verkehrsmittel**



Neben der Mobilität auf dem Arbeitsweg wurde bei der Firma Projekt rk eine Fahrdatenanalyse der beiden Acht-Sitzer des Unternehmens durchgeführt. Die FLEETRIS-Analyse ergab, dass lediglich ein Fahrzeug eine Auslastung aufweist, die eine dauerhafte Vorhaltung nahelegt. Ein zweites Fahrzeug wird lediglich unregelmäßig benötigt. Weiterhin konnte festgestellt werden, dass innerhalb von 10 Wochen lediglich eine Fahrt mit mehr als zehn Personen stattgefunden hatte, so dass aufgrund der durchgeführten Materialtransporte der Einsatz eines Kleintransporters (Caddy-Klasse) statt eines Acht-Sitzers empfohlen wurde. Auf der Grundlage dieser Analyseergebnisse wurden beide Acht-Sitzer abgeschafft und ein Kleintransporter neu beschafft. Zeitgleich wurde ein CarSharing-Fahrzeug am Unternehmenssitz durch den Anbieter Greenwheels bereitgestellt, auf das Projekt rk bei Bedarf zugreifen kann.

#### **WASTRA-PLAN Ingenieurgesellschaft mbH (WASTRA-PLAN)**

*„Unserer seit längerer Zeit betriebenes Engagement bezüglich einer umwelt- und ressourcenschonenden Unternehmensphilosophie wurde durch das betriebliche Mobilitätsmanagement maßgeblich positiv beeinflusst und hat im Bereich der Fahrzeugnutzung bereits Veränderungen ermöglicht.“*

**Jörg Gothow, Geschäftsführer WASTRA-Plan Ingenieurgesellschaft mbH**

WASTRA-PLAN ist eine Ingenieurgesellschaft mit insgesamt 34 Mitarbeitern, von denen 26 am Standort Rostock und acht am Standort Bergen arbeiten. Angeboten werden Ingenieur- und Beratungsleistungen zu den Themen: Wasserbau/-wirtschaft, Kompletterschließung, Umweltschutz, Straßenbau, Umweltgeotechnik/Spezialtiefbau und Sportanlagenbau. Das Unternehmen fördert bereits die Nutzung von Fahrrädern auf dem Arbeitsweg. So stehen den Beschäftigten Duschkabellen, überdachte Abstellanlagen und eine kleine Werkstatt für Reparaturen zur Verfügung. Für dieses Engagement wurde WASTRA-PLAN bereits mehrfach ausgezeichnet. Auch in dem Themenfeld ‚Geschäftliche Mobilität‘ war das Unternehmen bereits tätig. Es wurde eine eigene Fuhrparkanalyse der sechs personenungebundenen PKW durchgeführt. Im Ergebnis konnte ein Fahrzeug reduziert werden.



Der in dem Projekt betrachtete Standort Oil-Päsel-Weg Nummer 1 liegt in einem Wohngebiet im Nordwesten der Hansestadt Rostock, weniger als 300 Meter von der Straßenbahnhaltestelle „Rahnstädter Weg“ entfernt. Die Mehrzahl der Beschäftigten wohnt in einer zweiradfrendlichen Entfernung zum Arbeitsort. 21 der 26 in Rostock arbeitenden Mitarbeiter haben einen Arbeitsweg von weniger als 10 Kilometern. Dieser Umstand wirkt sich auch auf den Zeitvergleich der Verkehrsmittel aus. So stellen E-Roller, Pedelecs und Fahrräder für viele Mitarbeiter eine vergleichbare oder sogar schnellere Mobilitätsalternative als der PKW dar. Ähnlich verhält es sich beim ÖPNV in Kombination mit den Fahrrad (Bike&Ride), der aufgrund der Straßenbahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe für nahezu die Hälfte der Mitarbeiter zeitlich attraktiv erscheint. Auch unter der Berücksichtigung der Faktoren Kosten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Bewegung verfügen die genannten Verkehrsmittel über gutes Potenzial zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens auf dem Arbeitsweg. Insbesondere Fahrrad- und Pedelec-Nutzung gewinnen dabei an Bedeutung. Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse korrespondieren gut mit denen der Mitarbeiterbefragung. An dieser nahmen 16 der 26 Mitarbeiter teil. Die Befragten verteilten sich ziemlich gleichmäßig auf die PKW- und Fahrrad-Nutzung. Von den Befragten gab lediglich eine Person an, den ÖPNV regelmäßig zu nutzen. Als Gründe für die aktuelle Verkehrsmittelwahl wurden Unabhängigkeit, Zeit und körperliche Bewegung am häufigsten genannt. Grundsätzlich äußerten sich die Befragten zufrieden mit ihrer Verkehrsmittelwahl. Lediglich sechs Befragte könnten sich eine Änderung vorstellen. Neben dem Wechsel auf Zweiradmobilität und dem damit verbundenen Wunsch nach der Erweiterung der überdachten Abstellmöglichkeiten wurde der Wunsch nach einer CarSharing-Station geäußert. In räumlicher Nähe zum Arbeitsort könnte sie eine „Schlechtwetter-Lösung“ bieten.



Als kurzfristige Maßnahme will WASTRA-PLAN das JobRad-Angebot testweise ausprobieren. Desweiteren ist geplant, die Duschkmöglichkeit sowie die „Fahrradwerkstatt“ attraktiver zu gestalten und weitere Fahrradabstellplätze zu überdachen. Zur Abdeckung der geschäftlichen Mobilitätsspitze sowie als Mobilitätsalternative für die Mitarbeiter wurde auf dem Parkplatz des Unternehmens ein CarSharing-Angebot von Greenwheels eingerichtet. Weiterhin wird der Einsatz von alternativen Antrieben in der eigenen Firmenflotte geprüft.

### ***Polizeiinspektion Rostock***

Die Polizeiinspektion Rostock ist im vergangenen Jahr mit weiteren Dienststellen in die neue Liegenschaft in der Ulmenstraße eingezogen. Insgesamt befinden sich rund 380 Beschäftigte an dem neuen Standort. Die Hälfte der 290 Beschäftigten der Polizeiinspektion arbeitet im Schichtdienst, so dass das ÖPNV-Angebot in den Randzeiten nicht immer eine geeignete Alternative für den Arbeitsweg darstellt. Auch aus diesem Grund ist der Anteil der PKW-Nutzer groß, obwohl die S-Bahn-Haltestelle „Parkstraße“ nur 50 Meter entfernt ist. Fußgänger und Radfahrer stellen die Ausnahme dar. Da am Standort Ulmenstraße nur 70 PKW-Parkplätze zur Verfügung stehen, hatte sich die Polizeiinspektion frühzeitig für eine Teilnahme am Projekt ausgesprochen.

Auf Grundlage der Wohndaten konnte ermittelt werden, dass über 70% der Bediensteten einen Arbeitsweg von weniger als 10 Kilometern zurücklegen. Rund die Hälfte hat lediglich 5 Kilometer zum Dienort zu überwinden. Es bestehen demnach gute Grundvoraussetzungen für die Zweiradmobilität. Neben diesen Umständen wurde bei der Standortanalyse festgestellt, dass bereits Fahrradabstellanlagen mit Anlehnbügel, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten existieren. Jedoch wurde ein weiterer Bedarf an Abstellmöglichkeiten, vor allem an überdachten, ermittelt.

In den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse spiegelt sich die gute Basis für die Zweiradmobilität wider. Bei der Analyse wurden die Daten der Bediensteten in vier Gruppen ausgewertet: der Tagesdienst mit 157 Bediensteten, zwei Wechselschichten mit 93 bzw. 25 sowie der Bereitschaftsdienst mit 19 Bediensteten. Zur Vereinfachung wird lediglich in Tages- und Schichtdienst unterschieden.

Sowohl unter ausschließlicher Berücksichtigung der Zeit, als auch bei Einbindung der Kosten, des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sowie der Bewegung, verfügen die unterschiedlichen Zweiradangebote über hohes bis sehr hohes Wechselpotenzial. Dies gilt sowohl für den Tagesdienst, als auch für den Schichtdienst. Im Tagesdienst weist die Alternative Bike&Ride ein hohes Potenzial auf. So ist diese Kombination für rund 40% der Bediensteten schneller, oder gleichschnell im Vergleich zum Pkw. Für die Bediensteten im Schichtdienst stellt der ÖPNV, auch als Variante Bike&Ride, für nur wenige Mitarbeiter eine sinnvolle Alternative dar. Für Bedienstete des Tagesdienstes, die im Rostocker Umland ohne gute ÖPNV-Anbindung beheimatet sind, stellen auch Fahrgemeinschaften eine gute Lösung dar.

**Abbildung 14: Kartographische Darstellung der nutzenoptimalen Verkehrsmittel**



Im Vorfeld der Mitarbeiterbefragung wurde für die Polizeiinspektion Rostock ein Informationstag zum Thema Mobilität durchgeführt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden unterschiedliche Mobilitätsangebote vorgestellt. An der anschließenden Mitarbeiterbefragung nahmen nur 33 Mitarbeiter der Polizeiinspektion teil, so dass die Ergebnisse in Bezug auf die Mitarbeitermobilität lediglich Tendenzen aufzeigen können.

Rund 70% der Befragten gab an, regelmäßig oder immer den Arbeitsweg mit dem PKW zurück zu legen. Die verbleibenden Befragten verteilen sich gleichmäßig auf das Fahrrad, den ÖPNV und das Zufußgehen. Als Gründe für die Verkehrsmittelwahl wurden Zeit, Unabhän-

gigkeit und Stressfreiheit am häufigsten genannt. Von den befragten Personen gaben rund 80% an, sich ein geändertes Mobilitätsverhalten vorstellen zu können. Als mögliche Alternativen wurden Fahrrad-/Pedelec-Mobilität und die Nutzung des ÖPNV genannt. Vor diesem Hintergrund erscheint es bemerkenswert, dass mehr als 70% der Befragten noch nie mit einem Pedelec gefahren sind.

Als kurzfristige Maßnahmen hat die Polizeiinspektion die erneute Durchführung einer Mitarbeiterbefragung geplant. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Ausfahrt von Fahrrädern vom Betriebsgelände zu erleichtern. Die induktionsgesteuerte Schranke reagierte bisher nicht auf Fahrradfahrer. Mittelfristige Maßnahmen sind:

- Möglichkeit der privaten Nutzung von Dienstfahrrädern
- Durchführung eines weiteren Informationstages
- Entwicklung eines Anreizsystems für die Zweiradnutzung
- Prüfung der Einführung eines Jobtickets

### **Rostocker Straßenbahn AG (RSAG)**

*„Als der Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Rostock haben wir ganz bewusst das Mobilitätsverhalten unser eigenen MitarbeiterInnen auf den Prüfstand gestellt. Die in dem Projekt erarbeiteten Ansätze gilt es nun schrittweise in der Praxis umzusetzen.“*

**Andreas Lüdtke, Abteilungsleiter der Rostocker Straßenbahn AG**

Die RSAG versteht sich als Mobilitätsdienstleister der Hansestadt Rostock. Mit sechs Straßenbahn- und 21 Buslinien deckt sie den ÖPNV im gesamten Stadtgebiet ab. Darüber hinaus wird seit Mitte 2014 ein Pedelec-Vermietungssystem mit fünf Standorten angeboten. In dem Projekt wurde mit dem Standort „Hamburger Straße“ ein Betriebshof und gleichzeitig Verwaltungsstandort des Unternehmens betrachtet. Der Standort liegt recht zentral in Rostock und ist vom Hauptbahnhof in rund 15 Minuten mit der Straßenbahn erreichbar.

Es wurden 282 Mitarbeiter berücksichtigt, von denen 47 im Schichtdienst tätig sind. Mit 82% bis zu 15 Kilometer und 65% bis zu 10 Kilometer Arbeitsweg wohnen sehr viele der Mitarbeiter im Nahbereich des Arbeitsortes. Somit stellt die Zweiradmobilität unabhängig von Tages- oder Schichtdienst eine gute Alternative zum PKW dar. So können beispielsweise rund 40% der Beschäftigten den Arbeitsweg mit dem Fahrrad im Vergleich zum PKW schneller oder immerhin gleichschnell zurücklegen. Mit dem Pedelec sind dies sogar rund 70%. Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung ist dieses Verkehrsmittel für bis zu 30% zeitlich attraktiv. Selbst der Weg zu Fuß zur Arbeit könnte für 20 Mitarbeiter eine gute Alternative darstellen. Aufgrund der Möglichkeit, mit dem Dienstaustausch Busse und Straßenbahnen im Stadtgebiet nutzen zu können, stellt dies eine gute Option zum motorisierten Individualverkehr dar. Bei der Bewertung der infrastrukturellen Gegebenheiten wurden unter anderem die vorhandenen Fahrradabstellanlagen begutachtet. Es



wurden gute, aber auch verbesserungswürdige Abstellanlagen vorgefunden. In einer Anlage wurden die Vorderradhalter (sogenannte „Felgenklemmen“) inzwischen durch Anlehnbügel mit ausreichendem Seitenabstand ersetzt.

An der Mitarbeiterbefragung nahmen 42% der Beschäftigten teil. Von diesen gaben 57 an, regelmäßig oder immer den PKW auf dem Arbeitsweg zu nutzen. 36 Beschäftigte nutzen mindestens regelmäßig den ÖPNV und 30 ein Fahrrad bzw. ein Pedelec. Ähnlich wie bei den anderen Betrieben wurden Zeit, Unabhängigkeit und Stressfreiheit als wesentliche Gründe für die Verkehrsmittwahl angeführt. Von 30 Befragten wurde die Bereitschaft geäußert, regelmäßig oder immer ein Fahrrad oder Pedelec zu nutzen. Mehr als 30 Befragte können sich mindestens eine regelmäßige Nutzung des ÖPNV auf dem Arbeitsweg vorstellen. Weiterhin sollten alle Abstellanlagen überdacht sein oder sich näher am Arbeitsort befinden. Mehr Bewegung und ein Zeitgewinn auf dem Arbeitsweg wurden als potenzielle Gründe für einen Wechsel genannt.

Mittelfristig strebt die RSAG die Umsetzung weiterer Maßnahmen an:

- Errichtung einer neuen Fahrradabstellanlage
- Schaffen von Anreizen für „PKW-freie-Mobilität“
- Stärkung von Fahrgemeinschaften durch eine geeignete Plattform und privilegierte Parkplätze

#### **Stadtwerke Rostock AG (Stadtwerke Rostock)**

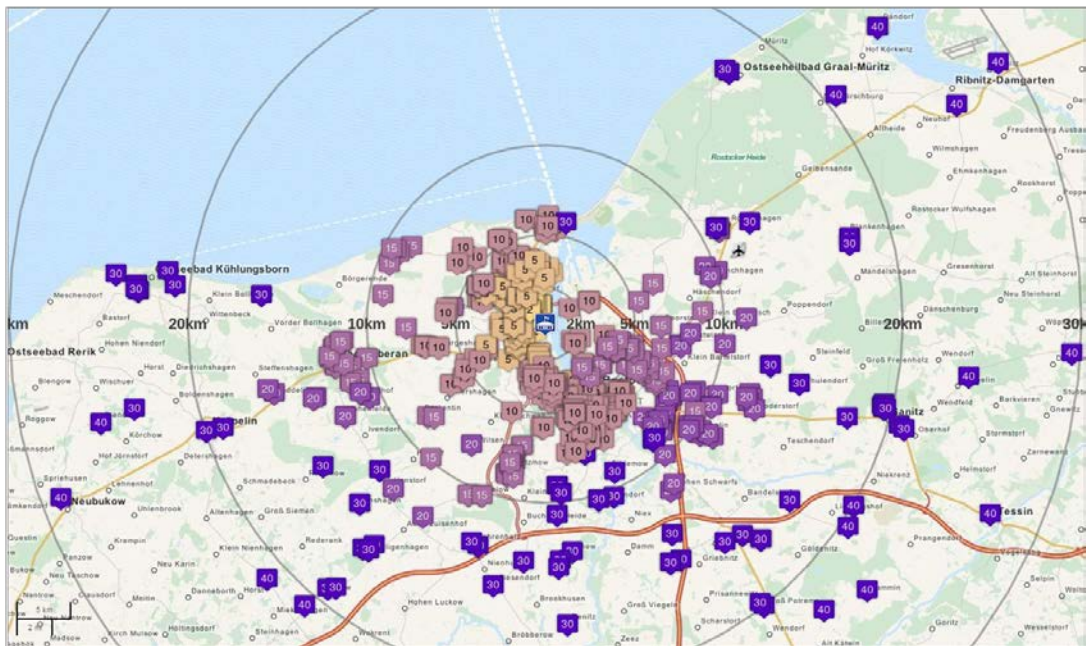
*„Aufgrund der nicht immer optimalen ÖPNV-Anbindung sowie der räumlichen Nähe vieler MitarbeiterInnen zum Arbeitsort, steckt bei uns das größte Potenzial in der Zweiradmobilität. Im Rahmen des Projektes wurde eine Reihe von Maßnahmen identifiziert. Diese gehen wir jetzt gezielt an.“*

**Dirk Freitag, Hauptabteilungsleiter bei der Stadtwerke Rostock AG**

Die Stadtwerke Rostock AG ist der Energiedienstleister in der Hansestadt Rostock und deren Umland. Das Unternehmen mit seinen rund 600 Beschäftigten verkauft Strom, Erdgas sowie Fernwärme und ist als Infrastrukturdienstleister für das Stromnetz in der HRO, das regionale Erdgasnetz sowie das Fernwärmenetz in Rostock, Bad Doberan, Kühlungsborn und Graal-Müritz verantwortlich. Der Unternehmensstandort „Marienehe“ befindet sich im nördlichen Rostock in einem Gewerbegebiet am Schmarler Damm. Er ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 30 Minuten vom Hauptbahnhof aus zu erreichen. Dies ist über eine Kombination aus Straßenbahn und Bus möglich oder mit der S-Bahn. Die Bushaltestelle befindet sich dabei unmittelbar vor dem Betriebsgelände. Die S-Bahn-Haltestelle Evershagen hingegen befindet sich rund einen Kilometer von den Stadtwerken entfernt.

Auch bei den Stadtwerken Rostock wohnt die Masse der Beschäftigten im Nahbereich des Unternehmens. So haben rund 60% der Mitarbeiter einen Arbeitsweg von weniger als 10 Kilometern. Es gibt allerdings auch annähernd 100 Mitarbeiter, die täglich einen Arbeitsweg von 20 bis zu 80 Kilometern auf sich nehmen.

**Abbildung 15: Kartographische Darstellung der Wohnstandorte**



Für mehr als 140 Mitarbeiter stellt das Pedelec eine zeitlich attraktive Alternative auf dem Arbeitsweg dar. Für mehr als 70 Mitarbeiter trifft dies auf die Fahrradnutzung zu. Trotz der kurzen Arbeitswege nutzen vergleichsweise wenig Mitarbeiter Zweiräder. Dies liegt darin begründet, dass die Fahrradabstellanlage und der PKW-Parkplatz sich vor dem Firmenzugang befinden und damit kein wesentlicher Zeitvorteil bei der Zweiradnutzung entsteht. Neben den Zweirädern weisen Fahrgemeinschaften und Bike&Ride ein gewisses Potenzial auf. Unter der Berücksichtigung der weiteren Faktoren Kosten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Bewegung verfügt vor allem die Fahrrad-Mobilität über ein hohes Potenzial. Bei Entfernungen von mehr als 15 Kilometern stellen Fahrgemeinschaften eine Alternative dar.

Im Rahmen der Bewertung der Infrastruktur konnten einige Verbesserungsvorschläge unterbreitet werden. Diese betrafen einerseits die Zufahrt auf das Betriebsgelände, bei der eine gesonderte Fahrradspur wünschenswert wäre. Andererseits sollten Fahrradabstellanlagen auf das Betriebsgelände verlegt und mit modernen Fahrradparkern ausgestattet werden. Darüber hinaus wurden Hinweise zur Ausstattung mit Duschkmöglichkeiten, Umkleide- und Trockenräumen gegeben.

Von der Möglichkeit, an einer Mitarbeiterbefragung teilzunehmen, machten 126 Beschäftigte (22%) der Stadtwerke Gebrauch. Von den Befragten gaben annähernd 100 an, den PKW regelmäßig oder immer auf dem Arbeitsweg zu nutzen. Die regelmäßige Nutzung des Fahrrads bzw. Pedelecs wurde von rund 80 angegeben. Mehrfachnennungen waren möglich. Die wesentlichen Gründe für die Verkehrsmittelwahl waren bei den Befragten Zeit, Unabhängigkeit und Komfort.

Immerhin 40% der Befragten der Stadtwerke Rostock könnten sich einen Wechsel auf ein alternatives Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg vorstellen. Zweiradmobilität in Form von Fahrrädern und Pedelecs wurde am häufigsten genannt. Mit beachtlichem Abstand wurden ÖPNV und Fahrgemeinschaften erwähnt. Es wurde am häufigsten der Wunsch nach verbesserten Umkleide- und Duschkmöglichkeiten geäußert.

Die Stadtwerke Rostock haben sich bereits intensiv mit der Umsetzung der Maßnahmen beschäftigt, so dass im Verwaltungsgebäude bereits neue Waschmöglichkeiten entstanden sind. Folgende Maßnahmen sollen künftig verfolgt werden:

- Umzäunung der äußeren Fahrradabstellanlage
- Einbau von Duschen im Verwaltungsgebäude
- Durchführung eines Mitarbeiter-Mobilitätstages
- Einrichtung einer Mitfahrbörse
- Ausbau der Zusammenarbeit mit dem örtlichen Fahrradhandel
- Bereitstellung von Reparaturmaterial für Fahrräder an einem zentralen Ort

## **8.2 Potenzialanalyse für das Fuhrparkmanagement der Stadtverwaltung Rostock**

### **8.2.1 Ausgangssituation und Projektbeschreibung**

Zur Sicherung der betrieblichen Mobilität verfügt die Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock über 200 Kraftfahrzeuge, die überwiegend dezentral in den Ämtern und Eigenbetrieben vorgehalten werden. Gegenstand der Potenzialanalyse waren 154 Fahrzeuge, davon 96 Nutzfahrzeuge und 58 Personenkraftwagen. Es existieren bereits an zwei Verwaltungsstandorten kleinere Fahrzeugpools. So werden am Standort „Haus des Bauens und der Umwelt“ (HdBU) sechs Fahrzeuge von den vor Ort befindlichen Ämtern gemeinsam genutzt. Am Standort St.-Georg-Straße werden vier Fahrzeuge für die komplette Stadtverwaltung vorgehalten.

Trotz des umfangreichen Fuhrparks gibt es derzeit kein zentrales Fuhrparkmanagement in der Stadtverwaltung. Aufgaben wie Reparatursteuerung, Schadensmanagement, Rechnungskontrolle und Tankkartenmanagement werden in den Dienststellen dezentral und nebenbei bearbeitet. Zur Personenmobilität werden neben den Dienstfahrzeugen ebenfalls verschiedene Mobilitätsarten, wie der ÖPNV, die Bahn, Dienstfahrräder, Dienst-Pedelecs, Privat-PKW sowie Privatfahrräder genutzt. Es gibt derzeit keine Vorgaben, die das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten der Rostocker Stadtverwaltung gezielt in eine gewünschte Richtung steuern. Eine solche Steuerung würde eine geeignete Datenbasis samt Kennzahlen erfordern. Weder Datenbasis noch Kennzahlen standen während des Projektes zentral zur Verfügung.

### **8.2.2 Ziel und Ablauf des Projektes**

Ziel des Projektes war es, die Ist-Situation der dienstlichen Mobilität der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock detailliert zu erfassen. Auf dieser Basis sollen Handlungsempfehlungen für den Fahrzeugeinsatz, das Fuhrparkmanagement und die Einbindung alternativer Mobilitätsarten gegeben werden, die in die Erarbeitung eines zukünftigen Fuhrparkkonzeptes einfließen. Ziel dieses Konzeptes ist es, konkrete Maßnahmen zur ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Optimierung der Fuhrpark-basierten betrieblichen Mobilität zu beschreiben. Dabei sollen die Maßnahmen die Erreichung folgender Ziele ermöglichen:

- Senkung des Fuhrpark-bedingten Schadstoffausstoßes
- Senkung der Fuhrparkkosten
- Senkung der Prozesskosten
- Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit

Das Projekt wurde im Februar 2015 mit einer Auftaktveranstaltung gestartet und mit einem Strategieworkshop unter Beteiligung der mobilitätsintensiven Dienststellen Ende November 2015 abgeschlossen. Neben den genannten Veranstaltungen beinhaltete es die Erhebung und Auswertung verfügbarer Mobilitätsdaten, die Analyse von Fahrdaten ausgewählter Dienstfahrzeuge und die Durchführung von acht Interviews.

### ***Erhebung und Auswertung verfügbarer Mobilitätsdaten***

Mit dem Ziel, die aktuelle Mobilitätspraxis der Stadtverwaltung der Hansestadt Rostock abzubilden, wurden die Kostendaten der dienstlich genutzten Verkehrsmittel für das Betrachtungsjahr 2014 erhoben. Es wurden die Fuhrparkkosten fahrzeuggenau und differenziert nach Kostenarten (z.B. Kraftstoff-, Reparatur- und Versicherungskosten) abgefragt. Mittels dieser Kostendaten konnte in der Folge dargestellt werden, in welchem Umfang die unterschiedlichen Verkehrsmittel für die dienstliche Mobilität zum Einsatz kommen. Die Kosten-, Laufleistungs- und Vertragsdaten der Fahrzeuge wurden mittels einer Fuhrparkstrukturanalyse ausgewertet.

### ***Fahrdatenanalyse***

Ein weiterer Analysebaustein stellt die FLEETRIS-Grobanalyse dar. Mit dieser Fahrdatenanalyse wurden die in den Fahrtenbüchern der Dienststellen dokumentierten Fahrten ausgewertet. Es wurden für einen Erfassungszeitraum von 6 Wochen die Fahrdaten von 82 Fahrzeugen (46 PKW, 36 Transporter) betrachtet. Grundlage für die Analyse bildeten die Fahrzeiten (Datum und Uhrzeit) und die Laufleistungen. Im Ergebnis wurde das grundsätzliche Potenzial eines Fahrzeugpoolings mit optimierter Disposition dargestellt.

### ***Interviews mit Vertretern der Dienststellen***

Auf Grundlage der Ergebnisse der Mobilitätsdatenauswertung wurden mit den mobilitätsintensivsten Dienststellen im Juli 2015 insgesamt acht ca. 1,5 stündige Interviews geführt.

### ***Strategieworkshop***

In einem eintägigen Workshop wurden von 13 Vertretern verschiedener Dienststellen Mobilitätsziele für die Stadtverwaltung erarbeitet. Im weiteren Verlauf wurden mögliche Verbesserungsmaßnahmen diskutiert und anhand der Ziele bewertet. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich Wichtigkeit und Dringlichkeit kategorisiert.

## **8.2.3 Zusammenfassung der Ergebnisse des Projektes**

Auf Grundlage dieser Erhebung wurde ermittelt, dass die dienstliche Mobilität jährlich ca. 1,2 Mio. Euro kostet und einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von ca. 530 Tonnen verursacht. Der städtische Fuhrpark trägt Kosten in Höhe von mehr als 1 Mio. Euro bei und produziert jährlich über 450 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß (siehe Tabelle 11). Mittels der FLEETRIS-Grobanalyse wurden die Fahrdaten von 82 (46 PKW, 36 Transporter) Fahrzeugen für einen Zeitraum von sechs Wochen ausgewertet. Im Ergebnis konnte aufgezeigt werden, dass durch ein dienststellenübergreifendes Fahrzeugpooling unter Einsatz einer Dispositionssoftware von einem Optimierungspotenzial bei den PKW von mehr als 30% und bei den Transportern von mehr als 20% ausgegangen werden kann. Unter Berücksichtigung von Kosten für den Einsatz einer leistungsstarken Dispositionssoftware samt Schlüsseltresore, sowie Kosten für die Deckung der Spitzenbedarfe durch externe Ressourcen, sind so jährliche Einsparungen von über 70.000 € zu erwarten.

**Tabelle 11: Aufteilung der CO<sub>2</sub>-Ausstöße 2014 – je Mobilitätsart**

Mobilitätsart	CO <sub>2</sub> -Ausstoß	Anteil
Fuhrpark PKW	102 t	19,4%
Fuhrpark Transporter	354 t	67,0%
Bahn	9 t	1,7%
ÖPNV	18 t	3,3%
Flugzeug	6 t	1,2%
Taxi	1 t	0,2%
Privat-Pkw	38 t	7,2%
<b>Gesamt</b>	<b>529 t</b>	<b>100%</b>

**Abbildung 16: Beispielhafte FLEETRIS-Analyse der Stadtverwaltung**



Im Abschlussworkshop konnten die folgenden Maßnahmen mit der höchsten Priorität ermittelt werden:

- Anreize zur dienstlichen Nutzung von Privatfahrrädern und Monatskarten
- Anreizsystem zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel
- Einbindung der Ämter und Mitarbeiter in den Veränderungsprozess
- Pooling von ÖPNV-Tickets (z.B. Monatskarten)
- Zentrales Fuhrpark- / Mobilitätsmanagement
- Vollkostenorientierte Beschaffung
- Ämter- und verkehrsmittelübergreifendes Controlling

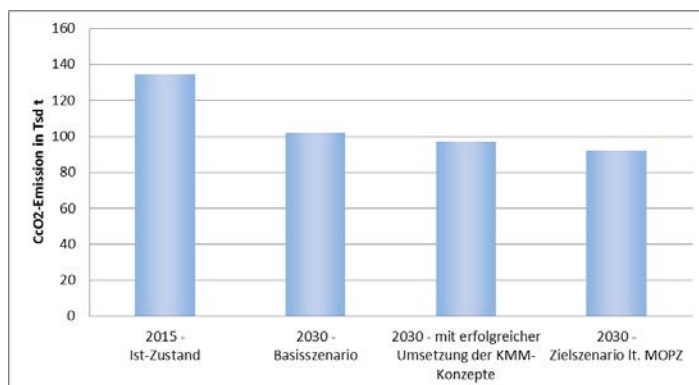
Als zentraler und wichtigster Baustein wird die Einrichtung einer Stelle für ein zentrales Fuhrpark- bzw. Mobilitätsmanagement angesehen. Alle anderen Maßnahmen könnten durch diese Stelle initiiert und gesteuert werden. Unter Berücksichtigung weiterer Kosten für einen Fuhrparkmanager sowie für eine Fuhrparkmanagementsoftware könnten ab 2019 jährlich rund 90.000 € und ab 2021 mehr als 100.000 € an Einsparungen erwirtschaftet werden. Dabei ist von einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von ca. 20% auszugehen.



## 9. Zwischenfazit – CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale im Mobilitätsmanagement

Maßgebliches Anliegen des Mobilitätsmanagementkonzeptes ist es, die Mobilität der Einwohner Rostocks sowie der Pendler und Besucher zu einem möglichst umweltfreundlichen modal split zu beeinflussen. Dazu tragen die einzelnen Bausteine der Teilkonzepte 1 bis 4 sehr unterschiedlich bei. Die Ermittlung der Effekte auf die Emission von Klimaschadgasen wird auf makroskopischer Betrachtungsebene in aggregierter Form vorgenommen. Dabei wird auf das im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplanes Zukunft (MOPZ) bearbeitete Verkehrsmodell und die Ansätze zur Berücksichtigung der Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zurückgegriffen. Ausgehend von den Ergebnissen der Szenarienberechnung werden im Stadtgebiet Rostock gemäß derzeitiger Verkehrsprognose im Jahr 2030 etwa 2,86 Mio. Fahrzeugkilometer pro Tag zurückgelegt, was in etwa auch der heutigen Fahrleistung entspricht. Dies ergibt abgemindert um den LKW-Verkehr und den Durchgangsverkehr (keine maßgebliche Beeinflussung über die hier betrachteten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements) ca. 800 Mio. PKW-km pro Jahr. Infolge der betrachteten Konzepte zum Mobilitätsmanagement kann sich die Fahrleistung im Stadtgebiet Rostock (Betrachtung nach „Inlandsprinzip“) in Summe um etwa 5 % auf ca. 760 Mio. PKW-km pro Jahr vermindern. Im Zielszenario des MOPZ (Stand: April 2016) können die Fahrleistungen um ca. weitere 5 % auf etwa 720 Mio. PKW-km pro Jahr abgemindert werden. Zur Bilanzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wurde die jährliche Fahrleistung im Ist-Zustand und für die Prognose mit für die Fahrzeugklasse angegebenen Emissionsfaktoren multipliziert.

**Abbildung 17: Klimabilanz für das Stadtgebiet Rostock im Vergleich Ist-Zustand und Prognoseszenarien**



Das Ergebnis zeigt die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte für den PKW-Verkehr im Analysezustand sowie in den Prognoseszenarien. Dabei wird deutlich, dass allein durch die technische Verbesserung der Fahrzeugflotte bereits deutliche Emissionsverbesserungen erzielt werden. Bei Umsetzung

der Konzepte zum Mobilitätsmanagement sowie unter Zugrundelegung des Zielszenarios des MOPZ können Einsparungen von mehr als 30 % der Emissionswerte im Vergleich zu heute erreicht werden. Das entspricht mehr als 42,4 Tausend t Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>).

## 10. Gesamtfazit

Gemeinsam mit Akteuren aus der Hansestadt Rostock und ihrem Umland konnten fünf maßgebliche Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements herausgearbeitet und beispielhafte Maßnahmen zu Erreichung der verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen entwickelt werden. Für die weitere Umsetzung der Maßnahmen ist es besonders wichtig, das Mobilitätsmanagement in der Stadt- und Verkehrsplanung noch stärker zu verankern und als selbstverständlichen Bestandteil des Verwaltungshandelns auf allen Ebenen zu etablieren. Insbesondere ist eine enge Verzahnung mit den Maßnahmen des Mobilitätsplans Zukunft (MOPZ) anzustreben.

## Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AG	Aktiengesellschaft
App	<b>app</b> lication software (Anwendungssoftware)
B.	Beschäftigte
B (Nr.)	Bundesstraße
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
d.h.	das heißt
E~/e~	Elektro~ (z.B. eMobilität, e-Ticket)
etc.	ecetera
e.V.	eingetragener Verein
EW	Einwohner
ggf.	gegebenenfalls
GmbH & Co. KG	Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
HRO	Hansestadt Rostock
IC	Intercity
i.e.S.	im engeren Sinne
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
IV	Individualverkehr
KC	Kundencenter
Kita	Kindertagesstätte
(K)MM	(Kommunales) Mobilitätsmanagement
L (Nr.)	Landstraße
LKW	Lastkraftwagen
LRO	Landkreis Rostock
MP	Mobilitätsportal
MZ	Mobilitätszentrale
MOPZ	Mobilitätsplan Zukunft
(N)MIV	(Nicht-)Motorisierter Individualverkehr
o.ä.	oder ähnlich
ÖP(N)V	Öffentlicher Personen(nah)verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P&R	Park-and-Ride
PKW	Personenkraftwagen
QR	<b>q</b> uick <b>r</b> esponse (schnelle Antwort)
rebus	Regionalbus Rostock GmbH
RSAG	Rostocker Straßenbahn AG
S-Bahn	Schnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
t	Tonnen
TK	Teilkonzept
u.a.	unter anderem
VRF	Verkaufsraumfläche
VVW	Verkehrsverbund Warnow
z.B.	zum Beispiel
zw.	zwischen

## Bildquellenverzeichnis

Deckblatt	Bild 1. Reihe	© Hansestadt Rostock
	Bild links 2. Reihe	© Rostocker Straßenbahn AG
	Bild Mitte 2. Reihe	© Joachim Kloock
	Bild rechts 2. Reihe	© Joachim Kloock
	Bild 3. Reihe	© Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
	Bild links 4. Reihe	© Hansestadt Rostock
	Bild rechts 4. Reihe	© Margit Wild
Seite 03	Bild oben	© Hansestadt Rostock
Seite 04	Bild oben links	© Hansestadt Rostock
	Bild oben rechts	© Tourismuszentrale Rostock & Warnemünde
	Bild unten	© Hansestadt Rostock
Seite 06	Bild links	© Hansestadt Rostock
	Bild Mitte	© Andreas Fuchs
	Bild rechts	© Hansestadt Rostock
Seite 07	Bild links	© Hansestadt Rostock
	Bild Mitte	© Andreas Fuchs
	Bild rechts	© Greenwheels
Seite 16	Bild oben	© Rostocker Straßenbahn AG
Seite 28	Bild Mitte	© IVAS-Ingenieure
Seite 33	Bild links	© IVAS-Ingenieure
	Bild rechts	© IVAS-Ingenieure
Seite 39	Bild oben	© EcoLibro
Seite 41	Bild Mitte	© Rostocker Straßenbahn AG

